

JUSTIFICATIVA

PROPOSTA DE EDIÇÃO DE EMENDA AO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL 27 (RBAC 27) – REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDADE: AERONAVES DE ASAS ROTATIVAS CATEGORIA NORMAL E REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL 29 (RBAC 29) – REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDADE: AERONAVES DE ASAS ROTATIVAS 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 27 – RBAC 27, intitulado “Requisitos de aeronavegabilidade: aeronaves de asas rotativas categoria normal” e ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 29 – RBAC 29, intitulado “Requisitos de aeronavegabilidade: aeronaves de asas rotativas categoria transporte”

1.2 A proposta de emenda supracitada foi desenvolvida com base no regulamento *Title 14 Code of Federal Regulations Part 27 Amdts. 27-47, -48, 49 e -50* da *Federal Aviation Administration – FAA* dos Estados Unidos e com base no regulamento *Title 14 Code of Federal Regulations Part 29 Amdts. 29-54, -55, -56 e -57* da *Federal Aviation Administration – FAA* dos Estados Unidos.

1.3 A ANAC entende que as alterações na regulamentação norte-americana da aviação civil introduzidas por meio das referidas *Amendments* 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, sem acarretar custos adicionais aos fabricantes de aeronaves quando o projeto é alvo de Certificação de Tipo tanto no Brasil quanto nos Estados Unidos ou na Europa

1.4 De modo a mitigar problemas relacionados com a tradução para o vernáculo e conforme deliberação da Diretoria pelo Voto nº [5543223](#), parte dos autos do processo nº [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 adotam o texto em inteiro teor no idioma inglês da autoridade de aviação civil *Federal Aviation Administration – FAA* do *Department of Transportation* dos Estados

Unidos da América. Cabendo, após julgamento e análise técnica, a edição de diferenças no Apêndice A-I também no idioma inglês para fins de clareza.

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1 O RBAC 27 contém requisitos de aeronavegabilidade para a emissão de certificados de tipo e mudanças a esses certificados para aeronaves de asas rotativas categoria normal, tendo sido este regulamento editado com base na adoção do *Title 14 Code of Federal Regulations – 14 CFR Part 27*, intitulado “*Airworthiness Standards: Normal Category Rotorcraft*”, da FAA, autoridade de aviação civil dos Estados Unidos da América.

2.2 O RBAC 29 contém requisitos de aeronavegabilidade para a emissão de certificados de tipo e mudanças a esses certificados para aeronaves de asas rotativas categoria transporte, tendo sido este regulamento editado com base na adoção do *Title 14 Code of Federal Regulations – 14 CFR Part 29*, intitulado “*Airworthiness Standards: Transport Category Rotorcraft*”, da FAA, autoridade de aviação civil dos Estados Unidos da América.

2.3 Para as emendas 47 a 50 ao RBAC 27, assim como para emendas 54 a 57 do RBAC 29 propõe-se manter os respectivos critérios de adoção do regulamento *14 CFR Part 27, Amdts. 27-47 a -50 e 14 CFR Part 29, Amdts. 29-54 a -57* 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.

2.4 A recomendação de adotar as mencionadas emendas ao regulamento *14 CFR Part 27 e 29* 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.

2.5 Amdt. 27-47

2.5.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 27-47*, publicado no *Federal Register Volume 76*, Número 231, de 1º de dezembro de 2011, esta emenda foi emitida para aperfeiçoar os requisitos de avaliação de tolerância ao dano e fadiga de estruturas fabricadas em material compósito.

2.5.2 A referida emenda foi emitida com erro no preâmbulo. A emissão de nova emenda postergando a coleta de dados para após a data de emissão de

procedimento por parte do órgão competente foi emitida em 1º de fevereiro de 2012 conforme *Final Rule* publicado no *Federal Register Volume 77*, Número 21.

2.6 Amdt. 27-48

2.6.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 27-48*, publicado no *Federal Register Volume 81*, Número 239, de 13 de dezembro de 2016, esta emenda foi emitida para aperfeiçoar requisitos do *Part 27* relativos ao uso de sistemas de visão de voo aumentada e quanto aos requisitos de visão do compartimento de pilotos para tais sistemas.

2.7 Amdt. 27-49

2.7.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 27-49*, publicado no *Federal Register Volume 83*, Número 43, de 5 de março de 2018, esta emenda foi emitida para refletir a reorganização da FAA. Várias regras do Código de Regulamentos Federais se referem a escritórios específicos obsoletos após a reorganização. Esta emenda da regra substitui referências específicas por referências genéricas que não dependem de nenhuma estrutura organizacional específica. Esta regra não impõe novas obrigações e destina-se apenas a eliminar qualquer confusão sobre com quem as entidades reguladas e outras pessoas devem interagir ao cumprir essas várias regras no futuro.

2.8 Amdt. 27-50

2.8.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 27-50*, publicado no *Federal Register Volume 83*, Número 44, de 6 de março de 2018, esta emenda foi emitida para aperfeiçoar requisitos do *Part 27* relativos aos requisitos de visão do compartimento de pilotos para tais sistemas. A referida emenda abre a possibilidade de realização de ensaios em solo para a certificação de voo noturno de certas aeronaves.

2.9 Amdt. 29-54

2.9.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 29-54*, publicado no *Federal Register Volume 76*, Número 231, de 1º de dezembro de 2011, esta emenda foi emitida para aperfeiçoar os requisitos de avaliação de tolerância ao dano e fadiga de estruturas fabricadas em material compósito.

2.9.2 A referida emenda foi emitida com erro no preâmbulo. A emissão de nova emenda (29-54A) postergando a coleta de dados para após a data de emissão de procedimento por parte do órgão competente foi emitida em 1º de fevereiro de

2012 conforme *Final Rule* publicado no *Federal Register Volume 77*, Número 21.

2.10 Amdt. 29-55

2.10.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 29-55*, publicado no *Federal Register Volume 81*, Número 239, de 13 de dezembro de 2016, esta emenda foi emitida para aperfeiçoar requisitos do *Part 29* reativos à avaliação de tolerância à fadiga de estruturas fabricadas em material metálico.

2.10.2 A referida emenda foi emitida com erro no preâmbulo. A emissão de nova emenda (29-55A) postergando a coleta de dados para após a data de emissão de procedimento por parte do órgão competente foi emitida em 1º de fevereiro de 2012 conforme *Final Rule* publicado no *Federal Register Volume 77*, Número 21.

2.11 Amdt. 29-56

2.11.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 29-56*, publicado no *Federal Register Volume 81*, Número 239, de 13 de dezembro de 2016, esta emenda foi emitida para aperfeiçoar requisitos do *Part 29* relativos ao uso de sistemas de visão de voo aumentada e quanto aos requisitos de visão do compartimento de pilotos para tais sistemas.

2.11.2 A efetividade da referida emenda foi postergada para 21 de março de 2017 conforme emenda 29-56A emitida em 8 de fevereiro de 2017 conforme *Final Rule* publicado no *Federal Register Volume 82*, Número 25.

2.12 Amdt. 29-57

2.12.1 Segundo o *Final Rule da Amdt. 29-57*, publicado no *Federal Register Volume 83*, Número 44, de 6 de março de 2018, esta emenda foi emitida para aperfeiçoar requisitos do *Part 29* relativos aos requisitos de visão do compartimento de pilotos para tais sistemas. A referida emenda abre a possibilidade de realização de ensaios em solo para a certificação de voo noturno de certas aeronaves.

2.13 Alterações no 14 CFR Part 27 e 29

Como resultado final, foram introduzidas as emendas conforme publicado nas *Final Rules* acima referenciadas.

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

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

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”. *Entretanto, conforme deliberação da Diretoria pelo Voto nº [5543223](#), parte dos autos do processo nº [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 adotam o texto em inteiro teor no, idioma inglês, da autoridade de aviação civil, *Federal Aviation Administration – FAA*, do *Department of Transportation* dos Estados Unidos da América, cabendo, após julgamento e análise técnica, a edição de diferenças no Apêndice A-I também no idioma inglês para fins de clareza. Uma cópia destes regulamentos são apresentada no mesmo sítio eletrônico que contém estes RBACs.

4. CONSULTA

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 <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social/consultas-publicas/consultas-publicas-em-andamento/consulta-publica>.

4.3 Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta consulta 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