

## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA A PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

<b>Processo nº</b>	00066.500433/2016-71	<b>Unidade Responsável:</b>	GTPN
<b>Assunto do Normativo:</b>	Proposta de Condição Especial para o avião Embraer EMB-200 e outras aeronaves a critério da ANAC, relativa à seção 23.562, do RBAC 23.		
	Condição Especial aplicável à instalação de sistema de retenção do assento do piloto com sistema inflável ( <i>airbag</i> ) incorporado em sua porção superior (arnês de ombro).		
<b>Tipo de Ato Normativo:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Novo	<input type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<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 – Os regulamentos de aeronavegabilidade atuais não contêm requisitos apropriados para levar em conta a instalação de um sistema de retenção do assento do piloto com um sistema inflável (*airbag*) incorporado em sua porção superior (arnês de ombro) no avião Embraer EMB-200, em processo de certificação. O uso de tais sistemas é considerado novo e não usual na operação de aeronaves, para o qual o regulamento não oferece padrões de desempenho adequados. Assim, essa característica de projeto deve ser adotada sob a condição de não diminuir o atual nível de segurança da base de certificação da aeronave.

P2 – Tradicionalmente, as Condições Especiais são processadas de forma pontual pela Diretoria, ou seja, cada Condição Especial é válida para apenas um projeto de tipo. Frequentemente, o mesmo assunto é processado várias vezes pela Diretoria, o que gera ônus administrativo.

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 da seção 23.562, do RBAC 23, sem requisitos adicionais. – A seção 23.562, do RBAC 23, estabelece requisitos e critérios de ensaios dinâmicos para assentos/sistemas de retenção instalados em pequenos aviões. Porém, a instalação de um sistema de retenção do assento do piloto com um sistema inflável (*airbag*) incorporado em sua porção superior (arnês de ombro) no avião EMB-200, é considerada nova e não usual na operação de aeronaves, para o qual o regulamento não oferece padrões de desempenho adequados. Por isso, o cumprimento da seção 23.562 do RBAC 23, sem considerações adicionais, seria inadequado para prover um nível adequado de segurança.

A2 – Emendar o RBAC 23 de forma a incluir requisitos apropriados às características do avião Embraer EMB-200 e requerer o cumprimento desses requisitos – A Convenção sobre Aviação Civil Internacional da Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, concluída em Chicago a 07 de dezembro de 1944, firmada pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945, e promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, prescreve que os Estados Contratantes se comprometem a colaborar a fim de lograr a maior uniformidade possível em seus regulamentos. O

RBAC 23 atual incorpora integralmente as emendas até a nº 61 do 14 CFR *Part 23*, da FAA, autoridade de aviação dos Estados Unidos, consoante o estabelecido no art. 3º da Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, com a redação que lhe foi dada pela Resolução nº 162, de 20 de julho de 2010, bem como o estabelecido no parágrafo único do art. 4º da Instrução Normativa – IN nº 15, de 20 de novembro de 2008. A incorporação, no RBAC 23, de requisitos diferentes daqueles da regulamentação estrangeira na qual ele é baseado discordaria dos comandos contidos nos dispositivos acima e geraria desarmonização.

A3 – Estabelecer Condição Especial apenas para o avião EMB-200, relativa à seção 23.562, do RBAC 23 – A Condição Especial apenas para o avião EMB-200 prescreveria requisitos adequados para suas características, mas não resolveria o problema do ônus administrativo gerado pelo processamento repetido de Condições Especiais de mesmo teor.

A4 – Preferida – Estabelecer Condição Especial para o avião EMB-200, relativa à seção 23.562, do RBAC 23, e também para outras aeronaves a critério da ANAC. – A Condição Especial prescreverá requisitos adequados que permitam a instalação de um sistema de retenção do assento do piloto com sistema inflável (*airbag*) incorporado em sua porção superior (arnês de ombro) no avião EMB-200, provendo nível de segurança adequado, e evitará o ônus administrativo gerado pelo processamento repetido de Condições Especiais de mesmo teor.

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

Ao estabelecer requisitos que permitam a instalação de um novo sistema de retenção do assento do piloto que possui um sistema inflável (*airbag*) instalado no arnês de ombro no avião EMB-200, esta Condição Especial proverá um nível de segurança equivalente ao inicialmente pretendido na concepção dos requisitos de aeronavegabilidade relacionados. Além disso, a extensão da Condição Especial para outras aeronaves a critério da ANAC evitará o ônus administrativo gerado pelo processamento repetido de Condições Especiais de mesmo teor.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Verificação do cumprimento da Condição Especial pela Embraer S.A.	Nov/2016	Feito pela SAR/GGCP
Regulados	Demonstração, pela Embraer S.A., de cumprimento com a Condição Especial	Nov/2016	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, em discussão com a Embraer S.A., originou a demanda pela Condição Especial e produziu sua fundamentação técnica.

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?

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	A FAA, autoridade de aviação dos EUA, já aprovou <i>Special Conditions</i> semelhantes.
<input type="checkbox"/>	NÃO		

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

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	RBAC 23, emenda 36, onde consta a seção à qual se aplica esta Condição Especial.
<input type="checkbox"/>	NÃO		

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

Poderá haver diferença de custos de projeto e fabricação, a qual afetará apenas a Embraer S.A., que concordou com a abordagem proposta pela ANAC. Sua inclusão na base de certificação de outras aeronaves, caso aplicável, será discutida com os referidos requerentes.

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

O estabelecimento da Condição Especial objeto desta análise proverá um nível de segurança equivalente ao inicialmente pretendido na concepção dos requisitos de aeronavegabilidade relacionados, para a certificação de tipo do avião EMB-200 e de aeronaves julgadas similares pela ANAC.

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

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	-	-
Empresas de transporte aéreo não regular	-	-
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	-	-
Fabricantes de Aeronaves	Maior segurança e confiabilidade do avião EMB-200, da Embraer S.A, e outras aeronaves julgadas similares pela ANAC.	Poderá haver diferença de custos de projeto e fabricação, a qual afetará apenas a Embraer S.A., que

		concordou com a abordagem proposta pela ANAC. Sua inclusão na base de certificação de outras aeronaves, caso aplicável, será discutida com os referidos requerentes.
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	Aumento da segurança da operação do EMB-200, e outras aeronaves julgadas similares pela ANAC.	-
Empresas de manutenção aeronáutica	-	-
Mecânicos	-	-
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	Aumento da segurança da operação do EMB-200, e outras aeronaves julgadas similares pela ANAC.	-
Passageiros	Aumento da segurança da operação do EMB-200, e outras aeronaves julgadas similares pela ANAC.	-
Comunidades	Aumento da segurança da operação do EMB-200, e outras aeronaves julgadas similares pela ANAC.	-
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, acompanhada pela SAR/GGCP.