



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 prevê que compete à Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR submeter à Diretoria, no que tange a aeronavegabilidade, 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 Superintendência de Aeronavegabilidade.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme exposto no Relatório (SEI 11920878) a Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR encaminhou proposta de atualização do RBAC nº 25, com vistas à harmonização com pares internacionais, a saber o *Title 14 Code of Federal Regulations* (14 CFR Part 25) da *Federal Aviation Administration* (FAA), dos *United States of America* (USA), e o *Certification Specification 25* (CS-25), da *European Union Aviation Safety Agency* (EASA), que tratam de padrões de aeronavegabilidade aplicáveis a aeronaves da categoria transporte.

2.2. De partida, cumpre repisar que por ocasião da 1ª Reunião da Diretoria Colegiada, em 21 de janeiro de 2025 o Colegiado deliberou, por unanimidade, pela submissão das propostas de alterações normativas à Consulta Pública, nos termos apresentados pela área técnica (SEI 10639999). No posicionamento desta relatoria, foi destacado que a atualização do RBAC nº 25 aos padrões internacionais de segurança, eficiência e confiabilidade reforçará a segurança operacional, facilitará o intercâmbio técnico e comercial do Brasil com outros países, favorecerá a redução de custos administrativos e regulatórios, além de promover um maior alinhamento às referências internacionais. Ademais, com a alteração pretendida, espera-se uma redução de procedimentos administrativos como os relacionados a isenções, desvios, meios alternativos de cumprimento e níveis equivalentes de segurança - atualmente exigidos à vista da defasagem normativa, permitindo que a Agência concentre esforços em outras demandas como na certificação e fiscalização.

2.3. É importante ressaltar que o Brasil mantém vínculos comerciais sólidos com os mercados europeus e norteamericanos no setor de aviação civil, com acordos e procedimentos de cooperação relevantes, especialmente no que diz respeito à importação e exportação de aeronaves e seus componentes. No entanto, a discrepância em relação aos padrões de certificação de tipo tem gerado custos extras para os envolvidos.

2.4. Além disso, de acordo com o artigo 3º da Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, a ANAC deve, sempre que possível, buscar uniformidade com normas similares de organizações internacionais:

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 tratem 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)

2.5. Em relação à Consulta Pública, instaurada pelo Aviso nº 05/20255 (SEI 11065682), publicado no Diário Oficial da União de 24 de janeiro de 2025, Seção 3, página 134, é possível concluir que a proposta ora submetida à

aprovação final está em consonância com a perspectiva dos agentes envolvidos no ambiente sob a égide do RBAC 121 nacional, uma vez que não foram recebidas contribuições durante o período de participação social.

2.6. O sistema regulatório norte-americano, *14 CFR Part 25* (referência para o RBAC nº 25) está na revisão nº 153, ao passo que a proposta em discussão atualiza a norma brasileira até a revisão nº 150. A área técnica se manifestou no sentido de que as incorporações posteriores ainda precisam de estudos conclusivos sobre a adesão integral ou não à essas atualizações. Neste último caso, ainda seria necessário sopesar a respeito da apresentação de declaração de diferença em relação à eventual fração não aderida. Ademais, assevera que a atualização até a revisão nº 150 já proporciona um ganho significativo para as matérias regulatórias e para as atividades realizadas pelo setor.

2.7. A meu ver, considerando o presente estágio processual, retornar os autos para avaliar a conveniência de incorporar as emendas 151 a 153 ao *14 CFR Part 25* implicaria em atraso para a implementação dos requisitos que já foram validados internamente e apreciados pelos interessados, prolongando entraves e aumentando a carga administrativa tanto para os regulados quanto para a própria Agência.

2.8. Diante disso, rememoro que o objeto da presente deliberação abrange: (i) a harmonização dos requisitos 25.1155 e 25.1193(e), com base na Emenda nº 18 do CS-25 (EASA), originada dos trabalhos do *Powerplant Installation Harmonization Working Group* (PPIHWG); (ii) a inclusão do requisito 25.353, em decorrência das investigações do acidente com o voo AA587, tratando das cargas acima da *ultimate load* geradas por comandos excessivos e desnecessários no pedal de leme; (iii) a correção de erros tipográficos e referências nos requisitos 25.471(b)(2), 25.525(b), 25.535(d), 25.571, 25.903(a)(3) e 25.1517(b); (iv) a alteração do parágrafo 25.365(g), relativo aos efeitos de descompressão de cabine; e (v) o acréscimo do parágrafo 25.795(a)(4), prevendo a instalação de barreira física secundária (IPSB) para prevenir acessos não autorizados à cabine de comando.

2.9. Pelo exposto, avalio que as propostas de atos normativos encaminhadas pela Superintendência de Aeronavegabilidade, qual seja, emendas nº 147, 148, 149 e 150 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 25, encontram-se aptas à aprovação e, reforço que, tão logo a área técnica conclua a análise das demais atualizações do *14 CFR Part 25* e do *Certification Specification 25* (CS-25) encaminhe as respectivas propostas para avaliação por este Colegiado.

3. DO VOTO

3.1. Com fundamento no art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182/2005, **VOTO FAVORAVELMENTE** à aprovação das atualizações das Emendas nº 147, 148, 149 e 150 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 25, nos termos propostos pela área técnica.

É como voto.

LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 19/08/2025, às 11:51, 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 **11920999** e o código CRC **6493349E**.