

JUSTIFICATIVA

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

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”.

1.2 As propostas de emenda supracitada foram desenvolvidas com base no regulamento *Title 14 Code of Federal Regulations Part 25 Amdt. 146*, da *Federal Aviation Administration – FAA* dos Estados Unidos e por incorporação de diferenças baseadas no *Certification Standard n° 25 – CS-25* da *European Aviation Safety Agency – EASA*, mais especificamente em conformidade com última emenda vigente, ou seja, 25-27.

1.3 A ANAC entende que as alterações na regulamentação brasileira devem ser adotadas 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 desproporcionais aos fabricantes de aviões quando o projeto é alvo de Certificação de Tipo tanto no Brasil quanto nos Estados Unidos ou na Europa. Finalmente, a harmonização com o CS-25 em requisitos pontuais se trata de, na prática, uma formalização no nível de regulamento dos entendimentos/interpretações já atualmente adotadas e harmonizadas entre as autoridades. Logo, embora a ANAC não utilize o texto exatamente igual ao da FAA, entende-se que não haverá problemas, pois a própria FAA emite *Issue Papers* aplicando o conteúdo desses requisitos.

1.4 De modo a mitigar problemas relacionados com a tradução para o idioma português e após julgamento e análise técnica, a edição das diferenças no Apêndice A-I são propostas no idioma inglês para fins de clareza. *Conforme deliberação da Diretoria pelo Voto n° [5543223](#), parte dos autos do processo n° [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.*

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 Propõe-se incorporar diferenças pontuais baseadas no CS-25 da EASA.

2.3 A recomendação de adotar as mencionadas diferenças 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, 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 e Europa constituem os maiores mercados aeronáuticos do mundo. Desta forma, a uniformização contribui para facilitar o comércio internacional e a modernização dos requisitos proporciona o aumento de segurança em alguns casos. Soma-se ainda a redução da burocracia necessária para processar FCARs e o aumento da transparência para a sociedade e os regulados, uma vez que o requisito que de fato é aplicado estará contido diretamente no regulamento.

2.4 Emendas 147 a 150 do RBAC 25

2.4.1 Na emenda 147 o requisito 25.353 é acrescido prevendo que o estabilizador vertical possa suportar as cargas aerodinâmicas de reversões de leme executadas pela tripulação em aeronaves que possuem comando de leme *fly-by-wire*. Adicionalmente, a lista de diferenças é atualizada pelo requisito 25.1155-I que é harmonizado integralmente com o previsto no CS-25 emenda 18 da autoridade da União Europeia (EASA) e pelo requisito 25.1193(e)-I também harmonizado com o previsto no CS-25 emenda 18 da autoridade da União Europeia (EASA). Quanto à lista de diferenças cabe observar que a ANAC participou ativamente nas discussões e elaboração das propostas destes requisitos. Atualmente a ANAC processa diversos desvios repetitivos para tratar destes temas. Tecnicamente não há diferença substancial entre as alterações propostas, ou seja, a adoção das respectivas diferenças não impacta negativamente os requisitos da *Part 25* da FAA. Constata-se, entretanto, que a EASA incorporou em suas normas alguns entendimentos já consolidados entre as autoridades de maneira adiantada em relação à FAA.

2.4.2 Na emenda 148 há a correção erros tipográficos e algumas referências nos requisitos 25.471(b)(2), 25.525(b), 25.535(d), 25.571, 25.903(a)(3)(ii) e (iii), e finalmente no 25.1517(b).

2.4.3 Na emenda 149 é acrescentado o requisito 25.365(g)(1) e (2) que incorpora entendimentos consolidados para o projeto de pequenos compartimentos pressurizados. O requisito era tema de desvios repetitivos por emissão de Nível Equivalente de Segurança (*Equivalent Level of Safety - ELOS*) na FAA.

2.4.4. Na emenda 150 foi acrescentado o requisito 25.795(a)(4) que prevê a instalação de barreira secundária (*Installed Physical Secondary Barrier - IPSB*) para controle de acesso não autorizado à cabine de comando. Tal requisito é aplicável apenas para aeronaves que operem em países com tal previsão nos regulamentos operacionais.

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

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

3. FUNDAMENTAÇÃO

3.1 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.

3.2 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.

3.3 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.

3.4 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 n° 30, de 21 de maio de 2008, em seu art. 5°, define que “Quando necessário, o RBAC poderá ser emitido em língua portuguesa e em língua inglesa”. *Entretanto, conforme deliberação da Diretoria pelo Voto n° [5543223](#), parte dos autos do processo n° [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 prevendo a 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://www2.anac.gov.br/transparencia/audienciaspublicas.asp>.

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