



FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00058.506786/2016-84	Unidade Responsável (Sigla):	GTPN/SAR
Assunto do normativo:	RBAC 23 – Requisitos de aeronavegabilidade: aviões categoria normal, utilidade, acrobática e transporte regional		
Tipo de 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 – Um dos problemas que motiva as propostas de emenda em tela é a diferença entre os requisitos para certificação de tipo de aviões categoria normal, utilidade, acrobática e transporte regional no Brasil e nos Estados Unidos. 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.

P2 – Outro problema que fundamenta esta proposta de emenda ao RBAC 23 é o aumento da carga de trabalho relacionada ao processamento de isenções, condições especiais e níveis equivalentes de segurança necessários para certificar jatos parte 23.

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 61.

Opção 2 – Preferida – Atualizar o RBAC 23 em decorrência da *Amdt. 23-62 ao 14 CFR Part 23* dos Estados Unidos da América e correção dos erros conhecidos desta emenda.

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

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. Além disso, a emenda proposta mantém ou aumenta o nível de segurança de voo, elevando o regulamento brasileiro ao mesmo patamar requerido nos Estados Unidos para as aeronaves das categorias abordadas pelos requisitos alterados. Os efeitos destas alterações serão: aumento no desempenho de gradiente de subida para certos aviões certificados segundo o RBAC 23; padronização e simplificação da certificação de jatos; esclarecimento de áreas com frequentes problemas de despadronização e erro de interpretação, particularmente relacionados a certificação de sistemas e equipamentos eletrônicos; e incorporação de requisitos de certificação existentes em condições especiais para jatos que usam novas tecnologias.

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

	Ações	Prazos	Acompanhamento
ANAC	Avaliar aderência aos requisitos afetados por esta emenda durante processos de certificação de tipo de aviões categoria normal, utilidade, acrobática e transporte regional protocolados na data ou após a publicação da emenda 62 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, utilidade, acrobática e transporte regional.	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	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.

	<p>normal, utilidade, acrobática e transporte regional. Para requerimentos de certificado de tipo para aviões categoria normal, utilidade, acrobática e transporte regional protocolados antes da publicação da emenda 62 ao RBAC 23, o cumprimento com o novo texto dos requisitos afetados por esta emenda é facultado ao requerente.</p> <p>Para requerimentos protocolados na data ou após a publicação da emenda 62 ao RBAC 23, o cumprimento com o novo texto dos requisitos afetados por esta emenda é obrigatório.</p>	<p>utilidade, acrobática e transporte regional.</p>	
Outros órgãos	N/A	N/A	N/A

<p>5) Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?</p>
<p>a) Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, art. 5º, art. 8º, IV, X, XLVI;</p> <p>b) Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, art. 37 de seu apêndice;</p> <p>c) RBAC nº 11, de 11 de fevereiro de 2009, subpartes A, B e C;</p> <p>d) Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, art. 3º, art. 5º, art. 6º e art. 7º;</p> <p>e) Instrução Normativa nº 15, de 20 de novembro de 2008, títulos, I, II e III; e</p> <p>f) Instrução Normativa nº 18, de 17 de fevereiro de 2009, art. 1º.</p>

<p>6) O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?</p>
<p>A emenda proposta afeta somente o processo de certificação de tipo de aviões categoria normal, utilidade, acrobática e transporte regional e, portanto, dizem respeito apenas à</p>

Superintendência de Aeronavegabilidade.

7) Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma? Não

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
--------------------------	--------	--------------------------	--------	--------------------------	-----------------	--------------------------	-----------------

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?	EUA (FAA) e União Europeia (EASA).
-------------------------------------	-----	--------	------------------------------------

<input type="checkbox"/>	Não		
--------------------------	-----	--	--

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

<input checked="" type="checkbox"/>	Sim	Quais?	RBAC 23 emenda 61 (vigente da data de emissão deste documento).
-------------------------------------	-----	--------	---

<input type="checkbox"/>	Não		
--------------------------	-----	--	--

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

O *Final Rule* da *Amdt. 23-62* ao 14 CFR Part 23 argumentam que os custos associados a esta emenda são relacionados ao aumento de tempo de ensaios necessários, aumento de peso, aumento de baterias ou redução de carga paga. Os custos foram estimados em US\$ 1.009,00 para novas aeronaves com motores alternativos e US\$ 6.105,00 para aeronaves turbo-hélice.

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

Os benefícios desta emenda incluem a padronização e melhoria do processo de certificação e aumento da segurança para as categorias de aviões afetadas que, por sua vez, resultam na redução de fatalidades e ferimentos, perda de aviões, custos de investigação e danos colaterais para os acidentes.

A atualização do RBAC 23 de acordo com a *Amdt. 23-62* harmoniza os requisitos do regulamento brasileiro com os requisitos norte-americanos e, facilitando o processo de certificação e validação de tipo de novos aviões normal, utilidade, acrobática e transporte regional.

A proposta também facilita o processo de certificação de jatos parte 23 ao adotar requisitos mais apropriados para estas aeronaves, dispensando assim a necessidade de emissão de isenções, condições especiais e níveis equivalentes de segurança.

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

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Acesso a aeronaves mais modernas e mais seguras.	N/A
Empresas de transporte aéreo não regular	Acesso a aeronaves mais modernas e mais seguras.	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	Melhoria do processo de certificação de tipo de aviões categoria normal, utilidade, acrobática e transporte regional.	Pequeno aumento no custo associado a certificação de tipo.
Fabricantes de peças e componentes	N/A	N/A

aeronáuticos		
Proprietários de aeronaves	Acesso a aeronaves mais modernas e mais seguras.	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	Aumento da segurança de voo.	N/A
Passageiros	Aumento da segurança de voo.	N/A
Comunidades	Aumento da segurança de voo.	N/A
Meio ambiente	N/A	N/A
Médicos e clínicas credenciados	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, utilidade, acrobática e transporte regional protocolado na data ou após a publicação da emenda 62 ao RBAC 23, incluirá tais emendas 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 62 ao RBAC 23, a GGCP consultará os requerentes acerca da intenção de voluntariamente cumprir com tal emenda.



Documento assinado eletronicamente por **AILTON JOSE DE OLIVEIRA JUNIOR**, Especialista em Regulação de Aviação Civil, em 10/11/2016, às 15:56, 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 AURELIO BONILAURI SANTIN, Gerente Técnico, Substituto**, em 10/11/2016, às 16:00, 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 **ROBERTO JOSE SILVEIRA HONORATO, Superintendente de Aeronavegabilidade**, em 11/11/2016, às 17:41, 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 http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0122884** e o código CRC **A39E5BF5**.
