



VOTO

PROCESSO: 00058.541050/2017-33

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE AERONAVEGABILIDADE

RELATOR: RICARDO FENELON JUNIOR

1. ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seus artigos 8º e 11, estabelece a competência da ANAC para adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, bem como a competência da Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo da Agência. Dessa forma, fica evidente a competência da Diretoria Colegiada para analisar a presente proposta normativa.

1.2. A proposta apresentada pela Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR promoverá conformidade do regulamento brasileiro aos padrões de proteção ambiental, relacionados às emissões de poluentes por motores e às emissões de dióxido de carbono (CO₂) por aviões, estabelecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional – OACI.

1.3. As normas internacionais de proteção ambiental da aviação civil foram introduzidas em 1971, com a publicação da primeira edição do Anexo 16 à Convenção de Chicago para tratar do ruído gerado por aeronaves. Posteriormente, em 1981, foram introduzidos requisitos para emissões de poluentes por motores de aeronaves, que passaram a constar do Volume II do referido Anexo. Finalmente, em janeiro de 2018, entrou em vigor o Volume III do mesmo Anexo, que estabelece padrões para a eficiência no consumo de combustível e, conseqüentemente, para as emissões de CO₂ por aviões.

1.4. O novo volume prevê uma aplicação gradual dos padrões de emissão de CO₂, iniciando em 2020 para novos projetos de tipo de aviões subsônicos a jato com massa máxima de decolagem – MTOM, na sigla em inglês – superior a 60.000 kg ou com MTOM superior a 5.700 kg e capacidade para mais de 19 passageiros, bem como de aviões a hélice com MTOM superior a 8.618 kg.

1.5. Em 2023, novos projetos de tipo de aviões subsônicos a jato com MTOM entre 5.700 kg e 60.000 kg e com capacidade máxima de passageiros de 19 ou menos passarão a ser atingidos pela regra. Nesse ano, versões derivadas de projetos anteriores também serão submetidas aos novos padrões.

1.6. Finalmente, a partir de 2028, as normas passarão a ser aplicáveis para a emissão de certificado de aeronavegabilidade para todo novo avião produzido que tenha MTOM superior a 5.700 kg, se subsônico com motor a jato, ou 8.618 kg, se propélido a hélice.

1.7. As normas impõem a realização de ensaios em voo para a medição do consumo de combustível em determinadas configurações e condições de voo. Os limites para a métrica utilizada, que depende dessa medição e das dimensões do avião, são estabelecidos em função do MTOM da aeronave e do seu grupo de aplicabilidade, sendo mais restritivos para os novos projetos.

1.8. Assim, a SAR propõe a edição de um novo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC, número 38, para a adoção, por referência, dos padrões estabelecidos no Volume III do Anexo 16 à Convenção de Chicago.

1.9. Tal proposta reforça o comprometimento da Agência com as iniciativas internacionais de redução dos impactos ambientais decorrentes das atividades da aviação civil.

1.10. Cabe ressaltar que, assim como a ANAC, a autoridade de aviação civil da União Europeia (*European Aviation Safety Agency – EASA*) iniciou processo para incorporação de tais padrões a seus regulamentos.

1.11. Adicionalmente, o processo traz ainda proposta da emenda 6 ao RBAC 34 para alinhamento à versão mais recente, emenda 9, do Volume II do Anexo 16 à Convenção de Chicago.

1.12. Diferentemente do Volume III, cujo objeto é a eficiência no consumo de combustível e, conseqüentemente, na emissão de CO₂ de aviões, o Volume II estabelece restrições às emissões de poluentes por motores aeronáuticos, tais como hidrocarbonetos não queimados, monóxido de carbono, óxidos de nitrogênio e material particulado não volátil, assim como de combustível drenado.

1.13. As principais inovações da atual emenda do documento da OACI em relação à sua versão anterior são alterações nas especificações de ensaios de motores e a introdução de limites para emissão de material particulado não volátil. Quanto à forma, a SAR propõe, analogamente ao RBAC 38, passar a adotar por referência o Volume II do Anexo 16 à Convenção de Chicago.

1.14. Os interessados em ter acesso aos documentos da OACI poderão consultá-los por meio da biblioteca da ANAC, cujos meios de contato estão disponíveis na página www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/biblioteca.

1.15. Por fim, há modificações pontuais nos RBACs 11 e 21:

a) a emenda ao RBAC 11, que trata de procedimentos para petições de alterações e isenções de regras, tem o objetivo de explicitar que os pedidos de isenções de requisitos devem ser substanciados com demonstração de nível aceitável de proteção ambiental, e não apenas de segurança operacional, conforme aplicável; e

b) a emenda ao RBAC 21, que trata da certificação de produto aeronáutico, traz referências mais abrangentes aos requisitos de proteção ambiental e especifica restrições às modificações em aviões já certificados após a introdução dos novos requisitos do RBAC 38.

1.16. Assim, a proposta da SAR traz alinhamento dos regulamentos brasileiros aos padrões internacionais de uma forma administrativamente eficiente, ao adotá-los por referência no regulamento da ANAC.

2. CONCLUSÃO

2.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE à instauração de audiência pública** por 30 dias das propostas de edição do RBAC 38 e de emendas aos RBACs 11, 21 e 34, nos termos propostos pela Superintendência de Aeronavegabilidade.

2.2. É como voto.

Ricardo Fenelon Junior

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Fenelon Junior, Diretor**, em 07/08/2018, às 16:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2065584** e o código CRC **CE757450**.

SEI nº 2065584