

**FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA A PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO**

<b>Processo nº:</b>	00058.059096/2016-22	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SAR/GTPN
<b>Assunto do normativo:</b>	Proposta de Condição Especial para o avião Embraer ERJ 190-300 e outras aeronaves a critério da ANAC, relativa às seções 25.831 e 25.869, do RBAC 25. Condição Especial aplicável à detecção de fumaça nos compartimentos eletroeletrônicos e às proteções contra penetração de fumaça oriunda desses compartimentos nas regiões ocupadas do avião.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Novo	<input type="checkbox"/> Revisão	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 a detecção de fogo e fumaça e proteção contra a entrada, nas regiões ocupadas do avião, de quantidades perigosas de fumaça vinda dos três compartimentos eletroeletrônicos a serem distribuídos ao longo da região pressurizada do avião Embraer ERJ 190-300, em processo de certificação de tipo.

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 das seções 25.831 e 25.869, do RBAC 25, sem requisitos adicionais. – Os requisitos atuais do RBAC 25 preveem apenas situações nas quais aviões categoria transporte têm apenas um ou dois compartimentos eletroeletrônicos localizados abaixo do piso, próximos às válvulas de exaustão de ar e, em caso de fogo em algum desses compartimentos, a fumaça tende a ser sugada em direção a essas válvulas e expelida do avião, assim, em uma situação normal, ela não penetraria nas regiões ocupadas. Em caso de fogo ou fumaça em aviões de projetos usuais já previstos pelo regulamento, a tripulação se baseia em uma abordagem do tipo “tentativa e erro” para determinar de que compartimento eletrônico a fumaça está vindo. Essa abordagem de “tentativa e erro” pode ser aceitável para aviões com não mais que dois compartimentos eletroeletrônicos, localizados abaixo do piso. Para aviões com três ou mais compartimentos, caso do Embraer ERJ 190-300, durante o tempo necessário para identificar a fonte de fumaça, o fogo pode se espalhar, gerando muita fumaça e causando danos significativos. Por isso, a demonstração de cumprimento com as seções 25.831 e 25.869, do RBAC 25, sem requisitos adicionais, seria insuficiente para prover um nível adequado de segurança.

A2 – Emendar o RBAC 25 de forma a incluir requisitos apropriados às características do avião Embraer ERJ 190-300 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 25 atual incorpora integralmente as emendas até a nº 136 do 14 CFR *Part 25*, 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 25, 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 ERJ 190-300, relativa às seções 25.831 e 25.869, do RBAC 25. – A Condição Especial apenas para o avião ERJ 190-300 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 ERJ 190-300, relativa às seções 25.831 e 25.869, do RBAC 25, e também para outras aeronaves a critério da ANAC. – A Condição Especial prescreverá requisitos adequados para a detecção de fogo e fumaça e proteção contra penetração de fumaça oriunda dos três compartimentos eletroeletrônicos a serem distribuídos ao longo da região pressurizada da aeronave ERJ 190-300, 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 para a detecção de fogo e fumaça e proteção contra penetração de fumaça oriunda dos três compartimentos eletroeletrônicos a serem distribuídos ao longo da região pressurizada do avião Embraer ERJ 190-300, 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.	Mai/2017	Feito pela SAR/GGCP
Regulados	Demonstração, pela Embraer S.A., de cumprimento com a Condição Especial	Mai/2017	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 25, emenda 134, que é a base de certificação do avião ERJ 190-300, onde constam as seções às quais 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 ERJ 190-100 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	<p>Maior segurança e confiabilidade do avião ERJ 190-300, da Embraer S.A, e outras aeronaves julgadas similares pela ANAC.</p>	<p>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.</p>
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	-	-
Proprietários de aeronaves	<p>Aumento da segurança da futura operação do ERJ 190-300, e outras aeronaves julgadas similares pela ANAC.</p>	-
Empresas de manutenção aeronáutica	-	-
Mecânicos	-	-
Escolas e Centros de Treinamento	-	-
Tripulantes	<p>Aumento da segurança da futura operação do ERJ 190-300, e outras aeronaves julgadas similares pela ANAC.</p>	-
Passageiros	<p>Aumento da segurança da futura operação do ERJ 190-300, e outras aeronaves julgadas similares pela ANAC.</p>	-
Comunidades	<p>Aumento da segurança da futura operação do ERJ 190-300, e outras aeronaves julgadas similares pela ANAC.</p>	-
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.

\_\_\_\_\_  
Servidor Responsável pelo preenchimento

\_\_\_\_\_  
Gerente Responsável

\_\_\_\_\_  
Superintendente