



VOTO

PROCESSO: 00058.002935/2020-17

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE AERONAVEGABILIDADE - SAR

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

1.1. A Lei de Criação da ANAC nº 11.182, de 27/9/2005, estabelece a competência da Agência para tratar dos temas relacionados à requisitos relacionados a produto aeronáutico no país (art. 8º, X, XXX e XLVI) e da Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo da Agência (art. 11, V).

1.2. Com efeito, conforme disposto no Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de julho de 2016, cabe à Diretoria, em regime de colegiado, exercer o poder normativo da Agência. Senão vejamos:

Art. 9º À Diretoria da ANAC compete, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência, bem como:

(...)

VIII - exercer o poder normativo da Agência;

(...)

1.3. Ainda o Regimento Interno atribui às superintendências, de modo geral, a competência para submeter à Diretoria propostas normativas decorrentes de suas respectivas competências (art. 31, V), e à Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR competência específica, nos termos do art. 35 para propor normas relativas à certificação e aprovação de projeto.

1.4. Conclui-se, portanto, que a matéria em discussão é de competência da Diretoria Colegiada da ANAC, estando o encaminhamento feito pela SAR revestido de amparo legal.

2. DA ANÁLISE

2.1. Conforme evidenciado pela SAR em seus estudos acostados aos autos, a proposta em tela busca harmonizar os requisitos de projeto de aeronaves de asas rotativas presentes nos RBAC 27 e 29 com aqueles em vigor nos Estados Unidos da América (EUA).

2.2. Importante notar que apesar da opção por harmonização com o requisito dos EUA, a SAR discute nos autos as eventuais diferenças com o regulamento europeu que, tecnicamente, se resumem as emendas **27-48/29-56 e 27-50/29-57, que ainda não foram refletidas nos requisitos da Europa**. Além disso, após a modificação proposta, os RBAC estarão harmonizados também com os *Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos* – LARs que também seguem os EUA.

2.3. Conforme apontado pela SAR, as emendas tratam de:

- inclusão de requisitos de fadiga de materiais compósitos (emendas 27-47 e 29-54)
- revisão de requisitos de fadiga de metais (emenda 29-55)
- inclusão de requisitos acerca de **sistemas de visão com uma superfície de display transparente, por exemplo o EFVS** (emendas 27-48 e 29-56)
- correção administrativa sem impactos em segurança de voo (emenda 27-49)
- revisão dos requisitos acerca de **visibilidade no compartimento de pilotos** (emendas 27-50 e 29-57)

2.4. Considero importante destacar alguns pontos. Em primeiro lugar, quanto a **sistemas de visão com uma superfície de display transparente, como por exemplo** o EFVS, requisitos análogos já foram inseridos no RBAC 23 em sua emenda 23-63 (Resolução 466 de 18.04.2018). Requisitos análogos para aviões sujeitos ao RBAC 25 estão sendo discutidos na emenda 25-144 tratada no processo 00058.042481/2019-83. Importante também destacar que a Superintendência de Padrões Operacionais – SPO recentemente emitiu a IS 91-011 em sua revisão A relacionada ao crédito de EFVS através da Portaria 5.682/SPO de 12.08.2021.

2.5. Outro ponto a ser reforçado é que tais requisitos já estão em vigor no exterior e que o mercado de produtos aeronáuticos é na maioria das vezes internacional. Sendo assim, na prática, a maioria dos novos projetos já estão sujeitos aos requisitos a serem incluídos por este processo. Como exemplo, o modelo H-160 da Airbus Helicopters validado no Brasil em 16.09.2021 já atende ao CS-29 em sua emenda 3 que contém requisitos análogos às emendas 29-54 e 29-55 (ver [TCDS ER-2021T04-00](#)). A modificação do projeto AB139/AW139 da Leonardo para instalar o kit *Dual Cargo Hook* de determinado P/N também cumpriu com o CS 29.571 equivalente ao da emenda 29-55 deste processo (ver *Note 9* do [TCDS ER-2007T04-08](#)).

2.6. Ainda, é importante notar que os EUA estimaram que apenas a emenda 29-55 seria capaz de evitar 9 acidentes ocorridos nos 27 anos anteriores à 2010, o que demonstra o impacto em segurança da proposta. Apenas dois deles já seriam suficientes para cobrir os custos desta emenda em particular (ver [NPRM 10-04, 75 CFR 11799](#)).

2.7. Quanto ao formato de adoção das emendas, nota-se que a proposta da SAR neste processo é um pouco diferente do processo SEI 00058.015415/2020-74 relativo ao RBAC 36 deliberado na 7ª Reunião Deliberativa da Diretoria Colegiada, realizada em 06.04.2021. No caso do RBAC 36, o texto em inglês foi inserido como um apêndice do RBAC. Neste caso, a SAR propõe apenas a inclusão de uma tabela com as discrepâncias da emenda americana. A referência ao requisito americano propostas pela SAR antes de minha diligência citava o sítio eletrônico do governo norte-americano. Como este sítio pode mudar e é sempre atualizado para a versão mais recente do requisito, que não é adotada automaticamente pela ANAC, solicito a SAR que coordene, quando da publicação do RBAC, a disponibilização da versão referenciada do requisito norte-americano para consulta dos interessados.

2.8. Por fim, concordo com o decidido na mesma Reunião Deliberativa anteriormente citada e expresso no voto SEI 5543223 do Diretor Tiago Pereira no sentido de não considerar necessária a tradução destes requisitos. Conforme exarado naquela decisão (SEI 5772195), será disponibilizada uma tradução do requisito RBAC 36 e se fará o monitoramento do acesso desse requisito. Espero que esse monitoramento do RBAC 36 já demonstre a necessidade ou não de tradução. Na oportunidade, convido aos interessados que se manifestem quanto a esse ponto na consulta pública, expondo seus motivos caso julguem necessária a edição de versão em português.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE à instauração de consulta pública** para as emendas 47 a 50 ao Regulamentos Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 27 (Requisitos de aeronavegabilidade: aeronaves de asas rotativas categoria normal) e para as emendas 54 a 57 do RBAC 29 (Requisitos de aeronavegabilidade: aeronaves de asas rotativas categoria transporte), **pelo prazo de 45 (quarenta e cinco) dias**, conforme proposta apresentada pela Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR (ver referências em SEI 6192243).

É como voto.

4. NOTA

4.1. Após a 17ª Reunião Deliberativa da Diretoria Colegiada notou-se que, apesar dos textos de minuta de revisão aos RBACs e tabelas comparativas estarem corretos, a redação do sumário das modificações nas emendas 27-48/29-56 e 27-50/29-57 não era a mais adequado tanto no Relatório de AIR (SEI 6182471) quanto no texto de Justificativa (SEI 6182540) e isso se refletiu no voto cujo resumo foi lido durante a reunião. Sendo assim, o voto acima foi corrigido nos itens 2.2, 2.3 e 2.4 conforme destacado. Solicita-se à Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) adaptar os dois documentos antes da Consulta Pública para melhor informação do público.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 24/09/2021, às 12:50, 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 **6230015** e o código CRC **83259938**.

SEI nº 6230015