

FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA A PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00066.028221/2015-72	Unidade Responsável (Sigla):	SAR/GTPN
Assunto do normativo:	Proposta de isenção parcial para o avião Airbus A350-900, relativa aos parágrafos 25.841(a)(2) e 25.841(a)(3), do RBAC 25 Isenção aplicável à máxima altitude de cabine em caso de evento de depressurização de aeronave causada por danos na fuselagem decorrentes de falhas não contidas de rotor.		
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 os parágrafos 25.841(a)(2) e 25.841(a)(3), do RBAC 25, deve ser extremamente improvável qualquer falha, ou combinação de falha, que leve a altitude de cabine a valores acima de 25.000 pés por mais de 2 minutos ou a valores acima de 40.000 pés por qualquer tempo, e devem ser avaliadas todas as falhas estruturais, de motor e de sistemas que possam causar depressurização da cabine. O avião Airbus A350-900, em processo de validação de certificação estrangeira, possui motores instalados nas suas asas, o que torna possível o cenário de dano à fuselagem pressurizada em caso de falha não contida de rotor. Tal cenário produz uma rápida descompressão da cabine, o que impossibilita o cumprimento com os referidos requisitos.

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 dos parágrafos 25.841(a)(2) e 25.841(a)(3), do RBAC 25, para emissão do certificado de tipo do avião Airbus A350-900. – Na prática, o cumprimento com os RBAC 25.841(a)(2)(i) e (ii) para aeronaves com motores instalados nas asas só pode ser conseguido com uma limitação da altitude de operação da aeronave. Tal restrição impõe um encargo adicional desnecessário sobre o público ao causar queima adicional de combustível desnecessária e os custos associados aos usuários do transporte aéreo, poluição desnecessária e aumento do congestionamento do tráfego aéreo com o consequente aumento de risco. Uma eventual limitação do teto operacional do avião A350-900 como forma de cumprimento com o RBAC 25.841(a)(2) e (3) impediria a aeronave em questão de operar de forma competitiva e econômica quando comparado com as atuais aeronaves operando no espaço aéreo brasileiro, e também quando comparado com aeronaves antigas certificadas antes da adoção deste requisito, sem que haja ganho real nos níveis de segurança que justifiquem tal desequilíbrio.

A2 – Preferida – Conceder isenção parcial, para o avião Airbus A350-900, ao cumprimento dos parágrafos 25.841(a)(2) e 25.841(a)(3), do RBAC 25 – A concessão da isenção, limitada a falhas não contidas de rotores, mantém o nível mínimo de segurança de voo e também preserva o interesse público brasileiro, dado que, se ela não for emitida, as empresas brasileiras de transporte de

passageiros estarão em condição de desvantagem competitiva no mercado ao optar por utilizar este equipamento, tendo em vista que terão maiores custos operacionais decorrentes de uma limitação de teto operacional. Ainda que o cenário raro de uma falha não contida de rotor resulte em uma despressurização mais severa do que o estabelecido no RBAC 25.841, essa despressurização será menos severa do que a definida no Memorando FAA ANM-03-112-16 e a referente aos limites recomendados pelo MSHWG. Ambos os casos possuem requisitos menos restritos que o atual RBAC 25.841, mas que, ainda assim, são considerados seguros aos passageiros e tripulantes.

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

A concessão da isenção parcial permitirá que não seja necessária a limitação da altitude de operação do avião A350-900, evitando assim desvantagem competitiva para as empresas brasileiras de transporte aéreo que optarem por utilizar esse avião, sem que haja 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 isenção semelhante 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 que não seja necessária a limitação da altitude de operação do avião A350-900, evitando assim desvantagem competitiva para as empresas brasileiras de transporte aéreo que optarem por utilizar esse avião, sem que haja 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 que não seja necessária a limitação da altitude de operação do avião A350-900, 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 que não seja necessária a limitação da altitude de operação do avião A350-900, facilitando assim a venda do avião para operadores brasileiros.	-
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	-	-
Mecânicos	-	-
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
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