



FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00058.003831/2018-13	Unidade Responsável (Sigla):	GTPN/SAR
Assunto do normativo:	RBAC 23 – Requisitos de aeronavegabilidade: aviões categoria normal		
Tipo de ato normativo:	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" 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 – Declínio ao longo dos anos do interesse do público na aviação geral devido a falta de novos produtos, custos altos e percepção de falta de valor.

P2 – Diferença entre os requisitos para certificação de tipo de aviões categoria normal no Brasil em relação aos Estados Unidos e Europa. Esta diferença prejudica o comércio internacional desses aviões e dificulta o processo de certificação de tipo para o requerente, uma vez que as bases de certificação são diferentes em países diferentes, além de aumentar o próprio custo da certificação de tipo. Além disso, esta diferença contraria a uniformização de requisitos preconizada pela OACI.

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.

Opção 1 – Manter o RBAC 23 em sua emenda atual, de nº 63.

Opção 2 – Preferida – Atualizar o RBAC 23 em decorrência da *Amdt. 23-64 ao 14 CFR Part 23* dos Estados Unidos da América.

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

P1 – Esta emenda foi emitida para substituir os requisitos prescritivos para projeto com padrões de aeronavegabilidade baseados em desempenho. Estes padrões também substituíram as divisões por peso e propulsão até então adotadas nos regulamentos para pequenos aviões com divisões baseadas em desempenhos e risco para aviões com capacidade máxima de 19 passageiros ou menos e um peso máximo de decolagem de 19.000 libras ou menos. Os novos padrões de aeronavegabilidade estão baseados e mantém

o nível de segurança anteriormente existente nos regulamentos de pequenos aviões, exceto em áreas relacionadas com a perda de controle e congelamento, para as quais o nível de segurança foi aumentado.

P2 – Historicamente, assim como outros países, o Brasil tem adotado os mesmos requisitos que os Estados Unidos, ou seja, o RBAC 23 tem sido editado com base na adoção do *Title 14 Code of Federal Regulations – 14 CFR Part 23*, intitulado “*Airworthiness Standards: Normal, Utility, Acrobatic, and Commuter Category Airplanes*”, da *Federal Aviation Administration – FAA*, autoridade de aviação civil dos Estados Unidos da América. A adoção desta emenda ao regulamento 14 CFR Part 23 da FAA vai ao encontro da uniformização preconizada pela OACI, além de que, não só em termos de importação e exportação de produto aeronáutico, como também em termos das atividades da indústria de transporte aéreo e da aviação geral, os Estados Unidos da América constituem o maior mercado aeronáutico do mundo. Desta forma, a uniformização contribui para facilitar o comércio internacional.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Avaliar aderência aos requisitos afetados por esta emenda durante processos de certificação de tipo de aviões categoria normal protocolados na data ou após a publicação da emenda 64 ao RBAC 23, ou antes caso o requerente voluntariamente opte por cumprir com tal emenda.	Durante o processo de certificação de tipo de aviões categoria normal.	SAR/GGCP informará a SAR/GTPN sobre qualquer problema relacionado à adoção da emenda em tela.
Regulados	Demonstrar cumprimento com os requisitos afetados por esta emenda durante processos de certificação de tipo de aviões categoria normal. Para requerimentos de certificado de tipo para aviões categoria normal protocolados antes da publicação da emenda 64 ao RBAC 23, o cumprimento com o novo texto dos requisitos afetados por esta emenda é facultado ao requerente. Para requerimentos protocolados na data ou após a publicação da emenda 64 ao RBAC 23, o cumprimento com o novo texto dos requisitos afetados por esta emenda é obrigatório.	Durante o processo de certificação de tipo de aviões categoria normal.	SAR/GGCP informará a SAR/GTPN sobre qualquer problema relacionado à adoção da emenda em tela.
Outros Órgãos	N/A	N/A	N/A

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

- a) Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, art. 5º, art. 8º, IV, X, XLVI;
- b) Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, art. 37 de seu apêndice;
- c) RBAC nº 11, de 11 de fevereiro de 2009, subpartes A, B e C;
- d) Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, art. 3º, art. 5º, art. 6º e art. 7º;
- e) Instrução Normativa nº 15, de 20 de novembro de 2008, títulos, I, II e III; e
- f) Instrução Normativa nº 18, de 17 de fevereiro de 2009, art. 1º.

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

A Superintendência de Padrões Operacionais será solicitada a se manifestar nos autos do presente processo sobre a proposta, em especial, no que se refere às alterações propostas nos regulamentos operacionais.

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?

N/A

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

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	Estados Unidos (FAA)
<input type="checkbox"/>	NÃO	-	

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

<input checked="" type="checkbox"/>	SIM	Quais?	RBAC 23 emenda 63
<input type="checkbox"/>	NÃO	-	

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

Os principais custos deste ato são associados ao treinamento de engenheiros e a criação de bancos de dados de certificação pelos requerentes. Ressalta-se, no entanto, que no caso brasileiro, que é esperado que estes custos sejam bastante menores pois poderá ser aproveitado o know-how e bancos de dados desenvolvidos para a certificação FAA nos processos brasileiros.

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

Os benefícios desta emenda incluem a padronização e melhoria do processo de certificação.

Este ato reduz os custos administrativos ao otimizar o processamento de novos pedidos de certificação. Em adição, este ato melhora a segurança operacional ao adicionar requisitos de características de stall, alertas de stall e de condições de gelo.

A atualização do RBAC 23 de acordo com a *Amdt. 23-63* harmoniza os requisitos do regulamento brasileiro com os requisitos norte-americanos e europeus, facilitando o processo de certificação e validação de tipo de novos aviões normal.

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

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	N/A	N/A
Empresas de transporte aéreo não regular	N/A	N/A
Empresas de serviços aéreos especializados	N/A	N/A
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	N/A	N/A
Operadores de Aeródromos	N/A	N/A
Fabricantes de Aeronaves	<p>Requisitos mais adequados para a certificação de aviões categoria normal que permitem a inovação tecnológica.</p> <p>Melhoria no processo de certificação de aviões categoria normal reduzindo o custo global do processo.</p> <p>Maior facilidade na validação de aeronaves em outros países (no caso de fabricante nacional) e no Brasil (no caso de fabricante estrangeiro).</p>	<p>Custos maiores para demonstração de características de stall, alertas de stall e de condições de gelo na certificação de aviões categoria normal.</p>
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	N/A	N/A
Proprietários de aeronaves	Acesso a aeronaves mais modernas.	N/A
Empresas de manutenção aeronáutica	N/A	N/A
Mecânicos	N/A	N/A
Escolas e Centros de Treinamento	N/A	N/A
Tripulantes	N/A	N/A
Passageiros	N/A	N/A
Comunidades	N/A	N/A
Meio ambiente	N/A	N/A
Outros (identificar)	N/A	N/A

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

A Gerência-Geral de Certificação de Produto Aeronáutico – GGCP da Superintendência de Aeronavegabilidade, sempre que houver um novo requerimento para certificação de tipo de avião categoria normal protocolado na data ou após a publicação da emenda 64 ao RBAC 23, incluirá tal emenda na base de certificação do avião e determinará o cumprimento com os requisitos afetados considerando o novo texto de cada requisito. Adicionalmente, para os requerimentos para certificação de tipo de aviões categoria normal, utilidade, acrobática e transporte regional protocolados antes da publicação da emenda 64 ao RBAC 23, a GGCP consultará os requerentes acerca da intenção de voluntariamente cumprir com tal emenda.

ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Ailton José de Oliveira Junior, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 27/04/2018, às 08:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Cesar Silva Fernandes Junior, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 27/04/2018, às 08:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Mário Igawa, Gerente-Geral de Certificação de Produtos Aeronáuticos**, em 27/04/2018, às 10:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Cesar Rodrigues Hess, Gerente de Programas de Certificação**, em 27/04/2018, às 14:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Edilson Manacero, Tecnologista C&T**, em 27/04/2018, às 14:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Letícia Paraguassu Amaral, Tecnologista C&T**, em 27/04/2018, às 16:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Ronald Ferdinand Stahlke, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 30/04/2018, às 13:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Pedro Fernando Almeida Di Donato, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 04/05/2018, às 09:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 11/05/2018, às 10:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1546912** e o código CRC **7653FE6E**.