

JUSTIFICATIVA

PROPOSTA DE EDIÇÃO DE EMENDA AO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL 34 (RBAC 34) – REQUISITOS PARA DRENAGEM DE COMBUSTÍVEL E EMISSÕES DE ESCAPAMENTO DE AVIÕES COM MOTORES A TURBINA.

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 34 – RBAC 34, intitulado “Requisitos para drenagem de combustível e emissões de escapamento de aviões com motores a turbina”.
- 1.2 A proposta de emenda supracitada foi desenvolvida com base no regulamento *Title 14 Code of Federal Regulations Part 34 Amdt. 34-5A*, da *Federal Aviation Administration* – FAA dos Estados Unidos assim como correções identificadas em conversas com a FAA.
- 1.3 A ANAC entende que as alterações na regulamentação norte-americana da aviação civil introduzidas por meio da *Amdt. 34-5A* complementadas pela correção dos erros detectados nesta emenda devem ser adotadas em igual teor na regulamentação brasileira equivalente, por considerar que a harmonização é benéfica para a aviação civil internacional, que provê melhor nível de proteção ambiental sem acarretar custos adicionais aos fabricantes de aviões quando o projeto é alvo de Certificação de Tipo tanto no Brasil quanto nos Estados Unidos ou na Europa. As diferenças substanciais existentes entre o regulamento norte-americano vigente e a regra aqui proposta são relativas a adaptações que consideram as diferenças de competência da FAA e da ANAC, em seus respectivos países, sobre o tema.

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

- 2.1 O RBAC 34 contém requisitos para drenagem de combustível e emissões de escapamento de aviões com motores a turbina, tendo sido este regulamento editado com base na adoção do *Title 14 Code of Federal Regulations – 14 CFR Part 34*, intitulado "*Exhaust Emissions Standards for New Aircraft Gas Turbine Engines and Identification Plate for Aircraft Engines*", da FAA, autoridade de aviação civil dos Estados Unidos da América.
- 2.2 Para a emenda 5 ao RBAC 34, propõe-se manter o critério de adoção do regulamento *14 CFR Part 34, Amdt. 34-5A* 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.

2.3 A recomendação de adotar a mencionada emenda ao regulamento *14 CFR Part 34* da FAA para atender à uniformização preconizada pela 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.

2.4 Os limites de emissão de poluentes pelo modal aéreo serão cada vez mais restritos, melhorando a qualidade do ar local e as consequências dos efeitos estufa na atmosfera.

2.5 Amdt. 34-5

2.5.1 Segundo o *Final Rule* da *Amdt. 34-5*, publicado no *Federal Register* Volume 77, Número 250, de 31 de dezembro de 2012, esta emenda foi emitida para revisar os padrões de óxido de nitrogênio e os procedimentos de teste de emissão de escapamento baseado nos padrões da Organização de Aviação Civil Internacional e na identificação e requisitos de marcação nos motores. Esta emenda incorpora também os padrões promulgados pela Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos em 18 de junho de 2012.

2.6 Amdt. 34-5A

2.6.1 Segundo o *Final Rule* da *Amdt. 34-5A*, publicado no *Federal Register* Volume 78, Número 205, de 23 de outubro de 2013, esta emenda foi emitida para realizar correções a seis erros técnicos menores detectados posteriormente a edição da *Amdt 34-5*.

2.7 Correção de erros conhecidos

2.7.1 Durante a fase de estudos da elaboração dessa proposta a ANAC verificou a existência de possíveis erros editoriais e de referência na emenda vigente nos Estados Unidos e entrou em contato com a FAA que confirmou os erros e apontou alguns adicionais.

2.7.2 Tendo em vista a oportunidade de incorporar estas correções no regulamento brasileiro, a ANAC considerou adequado incorporar estas correções à emenda 5 do RBAC 34.

2.8 Alterações no RBAC 34

2.8.1 A *Amdt. 34-5* ao *14 CFR Part 34* alterou os requisitos das seguintes seções: 34.1, 34.2, 34.3, 34.7, 34.9, 34.10, 34.21, 34.23, 34.31, 34.48, 34.60, e removeu 34.61, 34.62, 34.63, 34.64, 34.71 e subparte H.

2.8.2 A *Amdt. 34-5A* ao *14 CFR Part 34* alterou os requisitos das seguintes seções: 34.1 e 34.23.

- 2.8.3 A lista de erros, por sua vez, trouxe alterações nos requisitos das seguintes seções: 34.1, 34.9, 34.23, 34.60.
- 2.8.4 A ANAC também adequou as seguintes seções: 34.00, 34.2 e 34.5.
- 2.8.5 O formulário de Análise para a Proposição de Ato Normativo avalia o impacto regulatório das emendas propostas.
- 2.8.6 A tabela comparativa apresenta as justificativas das alterações exclusivamente técnicas introduzidas. Algumas alterações de formatação e adequação de texto não foram comentadas.

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 Organização da Aviação Civil Internacional – 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”.

4. AUDIÊNCIA PÚBLICA

- 4.1 A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de Audiência Pública, por meio de apresentação à ANAC, por escrito, de contribuições que incluam dados, sugestões e pontos de vista,

com as respectivas argumentações, a respeito da proposta ora apresentada.

- 4.2 As contribuições deverão ser enviadas por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico:
<http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>
- 4.3 Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta audiência 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 audiência pública dada a relevância dos comentários recebidos.
- 4.4 Os comentários referentes a esta audiência pública devem ser enviados no prazo de **30 dias corridos** 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 Processo Normativo – GTPN

SCS - Quadra 09 - Lote C - Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A

CEP 70308-200 Brasília/DF – Brasil

e-mail: normas.aeronaves@anac.gov.br