

JUSTIFICATIVA

PROPOSTA DE EDIÇÃO DE EMENDA AO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL 25 (RBAC 25) – REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDADE: AVIÕES CATEGORIA TRANSPORTE E AO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL 33 (RBAC 33) – REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDADE: MOTORES AERONÁUTICOS

1. APRESENTAÇÃO

1.1 A presente Justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 25 – RBAC 25, intitulado “Requisitos de aeronavegabilidade: aviões categoria transporte”, assim como, propor emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 33 – RBAC 33, intitulado “Requisitos de aeronavegabilidade: motores aeronáuticos”. Conseqüentemente, o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC 01, intitulado “Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC” também deve ser atualizado para que contemple as alterações propostas nos citados regulamentos.

1.2 As propostas de emenda supracitada foram desenvolvidas com base no regulamento *Title 14 Code of Federal Regulations Part 25 Amdts. 25-137, -138, -139, -140, -141, -142, -143, -144, -145 e -146*, assim como, no *Part 33 Amdts. 33-29, -30, -31, -32, -33 e -34* da *Federal Aviation Administration – FAA* dos Estados Unidos.

1.3 A ANAC entende que as alterações na regulamentação norte-americana da aviação civil introduzidas por meio das referidas *Amendments* devem ser adotadas integralmente e em igual teor na regulamentação brasileira equivalente, por considerar que a harmonização é benéfica para a aviação civil internacional e que o nível de segurança de voo está sendo aumentado, sem acarretar custos adicionais aos fabricantes de aviões quando o projeto é alvo de Certificação de Tipo tanto no Brasil quanto nos Estados Unidos ou na Europa

1.4 De modo a mitigar problemas relacionados com a tradução para o idioma português, propõe-se que o texto do regulamento seja apresentado na língua portuguesa, em conformidade com o art. 8º, X da Instrução Normativa nº 15, de 20 de novembro de 2008, porém por adoção. *Conforme deliberação da Diretoria pelo Voto nº [5543223](#), parte dos autos do processo nº [00058.015415/2020-74](#), não há ganhos em se traduzir o referido regulamento para o português, pois foi constatado que a necessidade de*

tradução gera ineficiência afetando a harmonização e melhoria contínua da segurança da aviação civil. Dessa forma, as propostas de regulamentos adotam o texto em inteiro teor no idioma inglês cujo original está contido no sítio oficial de publicação do regulamento, *Electronic Code of Federal Regulations – eCFR*: <http://www.ecfr.gov>. Cabendo, após julgamento e análise técnica, a edição de diferenças no Apêndice A-I no idioma inglês para fins de clareza.

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1 O RBAC 25 contém requisitos de aeronavegabilidade para a emissão de certificados de tipo e mudanças a esses certificados para aviões da categoria transporte, tendo sido este regulamento editado com base na adoção do Title 14 Code of Federal Regulations – 14 CFR Part 25, intitulado “*Airworthiness Standards: Transport Category Airplanes*”, da FAA, autoridade de aviação civil dos Estados Unidos da América.

2.2 Para as emendas 137 a 146 ao RBAC 25, propõe-se manter os respectivos critérios de adoção do regulamento *14 CFR Part 25, Amdts. 25-137 a - 146* consoante o estabelecido no art. 3º da Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, bem como o estabelecido no parágrafo único do art. 4º da Instrução Normativa nº 15, de 20 de novembro de 2008.

2.3 O RBAC 33 contém requisitos de aeronavegabilidade para a emissão de certificados de tipo e mudanças a esses certificados para motores aeronáuticos, tendo sido este regulamento editado com base na adoção do Title 14 Code of Federal Regulations – 14 CFR Part 33, intitulado “*Airworthiness Standards: Aircraft Engines*”, da FAA, autoridade de aviação civil dos Estados Unidos da América.

2.4 Para as emendas 29 a 34 ao RBAC 33, propõe-se manter os respectivos critérios de adoção do regulamento *14 CFR Part 33, Amdts. 33-29 a - 34* consoante o estabelecido no art. 3º da Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, bem como o estabelecido no parágrafo único do art. 4º da Instrução Normativa nº 15, de 20 de novembro de 2008.

2.5 A recomendação de adotar as mencionadas emendas ao regulamento 14 CFR Part 25 da FAA para atender à uniformização preconizada pela Organização de Aviação Civil Internacional – OACI é baseada, fundamentalmente, no fato de que, não só em termos de importação e exportação de produto aeronáutico, como também em termos das atividades da indústria de transporte aéreo, os Estados Unidos da América constituem o maior

mercado aeronáutico do mundo. Desta forma, a uniformização contribui para facilitar o comércio internacional.

2.6 Amdt. 25-137

2.6.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 25-137*, publicado no *Federal Register Volume 78*, Número 86, de 3 de maio de 2013, esta emenda foi emitida para eliminar diferenças regulatórias entre o *Part 25* e os requisitos de gerenciamento de erros da tripulação causados por fatores de projeto da *European Aviation Safety Agency (EASA)* simplificando assim as aprovações de aeronavegabilidade para exportações.

2.6.2 A referida emenda foi emitida com vício sanável de numeração sequencial, porém permaneceu válida até a data de 18 de abril de 2014 quando da emissão de nova emenda contendo o número sequencial correto conforme publicado no *Federal Register Volume 79*, Número 75, de 18 de abril de 2014.

2.7 Amdt. 25-138

2.7.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 25-138*, publicado no *Federal Register Volume 79*, Número 47, de 11 de março de 2014, esta emenda foi emitida para aperfeiçoar os requisitos de instalação de geradores químicos de oxigênio.

2.8 Amdt. 25-139

2.8.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 25-139*, publicado no *Federal Register Volume 79*, Número 191, de 2 de outubro de 2014, esta emenda foi emitida para eliminar diferenças regulatórias entre o *Part 25* e os requisitos de ensaio estrutural da *European Aviation Safety Agency (EASA)* simplificando assim as aprovações de aeronavegabilidade para exportações.

2.9 Amdt. 25-140

2.9.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 25-140*, publicado no *Federal Register Volume 79*, Número 213, de 4 de novembro de 2014, esta emenda foi emitida para aprimorar os requisitos de certificação de determinados aviões levando-se em conta novas hipóteses de condições de formação de gelo nas aeronaves, assim como em seus respectivos motores.

2.10 Amdt. 25-141

2.10.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 25-140*, publicado no *Federal Register Volume 79*, Número 238, de 11 de dezembro de 2014, esta emenda foi emitida para eliminar diferenças regulatórias entre o *Part 25*, requisitos de cargas

aeroelásticas relacionadas às rajadas de vento e manobras da aeronave, e os critérios da *European Aviation Safety Agency* (EASA) simplificando assim as aprovações de aeronavegabilidade para exportações.

2.10.2 A referida emenda foi emitida com vício sanável de nomenclatura e símbolos, até a data de emissão de complemento a emenda contendo correções conforme publicado no *Federal Register Volume* 80, Número 19, de 29 de janeiro de 2015.

2.10.4 Em 5 de fevereiro de 2015 novas correções foram emitidas com complemento de emenda conforme publicado no *Federal Register Volume* 80, Número 24, de 5 de fevereiro de 2015.

2.10.4 A versão final da emenda entrou em vigor na data de 9 de fevereiro de 2015.

2.11 Amdt. 25-142

2.11.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 25-142*, publicado no *Federal Register Volume* 81, Número 30, de 16 de fevereiro de 2016, esta emenda foi emitida para eliminar diferenças regulatórias entre o *Part 25* e os requisitos de extintores de incêndio, assim como, requisitos correlatos dos compartimentos de carga classe B e F para com a *European Aviation Safety Agency* (EASA) simplificando assim as aprovações de aeronavegabilidade para exportações.

2.11.2 A referida emenda foi emitida com vício sanável de numeração sequencial, porém permaneceu válida até a data de 2 de março de 2016 quando da emissão de nova emenda contendo o número sequencial correto conforme publicado no *Federal Register Volume* 81, Número 41, de 2 de março de 2016.

2.12 Amdt. 25-143

2.12.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 25-143*, publicado no *Federal Register Volume* 81, Número 122, de 24 de junho de 2016, esta emenda foi emitida para aperfeiçoar requisitos do *Part 25* relativos à propagação de chama externa através de respiros do tanque de combustível.

2.12.2 A referida emenda foi emitida com vício sanável de numeração sequencial, porém permaneceu válida até a data de 26 de julho de 2016 quando da emissão de nova emenda contendo o número sequencial correto conforme publicado no *Federal Register Volume* 81, Número 143, de 26 de julho de 2016.

2.13 Amdt. 25-144

2.13.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 25-144*, publicado no *Federal Register Volume 81*, Número 239, de 13 de dezembro de 2016, esta emenda foi emitida para aperfeiçoar requisitos do *Part 25* relativos ao uso de sistemas de visão de voo aumentada e quanto aos requisitos de visão do compartimento de pilotos para tais sistemas. Consequentemente, foi alterada a definição de *Sistema intensificador de visibilidade em voo (Enhanced Flight Vision System – EFVS)* no correspondente *Part 1*.

2.13.2 Segundo o *Final Rule da Amdt. 25-144A*, publicado no *Federal Register Volume 82*, Número 25, de 8 de fevereiro de 2017, a entrada em vigor da referida emenda foi adiada para 21 de março de 2017.

2.14 Amdt. 25-145

2.14.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 25-145*, publicado no *Federal Register Volume 83*, Número 43, de 5 de março de 2018, esta emenda foi emitida para aperfeiçoar requisitos do *Part 25* relativos a reestruturação interna do FAA não gerando custos nem obrigações aos regulados.

2.14.2 Segundo o *Final Rule da Amdt. 25-145*, publicado no *Federal Register Volume 83*, Número 130, de 6 de julho de 2018, a publicação original possuía vício sanável de falta de padronização com relação aos escritórios de certificação FAA não afetando os demais regulamentos.

2.15 Amdt. 25-146

2.15.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 25-146*, publicado no *Federal Register Volume 83*, Número 183, de 20 de setembro de 2018, esta emenda foi emitida para aperfeiçoar requisitos do *Part 25* e por aliviar as exigências das emendas anteriores em relação à proteção contra descargas atmosféricas do sistema de combustível de aviões categoria transporte. As emendas vigentes até então se mostraram impraticáveis de serem cumpridas em relação a esses aspectos, tendo sido publicadas pela *FAA Policy Letters* de orientação para elaboração pedidos de isenção parcial e condições especiais para os projetos sob essas emendas, o que se tornou prática para os aviões certificados sob a emendas anteriores.

2.16 Amdt. 33-29

2.16.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 33-29*, publicado no *Federal Register Volume 74*, Número 145, de 30 de julho de 2009, esta emenda foi emitida para eliminar diferenças regulatórias entre o *Part 33* e os requisitos de proteção contra incêndio da *European Aviation Safety Agency (EASA)* simplificando assim as aprovações de aeronavegabilidade para exportações.

2.17 Amdt. 33-30

2.17.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 33-30*, publicado no *Federal Register Volume 74*, Número 169, de 2 de setembro de 2009, esta emenda foi emitida para eliminar diferenças regulatórias entre o *Part 33* e os requisitos de sobre torque máximo de motores da *European Aviation Safety Agency (EASA)* simplificando assim as aprovações de aeronavegabilidade para exportações. Consequentemente, foi incluída a definição de Sobre torque máximo do motor (*Maximum engine overtorque*) no correspondente *Part 1*.

2.18 Amdt. 33-31

2.18.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 33-31*, publicado no *Federal Register Volume 76*, Número 137, de 18 de julho de 2011, esta emenda foi emitida para eliminar diferenças regulatórias entre o *Part 33* e os requisitos de sobre velocidade da *European Aviation Safety Agency (EASA)* simplificando assim as aprovações de aeronavegabilidade para exportações.

2.18.2 A referida emenda foi emitida com erro no preâmbulo. A emissão de nova emenda contendo análise de custo e benefício foi publicada no *Federal Register Volume 76*, Número 174, de 8 de setembro de 2011. Não houveram alterações no texto final da norma.

2.19 Amdt. 33-32

2.19.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 33-32*, publicado no *Federal Register Volume 77*, Número 72, de 13 de abril de 2012, esta emenda foi emitida para corrigir erros editoriais na parte de ensaio de durabilidade. Não houve imposição de deveres nem restrição de direitos.

2.20 Amdt. 33-33

2.20.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 33-33*, publicado no *Federal Register Volume 77*, Número 129, de 5 de julho de 2012, esta emenda foi emitida para aperfeiçoar o texto do regulamento com relação a ensaios de vibração para deixar claro que o inquérito de vibração do motor envolve a realização de ensaios. Não houve imposição de deveres nem restrição de direitos.

2.21 Amdt. 33-34

2.21.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 33-34*, publicado no *Federal Register Volume 79*, Número 213, de 4 de novembro de 2014, esta emenda foi emitida para esta emenda foi emitida para aprimorar os requisitos de certificação de

determinados aviões levando-se em conta novas hipóteses de condições de formação de gelo nas aeronaves, assim como em seus respectivos motores.

2.22 Alterações no 14 CFR Part 25 e Part 33

Como resultado final, foram adotadas as emendas conforme publicado nas *Final Rules* acima referenciadas.

Um quadro comparativo apresentando as alterações propostas assim como as respectivas justificativas foi anexado a este processo.

O Relatório de Análise de Impacto Regulatório avalia o impacto regulatório da proposta.

3. FUNDAMENTAÇÃO

3.1 A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, definiu, por meio do seu art. 5º, que a ANAC é autoridade de aviação civil e tem a competência para editar e dar publicidade aos regulamentos necessários à aplicação da referida lei.

3.2 A mesma Lei nº 11.182 requer, em seu art. 8º, IV, que a ANAC realize estudos, estabeleça normas, promova a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil.

3.3 A Convenção sobre Aviação Civil Internacional da 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.

3.4 Segundo o art. 8º, X da Instrução Normativa nº 15, de 20 de novembro de 2008, “para facilitar as relações com organizações estrangeiras e, quando necessário, o RBAC poderá ser emitido em língua portuguesa e em língua inglesa, formatado em duas colunas, a da direita em português e da esquerda em inglês, sendo o texto em português o texto oficial”. Nos mesmos moldes, a Resolução ANAC nº 30, de 21 de maio de 2008, em seu art. 5º, define que “Quando necessário, o RBAC poderá ser emitido em língua portuguesa e em língua inglesa”. *Entretanto, conforme deliberação da Diretoria pelo Voto nº [5543223](#), parte dos autos do processo nº [00058.015415/2020-74](#), não há ganhos em se traduzir o referido regulamento para o português, pois foi constatado que a necessidade de tradução gera ineficiência afetando a harmonização e melhoria contínua da segurança da aviação civil.* Dessa forma, as propostas de regulamentos estão editadas no idioma português por adoção do texto em inteiro teor no idioma inglês cujo original está contido no sítio

oficial de publicação do regulamento adotado, *Electronic Code of Federal Regulations – eCFR*: <http://www.ecfr.gov>. Cabendo, após julgamento e análise técnica, a edição de diferenças no Apêndice A-I no idioma inglês para fins de clareza.

4. CONSULTA PÚBLICA

4.1 A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de consulta pública, por meio de apresentação à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com as respectivas argumentações. Os comentários referentes a impactos pertinentes que possam resultar da proposta contida nesta audiência pública serão bem-vindos.

4.2 As contribuições deverão ser enviadas por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no endereço eletrônico <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>

4.3 Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta audiência pública serão analisados pela ANAC. Ressalta-se que o texto final da proposta poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos. Caso necessário, será realizada uma nova consulta pública dada a relevância dos comentários recebidos.

4.4 Os comentários referentes a esta consulta pública devem ser enviados no prazo de **45 dias** a contar da publicação do Aviso de Convocação no Diário Oficial da União.

5. CONTATO

5.1 Para informações adicionais a respeito desta audiência pública favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR

Gerência Técnica de Normas e Inovação – GTNI

SCS - Quadra 09 - Lote C - Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A

CEP 70308-200 Brasília/DF – Brasil

e-mail: normas.aeronaves@anac.gov.br