



FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

| | | | |
|-------------------------------|---|---|---|
| Processo nº: | 00058.500221/2016-93 | Unidade Responsável (Sigla): | DIR/RF |
| Assunto do normativo: | Requisitos de certificação para operadores de transporte aéreo público. | | |
| 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

Ao longo das últimas décadas, o setor de transporte aéreo público no Brasil passou por diversas modificações em sua base regulamentar em decorrência da gradual liberalização do transporte. Anteriormente cabia ao estado brasileiro determinar diversos parâmetros econômicos, operacionais e de segurança das empresas aéreas brasileiras. Com a mudança para um ambiente de livre mercado e concorrência, os vários normativos aplicáveis sofreram as correspondentes atualizações de forma gradual, ou seja, sem rupturas bruscas com o ambiente já estabelecido.

É notório que os indicadores do setor de transporte aéreo público no Brasil, relativos aos últimos 10 anos, são forte evidência de que a filosofia anterior do mercado em muito reprimiu a demanda por mais transporte de passageiros e carga, em decorrência do excessivo caráter de interferência regulatória do governo. O ambiente de negócios atualmente estabelecido permite certo grau de inovação ao setor privado, que hoje é o principal interessado em buscar novas formas de exploração do transporte aéreo público, justamente para conseguir ampliar a oferta de transporte aéreo público, mantendo ou aprimorando os aspectos de eficiência, modicidade, qualidade e, sobretudo, segurança.

É comum e necessário ao setor que seja empregado um enfoque maior em estabilidade normativa, pois a maturidade já alcançada com os mais de 100 anos de aviação civil vem garantindo de certa maneira esse crescimento sustentável e seguro do setor. Porém, o aspecto negativo desse enfoque é a persistência de resquícios de conceitos basilares que de certo modo se encontram já ultrapassados, e que impõem engessamento ao sistema de aviação que nem sempre é o mais desejável em termos de seguir com um ambiente favorável à inovação da exploração do setor.

Foi nesse sentido que a ANAC estabeleceu o *Projeto Prioritário de Remodelagem dos Serviços de Transporte Aéreo Público* com o objetivo de promover uma ampla revisão de conceitos basilares aplicados na regulamentação do setor, identificando as oportunidades de aprimoramento das normas vigentes com o objetivo de estabelecer um ambiente favorável à inovação da exploração do transporte aéreo público no Brasil.

Durante os trabalhos de revisão das normas vigentes, a equipe envolvida no Projeto Prioritário identificou diversas oportunidades de promover maior clareza ao ambiente regulatório, que poderiam não só melhorar o

ambiente aos entes responsáveis pela oferta de serviços de transporte aéreo público mas de proporcionar um melhor alinhamento dos processos de autorizações e de emissão de certificações pela ANAC com esse ambiente mais propício à inovação.

A equipe também identificou que essas várias oportunidades de melhorias apresentavam um conjunto de causas comuns, indicando portanto a aplicação de um conceito comum, porém subliminar, nas regras de competência da ANAC para os aspectos econômicos e de segurança envolvidos na exploração de serviços aéreos. Em consequência, se identificou a importância de rever a aplicação do conceito de *regularidade* aplicado ao transporte aéreo público no Brasil.

O aspecto mais diretamente relacionado à aplicação desse conceito recai na diferenciação das modalidades de transporte aéreo público em vigor, quais sejam:

- Por demanda
- Complementar
- Suplementar
- Doméstica
- De bandeira

O ambiente regulatório atual está baseado nessas cinco categorias e, conforme suas diferenças, conjuntos de regras compatíveis são aplicáveis. A cada elemento desse conjunto se dá o nome de **modelo de serviços de transporte aéreo público**. Em essência, é a partir das modalidades que compõem a matriz que se buscam definições para:

- As relações econômicas entre os usuários e aqueles que ofertam serviços de transporte aéreo público;
- As características e capacidades de infraestrutura disponibilizadas para cada modalidade, considerando tanto a utilização como a forma de promover integração entre essas modalidades; e
- As bases de certificação dos provedores de serviços aéreos, em termos de segurança operacional.

Ainda que se tenha uma forte inter-relação entre essas três áreas, a equipe do projeto concluiu em seus estudos não haver uma relação de dependência entre elas e que, portanto, é possível redesenhar os normativos aplicáveis em cada uma das três áreas a partir da revisão dos conceitos fundamentais utilizados.

Especificamente com relação ao processo de certificação de operadores, a equipe do projeto identificou dois conceitos basilares utilizados. São eles:

- O porte das aeronaves empregadas: relacionado à complexidade de seus sistemas e de sua operação, além de sua capacidade de carga, que se traduzem na base de certificação de projeto da própria aeronave; e
- A regularidade das operações: se são cumpridas, planejadas e executadas segundo um agendamento prévio, que parte da oferta do operador de local e horário de partida e local de destino, ou se ocorrem mediante qualquer demanda específica do usuário por local ou horário de partida e local de destino.

O primeiro trata muito especificamente dos equipamentos utilizados. Esse conjunto de normas representa em grande parte as questões de projeto de aeronaves e os requisitos de sistemas e dispositivos embarcados necessários à sua operação segura. Em geral, há interação desses aspectos com aqueles puramente operacionais, tendo em vista ser a aeronave o item mais básico de uma operação, isto é, em última análise, nenhum aspecto operacional sobrepuja os limites estabelecidos em projeto de uma aeronave ou de seus sistemas e dispositivos embarcados.

O segundo aspecto trata de forma explícita da forma pela qual o serviço aéreo é prestado, se de forma regular, no sentido de agendada, ou se não regular, no sentido de não haver uma programação de locais e horários pré-determinados pelo operador. A consequência de uma modalidade ou de outra termina por definir o volume de operações, as repetições de trechos idênticos (em termos de locais e horários) ou, em

outras palavras, a qual carga está submetido o conjunto de aeronaves e estruturas necessárias subjacentes (tripulantes, manutenção, despacho, organização, etc.).

Os parâmetros explícitos utilizados pelos normativos vigentes são os de *capacidade máxima de carga*, *número de assentos de passageiros* e *número de ligações realizadas por semana*, dentre outros. Porém, sua utilização é difusa e imprecisa, pois a equipe do projeto identificou a utilização desses conceitos de forma diversa entre os vários normativos vigentes. Importante notar que o arcabouço normativo vigente também não trata diretamente outros parâmetros de oferta possíveis, como a coletividade ou exclusividade, a sazonalidade ou previsibilidade, a flexibilidade ou rigidez do agendamento, mas os traz de maneira implícita ou simplesmente os desconsidera.

Por exemplo, não é imediata a interpretação de trechos das regras que mencionam a *configuração de assentos* em uma aeronave como parâmetro: se seria referente à configuração máxima de assentos, ou de uma configuração específica de uma aeronave. Em outro exemplo, a equipe do projeto identificou divergências na aplicação do conceito de trechos ou frequências na definição de uma “Ligação Aérea Sistemática” (LAS) nos termos da IAC 202-1001.

A própria definição de uma LAS induz que esses parâmetros estão, na verdade, indefinidos entre os normativos vigentes, pois sua utilização nas LAS é específica e seria possível à ANAC, dado o panorama de falta de uniformização desses conceitos, de aplicá-los em outra modalidade qualquer de transporte aéreo público. Uma vez que cabe à ANAC a interpretação desses conceitos, em detrimento de qualquer outra entidade do setor, resta configurada uma situação na qual *as modalidades de serviços aéreos possíveis são aquelas para as quais há documento vigente expresso que o normatize*, pois ali estarão os conceitos necessários e aplicáveis.

Ou seja, na forma como hoje está o arcabouço normativo, cabe exclusivamente à ANAC o papel de estudar e avaliar as possibilidades de inovação das modalidades de oferta de serviços aéreos públicos. Essa situação é diretamente conflitante com a própria origem da inovação, própria de quem efetivamente presta o serviço, provocando uma tal insegurança jurídica ao setor regulado que os inibe integralmente de sequer propor alguma inovação na oferta de serviços.

Esse cenário se contrapõe aos recentes avanços em eficiência, segurança e modicidade que o setor de transporte urbano terrestre experimentou ao confrontar o modelo estabelecido de transporte público seletivo (táxis urbanos) com aplicativos de coleta e organização de demanda, que demonstraram a flagrante situação de obsolescência do modelo anteriormente dominante.

A equipe do projeto identificou que o mesmo fenômeno poderia se observar no setor de transporte aéreo público, guardadas as devidas proporções para se ter uma comparação válida, conquanto se altere o papel da ANAC, passando a cargo da iniciativa privada a tarefa de prospectar e desenvolver novas modalidades de oferta do serviço de transporte aéreo público. Por consequência, a Agência se afastaria do papel intervencionista no aspecto de inovação e poderia aumentar o papel regulatório com enfoque na garantia da qualidade do serviço prestado e da manutenção de um ambiente de saudável competitividade do mercado.

É fato que, a rigor, não há regra que impeça o setor de inovar. Mas, sem que se promova uma revisão dos conceitos mais fundamentais utilizados na regulação do setor, pelas razões apresentadas, há notória inibição ou até mesmo supressão da capacidade de inovação, que tenha origem no setor regulado.

Do exposto, a questão a ser tratada se coloca em *como promover um ambiente favorável à inovação das modalidades de oferta de serviços aéreos públicos, diante do arcabouço regulatório vigente*.

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.

Conforme o problema relatado, qualquer resolução deve ter por objetivo viabilizar que o setor regulado desenvolva e tenha capacidade de inovar as modalidades de oferta de serviço de transporte aéreo público.

Para isso, as seguintes alternativas de resoluções foram avaliadas.

1. Manter a base regulamentar tal como vigente e acrescentar novas modalidades de exploração do serviço de transporte aéreo público com a publicação de resoluções específicas

Essa linha de ação de baseia em expandir o movimento iniciado com a IAC 202-1001, que estabeleceu as LAS. De fato, para cada nova modalidade identificada, a ANAC deveria emitir um normativo para estabelecer com clareza as bases do ambiente de negócios, de certificação de segurança operacional e outros requisitos a serem observados pelos regulados.

O fato de manter intacto todo o sistema de regulamentação já em vigor é uma vantagem observada nessa linha de ação, pois o volume de trabalhos permaneceria o mesmo para o qual os processos e estruturas administrativas da ANAC já estão mais maduros.

Segundo essa linha, seria acrescentada uma camada de trabalhos, que hoje não está atribuída a qualquer área da ANAC, com o objetivo de avaliar e prospectar novas possibilidades de oferta de serviços de transporte aéreo, com uma visão mais abrangente quanto o possível e sem se afastar da realidade enfrentada pelos entes regulados (impostos, tarifas, custos operacionais, etc.).

Além das cinco modalidades “perenes” (aquelas constantes no RBAC n. 119) e da modalidade “em avaliação” (as LAS da IAC 202-1001), poderiam ser criadas outras tantas modalidades quanto fosse a capacidade da Agência em expedir os respectivos atos normativos. Naturalmente, se poderia chegar a um nível maior de complexidade regulatória com a expedição de um grande número de regras para um grande número de modalidades “reconhecidas” pela ANAC.

De outro lado, caso a ANAC não publique outro regulamento e mantenha o número e a forma de modalidades tal como hoje está em vigor, pouco se modificaria do ambiente regulatório e se continuaria com a baixa capacidade de promoção de inovar.

2. Propor uma nova matriz de serviços aéreos que comporte diferentes modalidades de oferta do serviço de transporte aéreo público, acompanhado de uma uniformização na aplicação de conceitos fundamentais por todo o conjunto normativo da ANAC.

Essa linha de ação se contrapõe à anterior, no sentido de prover maior clareza aos regulados, ao oferecer uma matriz de serviços de transporte aéreo público baseada no menor número possível de parâmetros fundamentais. A partir dessa matriz mais enxuta, os processos de oferta de serviços aéreos ao público, mais relacionados ao modelo de negócio a ser adotado pelos entes regulados, se tornam mais independentes dos processos de certificação de segurança operacional.

É esperado que, a partir dessa modificação estrutural, os entes regulados tenham maior espaço de inovação na forma de oferta dos serviços de transporte aéreo públicos. O conjunto de regras aplicadas à certificação de segurança operacional se define de maneira mais independente dos parâmetros mercadológicos, provendo-lhe maior robustez, clareza e previsibilidade ao regulado.

Se faz evidente que uma modificação estrutural resultaria em um longo processo de revisão normativo, trazendo custos essencialmente internos à ANAC. Algumas empresas necessitariam passar por revisão de suas certificações, o que aumentaria a sobrecarga dos setores correspondentes na ANAC, durante o período de transição. Em contrapartida, dada a maior clareza de aplicação de conceitos, os processos de trabalho também se tornam mais claros e previsíveis, fato que pode auxiliar na melhor utilização da força de trabalho da Agência.

Para o setor regulado, é esperado que os benefícios não sejam aparentes no período de transição, uma vez que alguns operadores também compartilham dos custos de revisão das bases de certificação vigentes. Porém, com um ambiente mais claro e conciso, se permite que operadores alinhem melhor as suas estruturas para oferecerem exatamente os serviços pretendidos e evitem grande parte de retrabalhos ou de implementação de estruturas desnecessárias.

A argumentação a seguir explora as razões de se adotar a segunda alternativa como o caminho a ser seguido para que se possa obter, de maneira concreta, um ambiente mais propício à evolução do setor sem que se

crie um ambiente complexo e pouco manejável no futuro.

O primeiro aspecto a ser destacado é a clareza do arcabouço normativo. Na primeira alternativa, o ambiente atual se mantém e, como há uma concorrência pelos recursos (humanos) para processar todos os ajustes e emendas normativas ao longo da vigência de uma norma, é pouco provável que desse ambiente resulte uma progressão normativa mais clara, sem acumulação de conceitos anteriormente válidos.

Outro aspecto a ser considerado é a atuação indevida da ANAC quando pautada por ações intervencionistas. A história da regulação estatal tem demonstrado cabalmente a relação de proporcionalidade indireta entre intervenção e resiliência: quanto mais intervencionista a regulação, menos ágil o setor se torna para se adaptar, evoluir e implementar soluções inovadoras. Ao proporcionar um ambiente mais claro e coeso, com menos possibilidade para intervencionismo nos arranjos comerciais, a segunda alternativa figura em vantagem sobre a primeira.

O terceiro aspecto considerado é o de complexidade. De fato, muito se sacrifica em termos de coesão para se obter uma realidade que tenha, ao mesmo tempo, muitas opções de arranjos comerciais para os regulados, mas estabelecidos em atos normativos individuais. A complexidade imposta aos regulados de terem que avaliar um grande número de conjuntos de regras diminui todas as chances de estabilidade e sustentabilidade de um negócio, pois não há como avaliar um ambiente complexo sem imputar custo alto ao setor.

Por fim, cumpre destacar que esse caminho inclui, necessariamente, a revogação da IAC 202-1001. Somente assim se poderá efetivamente promover a importante mudança no paradigma de inovação das modalidades de oferta de serviços aéreos públicos, ao não se estabelecer de maneira prescritiva qualquer delas. Nesse sentido, cumpre também destacar que aquela IAC estabeleceu as ligações aéreas sistemáticas quando o sistema de aviação civil brasileiro passava por momento diverso do atual, no qual era necessária aquela forma de promover fomento à prestação de serviço aéreo a comunidades que não tinham acesso ao transporte aéreo público.

A manutenção de um sistema de fomento por prazo indeterminado é prejudicial não só à inovação, dado que os operadores podem tomar a regra de exceção como norma definitiva, mas também às bases de segurança operacional, pois dentre aquelas regras da IAC 202-1001 há algumas que abonam os operadores de cumprir integralmente o padrão de segurança operacional da norma padrão, estabelecida nos regulamentos aplicáveis ao caso geral.

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

O encaminhamento da solução para a questão colocada ocorre com a adoção de uma matriz de serviços aéreos de transporte público mais simples, baseada em um conjunto mínimo de conceitos fundamentais, sobre os quais é possível construir processos de certificação de segurança operacional mais dissociados da maneira pela qual os operadores realizarão a oferta de serviços de transporte aéreo públicos.

Se entende que a oferta de serviços aéreos pode ser baseada, minimamente, em apenas dois conceitos fundamentais, quais sejam:

- **Regularidade, ou agendamento**: Trata da diferenciação no planejamento das operações a serem ofertadas pelos prestadores dos serviços de transporte aéreo públicos.
 - É dita regular ou agendada uma operação cuja execução faz parte de um amplo agendamento prévio, no qual o operador determina o local e o horário de partida e local de destino de cada voo.
 - É dita não-regular ou não agendada qualquer operação de transporte aéreo público cuja oferta se adapte, caso a caso, à demanda apresentada ao operador. Mais simplesmente, se pode dizer que é qualquer operação que não se enquadre na definição anterior.
- **Porte da aeronave utilizada**: Trata da capacidade de transporte empregada em uma operação. Portanto, quanto maior for o porte de uma aeronave, maior a capacidade de transporte em uma operação

unitária. A diferenciação proposta ocorre em capacidade já utilizada amplamente na regulamentação vigente, detalhada a seguir.

- o Uma operação que utiliza grande aeronave, ou aeronave de grande porte, emprega uma aeronave cuja certificação de tipo é adequada ao transporte comercial de passageiros e/ou carga e prevê configuração de mais de 19 assentos ou de peso máximo de decolagem superior a 8.618 kg (19.000 lb).
- o Uma operação que utiliza pequena aeronave, ou aeronave de pequeno porte, emprega uma aeronave cuja certificação de tipo é adequada ao transporte comercial de passageiros e/ou carga e prevê configuração de no máximo 19 assentos e de peso máximo de decolagem igual ou inferior a 8.618 kg (19.000 lb).

Cabe salientar a diferença na acepção no termo *regular*: para o processo de certificação de uma empresa conforme o RBAC nº 119, o termo *regular* é referente a uma operação agendada. Se reforça esse sentido pois a palavra *regular* pode ser aplicada tanto a uma operação repetitiva, com certo número de frequência ou regularidade, como a uma operação que segue uma malha agendada, no sentido do termo *scheduled* como apresentado nos documentos da OACI.

A partir dessa definição é obtida uma tabela com características de certificação para serviços de transporte aéreo público:

| | |
|---|--|
| Operação agendada ANV Grande Porte | Operação agendada ANV Pequeno Porte |
| Operação não-agendada ANV Grande Porte | Operação não-agendada ANV Pequeno Porte |

A principal ação da proposta é a revisão e adição dos conceitos fundamentais no RBAC n. 01, cuja aplicabilidade ocorre para todos os RBAC em caráter mais amplo. A partir da aplicabilidade uniforme dada no RBAC n. 01, se promoverão as demais adequações no arcabouço normativo nacional. Em um primeiro momento, faz-se necessário atualizar os requisitos de segurança operacional, pois independem de outros parâmetros.

Com relação aos quesitos de segurança operacional, o RBAC n. 119 deve ser alterado para comportar apenas essas quatro modalidades de operações. As operações com grandes aeronaves são tratadas no RBAC n. 121 e com aeronaves de pequeno porte e helicópteros ficam tratadas no RBAC n. 135. Ambos os regulamentos devem trazer, claramente, as distinções entre operações agendadas e não agendadas.

Em momento posterior, se poderá realizar as demais alterações e complementos aos conceitos fundamentais nas áreas de regulação econômica e da infraestrutura aeronáutica. Quaisquer aspectos dessas duas áreas ainda serão realizados sobre a base comum do RBAC n. 01.

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

| | Ações | Prazo | Acompanhamento |
|---------------|--|------------------|--|
| ANAC | Revisão dos RBAC 01, 119, 121 e 135 | Mínimo de 2 anos | Monitoramento da transição e aderência ao novo modelo. |
| Regulados | Adequação às novas regras dos RBAC 01, 119, 121 e 135 revisados. | Mínimo de 2 anos | Implementação de modalidades de prestação de serviço baseadas no modelo. |
| Outros Órgãos | Regulamentos do DECEA | Mínimo de 2 anos | Monitoramento da transição e |

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

Art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto no art. 8º, incisos X e XVII, da mencionada Lei.

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

As áreas afetadas estão localizadas dentro da Superintendência de Padrões Operacionais; principalmente a GCTA, GOAG e GNOS, envolvendo todos os servidores.

Pode ser que a GCVC da Superintendência de Aeronavegabilidade seja afetada, caso o processo de revisão da certificação de alguns operadores em transição do RBAC n. 135 para o RBAC n. 121 assim requeira.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

| | | | | | | | |
|--------------------------|--------|-------------------------------------|--------|--------------------------|-----------------|--------------------------|-----------------|
| <input type="checkbox"/> | ANVISA | <input checked="" 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?

Tanto o DECEA quanto o CENIPA foram contatados para participarem das reuniões participativas sobre os diversos assuntos afetos à proposta do Projeto.

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

| | | | |
|-------------------------------------|-----|--------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> | SIM | Quais? | O Canadá possui regulamentação para operações de transporte aéreo público que segrega as aeronaves entre “pequeno”, “médio” e “grande porte”. O SRVSOP já publicou as últimas atualizações dos LAR com essa mesma sistemática. Verificar relatório final da primeira tranche do projeto. |
| <input type="checkbox"/> | NÃO | - | |

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

| | | | |
|-------------------------------------|-----|--------|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> | SIM | Quais? | Sim, RBAC 01, RBAC 119, RBAC 121, RBAC 135, IAC 212-1001. |
| <input type="checkbox"/> | NÃO | - | |

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

O ato ocasionará impactos nos operadores aéreos prestadores de serviço de transporte aéreo público no Brasil, especialmente para aqueles que utilizam aeronaves de capacidade próxima ao limite estabelecido, que possivelmente deverão migrar para o RBAC n. 121. Aqueles que atualmente operam LAS serão impactados, pois terão que readaptar suas operações para uma realidade sem as LAS, e deverão cumprir com os requisitos correspondentes do RBAC n. 135.

De uma maneira geral, os operadores impactados podem ser classificados em 4 grupos:

· Grupo 1: operadores aéreos autorizados a realizar Ligações Aéreas Sistemáticas com aviões de até 9 assentos para passageiros e PMD menor ou igual a 8.618 Kg que migrarão para uma certificação com características de regular (agendada) com requisitos previstos no RBAC 135;

· Grupo 2: operadores autorizados a realizar Ligações Aéreas Sistemáticas com aviões com mais de 9, porém com até 19 assentos para passageiros e PMD menor ou igual a 8.618 Kg que migrarão para uma certificação com características de regular com requisitos previstos no RBAC 135;

· Grupo 3: operadores autorizados a realizar operações não agendadas com aviões de mais de 19 assentos para passageiros que migrarão para uma certificação com características de não regular com requisitos previstos no RBAC 121;

· Grupo 4: operadores autorizados a realizar operações não agendadas com aviões de menos de 19 assentos para passageiros, porém, de PMD maior que 8.618 Kg que migrarão para uma certificação com características de não regular com requisitos previstos no RBAC 121.

Evidentemente, os processos de revisão das certificações ocasionarão impactos nos processos da própria ANAC, especialmente com relação à SPO, que poderá ter que lidar com todos os processos de revisão, além daqueles ordinários. Portanto, não se espera que tal alteração esteja completa em menos de 2 ou 3 anos a partir da aprovação das novas regras.

O processo normativo de vários regulamentos simultaneamente também provocará sobrecarga sobre todas as áreas envolvidas nesse processo normativo, com a edição de emendas aos regulamentos, revogação da IAC 202-1001 e das consequentes adequações de Instruções Suplementares e de Manuais de Procedimentos das gerências afetadas.

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

- Clareza nos conceitos fundamentais aplicados ao setor;
- Estabilidade e previsibilidade do ambiente regulatório, com a separação clara entre os aspectos normativos de segurança operacional e de exploração comercial;
- Incentivo à aderência normativa por operadores com cultura de violações recorrentes; e
- Aprimoramento dos processos de certificação de novos operadores.

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

| | Efeitos positivos | Efeitos negativos |
|--|---|--|
| Empresas de transporte aéreo regular | Possibilidade de diversificar ofertas e parcerias comerciais, promovendo uma conjugação de aeronaves de grande porte com aeronaves menores. | Passar por revisão da certificação operacional. |
| Empresas de transporte aéreo não regular | Possibilidade de diversificar ofertas e parcerias comerciais, maior clareza com relação às possibilidades de exploração comercial. | Passar por revisão da certificação operacional, especialmente aqueles que utilizam jatos de alta complexidade que deverão passar para o RBAC n. 121. |
| Empresas de serviços aéreos especializados | n/a | n/a |
| Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo | Poderão diversificar seus produtos, para atender às especificidades de novas modalidades de exploração comercial que surgirão. | n/a |
| Operadores de Aeródromos | Há possibilidade de aumentar o | Possibilidade de ter que firmar |

| | | |
|---|--|---|
| | número de passageiros processados, com o crescimento do setor pela inclusão de mercados hoje isolados ou não explorados pelas malhas atuais. | parcerias com o governo federal, nos casos de aeródromos privados, e apenas para aqueles que efetivamente possuirão capacidade e infraestrutura para suportar o tráfego adicional. |
| Fabricantes de Aeronaves | n/a | n/a |
| Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos | n/a | n/a |
| Proprietários de aeronaves | n/a | n/a |
| Empresas de manutenção aeronáutica | Verificação de novos programas de manutenção. | A verificação de novos programas de manutenção poderá ser escassa no começo, devido ao processo de transição. |
| Mecânicos | Aumento na demanda por formação de novos profissionais, caso a ação ocasione crescimento do setor. | n/s |
| Escolas e Centros de Treinamento | Aumento na demanda por formação de novos profissionais, caso a ação ocasione crescimento do setor. | n/a |
| Tripulantes | Aumento na demanda por formação de novos profissionais, caso a ação ocasione crescimento do setor. | n/a |
| Passageiros | Aumento na oferta de transporte, para localidades não contempladas atualmente com transporte aéreo público. | Caso não haja um acompanhamento sobre questões de direitos de passageiros, é possível que se configure assimetria indesejada entre o usuário do sistema de transporte e as operadoras aéreas. |
| Comunidades | Aumento na oferta de transporte, para localidades não contempladas atualmente com transporte aéreo público. | n/a |
| Meio ambiente | n/a | n/a |
| Outros (identificar) | n/a | n/a |

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

A primeira etapa envolve atividades de cunho exclusivamente normativo, portanto requererá esforço de emendas aos regulamentos mencionados, além de instruções suplementares e manuais de procedimentos das áreas afetadas.

A segunda etapa envolve a revisão as certificações emitidas em favor dos operadores do setor. Especialmente com relação aos operadores que deverão migrar do RBAC n. 135 para o RBAC n. 121, é esperado imputar-lhes custo nessa operação, além do que haverá custo considerável para a ANAC para realizar todas as novas certificações.

Em um terceiro momento, já com a etapa de transição normativa solucionada, haverá vigilância e fiscalização em moldes já semelhantes aos que se encontram em vigor.

ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Mário Henrique Dorileo de Freitas Rondon, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 07/05/2018, às 15:22, 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 **1681656** e o código CRC **C836CF0B**.
