



FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	60800.229471/2011-75	Unidade Responsável (Sigla):	GTNO/GNOS/SPO
Assunto do normativo:	Emenda ao RBAC nº 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 nº 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) Parágrafos 135.151(d), 135.169(a), 135.170(b), 135.178(k) e 135.363(a), (b), (c) e (g), e seções 135.365, 135.367, 135.369, 135.371, 135.375, 135.377, 135.379, 135.381, 135.383, 135.385, 135.387, 135.389, 135.391, 135.393, 135.395: no RBHA 135 os requisitos eram aplicáveis apenas a grandes aviões e na edição do RBAC nº 135 passaram a se aplicar a todos os aviões, o que gerou grande impacto para os operadores de pequenos aviões sem que tivesse havido um adequado estudo de impacto;
- c) Parágrafo 135.179(a): exigência de existência de MEL para a aeronave poder operar é altamente impactante para os operadores de táxi-aéreo, pelo tempo necessário para aprovar uma MEL;
- d) Parágrafo 135.243(f) (renumerado do antigo parágrafo 135.243(e)(2)): hoje é exigido que em uma operação de helicópteros com um só piloto em voo VFR noturno e em condições VMC, que o piloto possua também habilitação IFRH, o que cria altas restrições operacionais para os operadores;
- e) Parágrafos 135.244(c) e (d): dificuldade da formação da primeira tripulação para os operadores do RBAC nº 135 em operações por demanda;
- f) Seção 135.343: dispensa de treinamento de tripulantes em desalinhamento com o item 9.3.1 do Anexo 6, Parte I e com o item 7.3.1 da Seção II do Anexo 6, Parte III, à Convenção de Chicago; e
- g) Seções 135.293 e 135.297: as referidas seções estão, por um lado, desarmonizadas ao Anexo 6 Parte I, item 9.4.4 e Anexo 6, Part III, Seção 2, item 7.4.3, à Convenção de Chicago, que exigem exame de proficiência em emergência de 6 em 6 meses para ambos os pilotos, e por outro lado estão impactando bastante a aviação regional, por imporem exame de proficiência em voo IFR de 6 em 6 meses para o piloto em comando (135.297).

As demais alterações propostas na presente emenda do RBAC nº 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.

Problema "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;

Alternativa escolhida: foi escolhida a 2ª alternativa, pois a limitação temporal acima não é técnica e não é prevista na Resolução nº 377, de 15 de março de 2016, nem tampouco na IAC 202-1001 (Normas para a solicitação, autorização e operação de ligações aéreas sistemáticas por empresas de táxi aéreo). 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.

Alteração proposta:

135.3 (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. Somente é permitido conduzir ligações sistemáticas se:~~

(1) forem cumpridos os requisitos específicos para este tipo de operação constantes neste Regulamento e nos demais normativos da ANAC; e

(2) a mesma for aprovada nas especificações operativas do detentor do certificado.”

Problema "b" do item 1: parágrafos 135.151(d), 135.169(a), 135.170(b), 135.178(k) e 135.363(a), (b), (c) e (g), e seções 135.365, 135.367, 135.369, 135.371, 135.375, 135.377, 135.379, 135.381, 135.383, 135.385, 135.387, 135.389, 135.391, 135.393, 135.395:

1ª alternativa: não alterar o requisito;

2ª alternativa: alterar os requisitos de modo a aplicarem-se somente a grandes aviões.

Alternativa escolhida: foi escolhida a 2ª alternativa, pois corrige um erro material ocorrido quando da edição do RBAC nº 135. Não houve (e nem era ainda obrigado a ter à época) análise de impacto regulatório para ampliação das exigências que se aplicavam somente a grandes aviões para todos os aviões. O *14 CFR Part 135*, da FAA dos EUA, também requer tais requisitos apenas para grandes aviões e não foi identificado problema que justificasse o aumento da exigências para os pequenos aviões.

Alterações propostas: nos parágrafos e seções citadas, onde hoje se lê "avião" ou "aviões", passará a se ler "grande avião", ou "grandes aviões".

Problema "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 nº 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
- 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 e a fiscalização.

Alteração proposta: o parágrafo 135.179(a) foi excluído da proposta.

Problema "d" do item 1: parágrafo 135.243(f) (renumerado do antigo parágrafo 135.243(e)(2)).

1ª alternativa: não alterar o requisito;

2ª alternativa: não requerer habilitação IFRH de pilotos em comando de helicópteros exclusivamente operados segundo as regras VFR 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 de partida. Esta alternativa

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 2ª alternativa, pois entende-se que não há justificativa técnica para requerer habilitação IFRH de um piloto em comando empregado exclusivamente em operações realizadas sob regras de voo VFR que ocorram 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 de partida. Importante alertar para que a alteração a ser feita acarreta diferença em relação ao parágrafo 135.810(b)(4) do LAR 135, o que implica na necessidade de comunicação de diferença ao SRVSOP.

Alteração proposta:

135.242(e)(2)(f) 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 para esses helicópteros, o piloto em comando não precisa ter habilitação IFR para helicóptero 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 de partida.

Problema "e" do item 1: parágrafos 135.244(c) e (d)

1ª alternativa: não alterar o requisito;

2ª alternativa: alterar o parágrafo 135.244(b)(3) e incluir dispositivos para aumentar a oferta de pessoas que podem supervisionar a experiência operacional de um piloto em comando recém contratado por um operador. O parágrafo 135.244(b)(3) hoje exige um piloto instrutor qualificado. A alteração permitiria que um piloto em comando qualificado realizasse a supervisão da experiência operacional. Essa alternativa havia sido proposta para a audiência pública nº 8/2016;

3ª alternativa: excluir os parágrafos 135.244(c) e (d).

Alternativa escolhida: foi escolhida a 3ª alternativa. A segunda alternativa, anteriormente proposta, permitiria o piloto em comando supervisionar a experiência operacional em caráter de exceção, por meio de uma série de requisitos de qualificação adicionais. No entanto, em discussões posteriores, levantou-se uma série de dificuldades, especialmente com relação à vigilância, sobre como seria possível garantir que este recurso somente fosse empregado quando da incorporação de novas aeronaves e tripulações na frota. Foi então avaliada a própria pertinência da existência de tais requisitos, pois a regulamentação americana de referência (o *14 CFR Part 135*) não os possui e aplica a experiência operacional apenas para as *commuter operations* (equivalentes às nossas operações complementares), e não para operações por demanda. Desse modo, optou-se por realizar harmonização da seção ao *14 CFR Part 135.244* e remover do texto os parágrafos 135.244(c) e (d).

Alteração proposta: exclusão dos parágrafos 135.244(c) e (d).

Problema "f" 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*). Dado o grande número de operadores hoje isentos do treinamento, foi proposto um prazo de até 12 meses, a contar da data de emissão da emenda 04 do RBAC nº 135, para que os operadores apresentem e obtenham aprovação da ANAC desses programas de treinamento e mais 12 meses para que o apliquem a seus tripulantes. Esta alteração aumentará substancialmente a carga de trabalho da GOAG, mas está em acordo com a estratégia da ANAC de focar na qualificação dos tripulantes.

Alteração proposta:

135.343 Requisitos de treinamento inicial e periódico para tripulantes

~~Nenhum~~ Um detentor de certificado somente pode ~~empregar-utilizar~~ uma pessoa e ~~ninguém-uma~~ pessoa somente pode trabalhar como tripulante em operação segundo este Regulamento, ~~a menos que se~~ esse tripulante ~~tenha-tiver~~ completado, dentro dos 12 meses calendários 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.~~

Minuta de Resolução:

Art. 3º As seguintes disposições transitórias se aplicam ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135):

II - o detentor de certificado para o qual não era anteriormente requerido programa de treinamento segundo a seção 135.343 da emenda 03 ao RBAC nº 135, possui prazo até [DOU + 12 meses] para obter aprovação do programa de treinamento em conformidade com o previsto na referida seção e, uma vez obtida essa aprovação, o detentor de certificado

tem prazo de mais 12 meses, contado a partir da data de aprovação do referido programa de treinamento, para realizar os treinamentos aplicáveis aos seus tripulantes;

Problema "g" do item 1: seções 135.293 e 135.297

1ª alternativa: não alterar os requisitos;

2ª alternativa: realizar harmonização completa ao Anexo 6 Parte I, item 9.4.4 e Anexo 6, Part III, Seção 2, item 7.4.3, à Convenção de Chicago, e exigir o exame de proficiência, com procedimentos de emergência, a cada 6 meses para o PIC e o SIC;

3ª alternativa: harmonizar os requisitos de exame de proficiência ao Anexo 6 Parte I, item 9.4.4 e Anexo 6, Part III, Seção 2, item 7.4.3, à Convenção de Chicago, mas estabelecer a periodicidade de 12 em 12 meses para todos os pilotos;

4ª alternativa: harmonizar os requisitos de exame de proficiência ao Anexo 6 Parte I, item 9.4.4 e Anexo 6, Part III, Seção 2, item 7.4.3, à Convenção de Chicago, mas estabelecer a periodicidade de 6 em 6 meses para todos os pilotos que realizam operações internacionais e a periodicidade de 12 em 12 meses para os demais pilotos.

Alternativa escolhida: foi escolhida a 4ª alternativa, pois a SPO considera a regra da ICAO muito restritiva para os operadores que realizam operações dentro do país, em especial a aviação regional, ao passo que os operadores que realizam operações internacionais já estão impactados na prática nas inspeções de rampa de outros países que exigem o cumprimento do Anexo 6 à Convenção de Chicago, e que devido à diferença na regulamentação são obrigados a demonstrar que cumprem com o Anexo 6, mesmo com a regulamentação brasileira desarmonizada.

Alteração proposta: exclusão de toda a seção 135.297 do RBAC nº 135, inclusão, na seção 135.293, das exigências de exame de procedimentos de emergência e em IFR, e o estabelecimento da periodicidade de 6 meses para pilotos que realizam operações internacionais e de 12 meses para os demais pilotos.

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

As propostas de alteração do RBAC nº 135 foram feitas visando as seguintes consequências:

Problema "a" do item 1: parágrafo 135.3(d)

Consequências visadas: a alteração proposta criará a possibilidade de que operadores brasileiros do RBAC nº 135 possam operar ligações sistemáticas por um prazo maior que 24 meses, sem a necessidade de solicitar e receber uma autorização específica para isto.

Problema "b" do item 1: parágrafos 135.151(d), 135.169(a), 135.170(b), 135.178(k) e 135.363(a), (b), (c) e (g), e seções 135.365, 135.367, 135.369, 135.371, 135.375, 135.377, 135.379, 135.381, 135.383, 135.385, 135.387, 135.389, 135.391, 135.393, 135.395:

Consequências visadas: evitar que pequenos aviões sejam obrigados a cumprir requisitos que deveriam ser aplicáveis somente a grandes aviões (conforme definido no RBAC nº 01).

Problema "c" do item 1: parágrafo 135.179(a)

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.

Problema "d" do item 1: parágrafo 135.243(f) (renumerado do antigo parágrafo 135.243(e)(2)).

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).

Problema "e" do item 1: parágrafos 135.244(c) e (d)

Consequências visadas: eliminar a exigência da experiência operacional, em harmonização à regulamentação internacional de referência, e facilitar a inclusão da primeira tripulação em cada tipo e modelo básico de aeronave na frota;

Problema "f" do item 1: seção 135.343

Consequências visadas: alinhar os requisitos do RBAC nº 135 com os requisitos internacionais, como os da *FAA*, *Transport Canada* e ICAO, e aumentará a qualificação dos tripulantes de aviões monomotores com motor convencional.

Problema "g" do item 1: seções 135.293 e 135.297

Consequências visadas: harmonizar completamente os requisitos de exame de proficiência do RBAC nº 135 ao Anexo 6 Parte I, item 9.4.4 e Anexo 6, Part III, Seção 2, item 7.4.3, à Convenção de Chicago, para operações

internacionais, e parcialmente para as operações nacionais, sendo que a diferença estará apenas na periodicidade do exame, que para operações internacionais será de 6 em 6 meses, e para operações nacionais será de 12 em 12 meses.

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 nº 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?

<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 há outros órgãos / entidades afetados com a edição da proposta de revisão do RBAC nº 135.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	Estados Unidos da América (<i>14 CFR Part 135</i>), EASA (<i>Commission Regulation (EU) No 965/2012</i>) e Canadá (<i>CAR 703, CAR 704 e CAR 705</i>), por exemplo.
<input type="checkbox"/> NÃO	-	

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	RBAC nº 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 nº 135:

Problema "a" do item 1: parágrafo 135.3(d)

Custo não financeiro: não foram identificados;

Custo financeiro: não foram identificados.

Problema "b" do item 1: parágrafos 135.151(d), 135.169(a), 135.170(b), 135.178(k) e 135.363(a), (b), (c) e (g), e seções 135.365, 135.367, 135.369, 135.371, 135.375, 135.377, 135.379, 135.381, 135.383, 135.385, 135.387, 135.389, 135.391, 135.393, 135.395:

Custo não financeiro: não foram identificados;

Custo financeiro: não foram identificados;

Problema "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.

Problema "d" do item 1: parágrafo 135.243(f)

Custo não financeiro: não foram identificados;

Custo financeiro: não foram identificados.

Problema "e" do item 1: parágrafos 135.244(c) e (d)

Custo não financeiro: não foram identificados;

Custo financeiro: não foram identificados.

Problema "f" do item 1: seção 135.343

Custo não financeiro: a 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.

Problema "g" do item 1: seções 135.293 e 135.297

Custo não financeiro: os operadores nacionais passarão a ser obrigados a realizarem exames de proficiência em IFR e em emergência para o piloto segundo em comando de 12 em 12 meses. Hoje a regra só obriga o piloto em comando de 6 em 6 meses.

Custo financeiro: não avaliado.

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 nº 135:

Problema "a" do item 1: parágrafo 135.3(d)

Benefício qualitativo: operadores aéreos do RBAC nº 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;

Problema "b" do item 1: parágrafos 135.151(d), 135.169(a), 135.170(b), 135.178(k) e 135.363(a), (b), (c) e (g), e seções 135.365, 135.367, 135.369, 135.371, 135.375, 135.377, 135.379, 135.381, 135.383, 135.385, 135.387, 135.389, 135.391, 135.393, 135.395:

Benefício qualitativo: operadores aéreos do RBAC nº 135 de pequenas aeronaves não terão que cumprir com requisitos que passarão a ser aplicáveis somente a grandes aviões;

Benefício financeiro: não avaliado.

Problema "c" do item 1: parágrafo 135.179(a)

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

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

Problema "d" do item 1: parágrafo 135.243(f)

Benefício qualitativo: possibilitará aos pilotos em comando dos operadores do RBAC nº 135 a operar helicópteros em operações exclusivamente VFR 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 de partida, sem a necessidade de possuir habilitação IFRH;

Benefício financeiro: não avaliado.

Problema "e" do item 1: parágrafos 135.244(c) e (d)

Benefício qualitativo: ficará facilitada a inclusão da primeira tripulação em cada tipo e modelo básico de aeronave na frota;

Benefício financeiro: não avaliado.

Problema "f" do item 1: seção 135.343

Benefício qualitativo: alinhamento da legislação brasileira com a legislação estrangeira comparável e melhoria da qualificação dos tripulantes de aviões monomotores com motor convencional;

Benefício financeiro: não avaliado.

Problema "g" do item 1: seções 135.293 e 135.297

Benefício qualitativo: os operadores nacionais estarão dispensados de realizarem exames de proficiência em IFR e em emergência para o piloto em comando de 6 em 6 meses e poderão realizá-lo de 12 em 12 meses.

Benefício financeiro: não avaliado.

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 conforme o compêndio de elementos de fiscalização, em ações de vigilância e fiscalização de rampa e apuração de denúncias.

ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Gasparini Moreira, Gerente Técnico**, em 25/07/2018, às 14:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2037267** e o código CRC **9B080343**.