

FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	60800.059637/2011-80	Unidade Responsável (Sigla):	GCOP/SIA
Assunto do normativo:	Projeto de Aeródromos		
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

A partir da publicação da Emenda nº 00 do RBAC nº 154 (por força da Resolução nº 93, de 11 de maio de 2009), a Gerência de Engenharia da Infraestrutura Aeroportuária – GENG e a Gerência de Operações Aeronáuticas e Aeroportuárias – GOPS passaram a observar inconsistências e omissões no regulamento. Em síntese, destacam-se os seguintes problemas identificados:

- a)** Requisitos com expressões de cunho eminentemente subjetivo, dificultando a definição objetiva dos casos em que são obrigatórios ou opcionais os padrões previstos;

O citado problema foi identificado nos seguintes requisitos: [Quando operacionalmente necessário] 154.303(p)(1)(ii); 154.303(p)(2)(iii); 154.303(q)(1)(ii); 154.303(q)(1)(iii); 154.305(c)(1)(i); 154.305(w)(1)(ii)(D); 154.305(w)(1)(ii)(E); 154.305(z)(3)(vi); 154.305(ee)(1)(i); [onde for impraticável] 154.303(q)(1)(i) e (iii); [onde quer que seja possível] 154.305(h)(1)(i); 154.305(i)(1)(i); [se possível] 154.201(f)(6); [na medida do possível] 154.207(d)(1); 154.227(b); 154.301(a)(3)(i); G.9(b)(2)(iii); [quando não for possível] 154.303(p)(1)(i); 154.305(b)(3); [quando for fisicamente possível] 154.305(f)(1)(i), (ii) e (iii); [quando possível] 154.301(a)(3)(i); 154.305(g)(1)(i); [se não for fisicamente possível] 154.305(g)(1)(iv); [onde quer que seja possível] 154.305(h)(1)(i); 154.305(i)(1)(i); [onde possível] G.9(b)(1)(v); [quando necessário] 154.305(s)(2)(iv); 154.307(c)(1)(vi); [quando não for praticável] 154.305(w)(1)(iii); 154.305(y)(2)(i); [quando apropriado] 154.201(b)(2); 154.201(c)(3); [quando for necessário maior destaque] 154.303(j)(2)(iv)

- b)** Regras de transição que abrem margem para diferentes interpretações quanto às infraestruturas que precisam ou não ser adequadas às regras previstas no RBAC;

O problema decorre basicamente da redação do parágrafo 154.5(d) do RBAC, que dispõe da seguinte redação:

(d) As normas definidas neste regulamento estão sujeitas a revisões periódicas. Em geral, a menos que a ANAC julgue necessário e defina um prazo específico, as instalações aeroportuárias existentes não precisam ser imediatamente modificadas em acordo com as novas exigências, até que a instalação seja substituída ou melhorada para acomodar aeronaves que possuem maiores exigências.

O problema foi mitigado com a edição de decisão interpretativa da Diretoria da ANAC a respeito da aplicação do regulamento (Decisão nº 134, de 17 de setembro de 2014). No entanto, as regras são mantidas no regulamento com redação que dificulta sua compreensão por parte dos agentes regulados.

- c)** Inconsistências na definição da aplicabilidade das sinalizações verticais de instrução obrigatória e de informação;

Ao avaliar a Seção 154.307, verifica-se que em geral a exigência de tais sinalizações encontra-se vinculada à existência de torre de controle no aeródromo. Além da falta de maiores esclarecimentos quanto à aplicação desta regra para todas as sinalizações verticais previstas no RBAC, constata-se que a

vinculação mencionada gera dificuldades em situações de torre inoperante, além de manter aeródromos sem torre de controle sujeitas a maior risco de ocorrência de incursões em pista e dissonantes com o padrão de sinalização para os demais aeródromos.

- d)** Limitações operacionais para aeródromos sem Área de Segurança de Fim de Pista (RESA) ou com RESA fora dos padrões estabelecidos no RBAC nº 154;

O problema, em verdade, envolve a inaplicabilidade das disposições do Regulamento a instalações aeroportuárias cadastradas na ANAC antes de 12 de maio de 2009. Com isso, a manutenção de aeródromos nessas condições envolve uma série de restrições operacionais, além de manter parte dos aeródromos brasileiros fora dos padrões adotados internacionalmente. No mesmo sentido, a ausência de critérios para a sinalização de RESA provida por meio de redução das distâncias declaradas fragiliza a adoção de medidas mitigadas para garantia da RESA e aumento dos limites operacionais.

- e)** Presença de requisitos que não se limitam à definição das infraestruturas do aeródromo, envolvendo também regras de natureza operacional;

O problema passou a apresentar maior impacto a partir da aprovação do RBAC nº 153 (por força da Resolução nº 240, de 26 de junho de 2012), o qual estabelece as regras para operação, manutenção e resposta à emergência em aeródromos.

Tais requisitos são identificados nos seguintes dispositivos: 154.209(c), que prevê a retirada de objetos em RESA; 154.307(d)(1), que prevê a retirada de objetos em faixa de pista; 303(d)(5), relacionado à operação com cabeceira deslocada; 154.305(z)(1), relacionado às exceções à instalação de barras de parada;

- f)** Descompasso com as regras atualizadas da Organização da Aviação Civil Internacional.

Em função da adoção das Emendas 11 e 13 ao Anexo 14 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, diversos padrões e recomendações da OACI foram estabelecidos ou alterados, com impacto no alinhamento dos aeródromos brasileiros com relação às regras internacionais.

Os problemas listados ganham maiores dimensões quando observado o cenário da evolução normativa da Agência, em especial com a edição do RBAC nº 153, que estabelece critérios para operação, manutenção e resposta a emergência em aeródromos (Regulamento este inclusive em fase final de revisão, com revisão de diversos procedimentos e maior alinhamento com as práticas fixadas pela OACI), e com a proposição de novo regulamento para helipontos (RBAC nº 155 com minuta já apresentada).

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.

- a)** Requisitos com expressões de cunho eminentemente subjetivo, dificultando a definição objetiva dos casos em que são obrigatórios ou opcionais os padrões previstos;

a1. Exclusão de todas as expressões, com alteração para prescrições objetivas (requisito obrigatório, mera recomendação) ou manutenção de certo grau de discricionariedade, com exemplificação de situações esperadas ou indicação de critério a ser utilizado para definição da aplicabilidade nos casos concretos.

O principal aspecto positivo da alternativa é a aplicação mais clara, objetiva e impessoal dos requisitos fixados no regulamento. O principal aspecto negativo é a dificuldade de especificação prévia em certos requisitos, considerando o número de variáveis a serem consideradas na aplicação. Nesse sentido, eventuais determinações peremptórias de obrigação ou isenção do cumprimento em situações para as quais não há prévia definição precisa da aplicabilidade tem por risco a existência de regras incompatíveis com a racionalidade do regulamento e realidade do setor.

a2. Exclusão das expressões para as quais já há entendimento consolidado acerca da

aplicabilidade e é possível a definição completa das hipóteses sujeitas ao requisito;

Como aspecto positivo destaca-se a aplicação mais clara, objetiva e impessoal de parte dos requisitos fixados no regulamento e o menor risco de estabelecimentos de especificações fora da racionalidade do regulamento e da realidade do setor. Como aspecto negativo destaca-se a manutenção de parte das expressões com margem de discricionariedade.

a3. Manutenção das expressões, mantendo a discricionariedade na aplicação do regulamento;

Como aspecto positivo destaca-se a ausência de custos para implementação. Como aspecto negativo destaca-se a manutenção do problema.

Escolha: Alternativa **a2** – em função da ausência de parâmetros completos acerca de certos requisitos, a exclusão das expressões foi promovida nos seguintes dispositivos: 154.207(c)(1); 154.303(q)(1)(iii); 154.303(j)(2)(iv); 154.303(p)(1)(i); e 154.305(f)(1).

b) Regras de transição que abrem margem para diferentes interpretações quanto às infraestruturas que precisam ou não ser adequadas às regras previstas no RBAC;

b1. Alteração das regras de transição constantes do RBAC nº 154, com melhor especificação dos casos sujeitos ao regulamento e dos marcos temporais para tanto;

A alternativa possui os seguintes aspectos positivos: proporcionar maior transparência para os agentes regulados que têm contato com o normativo; especificar no próprio ato todas as condições e aspectos levados em conta para sua aplicação, sem necessidade de recurso a atos externos; e reestruturação do regulamento para que as regras de aplicação e as regras de transição sejam bem destacadas e organizadas, de modo que não fiquem dispersas no regulamento e dificultem sua aplicação.

b2. Manutenção das regras de transição, com melhor divulgação da Decisão nº 134, de 2014, e de maiores orientações para os agentes regulados;

A alternativa proporciona também maior transparência para os agentes regulados, mas não permite a unificação das regras de aplicação no próprio corpo do regulamento, além de manter a estrutura dispersa das condições de aplicação ao longo dos dispositivos do regulamento.

b3. Manutenção das regras de transição, sem adoção de outras iniciativas;

A alternativa não apresenta custos administrativos, mas também não representa melhoria para a interpretação da aplicabilidade.

Escolha: Alternativa **b1** – em função dos benefícios previstos, sem identificação de aspectos negativos relevantes.

c) Inconsistências na definição da aplicabilidade das sinalizações verticais de instrução obrigatória e de informação;

c1. Definição da aplicabilidade para todos os aeródromos brasileiros, sem condicionantes para a possibilidade de não serem instaladas;

No âmbito do Grupo de Trabalho de Auxílios Visuais – WAWG da OACI, os estados-membros concordaram que há necessidade de revisão dos parâmetros fixados no Anexo 14, destacando-se a relevância da implantação de sinalização vertical de instrução obrigatória em todos os aeródromos, e não apenas em aeródromos com torre de controle, buscando a prevenção de incursões inadvertidas em pista. A implantação em todos os aeródromos de igual modo teria o benefício da padronização em todos os aeródromos e do fornecimento do mesmo nível de informação para prevenção em todos os aeródromos. Os custos para implantação de tais sinalizações e a baixa complexidade das operações em aeródromos de menor porte, especialmente com menor número de pistas de táxi, tornam incompatível a previsão uniforme de tais

sinalizações em todos os aeródromos brasileiros.

c2. Definição da aplicabilidade para todos os aeródromos brasileiros, com racionalização das exigências para compatibilização dos elementos visuais à complexidade das operações existentes nos aeródromos;

A alternativa permite que se tornem mais claras regras para instalação das sinalizações e garante maior nível de proteção contra incursões em pista, além de menor impacto para os operadores, considerando as hipóteses em que as sinalizações podem ser dispensadas. O critério adotado para discriminação dos casos em que as sinalizações são obrigatórias ou não é a visibilidade de pista. Nesse sentido, operações não visuais (noturnas, de aproximação de precisão e não precisão) dependem de melhor orientação em solo, de modo que a sinalização de informação e de instrução obrigatório apresente maior impacto para a prevenção de incursões em pista.

c3. Manutenção das regras vigentes;

A alternativa não apresenta custos para operadores nem gera custos para orientação e divulgação das alterações, mas mantém as dificuldades quanto à incerteza da necessidade ou desnecessidade de instalação de sinalizações em certas situações.

Escolha: Alternativa **c2** – a alternativa atende à finalidade de melhor esclarecimento das hipóteses em que se faz necessária a instalação de sinalizações de informação e de instrução obrigatória, estando vinculada a critério objetivo de situações onde é necessária orientação para os pilotos.

d) Limitações operacionais para aeródromos sem Área de Segurança de Fim de Pista (RESA) ou com RESA fora dos padrões estabelecidos no RBAC n° 154;

d1. Exigência imediata de adequação de todos os aeródromos, independentemente da data de cadastro das instalações na ANAC;

A alternativa garante maior segurança para os procedimentos de pouso e decolagem nos aeródromos que ainda não possuem tal área, mas implica elevados custos para implementação, especialmente considerando que a maior parte das instalações já cadastradas na ANAC não observa a regra dos 240 m ou 120 m.

d2. Manutenção da inaplicabilidade para aeródromos cadastrados antes de 12 de maio de 2009 (data de entrada em vigor do RBAC n° 154, Emenda n° 00), desde que assegurado o mínimo de 90 m de RESA para aeródromos com código 3 ou 4 (por representarem aeródromos que processam voos para aeronaves de maior porte, que requerem maior comprimento básico de pista (1200 m ou mais), e inclusão de ressalva para os casos de modificação das instalações para processamento de operações mais exigentes, que passam a depender de adequação ao padrão de RESA para as pistas modificadas;

O aspecto positivo da alternativa reside na possibilidade de o operador de aeródromo poder programar a implementação da RESA de acordo com sua disponibilidade de recursos e com o interesse de alterar (especialmente expandir) sua infraestrutura. O aspecto negativo da proposta reside no contraincentivo que a medida provocaria em eventuais operadores interessados em alterar sua infraestrutura, de modo que eventuais aumentos de pista poderiam ser parcial ou integralmente comprometidos com a adequação da RESA, de modo que o operador opte inclusive por não expandir a infraestrutura e assim manter as limitações operacionais do aeródromo.

d3. Manutenção da inaplicabilidade para aeródromos cadastrados antes de 12 de maio de 2009 (data de entrada em vigor do RBAC n° 154, Emenda n° 00), desde que assegurado o mínimo de 90 m de RESA para aeródromos com código 3 ou 4 (por representarem aeródromos que processam voos para aeronaves de maior porte, que requerem maior comprimento básico de pista (1200 m ou mais));

A alternativa permite a manutenção da regra atual, sem maiores impactos para as instalações já cadastradas, mas torna claro o mínimo de 90 m, que já era previsto no

regulamento, mas sem clareza quanto à sua obrigatoriedade para as instalações alteradas. O aspecto negativo reside na ausência de obrigação de adequação aos padrões de projeto estabelecidos para novas instalações. A eliminação do aspecto negativo destacado, no entanto, é tratada em nível estratégico na Agência por meio dos contratos de concessão da exploração aeroportuária (em que a obrigação de instalação de RESA de 240 m ou 120 m é exigida de acordo com cronograma específico de implementação) e em programas abrangentes de adequação de infraestruturas, em fase de estudo.

d4. Manutenção das regras vigentes;

A alternativa não apresenta custos para implementação, mas mantém a omissão do regulamento quanto à necessidade ou desnecessidade de adequação nos casos de alteração das instalações.

Escolha: Alternativa **d3** – a alternativa foi selecionada por possuir menor impacto imediato para os operadores e garantir que políticas abrangentes sejam pensadas para o setor, inclusive com apoio de órgãos relacionados à política de aviação civil.

e) Presença de requisitos que não se limitam à definição das infraestruturas do aeródromo, envolvendo também a regras de natureza operacional;

e1. Alteração da natureza do regulamento, que passaria a abranger tanto aspectos de características físicas para aeródromos como os critérios para operação e manutenção de aeródromos.

A alternativa teria o benefício de unificar as regras para padronização de características físicas de aeródromos e as regras para operação e manutenção de aeródromo. Os aspectos negativos da alteração seriam o volume de regras em um único regulamento, a dificuldade de sua aplicação por parte de operadores, a dificuldade de segregação dos aspectos que seriam voltados para o projeto de aeródromos e os aspectos relacionados à aplicação prática de tais aspectos na rotina de operação dos aeródromos, além do volume de trabalho a ser adotado na Agência para a unificação e constante revisão do regulamento unificado.

e2. Exclusão de requisitos relacionados à operação, mantendo-os reunidos no RBAC n° 153.

A alternativa tem o benefício de respeitar a divisão existente entre os RBAC n° 153 e n° 154, além de manter a estrutura lógica das regras de projeto, que se relacionam ao momento de definição das instalações do aeródromo ou de alteração das instalações existentes, de modo que não são estabelecidas as regras para operação a partir de tais instalações.

e3. Manutenção das regras vigentes

A alternativa não apresenta custos administrativos para a Agência, mas não elimina o problema da confusão de requisitos pontuais de operação em meio às regras de projeto existentes no RBAC n° 154.

Escolha: Alternativa **e2** – em função das dificuldades relacionadas à adoção célere e uniforme da primeira proposta, opta-se pela manutenção da atual estrutura e do ajuste dos requisitos pontuais que fogem dessa estrutura.

f) Descompasso com as regras atualizadas da Organização da Aviação Civil Internacional.

f1. Adoção integral de padrões e práticas recomendadas da OACI ao regulamento brasileiro;

A alternativa tem por benefícios a adesão completa ao regulamento internacional, a desnecessidade de notificação de diferenças à OACI e o alinhamento de todas as práticas e padrões relacionados à estrutura dos aeródromos, com facilitação para a atuação de operadores estrangeiros no Brasil e para a atuação de operadores nacionais no exterior. Como aspecto negativo destaca-se o amplo custo de implementação integral das regras

da OACI, especialmente no curto prazo.

f2. Adoção parcial de padrões e práticas recomendadas atualizados pela OACI a partir de análise da realidade da infraestrutura dos aeródromos brasileiros, com declaração de diferença nos aspectos considerados inoportunos para o regulamento brasileiro;

A alternativa tem por benefícios o acompanhamento de relevante parte das diretrizes da OACI, sem que os operadores de aeródromos sejam afetados com custos elevados ou necessidade de longos procedimentos de alteração de estruturas. Por inconveniente destaca-se a existência de diferenças a serem notificadas à OACI e eventuais dificuldades de operação delas decorrentes.

f3. Manutenção das regras vigentes;

A alternativa não apresenta custos administrativos para a Agência nem custos para adequação dos agentes regulados, mas mantém a inconsistência de padrões nacionais com padrões internacionais, com prejuízos para a interoperabilidade internacional e para a adoção das melhores práticas e regras mais protetivas desenvolvidas em âmbito internacional.

Escolha: Alternativa **f2** – a adoção da maior parte das novas regras estabelecidas pela OACI por força das Emendas 11, 12 e 13 ao Anexo 14 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional garante maior alinhamento dos aeródromos brasileiros com as exigências internacionais e permite que diferenças com maior impacto sejam toleradas até futura alteração do RBAC, com oportunidade de acompanhamento do setor para avaliação da conveniência de alteração dos padrões hoje existentes no regulamento.

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

A proposta de Emenda nº 02 ao RBAC nº 154 permitirá a eliminação de dúvidas quanto à interpretação e aplicação do regulamento levantadas desde a sua entrada em vigor, além de garantir maior alinhamento da infraestrutura dos aeródromos brasileiros aos padrões estabelecidos internacionalmente. O objetivo da política regulatória para o setor é a garantia de que novos aeródromos já sejam construídos de acordo com os padrões mais protetivos estabelecidos pela OACI e tenham menores custos para eventuais adequações futuras, ao passo que para os aeródromos existentes haja a adequação progressiva de suas instalações de acordo com as melhores práticas definidas para o setor, com estabelecimento de disposições transitórias para adequação gradual dos aeródromos já cadastrados fora dos novos padrões estabelecidos. As principais consequências esperadas para a alteração são o aprimoramento de instalações e a eliminação de questionamentos constantes recebidos na Agência acerca da aplicabilidade do regulamento. Os indicadores da implementação das alterações e do atingimento da finalidade da alteração serão os processos de inscrição e alteração cadastral, certificação operacional de aeroportos e vigilância continuada, nos quais são avaliadas a adequação da infraestrutura às regras da Agência, no último caso limitada à verificação das condições de manutenção e operação das instalações.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Divulgação das modificações realizadas	Juntamente com a publicação da Emenda	Divulgação no site da ANAC e eventuais e-mails e cartilhas para operadores e monitoramento do nível de informação dos agentes e do

	Monitoramento da implementação das novas regras	De acordo com a programação das inspeções aeroportuárias e processos de cadastro e certificação	número de questionamentos recebidos Análise de conformidade dos operadores a partir dos relatórios e produtos gerados nos citados processos
Regulados	Adequação de instalações nos prazos e condições fixados	Variável de acordo com as disposições transitórias estabelecidas para cada grupo de modificações	Ações de monitoramento da implementação das novas regras
Outros Órgãos	Observância dos novos padrões para sistemas visuais indicadores de rampa de aproximação e localização de auxílios visuais em faixa de pista pelo DECEA	Até 1º de janeiro de 2020 para sistemas visuais indicadores de rampa de aproximação e a partir da entrada em vigor da Emenda nº 02 para a localização dos auxílios visuais	Cooperação técnica para monitoramento da implementação da alteração

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

Arts. 8º, incisos XXI e XXX, e 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e art. 4º, inciso XXII, do Anexo I do Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006.

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

A proposta não afetará outras áreas da Agência, por ser limitada à revisão de regras de projeto de aeródromos, as quais são propostas e monitoradas pela SIA.

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

() ANVISA (X) COMAER () Polícia Federal () Receita Federal

() Outros:

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Foram realizadas reuniões com representantes do DECEA para avaliação do impacto e da possibilidade de incorporação das alterações promovidas pela OACI no Anexo 14, especialmente no que se refere a sistemas visuais indicadores de rampa de aproximação e localização de auxílios visuais em faixa de pista.

8) O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?			
(X)	SIM	Quais?	Os parâmetros para projeto de aeródromos representam padrões e recomendações essenciais da Convenção da Aviação Civil Internacional e são previstos 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?	Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010 (Cadastro de Aeródromos); Resolução nº 153, de 18 de junho de 2010 (Planos Diretores Aeroportuários); RBAC nº 139 (Certificação Operacional de Aeroportos); RBAC nº 153 (Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência).
()	NÃO		

10) Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os custos do ato.	
Os custos do ato proposto podem ser resumidos nos seguintes aspectos:	
a) custos da Agência na divulgação das modificações e na fiscalização da adequação às novas regras estabelecidas; e	
b) custos dos agentes regulados para a adequação aos novos requisitos regulamentares (resguardados os prazos e as condições fixadas nas disposições transitórias), especialmente quanto às seguintes instalações: implementação de sinalizações horizontais e verticais de informação e de instrução obrigatória; provimento de RESA.	

11) Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os benefícios do ato.	
Os benefícios do ato proposto podem ser resumidos: no aumento da prevenção de incursões em pista (melhoria na redação de requisitos para tornar clara a aplicação das regras de sinalização além da previsão de novas sinalizações e alinhamento com os parâmetros fixados pela OACI); na melhor exposição das regras sobre implementação de RESA, com manutenção do padrão atual e esclarecimento sobre as situações em que a adequação aos novos padrões é necessária; na eliminação de parte das expressões subjetivas do Regulamento, tornando mais clara e objetiva a sua aplicação; na especificação das regras aplicáveis a áreas exclusivas para operação de helicópteros e para áreas compartilhadas por helicópteros e aeronaves de asa fixa em aeródromos que processem operações de aeronaves de asa fixa e rotativa; na eliminação de dúvidas quanto à aplicação das regras do regulamento para instalações já cadastradas na ANAC; e na atualização dos padrões de determinadas instalações de acordo com regras internacionais.	

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

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Aumento de segurança nos aeródromos (padronização de sinalizações, provimento de melhores orientações para pilotos e	-

	uniformização de instalações com regras internacionais)	
Empresas de transporte aéreo não regular	Aumento de segurança nos aeródromos (padronização de sinalizações, provimento de melhores orientações para pilotos e uniformização de instalações com regras internacionais)	-
Empresas de serviços aéreos especializados	Aumento de segurança nos aeródromos (padronização de sinalizações, provimento de melhores orientações para pilotos e uniformização de instalações com regras internacionais)	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	Melhor especificação dos padrões e da aplicabilidade de regras relacionadas à infraestrutura	Custos para implementação de sinalizações e instalações alteradas
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	Aumento de segurança nos aeródromos	-
Empresas de manutenção aeronáutica	-	-
Mecânicos	-	-
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	Aumento de segurança nos aeródromos	-
Passageiros	Aumento de segurança nos aeródromos (exigência de instalações voltadas à prevenção de incursões em pista e de parâmetros mais exigentes para auxílios à navegação)	-
Comunidades	Aumento de segurança nos aeródromos	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar)	-	-

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

O monitoramento será realizado por meio dos processos de verificação da conformidade das instalações aeroportuárias com relação às regras do regulamento (inscrição e alteração cadastral; certificação operacional de aeroportos; vigilância continuada), do monitoramento de dúvidas e informações recebidas do setor acerca das regras alteradas e do acompanhamento de indicadores de desempenho

do setor extraídos de dados sobre incidentes e acidentes.

ISABELA CRISTINA DINIZ BARUFFI
Gerente Técnica de Normas

TÁRIK PEREIRA DE SOUZA
Gerente de Normas, Análise de Autos de
Infração e Demandas Externas

RODRIGO FLÓRIO MOSER
Gerente de Certificação e Segurança Operacional

FABIO FAIZI RAHNEMAY RABBANI
Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária