

**FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO**

<b>Processo nº:</b>	60800.058948/2011-21	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SIA
<b>Assunto do normativo:</b>	Proposta de Emenda nº 05 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 139		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

**1) Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar**

A despeito da aprovação do RBAC nº 139 (Emenda nº 00) em maio de 2009, a certificação operacional de aeroportos ganhou maior impulso nos últimos anos, sendo assumido o compromisso de certificação dos principais aeroportos nacionais. Com o crescimento do número de aeroportos em processo de certificação operacional, foram identificadas pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) da ANAC relevantes oportunidades de melhoria no RBAC nº 139, em especial a respeito do âmbito de aplicação do regulamento, das sanções decorrentes de seu descumprimento, da validação de não conformidades ao longo do processo de certificação e dos encargos administrativos previstos no regulamento.

Nesse cenário, os problemas identificados vinculam-se aos seguintes aspectos:

- i. necessidade de simplificação do processo de certificação, tornando-o menos burocrático e mais consistente com os regulamentos relativos às operações (RBAC nº 153), à infraestrutura aeroportuária (RBAC nº 154) e ao cadastro de aeródromos (Resolução nº 158, de 2010);
- ii. inconsistência entre as sanções previstas no RBAC e as penalidades fixadas na Resolução nº 25, de 2008, tornando restrita a aplicação de sanções por descumprimento do regulamento;
- iii. âmbito restrito de abrangência do processo de certificação operacional de aeroportos, mantendo-se inexistente na Agência um processo formal de validação das operações para aeródromos que processam menos de um milhão de passageiros ao ano; e
- iv. necessidade de redefinição dos meios de validação de não conformidades no processo de certificação operacional de aeroportos, de modo a consolidar os procedimentos formais já adotados na ANAC e a delinear precisamente os procedimentos específicos do processo de certificação conduzido pela SIA/ANAC.

A preocupação relativa à simplificação do processo de certificação resulta dos constantes esforços de reduzir o número de encargos burocráticos para atuação dos agentes regulados ao mínimo necessário para garantia da regularidade dos serviços regulados. A medida exige, por exemplo, a exclusão de requisitos já estabelecidos em regulamentos específicos da Agência e a reorganização do rito de solicitação, análise e concessão do Certificado Operacional de Aeroporto.

A respeito do segundo item listado, o RBAC nº 139 estabelece na seção 139.215 as sanções de multa (remetendo à Resolução nº 25, de 2008) e restrição da quantidade de embarques e desembarques acima do marco de um milhão de passageiros. Já na seção 139.109 são previstas as medidas de suspensão ou cancelamento do Certificado Operacional de Aeroporto. Partindo para

análise da Resolução nº 25, de 2008, constata-se que as infrações descritas na norma (constantes da Tabela I do Anexo III) não correspondem de modo exato às exigências previstas no RBAC nº139, inclusive utilizando termos já alterados no RBAC, como POOS, CHOA e MOA. Na mesma linha, o título da Tabela I remete ao critério utilizado no RBHA nº 139 (operação de aeronaves com mais de sessenta assentos em voos regulares), diferentemente do existente no RBAC nº 139 (parágrafo 139.101(a)).

O RBAC ainda carece de previsão que é desejável relativa às medidas cautelares a serem adotadas em função de risco iminente à segurança das operações aeroportuárias.

Tendo em vista a recomendação contida no item 1.4.2 do Anexo 14 à Convenção da Aviação Civil Internacional, verifica-se que a restrição da certificação operacional de aeroportos apenas para operadores de aeródromos responsáveis pelo processamento de um milhão ou mais de passageiros ao ano limita a atuação da Agência quanto aos operadores de aeródromos com processamento inferior a este número, restando inexistente um processo formal de validação das operações de tais aeródromos.

Nesse sentido, o terceiro item listado representa relevante problema a ser enfrentado pela ANAC para adequação integral à recomendação da ICAO, prevendo-se com a ampliação do âmbito de operadores submetidos à certificação, relevante instrumento de promoção da segurança operacional no setor aeroportuário.

Por fim, a redefinição dos meios de validação de não conformidades no processo de certificação operacional de aeroportos permite a reestruturação do processo de avaliação do conjunto da infraestrutura e das operações existente no sítio aeroportuário, com melhor especificação dos requisitos necessários à mitigação do risco operacional decorrente das não conformidades identificadas.

**2) Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.**

i. As alternativas consideradas a respeito da necessidade de simplificação do processo de certificação operacional foram (a) a manutenção das regras vigentes, (b) a redução das fases do processo de certificação e (c) a reorganização do regulamento, com exclusão de obrigações já estabelecidas em regulamentos específicos, revisão da redação dos dispositivos do RBAC para torná-los mais claros e concisos, além da alteração do conteúdo da documentação exigida pela ANAC ao longo do processo.

A primeira opção apresenta como aspecto positivo o menor custo regulatório para a Agência, mas não permite a evolução do processo de certificação na Agência, mantendo a estrutura defasada e parcialmente inconsistente do regulamento. A alternativa “b”, a despeito de permitir a redução da duração do processo de certificação e a redução dos encargos administrativos decorrentes do regulamento, afetaria a eficácia do processo de certificação da ANAC, na medida em que são consideradas imprescindíveis as fases de avaliação do requerimento em escritório, com posterior inspeção *in loco* para avaliação da efetiva implementação dos procedimentos e padrões descritos no Manual de Operações do Aeródromo (MOPS), e avaliação conjunta de todos os dados e documentos do aeródromo para julgamento quanto à procedência do requerimento de Certificado.

A alternativa “c” foi adotada ante a possibilidade de serem alterados pontualmente aspectos inconsistentes do regulamento, evitando a alteração completa da estrutura já estabelecida para o processo de certificação. A revisão de redação, a alteração do conteúdo da documentação exigida e a exclusão de obrigações já estabelecidas em regulamentos específicos da ANAC (a exemplo da exclusão das seções 139.413, 139.421, 139.423, 139.425 e 139.427) permite a obtenção de um processo de certificação operacional de aeroportos mais conciso e harmonizado com as rotinas da Agência e com as diretrizes do PSOE-ANAC.

ii. Quanto à inconsistência nas sanções por descumprimento do RBAC nº 139, foram consideradas as seguintes alternativas: (a) manutenção das regras vigentes; (b) revisão das regras do RBAC nº139 para aprimoramento das sanções julgadas necessárias à efetivação do regulamento e adequação

infrações previstas na Resolução nº 25, de 2008, para adequá-las às novas regras do RBAC, além da inclusão das medidas cautelares a serem adotadas pela ANAC nos casos de risco iminente à segurança das operações aeroportuárias e as consequências administrativas por não conformidades; e (c) revisão das regras do RBAC nº 139 para exclusão das sanções estabelecidas na seção 139.215, a serem previstas unicamente na Resolução nº 25, de 2008, mantendo no corpo do RBAC apenas as medidas cautelares a serem adotadas pela ANAC nos casos de risco iminente à segurança das operações aeroportuárias e as consequências administrativas por não conformidades.

Novamente a opção de manter o panorama normativo vigente apresenta menor custo regulatório para ANAC, mas não permite a superação dos problemas listados. A segunda alternativa considerada garante a previsão de sanções adequadas às exigências contidas no RBAC nº 139. A alternativa também favorece a segurança jurídica e a previsibilidade dos regulados a respeito de quais as medidas a serem adotadas em função do descumprimento do regulamento, observadas, de todo modo, as garantias procedimentais estabelecidas na Resolução nº 25, de 2008. A adequação das infrações definidas no Anexo III à Resolução garante a consistência entre os atos normativos e especifica os valores das multas cabíveis por infração ao RBAC. A previsão das medidas cautelares a serem aplicadas pela ANAC nos casos de risco iminente à segurança das operações aeroportuárias tornará inequívoca a possibilidade de atuação cautelar da Agência, além garantir maior previsibilidade aos agentes regulados quanto às medidas disponíveis no processo de certificação operacional de aeroportos. Com a definição de consequências administrativas cabíveis em face de não conformidade diante das regras para obtenção do Certificado Operacional de Aeroporto, permite-se a aplicação de medidas administrativas intermediárias, passíveis de serem afastadas tão logo haja a adequação por parte do operador de aeródromo.

Já a alternativa “c” permitiria igualmente a solução dos problemas de alinhamento entre o RBAC e a Resolução nº 25. A alternativa, no entanto, não teria o benefício previsto na segunda alternativa quanto à segurança jurídica e previsibilidade no que toca à aplicação das sanções por descumprimento das regras do processo de certificação. Diante de tais constatações, a segunda opção foi adotada na proposta.

iii. Quanto à abrangência do processo de certificação, prevista como uma das alterações de maior impacto na norma, foram consideradas as seguintes opções: (a) manutenção da regra contida no parágrafo 139.101(a); (b) manutenção da aplicabilidade vinculada ao número de passageiros processados anualmente, reduzindo o marco do parágrafo 139.101(a) para valor inferior a um milhão de passageiros; (c) alteração do critério para a regra de operação da aeronave.

A respeito do tema, destacam-se experiências internacionais em que são empregadas diferentes alternativas para definição da obrigatoriedade da certificação operacional de aeroportos. Nos Estados Unidos (FAA), por exemplo, a certificação é exigida para operações regulares com aeronaves acima de nove assentos e operações não regulares com aeronaves com ao menos trinta e um assentos. Na Austrália (CASA), diferentemente, exige-se a certificação para a operação de aeronaves de transporte público com mais de trinta assentos ou carga paga máxima superior a 3.400 kg.

Diante do objetivo de que o processo de certificação conduzido pela Agência passe a alcançar os aeródromos responsáveis pela maior parte do processamento anual de passageiros, a opção “a” foi de plano afastada, tendo em vista manter o processo de certificação restrito a cerca de trinta e um aeródromos (aeródromos Classe IV, que processam um milhão ou mais de passageiros ao ano).

A segunda opção teria o efeito esperado de ampliação do rol de operadores de aeródromos submetidos à certificação, sem necessidade de alteração do critério vigente. No entanto, ainda que se tenha uma relação racional com a exposição ao risco, o critério continuaria desacoplado das regras de certificação de aeronaves ou de padrões operacionais de operadores aéreos, que formam com a área de infraestrutura e operações aeroportuárias o tripé da regulação técnica da Agência.

A opção “c” foi julgada a mais adequada em função de promover a ligação entre os requisitos de infraestrutura e operação de aeroportos com os processos e requisitos de certificação de

aeronaves e padrões operacionais de operadores aéreos, a exemplo do que se observa em autoridades de aviação civil que são referências mundiais. Nesse sentido, comparativamente, a aplicabilidade proposta é idêntica à prevista na norma da FAA quanto às operações regulares, flexibilizando, no entanto, a aplicação às operações não regulares, com a introdução do conceito de regularidade. Tal flexibilização está relacionada à natureza das operações não regulares, que são suplementares, visando não onerar pequenos aeroportos com operações sem regularidade.

Em decorrência da ampliação da abrangência do processo de certificação, conforme opção “c” descrita acima, foram também avaliadas alternativas para a transição do regulamento vigente para a nova aplicabilidade proposta. Nesse sentido, foram consideradas as seguintes alternativas: (i) ampliação da aplicabilidade do regulamento, concedendo Certificado provisório a todos os operadores ainda não avaliados tecnicamente e progressivamente exigindo o início e a conclusão do processo de certificação definitiva; (ii) ampliação da aplicabilidade do regulamento, com previsão de regra de transição que estabeleça prazos para início e término dos processos de certificação operacional; e (iii) ampliação da aplicabilidade do regulamento, com regra de transição que permita a gradual inclusão dos aeródromos na exigência de obtenção do Certificado à medida que forem requeridas operações mais exigentes ou aumento de frequências da aeronave crítica.

Para todas as alternativas, faz-se ainda necessário estabelecer o limite da autorização das operações, visando a regularização formal dos aeródromos com voo regular. Tal limite estaria relacionado aos Horários de Transporte - HOTRAN vigentes no aeródromo, apoiado pela análise de criticidade da compatibilidade das operações existentes com a infraestrutura disponível e procedimentos adotados.

A primeira alternativa, a despeito de não acarretar custos adicionais para a Agência e os regulados, implicaria na manutenção da lacuna no processo formal de validação das operações para aeródromos que processam anualmente menos de um milhão de passageiros. A alternativa representaria a concessão de uma chancela pela ANAC a operações que não foram avaliadas segundo o devido processo previsto no RBAC nº 139. Nesse sentido, eventuais não conformidades existentes seriam consolidadas pelo Certificado Provisório concedido pela ANAC, o que poderia levar a Agência a validar a exposição das operações a risco não tolerável.

Com a alternativa “ii”, de outro modo, a certificação se tornaria obrigatória para todos os aeródromos civis públicos responsáveis por operações domésticas, de bandeira, suplementares (quando houver regularidade) ou de transporte aéreo público por empresas estrangeiras (segundo RBAC nº 129), conferindo prazos para início e término dos processos de certificação operacional. A alternativa teria o benefício de definir precisamente marcos para instauração e conclusão dos processos de certificação, mas esbarraria na complexidade de estabelecer de modo imediato cronograma para obtenção do Certificado por todos os aeródromos responsáveis por operações domésticas, de bandeira, suplementares (quando houver regularidade) ou de transporte aéreo público por empresas estrangeiras (segundo RBAC nº 129), além de desconsiderar as perspectivas de crescimento e as expectativas de desenvolvimento específicas de cada operador de aeródromo.

A alternativa “iii”, ao seu turno, também seria responsável por tornar o RBAC nº 139 aplicável a todos os aeródromos civis públicos responsáveis por operações domésticas, de bandeira, suplementares (quando houver regularidade) ou de transporte aéreo público por empresas estrangeiras (segundo RBAC nº 129). Diferentemente das alternativas anteriores, seria criada regra de transição que permitisse que os operadores de aeródromos responsáveis pelo processamento anual de menos de um milhão de passageiros mantenham-se isentos da obrigação de obter o Certificado Operacional de Aeroporto enquanto não requeiram aumento de frequências da aeronave crítica ou operações mais exigentes. Como aspecto negativo, aeródromos que não forem demandados a receber operações mais exigentes poderão nunca entrar na obrigatoriedade de obtenção do certificado, ainda que as operações existentes tenham sido aceitas.

Com a alteração, à medida em que operações mais exigentes que as permitidas ao operador de aeródromo sejam requeridas, o Certificado Operacional de Aeroporto passará a ser exigido. Tal

abordagem incorpora os benefícios das duas alternativas anteriores, criando incentivos à instauração dos processos de certificação e à adequação de infraestruturas e operações com o objetivo de obtenção do Certificado Operacional de Aeroporto e, ao mesmo tempo, conferindo tempo para que os regulados possam se adaptar à nova regra.

Como se observa, a proposta permite a evolução gradual da abrangência do processo de certificação, permitindo que a estrutura administrativa da ANAC também se consolide gradualmente à medida que forem ampliados os processos de certificação operacional. Destaca-se, ainda, que a medida não implicará na chancela provisória de operações não avaliadas tecnicamente pela ANAC. Com a proposta, o Certificado Operacional de Aeroporto somente será concedido com a regular instrução do processo previsto no RBAC nº 139 e após constatadas as condições operacionais do aeródromo.

Diante dos benefícios e reduzidos custos identificados, a terceira alternativa foi adotada na proposta.

**iv.** Por fim, para a dificuldade relacionada à validação de não conformidades no processo de certificação, foram consideradas (a) a manutenção das regras vigentes e (b) a redefinição dos meios descritos no RBAC nº 139, com utilização dos processos de aprovação de isenções e níveis equivalentes de segurança operacional já adotados na Agência.

A primeira alternativa garante a estabilidade das regras consolidadas no RBAC nº 139, na medida em que preserva a análise de desvios prevista no RBAC, baseada em *“Estudo Aeronáutico que indique procedimentos que garantam um nível de segurança operacional equivalente ao que seria assegurado por aquelas normas ou procedimentos”*, conforme parágrafo 139.501(a).

O dispositivo assemelha-se ao parágrafo 11.25(b)(5) do RBAC nº 11, segundo o qual o pedido de isenção deve fundamentar-se nas *“razões pelas quais a isenção não afetaria a segurança das operações e/ou as ações tomadas pelo peticionário para prover um nível de segurança equivalente àquele provido pelo requisito da qual a isenção é pretendida”*.

De plano, verifica-se que as regras para aprovação de desvios do RBAC nº 139, por corresponderem às regras para concessão de isenções, representariam um segundo meio de aprovação de não conformidades específico para o processo de certificação, análogo ao processo previsto no RBAC nº 11. A dupla previsão, no entanto, desfavorece a consistência da atuação regulatória da ANAC, na medida em que diferencia procedimentos aplicáveis a casos semelhantes (descumprimento de regras estabelecidas em regulamento vigente).

É de se observar, no entanto, que a *“garantia de nível de segurança equivalente”* prevista no RBAC nº 11 em verdade não existiria nos casos de não atendimento do racional dos requisitos estabelecidos nos regulamentos aplicáveis. Isto porque, nesses casos, o máximo que se poderia obter após uma análise de risco seria um índice de risco *“aceitável com mitigação”*, conforme já previsto no Doc 9859 Safety Management Manual (SMM) da OACI.

Nesse sentido, a proposta apresentada compreende a utilização do instrumento de *“isenção”*, regido pelo RBAC nº 11, para os casos em que, ainda que um nível de segurança equivalente não possa ser alcançado, o operador de aeródromo tenha desenvolvido um processo de gerenciamento de risco resultando em um índice de risco *“aceitável com mitigação”*. Neste caso, o não cumprimento do requisito ou de seu racional demandaria uma decisão do Colegiado da ANAC, tendo em vista as possíveis implicações no Programa de Segurança de Estado (SSP).

Diferentemente, quando um requisito não seja cumprido na letra da norma, mas o operador de aeródromo tenha elaborado *“Estudo de Compatibilidade”* ou *“Estudo Aeronáutico”* demonstrando o atendimento ao racional do requisito, a proposta apresentada utiliza a figura já existente em outros setores da Agência da aprovação de *“Níveis Equivalentes de Segurança Operacional”*, que neste caso não seriam tratadas como um processo de isenção, mas no âmbito técnico do próprio processo de certificação, cabendo ao Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária a aprovação de operações

em condições distintas das previstas literalmente na regra vigente.

Adotou-se, portanto, a segunda alternativa por evitar a criação de nomenclatura distinta para instrumento já adotado, além de permitir maior consistência à regulação da Agência.

Do exposto, tendo em vista a necessidade de compatibilização dos conceitos descritos acima, considera-se necessária a revisão descrita, que somente será alcançada com a alternativa “b”.

3) Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

A Emenda proposta resultará em revisão abrangente do RBAC nº 139, com aprimoramento da redação da maior parte dos parágrafos e reorganização de seções para facilitar a compreensão e aplicação do regulamento. A exclusão de obrigações já prevista em regulamentos específicos será adotada para redução dos encargos previstos no regulamento. Já a revisão das infrações previstas na Tabela I do Anexo III da Resolução nº 25, de 2008, terá por efeito a efetivação do processo sancionatório decorrente da aplicação do RBAC nº 139. A atuação da ANAC será igualmente intensificada com a previsão de medidas acautelatórias nos casos de risco iminente à segurança das operações. Por meio da alteração da aplicabilidade do regulamento, aeródromos anteriormente não submetidos a processo formal de validação de suas operações serão incluídos no processo de certificação operacional de aeroportos, ampliando a fiscalização da ANAC e promovendo relevante incremento na garantia da segurança das operações aeroportuárias. Com o objetivo de que ocorra adequada transição para os aeródromos anteriormente não submetidos à certificação, as disposições transitórias do ato proposto contêm regra que permitirá a ampliação gradual do número de operadores que se tornarão dependentes do Certificado Operacional de Aeroporto. Por fim, diante da relevância das ferramentas de aprovação de não conformidades no processo de certificação, a remissão ao processo de concessão de isenção (disciplinado no RBAC nº 11) e a adoção do procedimento de aprovação de Níveis Equivalentes de Segurança Operacional garantirão maior consistência entre os regulamentos da ANAC e permitirão melhor detalhamento dos requisitos técnicos para a aprovação de tais condições excepcionais.

4) Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Publicação e Divulgação dos Regulamentos Alterados  Treinamento de inspetores e agentes atuantes no processo de certificação	Contínuo  Até o início da vigência do regulamento	SIA/GOPS providenciará a divulgação de comunicado no site da ANAC
Regulados	Adesão ao processo de certificação e adequação de procedimentos	Para operadores de aeródromos Classes I, II e III, quando for requerido aumento de frequências da aeronave crítica ou operações mais exigentes.	-

		Para operadores de aeródromos Classe IV, haverá previsão de data específica.	
Outros Órgãos	-	-	-

5) Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?
Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, art. 8º, incisos XXI e XXX; Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, Anexo I (Regulamento da ANAC), art. 4º, <i>caput</i> e incisos XXI e XXXI.

6) O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?
Não há impacto em áreas externas à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária.

7) Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?							
( )	ANVISA	( )	COMAER	( )	Polícia Federal	( )	Receita Federal
( )	Outros:						
Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?							
Não há impacto em entidades ou órgão externos à ANAC.							

8) O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?			
( X )	SIM	Quais?	A certificação operacional de aeroportos representa recomendação da Convenção da Aviação Civil Internacional e é prevista na regulação das autoridades de aviação civil dos países signatários da Convenção.
( )	NÃO		

9) Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?			
( X )	SIM	Quais?	Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 11; Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 153; Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 154; Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008; Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010.
( )	NÃO		

10) Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os <b>custos</b> do ato.	
A proposta envolve custos para adequação de operadores de aeródromos anteriormente não incluídos no âmbito de aplicação do RBAC nº 139 que passam, a partir da presente proposta, a ser destinatários da exigência de obtenção do Certificado Operacional de Aeroporto. De acordo com os dados de 2010 a	

2013, à lista de trinta e um aeródromos enquadrados na regra vigente de aplicação do RBAC nº 139, serão somados outros oitenta e quatro aeródromos. Este número abrange os aeródromos que processam operações domésticas, de bandeira, suplementares (quando houver regularidade) ou de transporte aéreo público por empresas estrangeiras (segundo RBAC nº 129), porém com processamento inferior a um milhão de passageiros ao ano. Os custos citados envolvem a instrução dos requerimentos de Certificado e a adequação de infraestruturas e procedimentos às regras técnicas vigentes. Para aeródromos certificados, não foram identificados custos significativos decorrentes da alteração proposta, uma vez que os requisitos técnicos não foram alterados. A ampliação do número de aeródromos enquadrados na aplicabilidade do RBAC nº 139 terá ainda como reflexo a ampliação do número de aeródromos enquadrados na aplicabilidade do RBAC nº 120, que dispõe sobre o Programa de Prevenção do Risco Associado ao Uso Indevido de Substâncias Psicoativas na Aviação Civil (PPSP). Desse modo, os mesmos 84 aeródromos deverão elaborar, executar e manter um PPSP. Para a Agência, custos administrativos decorrerão do aumento do número de processos de certificação para análise técnica, na qual se insere a realização de inspeção de certificação *in loco*.

11) Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

O ato tem impacto direto na promoção da segurança nas operações aeroportuárias de aeródromos civis públicos responsáveis por operações domésticas, de bandeira, suplementares (quando houver regularidade) ou de transporte aéreo público por empresas estrangeiras (segundo RBAC nº 129), uma vez que torna gradualmente obrigatória, por meio do processo de certificação operacional, a validação das operações de todos os aeródromos responsáveis por tais operações. A execução de Programa de Prevenção do Risco Associado ao Uso Indevido de Substâncias Psicoativas na Aviação Civil também tem como objetivo o aumento da segurança. A simplificação do processo permite a redução de encargos administrativos e a melhor compreensão do regulamento pelos agentes regulados. Com a revisão do processo sancionatório decorrente da aplicação do RBAC, é assegurada maior consistência entre os regulamentos da ANAC, propiciando meios mais efetivos e juridicamente sólidos para aplicação de sanções por infrações ao processo de certificação operacional de aeroportos. Por fim, a redefinição dos instrumentos de validação de não conformidades no processo de certificação tem por benefício a melhor estruturação do processo de certificação e a garantia de maior isonomia no tratamento dos requerimentos formulados pelos diversos setores regulados pela Agência.

12) Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Aumento da segurança nos aeródromos	Aeroportos não certificados não poderão ter operações regidas pelos RBAC 121 (exceto operações suplementares, sem regularidade) e 129
Empresas de transporte aéreo não regular	Aumento da segurança nos aeródromos	Aeroportos não certificados não poderão ter operações regidas pelos RBAC 121 (exceto operações suplementares, sem regularidade) e 129
Empresas de serviços aéreos especializados	Aumento da segurança nos aeródromos	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-

Operadores de Aeródromos	Simplificação do processo para obtenção do Certificado Operacional de Aeroporto. Revisão geral de redação, tornando mais claros e objetivos os requisitos do regulamento. Maior definição a respeito dos instrumentos para validação de não conformidades	Custos para readequação de procedimentos. Custos para instrução dos processos de certificação e para elaboração, execução e manutenção de um Programa de Prevenção de Risco Associado ao Uso Indevido de Substâncias Psicotrópicas (PPSP), no caso dos aeródromos que passam a se submeter ao RBAC
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	-	-
Mecânicos	-	-
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	Aumento da segurança nas operações nos aeródromos que passam a se submeter à exigência de obtenção do Certificado Operacional de Aeroporto	Aeroportos não certificados não poderão ter operações regidas pelos RBAC 121 (exceto operações suplementares, sem regularidade) e 129
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar)	-	-

13) Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

O monitoramento será realizado por meio dos procedimentos de avaliação técnica dos requerimentos de Certificado Operacional de Aeroporto, inspeção de certificação e vigilância continuada, nos quais o cumprimento das diversas exigências técnicas aplicáveis às operações aeroportuárias é avaliado pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária.

\_\_\_\_\_  
Servidor Responsável pelo preenchimento

\_\_\_\_\_  
Gerente Responsável

\_\_\_\_\_  
Superintendente