

## RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS

CONTRIBUIÇÕES SOBRE A CONSULTA PÚBLICA DO PROCESSO Nº 60800.034383/2009-72 (RBAC 26) E RESPECTIVAS OBSERVAÇÕES

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
<p><b>EMBRAER</b></p> <p>A proposta do RBAC 26 é derivada do 14 CFR Part 26, cujo objetivo primário é envolver os detentores de TC e STC no desenvolvimento de dados técnicos que vão suportar os operadores no cumprimento de requisitos operacionais.</p> <p>Em sua proposta inicial a ANAC visa adotar na íntegra o 14 CFR Part 26 em sua emenda 2, de forma similar ao que é feito com os requisitos do RBAC 23 e 25. Entretanto, os 14 CFR parts 23 e 25 são requisitos de projeto, e como tais são mais propensos a uma adoção na íntegra, uma vez que estabelecem padrões mínimos de segurança que são, por definição, indiferentes ao momento em que o projeto será utilizado na produção de uma aeronave.</p> <p>O RBAC 26 por sua vez, à semelhança dos requisitos operacionais (RBHA 91, 121 etc) apresenta singularidades que possivelmente gerarão problemas se adotados da mesma maneira que os requisitos de projeto. A título de exemplo podemos citar que o 14 CFR Part 26 apresenta datas de referência para cumprimento de determinadas ações. Além disso a aplicabilidade do regulamento, em geral, é especificada para detentores de certificado de tipo aprovados primariamente pela FAA (“US TC/STC Holders”), fato que, apesar de levar a uma conclusão óbvia, não deve ser negligenciado em um requisito.</p> <p>Salientamos também que o 14 CFR Part 26 é um requisito novo, que nunca havia sido implementado por nenhuma outra autoridade antes da FAA. Como tal, apresenta algumas inadequações que estão sendo corrigidas. O RBAC 26 poderia valer-se da experiência adquirida e excluir esses problemas de seu texto, o que não será feito através da incorporação integral do requisito norte-americano. Não obstante ao apresentado, a Embraer acredita que a adoção de um requisito que trate sobre os assuntos contemplados pelo 14 CFR Part 26 é salutar, e é nosso intuito apoiar qualquer iniciativa que vise o aumento da segurança na aviação. Portanto, da mesma forma que a ANAC desenvolve seus próprios requisitos operacionais, baseando-se nos regulamentos correspondentes da FAA, propomos que a mesma filosofia seja adotada para o RBAC 26. Com isso entendemos que diversos serão os ganhos, como por exemplo:</p> <p>Evitaria a utilização da tabela de equiparação de datas proposta no início do RBAC 26, o qual entendemos como provável fonte de erros e má interpretação;</p> <p>Evitaria a publicação de requisitos incoerentes, como por exemplo o 26.43 (b), que requer a disponibilização de informações para operadores que devem cumprir o 14 CFR §§121.1109 e 129.109, requisitos que obviamente não são aplicáveis aos operadores brasileiros e que não possuem correspondentes nos RBHA homônimos.</p> <p>Esclareceria a aplicabilidade do regulamento, evitando a emissão de diversos pedidos de isenção como observados no cumprimento do 14 CFR Part 26;</p> <p>Poder-se-ia esclarecer no próprio regulamento que os dados desenvolvidos para cumprimento do 14 CFR Part 26 serão aceitos sem necessidade de reavaliação. Da forma atual, todos os detentores de TC e STC aprovados ou</p>	<p>Com o objetivo de evitar que uma adoção na íntegra do 14 CFR Part 26 pudesse gerar dúvidas de interpretação, o RBAC 26 será publicado em português. Isto tornou possível esclarecer as questões apresentadas no comentário, a saber:</p> <p>As datas de cumprimento dos requisitos são indicadas no texto do regulamento;</p> <p>O regulamento se aplica aos detentores de certificado de tipo e certificado suplementar de tipo aprovado originalmente pela ANAC; e</p> <p>Os dados desenvolvidos para cumprimento do 14 CFR Part 26 poderão ser aceitos sem necessidade de reavaliação, conforme disposto no RBAC 26.3.</p> <p>Adicionalmente, a ANAC esclarece que a proposta do RBAC 121 contempla o requisito 121.1109 e a proposta do RBAC 129, o requisito 129.109.</p> <p>Por fim, a ANAC sempre avalia os requisitos a serem adotados antes de sua efetiva publicação.</p>

<p>validados na ANAC, que sejam afetados pelo RBAC 26, deverão encaminhar as informações requeridas para avaliação e aprovação da ANAC. Isso pode gerar um fluxo de informações previamente aprovadas pelo FAA, causando um gasto excessivo de tempo por parte da ANAC sem qualquer ganho em termos de segurança.</p> <p>Também citamos que seguindo nossa proposta a ANAC possuiria flexibilidade para adotar ou não, ou mesmo modificar caso aplicável, futuras atividades que venham a ser incluídas no 14 CFR Part 26, como por exemplo, os requisitos para “Widespread Fatigue Damage” (WFD).</p> <p>A Embraer solicita que, caso a nossa proposta não seja aceita, a ANAC forneça uma extensão do prazo para envio de comentários para que possamos enviar comentários específicos ao texto do RBAC 26.</p>	
---	--