

FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO (FAPAN)

Processo nº:	60800.229471/2011-75		Unidade Responsável (Sigla):	GTNO
Assunto do normativo:	Revisão do RBAC 135			
Tipo de ato normativo:	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/>	Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
Origem da demanda:	<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

Problemas (atuais ou futuros) que possuem possíveis implicações financeiras ou técnicas em relação aos operadores:

- a. Parágrafo 135.3(d): Existência de requisito não técnico no RBAC 135 no que se refere à limitação de dois anos para a realização de operações de ligação sistemática (após este prazo a empresa seria obrigada a transformar-se em um operador complementar);
- b. Parágrafo 135.169(a): Falha na passagem do parágrafo 135.169(a) do RBHA 135 para o RBAC 135, onde a aplicabilidade do requisito foi alterada de “grandes aviões” (texto do RBHA 135) para “aviões” (texto do atual RBAC 135), o que acarreta a aplicação de regras do RBAC 121 para aviões que não são grandes;
- c. Parágrafo 135.179(a): Custo imposto ao sistema na obrigatoriedade da MEL aprovada, que mantém muitas aeronaves no chão enquanto a ANAC não aprova a MEL;
- d. Parágrafo 135.242(a): Requerimento para porte de um documento (CMA) que não mais é fisicamente emitido pelo CEMAL;
- e. Parágrafo 135.242(g): Inexistência no RBAC 135 de requisito de experiência recente para comissários de voo;
- f. Parágrafo 135.243(f) (renumerado do antigo parágrafo 135.243(e)(2)): Requisito sem justificativa técnica adequada quanto à qualificação mínima de um PIC de helicóptero VFR;
- g. Seção e Parágrafos 135.244(b)(3), 135.145(e)(5) e 135.353: Dificuldade da formação da primeira tripulação para os operadores do RBAC 135.
- h. Parágrafo 135.244(d): Dificuldade dos operadores de aeronaves monomotoras e multimotoras, ambas com motores convencionais, para execução da experiência operacional em rota, o qual faz parte da formação dos seus pilotos em comando;
- i. Seção 135.343: Dispensa de treinamento de tripulantes em desalinhamento com o parágrafo 9.3.1 do Anexo 6 Parte I e o parágrafo 7.3.1 da Seção II do Anexo 6 Parte III;

As demais alterações propostas na presente emenda do RBAC 135 não possuem implicações financeiras substanciais nos operadores e estão explicadas individualmente ao longo do processo.

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.

Tópico "a" do Item 1: Parágrafo 135.3(d)

1ª Alternativa: Não alterar o requisito;

2ª Alternativa: Alterar o requisito de modo a retirar a limitação de 24 meses que um operador de táxi aéreo atualmente possui para realizar operações sistemáticas;

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.

Alternativa escolhida: Foi escolhida a 2ª alternativa, pois a limitação temporal acima não é técnica e não é prevista na Portaria 190/GC-5. Ressalta-se que os requisitos que contêm ligação sistemática (isto é, requisitos mais rigorosos que os correspondentes de uma operação por demanda) são os seguintes: 135.243(d)(2), 135.243(e)(1) e 135.263. Finalmente, a partir dos dados do *sharepoint* da GOAG, existem cinco empresas autorizadas a realizar Ligações Sistemáticas: América do Sul Táxi Aéreo, Apuí Táxi Aéreo, Gensa, Piquiatuba Táxi Aéreo e Rio Branco Táxi Aéreo (dados não atualizados em função da alteração de base de dados em andamento na GOAG).

Alteração proposta:

~~“(d) A menos que de outra forma autorizado pela ANAC, a autorização para um detentor de certificado engajado em operações por demanda conduzir ligações sistemáticas é temporária e condicionada à transição, no prazo máximo de 24 meses, para o engajamento em operações complementares. (d) Somente é permitido conduzir Ligações Sistemáticas se: (1) forem cumpridos os requisitos específicos para tal operação constantes neste regulamento e nos demais normativos da ANAC; e (2) a mesma for aprovada nas especificações operativas do detentor do certificado.”~~

Tópico "b" do Item 1: Parágrafo 135.169(a)

1ª Alternativa: Não alterar o requisito;

2ª Alternativa: Alterar o requisito de modo a incluir a palavra “grande” a fim de acertar tecnicamente o texto do parágrafo.

Alternativa escolhida: Foi escolhida a 2ª alternativa, pois corrige um erro cometido durante a passagem do RBHA 135 para o RBAC 135. A inexistência da referida palavra acarreta a aplicação de regras do RBAC 121 para aviões que não são grandes.

Alteração proposta:

(a) Exceto para aviões certificados na categoria transporte regional, ninguém pode operar um **grande** avião, a menos que ele cumpra os requisitos adicionais de aeronavegabilidade das seções 121.213 a 121.283 e 121.307 do RBAC 121.

Tópico "c" do Item 1: Parágrafo 135.179(a)

1ª Alternativa: Não alterar o requisito;

2ª Alternativa: Alterar a seção 135.179 a fim de excluir o parágrafo 135.179(a), o qual requer a apresentação de uma MEL para todos os operadores do RBAC 135 de aeronaves que possuem MMEL;

Alternativa escolhida: Foi escolhida a 2ª alternativa, pois a SPO entende que o custo desse requisito supera muito os benefícios, donde que não compensa mantê-lo. E as razões para esse entendimento são:

- a MEL é um benefício para o operador. A MEL permite que o operador voe com determinados equipamentos inoperantes ao passo que, sem a MEL, a aeronave deve operar com 100% dos equipamentos operantes. Desse modo, entende-se que é mais do interesse do operador possuir uma MEL (porque dá a ele flexibilidade para operar com equipamentos inoperantes) do que da Agência exigir que ele possua uma MEL;

- a exclusão do parágrafo 135.179(a) também não impedirá que o operador possua uma MEL, caso ele deseje, e nem a ANAC deixará de aprovar a MEL. Porém o operador não precisará ficar com a aeronave inoperante enquanto a ANAC analisa e aprova a MEL; e

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.

- o fato de haver uma MEL aprovada não garante que o operador não vá operar em desconformidade com ela, e a efetividade do cumprimento somente pode ser fomentada com a vigilância.

Dessa forma, o parágrafo 135.179(a) foi excluído da proposta.

Tópico "d" do Item 1: Parágrafo 135.242(a)

1º Alternativa: Não alterar o requisito;

2º Alternativa: Alterar o parágrafo 135.242(a) a fim de retirar a obrigatoriedade de porte do CMA pelos tripulantes.

Alternativa escolhida: Foi escolhida a 2º alternativa, pois o CMA não mais é emitido em meio físico pelos médicos e clínicas credenciadas ou conveniadas. A confirmação de que um tripulante possui um CMA válido é feita por meio da consulta dos dados do próprio tripulante no site a ANAC. Sugere-se que a ANAC desenvolva um sistema automatizado de emissão de comprovante formal da situação do CMA (analogamente ao que existe, por exemplo, no site da Secretaria da Receita Federal para a consulta da situação cadastral de um CPF, vide <http://www.receita.fazenda.gov.br/Aplicacoes/ATCTA/cpf/ConsultaPublica.asp>).

Alteração proposta:

(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa como tripulante de voo e ninguém pode exercer as funções de tripulante de voo em uma aeronave operando segundo este regulamento, a menos que essa pessoa:

(1) possua uma licença apropriada às funções a serem exercidas, emitida pela ANAC;

(2) tenha em seu poder a licença requerida pelo parágrafo (a)(1) desta seção e o certificado de habilitação técnica e o certificado de capacitação física, todos válidos e compatíveis com a atividade sendo desenvolvida; e

(3) tenha um certificado médico aeronáutico válido e compatível com a atividade sendo desenvolvida; e

~~(4)~~ seja empregado do detentor de certificado, com contrato de trabalho de acordo com a legislação trabalhista vigente.

Tópico "e" do Item 1: Parágrafo 135.242(g)

1º Alternativa: Não alterar o requisito;

2º Alternativa: Alterar o parágrafo para incluir no RBAC 135 para requerer experiência recente para comissários de voo.

Alternativa escolhida: Foi escolhida a 2º opção, a qual importou do RBAC 121 o requisito de experiência recente para comissários de voo.

Alteração proposta:

(g) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como comissário de voo a menos que cumpra os requisitos de experiência recente para comissários de voo contidos na seção 121.439 do RBAC 121.

Tópico "f" do Item 1: Parágrafo 135.243(f) (renumerado do antigo parágrafo 135.243(e)(2).

1º Alternativa: Não alterar o requisito;

2º Alternativa: Não requerer habilitação IFRH de pilotos em comando de helicópteros exclusivamente operados segundo as regras VFR. Esta alteração está alinhada com os requisitos do DECEA para operações VFR diurnas e noturnas dentro de ATZ, CTR ou TMA. (ICA 100-4).

Alternativa escolhida: Foi escolhida a 2º alternativa, pois entende-se que não há justificativa técnica para requerer habilitação IFR de um piloto em comando empregado exclusivamente em operações realizadas sob regras de voo VFR. Importante alertar para que a alteração a ser feita acarreta diferença em relação ao parágrafo

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.

135.810(b)(4) do LAR 135, o que implica na necessidade de comunicação de diferença ao SRVSOP.

Alteração proposta:

~~(2)(f) Ressalvado o estabelecido no parágrafo (b)(4), para operação com helicópteros certificados para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado autorizarem exclusivamente operações em condições VMC no período diurno, o piloto em comando não precisa ter qualificação IFR-VFR, o piloto em comando não precisa ter habilitação IFRH quando o voo for realizado no período diurno, ou, caso realizado no período noturno, quando ocorra inteiramente em ATZ, CTR ou TMA, incluindo as projeções dos seus limites laterais, ou ainda, na inexistência desses espaços aéreos, dentro de um raio de 50 km (27 NM) do aeródromo ou heliponto de partida.~~

Tópico "g" do Item 1: Seção e Parágrafos 135.244(b)(3), 135.145(e)(5) e 135.353

1ª Alternativa: Não alterar o requisito;

2ª Alternativa: Alterar o parágrafo 135.244(b)(3) e incluir os parágrafos 135.244(f), 135.145(e)(5) e a Seção 135.353 para aumentar a oferta de pessoas que podem supervisionar a experiência operacional de um piloto em comando recém contratado por um operador. Quando um PIC supervisionar a experiência operacional, ele deverá ser qualificado em ambos os postos de pilotagem.

Alternativa escolhida: Foi escolhida a 2ª alternativa, pois ela facilita a formação do primeiro piloto em comando de um operador que está introduzindo um novo modelo de aeronave na sua frota ou que deve contratar um novo piloto em comando por ter perdido todos os seus pilotos. Esta alteração implica em necessidade de notificação de diferenças para o SRVSOP.

Alteração proposta:

135.244(b) Na aquisição de experiência operacional, cada pessoa deve atender ao seguinte:

(3) cada pessoa deve adquirir experiência operacional desempenhando as funções de piloto em comando sob a supervisão de um piloto ~~instructor qualificado; e em comando qualificado pelo operador que tenha passado pelo treinamento previsto na Seção 135.353 (se aplicável), um piloto instructor qualificado; e~~

135.244(d) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de aeronaves não citadas no parágrafo (c) desta seção em operações por demanda, a menos que essa pessoa tenha completado a experiência operacional abaixo. Essa experiência deve ser adquirida de acordo com o parágrafo (b) desta seção, exceto quanto ~~ao tipo~~ à espécie de operação referido no subparágrafo (b)(2):

~~(1) aeronave monomotor~~ aviões monomotores com motor a turbina - 5 horas;

~~(2) aeronave multimotora com motores convencionais~~ 10 horas; e [reservado]; e

(3) aeronave multimotora com motores a turbina - 15 horas.

135.244(e) As provisões dos parágrafos (c) e (d) podem ser substituídas por um ou mais testes de validação feitos segundo o previsto no parágrafo 135.145(e) e 135.145(f), para a formação do primeiro piloto em comando no tipo e modelo básico da aeronave e no posto de trabalho de piloto em comando, nas seguintes situações:

(1) certificação inicial do detentor do certificado;

(2) introdução de um novo modelo de aeronave pelo detentor do certificado; e

(3) formação de um novo piloto em comando no caso do detentor do certificado perder todos os seus pilotos em comando anteriores.

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.

135.353 – Treinamento para operação em ambos os postos de pilotagem.

(a) O detentor de certificado deve garantir que:

(1) o piloto que seja designado para operar em ambos os postos de pilotagem, seja aprovado em um treinamento adequado; e

(2) o treinamento conste do programa de treinamento aprovado do detentor de certificado.

(b) Esta seção não se aplica a aeronaves classe.

135.145(e) Testes de validação são exigidos para determinar que o detentor de certificado é capaz de conduzir operações em segurança e em conformidade com as normas regulamentares aplicáveis. Testes de validação são exigidos para as seguintes autorizações:

(5) nos casos previstos no parágrafo 135.244(e).

Tópico "h" do Item 1: Parágrafo 135.244(d).

1ª Alternativa: Não alterar o requisito;

2ª Alternativa: Alterar o requisito de modo a eximir os operadores de aeronaves monomotoras com motores convencionais para execução da experiência operacional em rota.

Alternativa escolhida: Foi escolhida a 2ª alternativa por alinhar o requisito de experiência operacional contido no RBAC 135 com regulamentos internacionais tais como o FAR 135 e CAR 703. De forma geral, 52 empresas de táxi aéreo (que operam 116 aeronaves monomotoras com motores convencionais) serão afetadas por esta alteração de regulamento. Embora potencialmente possa existir uma tendência de redução da segurança de voo com a presente medida, isto será compensado com a proposta de alteração da seção 135.343 onde é proposto que os operadores de aeronaves monomotoras com motores convencionais passem a ter um programa de treinamento formalmente aprovado junto à ANAC.

Inclusão proposta:

135.244(d) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de aeronaves não citadas no parágrafo (c) desta seção em operações por demanda, a menos que essa pessoa tenha completado a experiência operacional abaixo. Essa experiência deve ser adquirida de acordo com o parágrafo (b) desta seção, exceto quanto ao tipo ~~ao tipo~~ à espécie de operação referido no subparágrafo (b)(2):

(1) ~~aeronave monomotoras~~ aviões monomotores com motor a turbina - 5 horas;

(2) ~~aeronave multimotora com motores convencionais - 10 horas; e [reservado]; e~~

(3) aeronave multimotora com motores a turbina - 15 horas.

Tópico "i" do Item 1: Seção 135.343

1ª Alternativa: Não alterar o requisito;

2ª Alternativa: Alterar a seção 135.343 a fim de eliminar as isenções de treinamento nela especificadas aos operadores que utilizam apenas aviões monomotores com motor convencional em suas operações.

Alternativa escolhida: Foi escolhida a 2ª alternativa, pois esta alternativa alinha este requisito com os regulamentos internacionais (Anexo 6 da ICAO, *AIR OPS – Commercial Air Transport da EASA* e CAR do *Transport Canada*). Foi estipulado prazo de transição de 24 meses a partir da data de aprovação da emenda 04 do RBAC 135 para adequação dos operadores. É importante destacar que, atualmente, existem 52 empresas que operam exclusivamente uma ou mais aeronaves monomotoras com motor convencional, as quais passarão a ter a obrigação de apresentar e obter

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.

aprovação de programas de treinamento para os tripulantes desses modelos de aeronave. Dado o grande número de operadores nesta situação, foi proposto um prazo de 24 meses, a contar da data de emissão da emenda 04 do RBAC 135, para que os operadores apresentem e obtenham aprovação da ANAC desses programas de treinamento. Esta alteração aumentará substancialmente a carga de trabalho da GOAG.

Alteração proposta:

(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como tripulante em operação segundo este regulamento, a menos que esse tripulante tenha completado, dentro dos 12 meses calendáricos que precedem essa operação, as apropriadas fases do programa de treinamento inicial ou periódico estabelecido para o tipo de função que a pessoa vai executar. ~~Esta seção não se aplica a detentores de certificado que utilizam apenas aviões monomotores com motor convencional em suas operações, a menos que de outro modo estabelecido pela ANAC.~~

(b) Os detentores de certificado para os quais não era anteriormente requerido programa de treinamento segundo esta seção possuem prazo de 24 meses, a contar da data de emissão da emenda 04, para obter aprovação do programa de treinamento em conformidade com o previsto na presente subparte.

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

As propostas de alteração do RBAC 135 foram feitas visando as seguintes consequências:

Tópico "a" do Item 1: Parágrafo 135.3(d)

Proposta de solução: Alterar o requisito de modo a retirar a limitação de 24 meses que um operador de táxi aéreo atualmente possui para realizar operações sistemáticas;

Consequências visadas: A alteração proposta criará a possibilidade de que operadores brasileiros do RBAC 135 possam operar ligações sistemáticas por um prazo maior que 24 meses, sem a necessidade de solicitar e receber uma autorização específica para isto.

Tópico "b" do Item 1: Parágrafo 135.169(a)

Proposta de solução: Incluída a palavra "grande" a fim de acertar tecnicamente o texto do parágrafo;

Consequências visadas: Evitar que pequenas aeronaves sejam obrigadas a cumprir requisitos de aeronavegabilidade que não são a elas aplicáveis.

Tópico "c" do Item 1: Parágrafo 135.179(a)

Proposta de solução: Excluir o parágrafo 135.179(a), o que dispensa as empresas aéreas de possuírem uma MEL aprovada pela ANAC;

Consequências visadas: Redução do tempo para início da operação de uma aeronave na frota. Porém, enquanto sem MEL, a aeronave deverá possuir todos os equipamentos operantes.

Tópico "d" do Item 1: Parágrafo 135.242(a)

Proposta de solução: Alterar o parágrafo 135.242(a) a fim de retirar a obrigatoriedade de porte do CMA pelos tripulantes;

Consequências visadas: Evitar que um tripulante seja obrigado a portar um documento que a ANAC oficialmente não emite (é emitida apenas a informação de que o CMA do tripulante possui uma data de validade; esta informação fica disponível no site da ANAC, embora a simples impressão da página do site da ANAC não seja um documento que possa comprovar a informação de validade do CMA).

Tópico "e" do Item 1: Parágrafo 135.243(f) (renumerado do antigo parágrafo 135.243(e)(2).

Proposta de solução: Alterar o parágrafo 135.243(f) para não requerer habilitação IFRH de pilotos em comando de helicópteros exclusivamente operados segundo as regras VFR.

Consequências visadas: Esta alteração alinha os requisitos da ANAC com os do DECEA para operações VFR diurnas e noturnas dentro de ATZ, CTR ou TMA. (ICA 100-4).

Tópico "f" do Item 1: Seção e Parágrafos 135.244(b)(3), 135.244(e), 135.244(f), 135.145(e)(5) e 135.353

Proposta de solução: a alteração do parágrafo 135.244(b)(3) e inclusão dos parágrafos 135.244(f), 135.145(e)(5) e da Seção 135.353 do RBAC 135 de experiência operacional em rota, voos de avaliação operacional, treinamento de pilotos em comando etc. de modo a possibilitar que operadores daquele regulamento consigam formar suas primeiras tripulações de forma segura e padronizada. A inclusão do parágrafo 135.244(e), que também estabelece que os requisitos de experiência operacional em rota não se aplicam a aviões monomotores ou multimotores com motor convencional e a helicópteros certificados somente para operação VFR.

Consequências visadas: Criar um método seguro e padronizado de formação da primeira tripulação para operadores do RBAC 135;

Tópico "g" do Item 1: Parágrafo 135.244(e)

Proposta de solução: A alteração do requisito do RBAC 135 visa atender o pleito dos operadores (expressado durante o Workshop do RBAC 135).

Consequências visadas: Dispensar os operadores de aeronaves monomotoras com motores convencionais da execução da experiência operacional em rota. Esta dispensa seria compensada pelo aumento da carga de treinamento requerido pelo aumento da carga de treinamento proposta pela alteração do parágrafo 135.343, como abaixo referenciado.

Tópico "h" do Item 1: Seção 135.343

Proposta de solução: Alterar a seção 135.343 a fim de eliminar as isenções de treinamento nela especificadas;

Consequências visadas: Alinhar os requisitos do RBAC 135 com os requisitos internacionais, como os da FAA, *Transport Canada* e ICAO.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Publicação da proposta de emenda ao RBAC 135.	Imediato	Fiscalização dos operadores para garantir o cumprimento dos requisitos.
Regulados	Adoção das regras propostas.	Imediato	N/A
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

5) Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

- Art. 8º, incisos IV, X, XVI, XVII, Art. 10 e Art. 11, inciso V da Lei nº 11.182/2005.
- Art. 43, inciso I, alíneas a e c, da Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009.
- Art. 51, inciso I, alíneas a e b, da Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009.

6) O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Dos itens apresentados neste FAPAN nenhum afeta a SAR.

7) Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma? Não							
<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input type="checkbox"/>	Outros:						
Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?							
Não existem outros órgãos / entidades afetados com a edição da proposta de revisão do RBAC 135.							

8) O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?			
<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	Estados Unidos da América (14 CFR Part 135), EASA (Commission Regulation (EU) No 965/2012) e Canadá (CAR 703, CAR 704 e CAR 705), por exemplo.
<input type="checkbox"/>	NÃO		

9) Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?			
<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	RBAC 135 Emenda 03
<input type="checkbox"/>	NÃO		

10) Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os custos do ato.	
Custos da adoção das alterações de cada parágrafo da proposta de Emenda do RBAC 121:	
<p>Tópico "a" do Item 1: Parágrafo 135.3(d) Custo não financeiro: Não foram identificados; Custo financeiro: Não foram identificados.</p> <p>Tópico "b" do Item 1: Parágrafo 135.169(a) Custo não financeiro: Não foram identificados; Custo financeiro: Não foram identificados;</p> <p>Tópico "c" do Item 1: Parágrafo 135.179(a) Custo não financeiro: Mesmo com a não obrigatoriedade da MEL, o que obrigará a aeronave a possuir todos os equipamentos operantes caso ela não possua uma MEL, é possível que haja operadores que voem com equipamentos inoperantes sem uma MEL, especialmente se ele for discricionariamente considerado um equipamento de baixa importância pelo operador. Essa situação, porém, deverá ser desestimulada com fiscalização. Custo financeiro: Não foram identificados.</p> <p>Tópico "d" do Item 1: Parágrafo 135.242(a) Custo não financeiro: Não foram identificados. Custo financeiro: Não foram identificados;</p> <p>Tópico "e" do Item 1: Parágrafo 135.242(g) Custo não financeiro: Escalação de comissários de acordo com as regras de experiência recente introduzidas neste parágrafo; Custo financeiro: Não foram identificados.</p> <p>Tópico "f" do Item 1: Parágrafo 135.243(f) Custo não financeiro: Não foram identificados; Custo financeiro: Não foram identificados.</p> <p>Tópico "g" do Item 1: Seção e Parágrafos 135.244(b)(3), 135.244(e), 135.244(f), 135.145(e)(5) e 135.353 Custo não financeiro: Não foram identificados;</p>	

Custo financeiro: Eventualmente inspetores de operações da ANAC podem ser chamados a participar de voos de avaliação operacional em função da formação das primeiras tripulações dos operadores do RBAC 135, incorrendo no gasto de diárias e passagens para a execução do serviço.

Tópico "h" do Item 1: Parágrafo 135.244(e)

Custo não financeiro: Não foram identificados.

Custo financeiro: Não foram identificados.

Tópico "i" do Item 1: Seção 135.343

Custo não financeiro: ANAC deve analisar e aprovar programas de treinamento de diversos modelos de aeronave para os quais a regra atual não prevê a necessidade de aprovação de programas de treinamento; isto acarretará um aumento substancial de trabalho para a GOAG.

Custo financeiro: A partir dos estudos acima citados, podem vir a ocorrer custos financeiros na forma de aumento de pessoal da ANAC ou desenvolvimento de sistemas de informação da ANAC para auxiliar as análises e acompanhamento de programas de treinamento; da mesma forma os operadores devem dispor de pessoas capacitadas a realizar a tarefa de desenvolver e manter aprovado os seus programas de treinamento.

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

Benefícios da adoção das alterações de cada parágrafo da proposta de Emenda do RBAC 135:

Tópico "a" do Item 1: Parágrafo 135.3(d)

Benefício qualitativo: Operadores aéreos do RBAC 135 terão maior flexibilidade e previsibilidade para os seus planejamentos de longo prazo, uma vez que não dependerão da ANAC para aprovação de extensões ao prazo de 24 meses atualmente constante do regulamento;

Benefício financeiro: Não avaliado;

Tópico "b" do Item 1: Parágrafo 135.169(a)

Benefício qualitativo: Operadores aéreos do RBAC 135 de pequenas aeronaves não terão que arcar com custos de instalação de equipamentos que não são a eles aplicáveis;

Benefício financeiro: Não avaliado.

Tópico "c" do Item 1: Parágrafo 135.179(a)

Benefício qualitativo: Permitir que o operador utilize a sua aeronave, ainda que sem a permissão de ter equipamentos inoperantes, sem uma MEL aprovada;

Benefício financeiro: Não quantificado, mas espera-se ver mitigado o custo de aeronaves paradas aguardando a aprovação da MEL.

Tópico "d" do Item 1: Parágrafo 135.242(a)

Benefício qualitativo: Evitará que os pilotos de operadores do RBAC 135 tenham que portar um documento que não mais é expedido pela ANAC;

Benefício financeiro: Não foram identificados.

Tópico "e" do Item 1: Parágrafo 135.242(g)

Benefício qualitativo: Impedir que comissários que fiquem muito tempo fora do voo retornem às operações em uma preparação prévia;

Benefício financeiro: Não avaliado.

Tópico "f" do Item 1: Parágrafo 135.243(f)

Benefício qualitativo: Possibilitará aos pilotos em comando dos operadores do RBAC 135 a operar helicópteros em operações exclusivamente VFR sem a necessidade de possuir habilitação IFRH;

Benefício financeiro: Não avaliado.

Tópico "g" do Item 1: Seção e Parágrafos 135.244(b)(3), 135.244(e), 135.244(f), 135.145(e)(5) e 135.353

Benefício qualitativo: Operadores do RBAC 135 terão um método seguro e padronizado de formação da primeira tripulação para operadores do RBAC 135;

Benefício financeiro: Não avaliado.

Tópico "h" do Item 1: Parágrafo 135.244(e)

<p>Benefício qualitativo: Alinhamento da legislação brasileira com a legislação estrangeira comparável;</p> <p>Benefício financeiro: Operadores do RBAC 135 terão custos menores nas suas operações.</p> <p>Tópico "i" do Item 1: Seção 135.343</p> <p>Benefício qualitativo: Alinhamento da legislação brasileira com a legislação estrangeira comparável;</p> <p>Benefício financeiro: Não avaliado.</p>

12) Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.		
	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Aumento do nível de segurança operacional.	Impactos financeiros.
Empresas de transporte aéreo não regular	Aumento do nível de segurança operacional.	Impactos financeiros.
Empresas de serviços aéreos especializados	Não aplicável	Não aplicável
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	Não aplicável	Não aplicável
Operadores de Aeródromos	Não aplicável	Não aplicável
Fabricantes de Aeronaves	Não aplicável	Não aplicável
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	Não aplicável	Não aplicável
Proprietários de aeronaves	Não aplicável	Não aplicável
Empresas de manutenção aeronáutica	Não aplicável	Não aplicável
Mecânicos	Não aplicável	Não aplicável
Escolas e Centros de Treinamento	Não aplicável	Não aplicável
Tripulantes	Aumento do nível de segurança operacional.	Não há.
Passageiros	Aumento do nível de segurança operacional.	Não há.
Comunidades	Não aplicável	Não aplicável
Meio ambiente	Não aplicável	Não aplicável
Outros (identificar)	Não aplicável	Não aplicável

13) Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.
O monitoramento se dará como atualmente ocorre sob o RBAC 135, ou seja, por meio de fiscalização.

Rafael Gasparini Moreira
Servidor Responsável pelo Preenchimento

João Souza Dias Garcia
Gerente de Normas Operacionais e Suporte

Wagner William de Souza Moraes
Superintendente de Padrões Operacionais