

FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA A PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00066.027454/2015-58	Unidade Responsável (Sigla):	SAR/GTPN
Assunto do normativo:	Proposta de isenção parcial para o avião Airbus A350-900, relativa ao parágrafo 25.809(a), do RBAC 25 Isenção aplicável aos meios de visualização das condições no exterior da cabine através de uma saída de emergência do tipo escotilha localizada no teto da cabine de comando.		
Tipo de ato normativo:	<input checked="" type="checkbox"/> Novo	<input 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

P1 – De acordo com o parágrafo 25.809(a), do RBAC 25, um meio efetivo (uma janela de visualização ou outro meio) para visualizar as condições externas da aeronave deve ser oferecido à pessoa designada a realizar a abertura de uma saída de emergência, permitindo assim que essa pessoa avalie o ambiente no exterior da cabine e decida se deve utilizar ou não aquela saída em uma emergência. O avião Airbus A350-900, em processo de validação de certificação estrangeira, possui uma saída de emergência do tipo escotilha localizada no teto da cabine de comando, a qual não possui, nela ou em local adjacente, meios de visualização das condições externas à aeronave, o que impossibilita o cumprimento literal com o requisito.

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.

A1 – Requerer o cumprimento do parágrafo 25.809(a), do RBAC 25, para emissão do certificado de tipo do avião Airbus A350-900. – Apesar de o projeto da escotilha localizada no teto da cabine de comando não possuir, nela ou em local adjacente, meios de visualização das condições externas à aeronave, a cabine de comando possui janelas amplas, que oferecem à tripulação na cabine um meio efetivo para avaliar as condições externas da aeronave no momento de se optar ou não pela abertura da escotilha. Exigir o cumprimento do parágrafo 25.809(a), do RBAC 25, traria custos decorrentes da modificação do projeto e do incremento de peso, sem oferecer benefícios relevantes na segurança.

A2 – Preferida – Conceder isenção parcial, para o avião Airbus A350-900, ao cumprimento do parágrafo 25.809(a), do RBAC 25 – A concessão da isenção, limitada à saída de emergência do tipo escotilha localizada no teto da cabine de comando, mantém o nível mínimo de segurança operacional e também preserva o interesse público brasileiro, dado que, se ela não for emitida, a complexidade da manutenção e o incremento de peso relacionados a essa modificação representariam um ônus real aos operadores e um aumento no consumo de combustível. Devido a isso, a concessão da isenção contribuirá para uma maior competitividade do operador aéreo e para uma redução dos níveis de consumo de combustível e de emissão de poluentes.

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

A concessão da isenção parcial permitirá a certificação do avião A350-900 sem que sejam necessários a modificação de seu projeto e o conseqüente incremento de seu peso, evitando assim impactos ambientais e desvantagem competitiva para as empresas brasileiras de transporte aéreo que optarem por utilizar esse avião, sem haver perda nos níveis de segurança que justifique o impedimento dessa concessão.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Verificação de segurança do avião Airbus A350-900	Jun/2015	Feito pela SAR/GGCP
Regulados	Demonstração, pela Airbus S.A.S., de segurança do avião Airbus A350-900	Jun/2015	Feito pela SAR/GGCP
Outros Órgãos	-	-	-

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

Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, art. 8º, XXXIII.

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

A Gerência-Geral de Certificação de Produto – GGCP é responsável pela validação da certificação de tipo do avião Airbus A350-900 e produziu a fundamentação técnica desta isenção.

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?

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

(X)	SIM	Quais?	A FAA aprovou isenções semelhantes, inclusive a este mesmo projeto, o do avião Airbus A350-900.
()	NÃO		

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

(X)	SIM	Quais?	RBAC 25, onde consta o requisito para o qual se está propondo isenção.
()	NÃO		

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

Por se tratar de alívio no cumprimento de regulamento, este ato não implicará em custos adicionais para a ANAC ou para o requerente.

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

O estabelecimento da isenção objeto desta solicitação permitirá a certificação do avião A350-900 sem que sejam necessários a modificação de seu projeto e o conseqüente incremento de seu peso, evitando assim impactos ambientais e desvantagem competitiva para as empresas brasileiras de transporte aéreo que optarem por utilizar esse avião, sem haver perda nos níveis de segurança que justifique o impedimento dessa concessão.

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

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Permitirá a certificação do avião A350-900 sem que sejam necessários a modificação de seu projeto e o conseqüente incremento de seu peso, evitando assim desvantagem competitiva para as empresas brasileiras de transporte aéreo que optarem por utilizar esse avião.	-
Empresas de transporte aéreo não regular	-	-
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	Permitirá a certificação do avião A350-900 sem que sejam necessários a modificação de seu projeto e o	-

	consequente incremento de seu peso, diminuindo assim o custo de projeto e fabricação.	
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	-	-
Mecânicos	-	-
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	Permitirá a certificação do avião A350-900 sem que sejam necessários a modificação de seu projeto e o consequente incremento de seu peso, evitando assim impactos ambientais decorrentes do aumento no consumo de combustível causado pelo aumento de peso do avião.	-
Outros (identificar)	-	-

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

O monitoramento se dará durante a demonstração de cumprimento com as condições adicionais, acompanhada pela SAR/GGCP.

Servidor Responsável pelo preenchimento

Gerente Responsável

Superintendente