



FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00058.020752/2018-69	Unidade Responsável (Sigla):	GTPN/SAR
Assunto do normativo:	RBAC 26 – Aeronavegabilidade continuada e melhorias na segurança para aviões categoria transporte		
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 – Por um lapso, não foram incorporados na emenda nº 1 do RBAC 26 os parágrafos 26.21(c)(3) e (4) introduzidos, por meio da *Amdt. 26-5*, no 14 CFR *Part 26*, da *Federal Aviation Administration - FAA*, autoridade americana de aviação. Esses parágrafos se refeririam à aplicabilidade do cumprimento do parágrafo 26.21(b) a requerentes de emendas a certificados de tipo cujo requerimento de emissão do CT original seja anterior à data de aprovação da emenda nº 1 ao RBAC 26, 8 de março de 2013, e sua ausência impede que se cumpra o completo intuito dos requisitos de prevenção do dano generalizado por fadiga que foram aprovados na referida emenda ao RBAC 26. O lapso não trouxe consequências práticas, pois todas as emendas a CT que foram requeridas após a aprovação da emenda nº 1 ao RBAC 26 cumpriram também os requisitos americanos, os quais, conforme exposto acima, já exigem que esses requerentes previnam o dano generalizado por fadiga. Apesar disso, o problema persiste, pois pode haver futuros requerentes que não se certifiquem por autoridades estrangeiras. Como cada emenda a CT de avião categoria transporte deve cumprir com os requisitos do RBAC 26 vigentes na época do requerimento da emenda e com os requisitos do RBAC 25 vigentes na época do requerimento do CT original e a emenda nº 132 ao RBAC 25, publicada no DOU no dia 8 de março de 2013, já incorpora o dano generalizado por fadiga, o problema não afeta os requerentes de emendas a CT cujos CT originais tenham sido requeridos após essa data.

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 – Manter os requisitos atuais – O RBAC 26 atual não inclui os parágrafos 26.21(c)(3) e (4) do 14 CFR *Part 26*, que se referem à aplicabilidade do cumprimento do parágrafo 26.21(b) a requerentes de emendas a certificados de tipo. Esse cumprimento é necessário à segurança das operações de aeronaves para as quais esses parágrafos se aplicariam e para cujos certificados de tipo venham a ser aprovadas emendas, e a não inclusão dos parágrafos

26.21(c)(3) e (4) do 14 CFR *Part 26* impediria que se cumprisse o completo intuito dos requisitos de prevenção do dano generalizado por fadiga que foram aprovados na emenda nº 1 ao RBAC 26.

A2 – Preferida – Implementar no RBAC 26 texto equivalente ao conteúdo dos parágrafos 26.21(c)(3) e (4) do 14 CFR *Part 26* – Esse texto estenderá aos requerentes de emendas a certificados de tipo de aviões categoria transporte por ele afetados a aplicabilidade dos requisitos de prevenção do dano generalizado por fadiga mediante estabelecimento de um limite de validade para os dados de engenharia. Dessa forma, aumenta-se a segurança da operação desses aviões.

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

Devido à extensão da aplicabilidade dos requisitos de prevenção do dano generalizado por fadiga aos requerentes de emendas a certificados de tipo de aviões categoria transporte especificados nos requisitos propostos, será cumprido o completo intuito dos requisitos de prevenção e haverá aumento no nível de segurança da operação desses aviões.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Avaliar aderência aos requisitos	Durante processos de emendas a certificados de tipo de aviões categoria transporte afetados por esta emenda	SAR/GGCP informará a SAR/GTPN sobre qualquer problema relacionado à adoção da emenda em tela
Regulados	Demonstrar cumprimento com os requisitos	Durante processos de emendas a certificados de tipo de aviões categoria transporte afetados por esta emenda	SAR/GGCP informará a SAR/GTPN sobre qualquer problema relacionado à adoção da emenda em tela
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, IV.

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

A SAR/GGCP originou a demanda por esta emenda ao RBAC 26.

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?	Primordialmente, EUA e União Europeia.
<input type="checkbox"/> NÃO	-	

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

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	RBAC 26, que será emendado.
<input type="checkbox"/> NÃO	-	

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

Fabricantes: custos relacionados a análises e ensaios de engenharia e treinamento de engenheiros para o cumprimento da norma, exceto para fabricantes que já devam executar essas ações em atendimento a regulações estrangeiras.

Operadores: Custos adicionais de manutenção e custos relacionados à diminuição do tempo permitido para utilização dos aviões, exceto para aviões que já devam cumprir os requisitos em atendimento a regulações estrangeiras.

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

Diminuição do risco de acidentes devido a dano generalizado por fadiga, os quais, conforme histórico, são relativamente frequentes na categoria de aviões afetados pela norma.

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

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Aumento da segurança da operação dos aviões afetados	Custos adicionais de manutenção e custos relacionados à diminuição do tempo permitido para utilização dos aviões, exceto para aviões que já cumprem os requisitos em atendimento a regulações estrangeiras.
Empresas de transporte aéreo não regular	Aumento da segurança da operação dos aviões afetados	Custos adicionais de manutenção e custos relacionados à diminuição do tempo permitido para utilização dos aviões, exceto para aviões que já cumprem os requisitos em atendimento a regulações estrangeiras.
Empresas de serviços aéreos especializados		
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo		

Operadores de Aeródromos		
Fabricantes de Aeronaves	Maior segurança e confiabilidade de seus produtos	Custos relacionados a análises e ensaios de engenharia e treinamento de engenheiros, exceto para fabricantes que já devam executar essas ações em atendimento a regulações estrangeiras.
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos		
Proprietários de aeronaves		
Empresas de manutenção aeronáutica	Aumento da demanda por serviços de manutenção	
Mecânicos	Geração de empregos devido ao aumento da demanda por serviços de manutenção	
Escolas e Centros de Treinamento		
Tripulantes	Aumento da segurança da operação dos aviões afetados	
Passageiros	Aumento da segurança da operação dos aviões afetados	
Comunidades		
Meio ambiente		
Outros (identificar)		

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

A regra será monitorada dentro dos processos de certificação de produto, pela SAR/GGCP.

ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Aline Sousa da Silveira, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 30/11/2018, às 10:35, 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 30/11/2018, às 13:07, 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/autenticidade>, informando o código verificador **1997915** e o código CRC **8E077AB7**.