



## 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. Como Estado signatário da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional – Convenção de Chicago de 1944 – e, portanto, membro da Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, o Brasil se comprometeu a buscar a maior uniformidade possível com relação aos padrões e recomendações publicados por essa Organização.

1.3. Em 1971, com a edição do Anexo 16 à Convenção de Chicago, foram introduzidos os primeiros padrões para proteção ambiental da Aviação Civil, então atinentes ao ruído gerado por aeronaves. Posteriormente, em 1981, foram introduzidos limites para emissões de poluentes por seus motores, que passaram a constar do Volume II do referido Anexo. Finalmente, em janeiro de 2018, entrou em vigor o Volume III, que estabelece limites para as emissões de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) por aviões.

1.4. Esse novo volume prevê uma aplicação gradual dos padrões, entrando em vigor entre 2020 e 2028 para diferentes grupos de aeronaves. A partir de 2028, os limites passarão a ser aplicáveis para a emissão de certificado de aeronavegabilidade para todo novo avião produzido que tenha massa máxima de decolagem superior a 5.700 kg, se subsônico com motor a jato, ou 8.618 kg, se propélido a hélice.

1.5. No Volume II, são estabelecidos limites para as emissões de poluentes por motores aeronáuticos, tais como hidrocarbonetos não queimados, monóxido de carbono e óxidos de nitrogênio, assim como de combustível drenado. As principais inovações da atual emenda são: as alterações nas especificações de ensaios de motores; e a introdução de limites para emissão de material particulado não volátil.

1.6. A proposta da Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR tem o objetivo de promover a conformidade dos regulamentos brasileiros à publicação do Volume III e às alterações mais recentes ao Volume II do Anexo 16. Assim, a edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC 38 adota, por referência, os padrões estabelecidos no Volume III, e a emenda ao RBAC 34 adota a emenda 9 do Volume II.

1.7. Cabe ressaltar que, da mesma forma que a ANAC, a autoridade de aviação civil da União Europeia (*European Aviation Safety Agency* – EASA) iniciou processo para incorporação das alterações do Anexo 16 a seus regulamentos.

1.8. A proposta da SAR reforça o comprometimento da Agência com as iniciativas internacionais de redução dos impactos ambientais decorrentes das atividades da aviação civil, sendo que a forma escolhida tem o mérito de ser administrativamente eficiente. 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](http://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/biblioteca).

1.9. A SAR propôs ainda alterações pontuais nos RBACs 11 e 21. O RBAC 21, que trata da certificação de produtos aeronáuticos, foi emendado para referenciar de forma mais abrangente os requisitos de proteção ambiental e especificar as restrições às modificações em aviões já certificados após a introdução dos requisitos do RBAC 38.

1.10. Por sua vez, a emenda ao RBAC 11, que trata de procedimentos para petições de alterações e isenção de regras, vem explicitar que os pedidos de isenção devem ser substanciados com demonstração de nível aceitável de proteção ambiental, e não apenas de segurança operacional, conforme aplicável.

1.11. Ainda no RBAC 11, foi proposta alteração no grau de discricionariedade da Agência sobre os elementos necessários para a instrução de pedidos de isenção. Essa alteração teve anuência das Superintendências de Padrões Operacionais – SPO e de Infraestrutura Aeroportuária – SIA, afetadas por esse regulamento.

1.12. Por fim, a SAR propôs que as alterações entrem em vigor no dia 17/02/2019, simultaneamente à vigência da Resolução ANAC nº 495/2018, que altera o RBAC 21, de modo a simplificar a gestão das normas da Agência.

## 2. CONCLUSÃO

2.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE à aprovação da proposta de resolução** para a edição do RBAC 38 e de emendas aos RBACs 11, 21 e 34, nos termos apresentados pela SAR (SEI 2464262).

2.2. É como voto.

Ricardo Fenelon Junior

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Fenelon Junior, Diretor**, em 11/12/2018, às 18:25, 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 **2430410** e o código CRC **155D9AD1**.