



RELATÓRIO

PROCESSO: 00058.083967/2024-39

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE AERONAVEGABILIDADE - SAR

RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. Trata-se de proposta de instauração de Consulta Pública sobre as emendas nº 147 a 150 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 25, encaminhada pela Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR), com vistas à harmonização com o referencial internacional.

1.2. O presente processo de revisão normativa foi instaurado em 04/10/2024 (SEI 10639999) e o Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) nº 8 (SEI 10640017 e anexos) foi apreciado pelo Colegiado por ocasião da 44ª Reunião Administrativa Eletrônica, realizada entre 9 a 13 de dezembro de 2024.

1.3. Em breve síntese, a proposta surgiu em razão de divergências entre os requisitos vigentes na regulamentação brasileira de certificação de aeronaves e os padrões europeus e norte-americanos. Segundo o AIR, essas diferenças podem gerar potenciais riscos à segurança de voo; atrasos e custos adicionais para fabricantes de aeronaves devido à necessidade de aprovação de desvios regulatórios; perda de eficiência do Estado Brasileiro, dificultando a certificação de tipo e sobrecarregando a agência reguladora; e, ainda, trazer desafios para a manutenção de boas relações comerciais internacionais, demandando que o alinhamento com padrões modernos seja realizado via isenções ou meios alternativos de cumprimento de requisitos.

1.4. Enquanto o RBAC nº 25 ainda encontra-se na emenda nº 146 (vigente em junho de 2022) a *Airworthiness Standards: Transport Category Aircraft - 14 CFR Part 25*, da *Federal Aviation Administration* (FAA - autoridade de aviação civil dos Estados Unidos da América), já foi atualizado com as emendas nºs 147 a 150. Já o CS-25, correspondente regulamento da *European Union Aviation Safety Agency* (EASA - autoridade de aviação civil da Europa), também passou por atualização após a emenda nº 146 do RBAC nº 25, de maneira que o regulamento brasileiro encontra-se desatualizado com os principais referenciais internacionais.

1.5. As diferenças relevantes verificadas pela área técnica são em relação:

- aos requisitos 25.1155 e 25.1193(e) com o correspondente do CS-25 emenda 18 da autoridade da EASA, os quais estão baseados nos resultados *Powerplant Installation Harmonization Working Group - PPIHWG*;
- a alteração do requisito 25.353, baseada nas investigações do acidente com o voo AA587 no que diz respeito ao resultado das cargas acima da carga final (*ultimate load*) geradas por *inputs* no pedal de leme desnecessários e

excessivos no comando do estabilizador vertical;

- a correções de erros tipográficos e referências nos requisitos 25.471(b)(2), 25.525(b), 25.535(d), 25.571, 25.903 e 25.1517(b);
- a alteração dos padrões de aeronavegabilidade para os efeitos de descompressão de cabine (parágrafo 25.365(g)) e
- aos requisitos presentes no parágrafo 25.795(a)(4) para a segurança da cabine de comando, incluindo a instalação de barreira física secundária (IPSB) para prevenir acessos não autorizados.

1.6. Na análise das possíveis opções regulatórias que poderia endereçar o problema, a SAR considerou três alternativas. A primeira, seria manter o *status quo* não adotando as emendas publicadas pela FAA e EASA. Como opção, analisou os impactos advindos de uma adoção integral das emendas da FAA atualizando o RBAC nº 25 exclusivamente com base nas emendas ao *14 CFR Part 25*, e, por último, analisou os possíveis efeitos de uma harmonização ampliada, ou seja, adotando-se as emendas do *14 CFR Part 25* associada à complementação pelo *CS-25* da EASA .

1.7. Ao final, a SAR concluiu e recomendou a atualização do RBAC nº 25 com a adoção das emendas emitidas pela FAA, complementadas pelas diferenças relevantes do *CS-25* da EASA. Na sua visão, esta solução resultaria em um maior alinhamento regulatório internacional, reduziria desvios e aumentaria a competitividade dos fabricantes brasileiros. Nesse sentido, elaborou os respectivos atos normativos e encaminhou à proposta para avaliação deste Colegiado.

1.8. Em 18/12/2024, mediante sorteio público, o processo foi distribuído para relatoria desta Diretoria (SEI 10955952).

É o relatório.

LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 21/01/2025, às 16:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **11010209** e o código CRC **EBDCC8BA**.

SEI nº 11010209



VOTO

PROCESSO: 00058.083967/2024-39

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE AERONAVEGABILIDADE - SAR

RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. Nos termos do artigo 8º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do país, competindo-lhe regular e fiscalizar a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil. À Diretoria da ANAC, conforme artigo 11, inciso V, compete exercer o poder normativo da Agência.

1.2. Por seu turno, o Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, através de seu artigo 35, inciso I, alínea "a", prevê que compete à Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) submeter à Diretoria, no que tange a aeronavegabilidade, ruído e emissões de produtos aeronáuticos, proposta de ato normativo e parecer relativos à propostas de atos normativos sobre certificação e aprovação de projeto, incluindo validação de produto aeronáutico importado.

1.3. Constata-se, portanto, que a matéria em discussão é de competência da Diretoria Colegiada da ANAC e foi corretamente encaminhada pela área técnica competente.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. O processo em questão, refere-se à necessidade de harmonização do RBAC nº 25 com os normativos das principais autoridades internacionais de aviação civil, sendo eles: o *Title 14 Code of Federal Regulations (14 CFR Part 25) da Federal Aviation Administration (FAA)*, dos Estados Unidos e o *Certification Specification 25 (CS-25), da European Union Aviation Safety Agency (EASA)*; que tratam de padrões de aeronavegabilidade para aeronaves da categoria transporte.

2.2. Para essa necessária compatibilização de normas, destaco, inicialmente, a permissiva normativa constante da Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008 - que instituiu o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC e a Instrução Suplementar (IS) - a qual preconiza critérios e requisitos para suas elaborações. Neste talante, o artigo 3º desta Resolução determina que a ANAC deve, sempre que possível, buscar uniformidade com normas similares de organizações estrangeiras, conforme disposto no artigo 37 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, senão veja-se:

Art. 3º Conforme disposto no art. 37 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, a edição de normas que

tratam de requisitos de operações de aeronaves, infraestrutura aeroportuária, licenças de pessoal, proteção contra atos de interferência ilícita, aeronavegabilidade e proteção ambiental buscará, sempre que possível, manter uniformidade com normas similares de organizações estrangeiras. (Redação dada pela Resolução nº 162, de 20.07.2010)

2.3. É de senso comum que tais uniformidades fortalecem a segurança operacional e facilitam o intercâmbio técnico e comercial entre o Brasil e outros países, especialmente quando alinhados às melhores práticas internacionais, por meios de cumprimento dos padrões mais consagrados e largamente reconhecidos e aceitos pela Anac. Dentro desta concepção, ressalto ainda que o Brasil possui uma afinidade econômica com os Estados Unidos da América, Europa e com significativos acordos internacionais e procedimentos cooperativos com essas autoridades, especialmente quanto à importação e exportação de aeronaves e seus componentes, porém o atual modelo de certificação de tipo em descompasso com o cenário internacional traz custos negativos para todos os envolvidos.

2.4. Muito bem. Conforme realçado no Relatório (SEI 11010209) , o RBAC nº 25 encontra-se na emenda nº 146, enquanto o 14 CFR Part 25, norma de referência utilizada para o citado regulamento, já foi atualizada com as emendas nº 147 a 150. Esta presente desatualização se traduz em aumento da carga administrativa aos regulados e à própria agência, pois surge a necessidade de emissão de desvios às regras vigentes. Ademais, requisitos desatualizados, além de afetarem a proporcionalidade, afetam a segurança de voo pelas diferenças produzidas quando comparados com os entendimentos atuais.

2.5. Diante disso, a atualização proposta pela área técnica (SEI 10639999), com a qual, de pronto, manifesto concordância, visa, então, alinhar o RBAC nº 25 aos padrões internacionais de segurança, eficiência e confiabilidade, contribuindo para o fortalecimento da segurança operacional, redução de custos administrativos e regulatórios, de atrasos nos processos de certificação e simplificação das atividades técnicas, permitindo assim foco em outras demandas importantes da certificação, que não sejam a necessidade de emissão de isenções, desvios, meios alternativos de cumprimento e níveis equivalentes de segurança, ora exigidos pela não atualização da nossa norma.

2.6. Assim, com vistas a alcançar a uniformização regulatória benéfica propõe-se (Relatório de Análise de Impacto Regulatório nº 8 SEI 10640017) : **(i)** a harmonização dos requisitos 25.1155 e 25.1193(e), que foram inseridos tendo como referencia especificamente a emenda nº 18 do CS-25 da autoridade da União Europeia (EASA), ambas baseadas nos resultados do Grupo de Trabalho de Harmonização em Instalação de Motores (*Powerplant Installation Harmonization Working Group - PPIHWG*); **(ii)** a inclusão do requisito 25.353, baseada nas investigações do acidente com o voo AA587, no que diz respeito ao resultado das cargas acima da carga final (*ultimate load*) geradas por *inputs* no pedal de leme desnecessários e excessivos no comando do estabilizador vertical; **(iii)** correções de erros tipográficos e referências nos requisitos 25.471(b)(2), 25.525(b), 25.535(d), 25.571, 25.903(a)(3), 25.1517(b). Além disso, propõe-se também a alteração dos padrões de aeronavegabilidade para os efeitos de descompressão de cabine (parágrafo 25.365(g)), bem como o acréscimo do requisito presente no parágrafo 25.795(a)(4) para a segurança da cabine de comando, incluindo a instalação de barreira física secundária (IPSB) para prevenir acessos não autorizados.

2.7. Diante de todo o exposto e da importância do tema, torna-se essencial e oportuna a participação da sociedade no debate por meio das contribuições, favoráveis ou não, advindas do *know-how*, do profissionalismo e da vivência dos *stakeholders*, integrantes do sistema de aviação civil brasileiro. Portanto, entendo ser de extrema valia a submissão da presente proposta ao processo de consulta pública para uma otimizada atualização do RBAC nº

25, nos moldes do proposto pela área técnica.

3. DO VOTO

3.1. Diante das razões acima expostas e com fundamento no art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182/2005, **VOTO FAVORAVELMENTE** ao encaminhamento da proposta de instauração de consulta pública, pelo prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, visando a atualização do RBAC nº 25 nos moldes propostos pela área técnica.

É como voto.

LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 21/01/2025, às 16:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **11015170** e o código CRC **BAF777FC**.

SEI nº 11015170