

JUSTIFICATIVA

PROPOSTA DE EDIÇÃO DE EMENDA AO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL 23 (RBAC 23) – REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDADE: AVIÕES CATEGORIA NORMAL, UTILIDADE, ACROBÁTICA E TRANSPORTE REGIONAL

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 23 – RBAC 23, intitulado “Requisitos de aeronavegabilidade: aviões categoria normal, utilidade, acrobática e transporte regional”.

1.2 A proposta de emenda supracitada foi desenvolvida com base no regulamento *Title 14 Code of Federal Regulations Part 23 Amdt. 23-62*, da *Federal Aviation Administration* – FAA dos Estados Unidos assim como em uma lista de correções fornecida pela própria FAA para erros presentes nesta emenda.

1.3 A ANAC entende que as alterações na regulamentação norte-americana da aviação civil introduzidas por meio da Amdt. 23-62 complementadas pela correção dos erros conhecidos desta emenda 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 mantido ou 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 evitar que os regulamentos em pauta se tornem obsoletos tecnicamente, enquanto não é concluída pela Superintendência de Aeronavegabilidade a tradução, para a Língua Portuguesa, do RBAC 23, propõe-se a adoção das referidas emendas ainda na Língua Inglesa, exceto as seções afetadas pela presente emenda, que serão apresentadas em Língua Inglesa e Portuguesa, em conformidade com o art. 8º, X da Instrução Normativa nº 15, de 20 de novembro de 2008.

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1 O RBAC 23 contém requisitos de aeronavegabilidade para a emissão de certificados de tipo e mudanças a esses certificados para aviões categoria normal, utilidade, acrobática e transporte regional, tendo sido este regulamento editado com base na adoção do Title 14 Code of Federal Regulations – 14 CFR Part 23, intitulado “*Airworthiness Standards: Normal, Utility, Acrobatic, and Commuter Category Airplanes*”, da FAA, autoridade de aviação civil dos Estados Unidos da América.

2.2 Para a emenda 62 ao RBAC 23, propõe-se manter o critério de adoção do regulamento 14 CFR Part 23, Amdt. 23-62 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 A recomendação de adotar a mencionada emenda ao regulamento 14 CFR Part 23 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.

2.4 Amdt. 23-62

2.4.1 Segundo o *Final Rule* da Amdt. 23-62, publicado no *Federal Register* Volume 76, Número 232, de 2 de dezembro de 2011, esta emenda foi emitida para aumentar a segurança através da alteração dos requisitos aplicáveis para aviões certificados segundo o RBAC 23 que tenham motores turbofan ou turbojet – os quais são normalmente conhecidos como “jatos parte 23” – assim como aviões com motores alternativos ou turbohélices para refletir as necessidades atuais da indústrias, acomodar tendências futuras, tratar de tecnologias emergentes e fornecer base para futuras operações de aviões.

2.4.2 Esta ação é necessária para eliminar a atual carga de trabalho de processar isenções, condições especiais e níveis equivalentes de segurança necessários para certificar jatos parte 23. Os efeitos destas alterações serão: aumento no desempenho de gradiente de subida para certos aviões certificados segundo o RBAC 23; padronização e simplificação da certificação de jatos; esclarecimento de áreas com frequentes problemas de despadronização e erro de interpretação, particularmente relacionados a certificação de sistemas e

equipamentos eletrônicos; e incorporação de requisitos de certificação existentes em condições especiais para jatos que usam novas tecnologias.

2.5 Lista de erros conhecidos

2.5.1 Ciente da intenção da ANAC de manter os regulamentos brasileiros de certificação harmonizados com os americanos, a FAA entrou em contato com a ANAC este ano para informar sobre a existência de alguns erros detectados na Amdt. 23.62 após sua publicação nos Estados Unidos.

2.5.2 A FAA informou que estas correções estão sendo feitas nos programas de certificação de tipo em andamento naquele país através da edição de um nível de equivalente de segurança e que não há intenção de publicação de uma emenda ao 14 CFR Part 23 para incorporá-los devido ao trabalho atualmente em desenvolvimento – com participação da ANAC – de completa reformulação deste regulamento.

2.5.3 Tendo em vista a oportunidade de incorporar estas correções no regulamento brasileiro, dispensando assim a necessidade de publicação de um nível equivalente de segurança para cada programa, a ANAC considerou adequado incorporar estas correções à emenda 62 do RBAC 23.

2.6 Alterações no 14 CFR Part 23

2.6.1 A Amdt. 23-62 ao 14 CFR Part 23 alterou os requisitos das seguintes seções: 23.3, 23.45, 23.49, 23.51, 23.53, 23.55, 23.57, 23.59, 23.61, 23.63, 23.65, 23.67, 23.73, 23.77, 23.177, 23.181, 23.201, 23.203, 23.251, 23.253, 23.255, 23.561, 23.562, 23.571, 23.629, 23.703, 23.735, 23.777, 23.807, 23.831, 23.841, 23.853, 23.856, 23.903, 23.1165, 23.1193, 23.1195, 23.1197, 23.1199, 23.1201, 23.1301, 23.1303, 23.1309, 23.1310, 23.1311, 23.1323, 23.1331, 23.1353, 23.1431, 23.1443, 23.1445, 23.1447, 23.1505, 23.1545, 23.1555, 23.1559, 23.1563, 23.1567, 23.1583, 23.1585, 23.1587 e Apêndice F.

2.6.2 A lista de erros, por sua vez, trouxe alterações nos requisitos das seguintes seções: 23.45, 23.51, 23.63, 23.67, 23.73, 23.77, 23.161, 23.181, 23.221, 23.251; 23.253, 23.571, 23.785, 23.831, 23.1195, 23.1197, 23.1199, 23.1201; 23.1527, 23.1545 e 23.1583.

2.6.3 O formulário de Análise para a Proposição de Ato Normativo avalia o impacto regulatório das emendas propostas.

2.6.4 A tabela comparativa apresenta as justificativas das alterações exclusivamente técnicas introduzidas. Alterações de formatação e adequação

de texto (como, por exemplo, a introdução de unidades no sistema internacional) não foram comentadas.

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”.

4. AUDIÊNCIA PÚBLICA

4.1 A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de audiência 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 Os interessados devem enviar os comentários, identificando o assunto, para o endereço informado no item 5 deste documento, por via postal, ou por via

eletrônica (e-mail: normas.aeronaves@anac.gov.br), usando o formulário disponível no seguinte endereço eletrônico:

<http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-em-andamento/audiencias-publicas-em-andamento>

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 audiência pública dada a relevância dos comentários recebidos.

4.4 Os comentários referentes a esta audiência pública devem ser enviados no prazo de **30 dias corridos** 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 Processo Normativo – GTPN

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

CEP 70308-200 Brasília/DF – Brasil

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