

Proposta de emenda nº 64 ao RBAC nº 23 e emendas aos RBAC nº 21, 35, 43, 91, 121 e 135

JUSTIFICATIVA

1. APRESENTAÇÃO

A presente justificativa expõe as razões que motivaram a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor a emenda nº 64 ao RBAC nº 23, intitulado “Requisitos de aeronavegabilidade: aviões categoria normal”, a respeito da reestruturação deste regulamento e emendas aos RBACs nº 21, 35, 43, 91, 121 e 135.

2. ANEXOS

Minuta de resolução ([1546913](#))

Proposta de emenda nº 64 ao RBAC nº 23 ([1549312](#))

Tabela de correspondência dos assuntos por seção na nova emenda do RBAC nº 23 ([1552187](#))

Quadro comparativo de alterações no RBAC nº 21 ([1549347](#))

Quadro comparativo de alterações no RBAC nº 35 ([1549365](#))

Quadro comparativo de alterações no RBAC nº 43 ([1549360](#))

Quadro comparativo de alterações no RBAC nº 91 ([1549369](#))

Quadro comparativo de alterações no RBAC nº 121 ([1549373](#))

Quadro comparativo de alterações no RBAC nº 135 ([1549392](#))

3. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

O RBAC nº 23 contém requisitos de aeronavegabilidade para a emissão de certificados de tipo e mudanças a esses certificados para aviões categoria normal, tendo sido este regulamento editado com base na adoção do Title 14 Code of Federal Regulations – 14 CFR Part 23, intitulado “*Airworthiness Standards: Normal Category Airplanes*”, da FAA, autoridade de aviação civil dos Estados Unidos da América.

Para a emenda 64 ao RBAC 23, propõe-se manter o critério de adoção do regulamento 14 CFR Part 23, Amdt. 23-64 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.

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.

3.1 Competência Legal

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.

A mesma Lei nº 11.182 requer, em seu art. 8º, incisos IV e X, que a ANAC realize estudos, estabeleça normas, regule e fiscalize os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil.

3.2 Amdt. 23-64

A edição do *14 CFR Part 23, Amdt. 23-64* teve sua origem nos trabalhos desenvolvidos pelo por um Comitê Regulatório de Aviação (*Aviation Rulemaking Committee – ARC*) criado pela FAA em agosto de 2011 para atualizar os padrões de certificação de aviões categoria normal após constatar que o interesse público na aviação geral estava encolhendo devido a falta de novos produtos, custos altos e falta de percepção de valor.

O ARC foi estabelecido com ampla participação da comunidade aeronáutica global e autoridades de aeronavegabilidade internacionais, inclusive a ANAC que participou extensiva e ativamente dos trabalhos com oito engenheiros diretamente envolvidos nas atividades.

Segundo o Final Rule da Amdt. 23-64, publicado no Federal Register Volume 81, Número 251, de 30 de dezembro de 2016, esta emenda foi emitida para substituir os requisitos prescritivos para projeto com padrões de aeronavegabilidade baseados em desempenho. Estes padrões substituíram as divisões por peso e propulsão até então adotadas nos regulamentos para pequenos aviões com divisões baseadas em desempenhos e risco para aviões com capacidade máxima de 19 passageiros ou menos e um peso máximo de decolagem de 19.000 libras ou menos e assim foram extintas as antigas categorias de certificação “utilidade”, “acrobática” e “transporte regional” que foram substituídas pelos novos níveis de certificação e desempenho foram estabelecidos dentro da categoria “normal”. Os novos padrões de aeronavegabilidade estão baseados e mantêm o nível de

segurança anteriormente existente nos regulamentos de pequenos aviões, exceto em áreas relacionadas com a perda de controle e congelamento, para as quais o nível de segurança foi aumentado.

Destaca-se ainda que a Final Rule referenciada inclui não apenas alterações no 14 CFR Part 23, mas também em outros regulamentos norte-americanos: 14 CFR Parts 21, 35, 43, 91, 121 e 135, as quais também foram analisadas pela ANAC e, onde cabível, foram propostas de emendas teor equivalente na regulamentação brasileira.

Por fim, informa-se que a Amdt. 23-64 ao 14 CFR Part 23 entrou em vigor na FAA no dia 30 de agosto de 2017.

É oportuno ainda informar que a EASA publicou em 29 de março de 2017 a emenda 5 ao CS-23 com conteúdo similar e equivalente ao da emenda em tela.

3.3 Desenvolvimento da emenda nº 64 do RBAC nº 23

A ANAC realizou um workshop sobre o assunto no dia 11 de abril de 2018 em São José dos Campos – São Paulo (SP). O evento contou com a participação de mais de 60 pessoas, incluindo servidores da própria agência e representantes de diversas empresas e instituições brasileiras como Embraer, Octans, Flyer, DCA-BR, Jazz, Marte, Comando da Aeronáutica e profissionais autônomos.

O objetivo do evento foi proporcionar aos participantes oportunidade de se inteirarem das mudanças, sanarem dúvidas e proverem informações sobre os seus possíveis impactos no setor.

As apresentações feitas durante o evento estão disponíveis para download na página <https://www.anac.gov.br/noticias/2018/workshop-da-anac-reuniu-setor-para-discutir-reestruturacao-do-rbac-23>.

Como parte das atividades do evento, os participantes foram convidados a preencher um questionário sobre os impactos esperados da proposta no setor. A partir da avaliação das respostas, foram feitas as seguintes conclusões:

- Houve ampla aceitação que a proposta facilitará o processo de certificação de aviões categoria normal (94% concorda; 6% não concorda nem discorda; 0% discorda).
- Houve ampla aceitação que a proposta não resultará em impactos negativos na segurança de voo (88% concorda; 12% não concorda nem discorda; 0% discorda). Ainda que o percentual de pessoas que assinalaram que "não concorda nem discorda" da afirmação tenha sido baixo (12%), o assunto foi debatido e foi avaliado que é provavelmente resultado da forma como a afirmação foi formulada (uma vez que não é a harmonização em si que teria impacto na segurança, mas sim a evolução do regulamento) e de uma preocupação sobre como eventuais evoluções nos meios de cumprimento poderiam ser aproveitadas no caso de modificações. Sobre este aspecto,

ainda que a preocupação possa ser mais relevante em um cenário com requisitos menos prescritivos, é importante frisar que a presente proposta de emenda ao RBAC nº 23 não altera em nada a situação já existente que é definida no RBAC nº 21. Ainda neste sentido, caso encontre uma situação potencialmente insegura em produtos certificados - independente de pedidos de eventuais modificações, a ANAC emitirá Diretrizes de Aeronavegabilidade para reestabelecer o nível de segurança. Por fim, destaca-se que nenhum participante assinalou a opção "discordo" no preenchimento desta questão.

- Houve ampla aceitação que a proposta representará um benefício para a indústria aeronáutica nacional pois facilitará o reconhecimento das aprovações destas aeronaves em outros mercados (94% concorda; 6% não concorda nem discorda; 0% discorda).

- Houve relativa aceitação que os benefícios da proposta são bastante superiores aos seus custos (55% concorda; 45% não concorda nem discorda; 0% discorda). Foi avaliado que o resultado é resultante do uso do advérbio "bastante" e de uma preocupação sobre a forma de trabalho com requisitos menos prescritivos que, conseqüentemente, se torna mais dependente da definição de meios de cumprimento. A ANAC está planejando realizar eventos voltados para o público interno e externo para esclarecer aspectos técnicos e processuais da reestruturação do RBAC nº 23, inclusive com participação de autoridades de aviação civil estrangeiras e associações de indústrias. Por fim, destaca-se que nenhum participante assinalou a opção "discordo" no preenchimento desta questão.

Dado que os benefícios foram amplamente aceitos, os custos não foram considerados inaceitáveis e que as principais preocupações foram identificadas e serão tratadas na medida do possível, concluiu-se que existe uma posição favorável para a proposta.

Devido à extensão das alterações introduzidas pela presente emenda, não é praticável a elaboração de um quadro comparativo que indique todos os dispositivos alterados no RBAC nº 23, no entanto, foi anexada uma tabela que apresenta a correspondência de assuntos entre as seções da versão anterior e da emenda ora proposta.

A seção 23.2 não possui uma correspondência na nova emenda, pois o requisito estava duplicado com o parágrafo 91.205(b)(13) e desta forma a sua exclusão não possui qualquer implicação prática.

Maiores informações sobre este assunto também podem ser consultadas na [proposta de alteração de regra](#) e na [regra final](#) publicadas no Federal Register pela FAA.

3.4 Adaptações em outros regulamentos

A proposta da emenda 64 ao RBAC 23 requer alterações nos RBACs nº 21, 35, 43, 91, 121 e 135 para mantê-los adequados e compatíveis com as mudanças introduzidas no RBAC nº

23. As alterações propostas incluem adaptações considerando em especial os novos níveis de certificação e reestruturação das seções do RBAC nº 23.

Apesar do RBAC nº 91 ainda não estar publicado, seu processo de edição se encontra em estágio final e, desta forma, o quadro comparativo foi elaborado tendo como base a minuta disponibilizada durante a Audiência Pública nº 17/2015.

As mudanças propostas são abordadas no texto da minuta de resolução e suas motivações técnicas estão descritas nos respectivos quadros comparativos.

3.5 Fundamentação

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.

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.

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.

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. Convite

A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de Audiência Pública, por meio da apresentação, à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com respectivas argumentações.

As contribuições deverão ser enviadas por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/participacao->

[social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-em-andamento/audiencias-publicas-em-andamento.](#)

Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta Audiência Pública serão analisados pela ANAC. Caso necessário, dada a relevância dos comentários recebidos e necessidade de alteração substancial do texto inicialmente proposto, poderá ser instaurada nova Audiência Pública.

4.2. Período para recebimento de comentários

Os comentários referentes a esta Audiência Pública devem ser enviados até 14 de janeiro de 2019.

4.3. Contato

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
Rua Laurent Martins, 209 - Jardim Esplanada
São José dos Campos - SP - CEP: 12.242-431
Tel: (12) 3203-6763
e-mail: normas.aeronaves@anac.gov.br