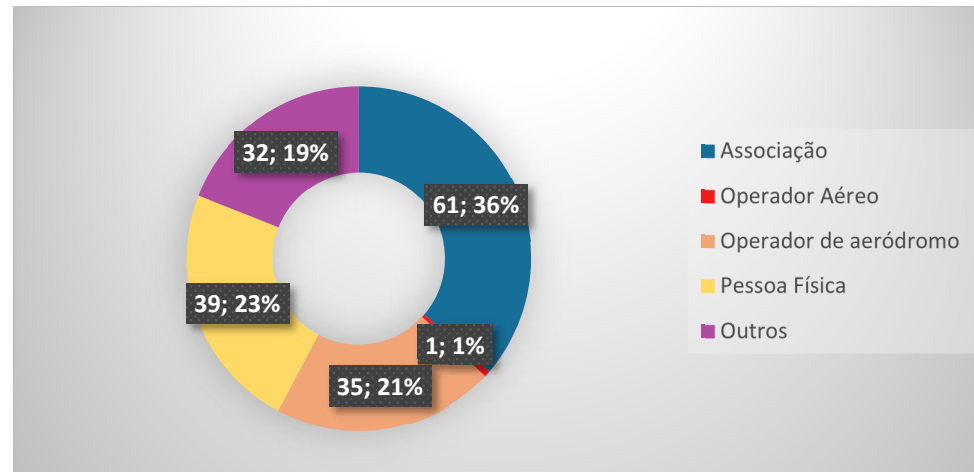




Contribuições referentes à Consulta Setorial nº 01/2023

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

A Consulta Setorial foi realizada no período de 10 de janeiro a 27 de fevereiro de 2023, durante o qual foram recebidas **168 contribuições**. O gráfico abaixo contém os números de contribuições de acordo com a categoria de contribuintes:



Processo nº 00058.071319/2022-78

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23101 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Bruno Sessak Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 1.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Peço para que inclua um procedimento efetivo de abatimento de ruído nas aeronaves decolando do aeroporto de Congonhas. Qualquer aeroporto em regiões centrais no mundo tem abatimento de ruído eficiente CUT BACK. Ou pelo menos reativem a saída com bloqueio da posição ISIDA pra dep pista 35. É o mínimo de civilidade , hoje em dia as decolagens pista 35 após 3500 já curvam e aceleram em cima de hospitais e residências das 6h até as 23h.	
Justificativa: Nível de ruído extremo que pode ser evitado com procedimento simples. Seja alongando o procedimento de decolagem (bloqueio antiga posição ISIDA) ou adicionando o procedimento de Cut back (redução significativa de potência após livrar obstáculos) utilizado em qualquer aeroporto de região central do mundo.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23102 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Bruno Sessak Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 1.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Peço para que inclua um procedimento efetivo de abatimento de ruído nas aeronaves decolando do aeroporto de Congonhas. Qualquer aeroporto em regiões centrais no mundo tem abatimento de ruído eficiente CUT BACK. Ou pelo menos reativem a saída com bloqueio da posição ISIDA pra dep pista 35. É o mínimo de civilidade , hoje em dia as decolagens pista 35 após 3500 já curvam e aceleram em cima de hospitais e residências das 6h até as 23h.	
Justificativa: Nível de ruído extremo que pode ser evitado com procedimento simples. Seja alongando o procedimento de decolagem (bloqueio antiga posição ISIDA) ou adicionando o procedimento de Cut back (redução significativa de potência após livrar obstáculos) utilizado em qualquer aeroporto de região central do mundo.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23104 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Alexandre Rubbioli Cordeiro Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.2 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: https://servicos.decea.gov.br/sac/?i=andamento&p=EE93484F&v=AEBABF620B12E2A4675851542EE00349&cab=1	
Justificativa: Solicito verificar informação enviada ao DECEA sobre ruído excessivo no entorno do aeroporto Galeão conforme link anexado.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23105 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Claudio Lemes Louzada Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 1.1 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Horário restrito em Congonha a aeronaves anexo 16. Nível de transição mais elevado. + 2.000 pés. Acoustic Jet Blast. Ground Run-up Enclosure.	
Justificativa: Congonhas & Aumento dos Voos. Só a companhia Latam irá opera mais de 6 mil voos domésticos no mês de janeiro no aeroporto de Congonha, superando os 4.160 voos operados em janeiro de 2022. 1 - Seria ótimo e recomendável que as operações de Congonhas entre 06:00h e 07:30h, 21:30h e 23:00h fossem alocados somente por aeronaves silenciosas e de pouca emissão de gases, atendendo o último regulamento sobre o assunto, conhecido como anexo 14 da ICAO (International Civil Aviation Organization) das Nações Unidas, assim estariam liberadas aeronaves como o Airbus A320-Neo, Boeing 737-Max e Embraer E195-E2. E aos domingos no horário de 06:00h às 08:00h. 2 – Elevar a altura de transição da área terminal de São Paulo em 1.000 ou 2.000 pés, a fim de, manter as possíveis restrições de altitude mais altas e com as aeronaves mais afastadas do solo/cidade, e dentro dessa área velocidade máxima de 230kt. 3 - Construir junto as cabeiras no ponto de espera para decolagem, barreiras acústicas de contenção de ruído e barulho (Acoustic Jet Blast). Também falta ao aeroporto de Congonhas um gabinete de solo para testes de motores, GRE do inglês Ground Run-up Enclosure. É muito comum termos aeronaves testando os motores após manutenção não programada por 13 a 15 minutos, extremamente audível e perturbador em boa parte dos bairros Campo Belo, Moema e entornos. Saudações e bons voos,	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23106 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Claudio Lemes Louzada Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 1.1 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Horário restrito em Congonha a aeronaves anexo 16. Nível de transição mais elevado. + 2.000 pés. Acoustic Jet Blast. Ground Run-up Enclosure.	
Justificativa: Congonhas & Aumento dos Voos. Só a companhia Latam irá opera mais de 6 mil voos domésticos no mês de janeiro no aeroporto de Congonha, superando os 4.160 voos operados em janeiro de 2022. 1 - Seria ótimo e recomendável que as operações de Congonhas entre 06:00h e 07:30h, 21:30h e 23:00h fossem alocados somente por aeronaves silenciosas e de pouca emissão de gases, atendendo o último regulamento sobre o assunto, conhecido como anexo 14 da ICAO (International Civil Aviation Organization) das Nações Unidas, assim estariam liberadas aeronaves como o Airbus A320-Neo, Boeing 737-Max e Embraer E195-E2. E aos domingos no horário de 06:00h às 08:00h. 2 – Elevar a altura de transição da área terminal de São Paulo em 1.000 ou 2.000 pés, a fim de, manter as possíveis restrições de altitude mais altas e com as aeronaves mais afastadas do solo/cidade, e dentro dessa área velocidade máxima de 230kt. 3 - Construir junto as cabeiras no ponto de espera para decolagem, barreiras acústicas de contenção de ruído e barulho (Acoustic Jet Blast). Também falta ao aeroporto de Congonhas um gabinete de solo para testes de motores, GRE do inglês Ground Run-up Enclosure. É muito comum termos aeronaves testando os motores após manutenção não programada por 13 a 15 minutos, extremamente audível e perturbador em boa parte dos bairros Campo Belo, Moema e entornos. Saudações e bons voos,	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23107 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Claudio Lemes Louzada Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 1.1 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Horário restrito em Congonha a aeronaves anexo 16. Nível de transição mais elevado. + 2.000 pés. Acoustic Jet Blast. Ground Run-up Enclosure.	
Justificativa: . Congonhas & Aumento dos Voos. Só a companhia Latam irá opera mais de 6 mil voos domésticos no mês de janeiro no aeroporto de Congonha, superando os 4.160 voos operados em janeiro de 2022. 1 - Seria ótimo e recomendável que as operações de Congonhas entre 06:00h e 07:30h, 21:30h e 23:00h fossem alocados somente por aeronaves silenciosas e de pouca emissão de gases, atendendo o último regulamento sobre o assunto, conhecido como anexo 14 da ICAO (International Civil Aviation Organization) das Nações Unidas, assim estariam liberadas aeronaves como o Airbus A320-Neo, Boeing 737-Max e Embraer E195-E2. E aos domingos no horário de 06:00h às 08:00h. 2 – Elevar a altura de transição da área terminal de São Paulo em 1.000 ou 2.000 pés, a fim de, manter as possíveis restrições de altitude mais altas e com as aeronaves mais afastadas do solo/cidade, e dentro dessa área velocidade máxima de 230kt. 3 - Construir junto as cabeiras no ponto de espera para decolagem, barreiras acústicas de contenção de ruído e barulho (Acoustic Jet Blast). Também falta ao aeroporto de Congonhas um gabinete de solo para testes de motores, GRE do inglês Ground Run-up Enclosure. É muito comum termos aeronaves testando os motores após manutenção não programada por 13 a 15 minutos, extremamente audível e perturbador em boa parte dos bairros Campo Belo, Moema e entornos. Saudações e bons voos,	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23108 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Claudio Lemes Louzada Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 1.1 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Horário restrito em Congonha a aeronaves anexo 16. Nível de transição mais elevado. + 2.000 pés. Acoustic Jet Blast. Ground Run-up Enclosure.	
Justificativa:	
<p>Congonhas & Aumento dos Voos. Só a companhia Latam irá opera mais de 6 mil voos domésticos no mês de janeiro no aeroporto de Congonha, superando os 4.160 voos operados em janeiro de 2022.</p> <p>1 - Seria ótimo e recomendável que as operações de Congonhas entre 06:00h e 07:30h, 21:30h e 23:00h fossem alocados somente por aeronaves silenciosas e de pouca emissão de gases, atendendo o último regulamento sobre o assunto, conhecido como anexo 14 da ICAO (International Civil Aviation Organization) das Nações Unidas, assim estariam liberadas aeronaves como o Airbus A320-Neo, Boeing 737-Max e Embraer E195-E2. E aos domingos no horário de 06:00h às 08:00h.</p> <p>2 – Elevar a altura de transição da área terminal de São Paulo em 1.000 ou 2.000 pés, a fim de, manter as possíveis restrições de altitude mais altas e com as aeronaves mais afastadas do solo/cidade, e dentro dessa área velocidade máxima de 230kt.</p> <p>3 - Construir junto as cabeiras no ponto de espera para decolagem, barreiras acústicas de contenção de ruído e barulho (Acoustic Jet Blast). Também falta ao aeroporto de Congonhas um gabinete de solo para testes de motores, GRE do inglês Ground Run-up Enclosure. É muito comum termos aeronaves testando os motores após manutenção não programada por 13 a 15 minutos, extremamente audível e perturbador em boa parte dos bairros Campo Belo, Moema e entornos.</p> <p>Saudações e bons voos,</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23124 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Paulo Sergio Ramos Pinto Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 1.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: NOTA PRELIMINAR: O Formulário da ANAC não aceita negrito nem sublinhado. Por isso, algumas palavras estão grafadas em maiúsculas, para DESTAQUE. Para destacar as propostas de textos para a IS e citações, usa-se o seguinte recurso gráfico: +++ Proposta de texto para a IS ou Citação +++ Esta Nota é válida para TODAS as Contribuições deste colaborador. 1. O Formulário ["Cadastrar Contribuição"] não tem o item "Assunto". Por isso, faz-se referência ao item 1.1 da IS, mas para propor a alteração do "Assunto". 2. PROPÕE-SE que o "Assunto" da IS seja alterado para: +++ Orientação para o Gerenciamento de Ruído Aeronáutico +++ [Contrib. 01/20 em 21.02.2023]</p>	
Justificativa:	
<p>1. A proposta IS tem a seguinte descrição do assunto: "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico". Essa expressão é o identificador, o título da IS. 2. Como se sabe, a OACI publicou o Doc 9829, intitulado "Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento de Ruído de Aeronaves" (traduzido). Esse Doc 9829 teve origem na 33ª Assembleia Geral da OACI, em 2001, e foi revisado na 37ª Assembleia Geral da OACI, em 2010. Isso sugere que a IS tem o objetivo de incorporar o conteúdo do Doc 9829 da OACI ao sistema normativo de aviação civil nacional, com as adaptações julgadas necessárias. 2.1. A Justificativa da Consulta Setorial e a Nota Técnica nº 12/2022/GTNO-SIA/GNAD/SIA confirmam que o objetivo da IS é o acima indicado. 3. O Doc 9829, porém, aborda mais conteúdos e é mais complexo do que a proposta de IS. Exemplos de conteúdos do Doc 9829 que não constam da proposta de IS: parágrafos 1.2.4, 1.2.5, 2.1.1, 2.3.2 e 2.3.3 e muitos parágrafos dos Capítulos 3, 8 e 9. Outros conteúdos também não constam. 4. Em função disso, propõe-se que o "Assunto" da IS seja alterado para: +++ Orientação para o Gerenciamento de Ruído Aeronáutico +++ em referência direta ao título da seção 161.53 do RBAC nº 161, sem o uso da expressão "Abordagem Equilibrada", que é característica do Doc 9829 da OACI e utilizada em todo o mundo para indicar o Doc 9829. Isso evitará que a IS seja considerada uma "versão incompleta e simplificada" do Doc 9829 da OACI. Entende-se que a expressão "Abordagem Equilibrada" deveria ser usada apenas se a IS contivesse todos os conteúdos do Doc 9829, cabendo ressaltar que os Estados-membros da OACI não estão obrigados a reproduzir o Doc 9829 em suas regulamentações.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

5. Propõe-se que outros documentos, publicados posteriormente ao Doc 9829 e alinhados com ele, sejam citados na IS porque podem contribuir para melhorar o gerenciamento do ruído aeronáutico no País. Isso também justifica a proposta de alteração do “Assunto”. Propõe-se que sejam citados na IS, no mínimo – e listados na parte 9 (“REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS”):

+++

9.3 Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, que instituiu a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC).

9.4 ICAO, International Civil Aviation Organization. Doc 10031 – Guidance on Environmental Assessment of Proposed Air Traffic Management Operational Changes. Montreal: ICAO, 2014.

9.5 ICAO, International Civil Aviation Organization. Doc 9184 – Airport Planning Manual, Part 2 – Land Use and Environmental Control. Montreal: ICAO, 2018.

9.6 ICAO, International Civil Aviation Organization. Doc 8168 – Procedures for Air Navigation Services (PANS), Aircraft Operations (OPS), Volume III – Aircraft Operating Procedures. Montreal: ICAO, 2022.

9.7 ONU (Organização das Nações Unidas). Transformando Nosso Mundo: Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. Rio de Janeiro: Centro de Informação das Nações Unidas para o Brasil, 2015.

9.8 UN-HABITAT [Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos]. New Urban Agenda [Nova Agenda Urbana]. Quito: UN-Habitat, 2016.

9.9 UN-HABITAT. The New Urban Agenda Illustrated [Nova Agenda Urbana Ilustrada]. Nairobi: UN-Habitat, 2020.

+++

5.1. Em outras Contribuições na CS, será feita sugestão de referência a esses documentos.

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23125 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Paulo Sergio Ramos Pinto Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 1.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE que a IS explicita o vínculo com o Doc 9829 da OACI em seu texto. PROPÕE-SE o texto: +++ 1.1 Esta Instrução Suplementar – IS tem o objetivo de esclarecer, detalhar e orientar a aplicação dos requisitos dispostos na Seção 161.53 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 161, tendo por base os conteúdos principais do Doc 9829 da OACI, formulado em 2001 e revisado em 2010, intitulado “Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento de Ruído de Aeronaves” (traduzido). +++ [Contrib. 02/20 em 21.02.2023]</p>	
<p>Justificativa: 1. A seção 161.53 do RBAC nº 161 está intitulada “Gerenciamento do ruído aeronáutico”. 2. A proposta IS tem a seguinte descrição do assunto: “Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico”. Essa expressão é o identificador, o título da IS. 3. Como se sabe, a OACI publicou o Doc 9829, intitulado “Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento de Ruído de Aeronaves” (traduzido). Esse Doc 9829 teve origem na 33ª Assembleia Geral da OACI, em 2001, e foi revisado em 2010. Isso sugere que a IS tem o objetivo de incorporar o conteúdo do Doc 9829 da OACI ao sistema normativo de aviação civil nacional, com as adaptações julgadas necessárias. 3.1. A Justificativa da Consulta Setorial e a Nota Técnica nº 12/2022/GTNO-SIA/GNAD/SIA confirmam que o objetivo da IS é o acima indicado. 4. O Doc 9829, porém, aborda mais conteúdos e é mais complexo do que a proposta de IS. Exemplos de conteúdos do Doc 9829 que não constam da proposta de IS: parágrafos 1.2.4, 1.2.5, 2.1.1, 2.3.2 e 2.3.3 e muitos parágrafos dos Capítulos 3, 8 e 9. Outros conteúdos também não constam. 5. Na hipótese de ser mantido o “Assunto” como apresentado na proposta IS, é conveniente fazer referência ao Doc 9829 da OACI no primeiro item da IS, para justificar a denominação do “Assunto”.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23126 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Paulo Sergio Ramos Pinto Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 1.1 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>1. O Formulário ["Cadastrar Contribuição"] não tem o item "CONTRIBUIÇÃO DE INCLUSÃO". Por isso, faz-se referência ao item 1.1 da IS, mas para apresentar proposta de inclusão do item 1.2.</p> <p>2. PROPÕE-SE a inclusão do seguinte item na IS:</p> <p>+++</p> <p>1.2 Esta Instrução Suplementar tem por base os conteúdos principais do Doc 9829 da OACI, cujo título traduzido é "Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento de Ruído de Aeronaves", formulado em 2001 e revisado em 2010, com algumas adaptações. A Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), de 2009, incorporou as principais diretrizes do Doc 9829 da OACI presentes no texto original, de 2001, e mantidas na revisão de 2010.</p> <p>+++</p> <p>[Contrib. 03/20 em 21.02.2023]</p>	
Justificativa:	
<p>1. Propõe-se que referências, conceitos e compromissos estabelecidos posteriormente ao Doc 9829 (e que estejam alinhados com aquele documento) sejam incorporados à IS, na condição de referências pós-Doc 9829.</p> <p>2. Uma dessas referências merece destaque especial: a PNAC, de 2009 (Decreto nº 6.780). Conforme a Lei nº 11.182, de 2005, art. 2º, 3º, caput, e 8º, I, a ANAC tem que implementar as políticas públicas de aviação civil em suas atividades regulatórias. A PNAC inclui a seguinte Ação Estratégica Específica, vinculada ao Objetivo de "Proteção ao Meio Ambiente":</p> <p>+++</p> <p>Adotar, nas questões relativas a ruído, uma abordagem equilibrada, que consista nos seguintes elementos: redução do ruído na fonte, planejamento do uso do solo no entorno dos aeródromos, adoção de medidas mitigadoras, e restrições operacionais, de acordo com os interesses nacionais.</p> <p>+++</p> <p>Essa Ação Estratégica Específica praticamente reproduz a recomendação principal do Doc 9829, intitulado "Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento de Ruído de Aeronaves" (traduzido).</p> <p>2.1. A PNAC tem outra Ação Estratégica Específica que reforça aquela que se refere à recomendação principal do Doc 9829:</p> <p>+++</p> <p>Aprimorar os procedimentos de navegação aérea em rota e em área terminal e de técnicas de voo que resultem em redução do impacto de ruído e emissões de gases de motores de aeronaves.</p> <p>+++</p> <p>Essa diretriz corresponde ao gênero de ações "Procedimentos operacionais de redução de ruído" estabelecido na recomendação principal do Doc 9829.</p> <p>3. Convém considerar, também, que a PNAC, em sua Introdução, define que "a consideração das normas e melhores práticas internacionais [...] é um compromisso indispensável para o bom ordenamento da atividade" de Aviação Civil no País. Isso constitui uma política pública vigente, que estabelece os documentos da OACI como referências a serem consideradas (pois eles fazem parte das "melhores práticas internacionais", como amplamente reconhecido). Eis o texto da PNAC:</p> <p>+++</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

A PNAC tem como premissas os fundamentos, objetivos e princípios dispostos na Constituição e harmoniza-se com as convenções e tratados internacionais ratificados pelo Brasil. Cumpre notar, pois, que a observância da legislação nacional e a consideração das normas e melhores práticas internacionais relacionadas com a aviação civil é um compromisso indispensável para o bom ordenamento da atividade. Do mesmo modo, a manutenção de um marco legal atualizado e a fiscalização de seu cumprimento são requisitos essenciais ao desenvolvimento do setor aéreo brasileiro.

+++

4. Como a PNAC é de fevereiro de 2009 e o Doc 9829 da OACI foi revisado em outubro de 2010, é necessário indicar que o texto original do Doc 9829 é de 2001 e que os conteúdos principais dele foram mantidos na revisão de 2010.

5. Registre-se que o Plano Aeroviário Nacional 2018-2038 (PAN) também trata do Ruído Aeronáutico (ver pp. 47-49 do PAN), expressa uma política pública mais detalhada – pode-se ver assim – e reforça o conteúdo da PNAC.

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23127 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Paulo Sergio Ramos Pinto Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 4.1.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>1. PROPÕE-SE usar a expressão: +++ 4.1.1 Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento de Ruído Aeronáutico +++ 1.1. ALTERNATIVAMENTE, em 2ª opção, PROPÕE-SE usar: +++ 4.1.1 Abordagem Equilibrada no Gerenciamento de Ruído Aeronáutico +++ [Contrib. 04/20 em 21.02.2023]</p>	
Justificativa:	
<p>1. A “abordagem equilibrada para o gerenciamento de ruído de aeronaves” é a expressão usada no título do Doc 9829 da OACI, referência mundial da temática. A “abordagem equilibrada” é uma diretriz para a ação de gerenciamento e a preposição “para”, em vez da preposição “ao” ou “de”, expressa melhor esse atributo.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23128 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Paulo Sergio Ramos Pinto Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÔE-SE alterar para: +++ 6.1.1 [FC 161.53(a)] Na elaboração e na atualização do PEZR, a CGRA deverá garantir que o PEZR considere: a) o relevo do terreno do entorno aeroportuário; e b) o plano de “implantação final” do aeroporto – plano que tem que estar presente no Plano Diretor (PDIR) do aeroporto (regulado pela Resolução nº 153, de 2010, da ANAC) – como o horizonte final de planejamento do aeroporto mencionado no RBAC nº 161, item 161.31(a)(1). +++ [Contrib. 05/20 em 21.02.2023]</p>	
<p>Justificativa: 1. As atividades de elaboração e atualização do PEZR demandam orientações adicionais quanto à consideração do relevo do terreno do entorno aeroportuário e ao horizonte de planejamento final. 2. Quanto à consideração do relevo do terreno do entorno aeroportuário, isso é indispensável porque as curvas de ruído em planta se alteram com o relevo. O RBAC nº 161 é omissivo quanto a esse aspecto. Muitos PEZR's registrados na Agência não consideram o relevo. 3. Quanto à consideração do plano de “implantação final” do aeroporto – plano que tem que estar presente no Plano Diretor (PDIR) do aeroporto (regulado pela Resolução nº 153, de 2010, da ANAC) – como “horizonte final de planejamento do aeroporto” (RBAC nº 161, item 161.31(a)(1)), isso é necessário porque o PEZR é instrumento de planejamento urbano que, por essa condição e conforme as melhores e tradicionais práticas mundiais e no Brasil, deve ter horizonte de extralongo prazo (40 anos ou mais). Edificações têm vida útil de 40 anos ou mais e o PEZR deve ter esse mesmo horizonte. 4. O texto do item 6.1.1 da proposta IS é apenas repetição do que já consta no item 161.53(a) do RBAC nº 161, sendo, portanto, dispensável. 5. Seria melhor revisar o RBAC nº 161 para incluir a presente proposta, mas também se considera válido incluir a orientação nesta IS.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23129 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Paulo Sergio Ramos Pinto Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.4 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE alterar para: +++ 6.1.4 [FC 161.53(b)] Deverão ser convidados para participar da CGRA todos os órgãos, empresas, associações e entidades envolvidas na temática e que possam contribuir para a proposição de soluções. 6.1.4.1 [FC 161.53(b)] As decisões da CGRA são de competência dos membros permanentes da CGRA, após processo de consulta aos convidados externos, conforme recomendado no Doc 9829 da OACI, Capítulo 2, partes 2.4 e 2.5, e considerando o contexto normativo ambiental nacional. 6.1.4.2 [Recomendação] Sugere-se que a competência das decisões seja estendida aos convidados externos participantes da CGRA, considerando: a) o princípio da Governança Urbana, definido na Nova Agenda Urbana (UN-HABITAT, 2016 e 2020), vinculada ao Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11, da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável (ONU, 2015), e sua relação com o ruído aeronáutico; b) as competências constitucionais e legais das várias entidades envolvidas com o problema (ANAC, Câmaras e Prefeituras Municipais, DECEA, SAC e outras) quanto à decisão de ações de gerenciamento do ruído aeronáutico. Sugere-se que as decisões sejam estabelecidas por consenso. +++ [Contrib. 06/20 em 21.02.2023]	
Justificativa: 1. NÃO É POSSÍVEL ALTERAR, na IS, o que consta no item 161.53(b) do RBAC nº 161, de modo que não se pode prever, na IS, que entidades externas passem a COMPOR a CGRA, pois estão qualificadas apenas como CONVIDADAS no RBAC, não como MEMBROS PERMANENTES da CGRA. 2. É preciso explicitar que as decisões das CGRAs são de competência DOS MEMBROS PERMANENTES da CGRA, levando em conta o Doc 9829, Capítulo 2, partes 2.4 e 2.5, e o contexto normativo ambiental nacional – que exige licenciamento ambiental dos aeroportos, mas não das empresas de transporte aéreo comercial, que compõem a principal fonte do ruído aeronáutico. 3. Entretanto, propõe-se SUGERIR às CGRAs que a competência das decisões seja estendida aos convidados externos participantes da CGRA, considerando o princípio da Governança Urbana, definido na Nova Agenda Urbana (UN-HABITAT, 2016 e 2020), vinculada ao Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11, da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável (ONU, 2015), e sua relação com o ruído aeronáutico. O princípio da Governança Urbana é: +++ 2.1.7 Governança urbana Governança urbana se refere ao processo através do qual governos nacionais, subnacionais e locais e entidades e pessoas afetadas ou envolvidas no assunto decidem, coletivamente, como planejar, financiar e gerenciar áreas urbanas. O conceito de governança reconhece que o seu verdadeiro poder está dentro e fora das autoridades e instituições governamentais e que as decisões de governança são baseadas em relacionamentos complexos entre muitos atores sociais, que têm diferentes prioridades. Governança urbana também se refere às estruturas e processos estabelecidos para garantir fiscalização, transparência, efetividade na solução dos problemas, legalidade, estabilidade, equidade e inclusão, empoderamento da sociedade e ampla participação. (Fonte: UN-HABITAT. The New Urban Agenda Illustrated [Nova Agenda Urbana Ilustrada]. Nairobi: UN-Habitat, 2020. Tradução livre. Negritos acrescentados.) +++	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

- 3.1. Deve-se considerar que as competências constitucionais e legais para decisão quanto às possíveis ações de gerenciamento do ruído aeronáutico, conforme os quatro gêneros indicados no Doc 9829 da OACI, são de entidades que não são membros permanentes da CGRA, mas deverão ser convidadas a participar da CGRA.
- 3.2. A sugestão de que as decisões da CGRA sejam estabelecidas por consenso justifica-se pela intenção de que as decisões resultem de processo colaborativo de análise e negociação social.
4. O Doc 9829 da OACI, Capítulo 2, parte 2.1, recomenda que o gerenciamento do ruído aeronáutico deve ser feito pelos Estados, admitida a delegação a terceiros nas etapas técnicas específicas de:
- [a] avaliação (diagnóstico) do ruído aeronáutico; e
 - [b] análise de custo-benefício de possíveis ações de gerenciamento do ruído aeronáutico.
- 4.1. Na definição atual de competências do RBAC nº 161, o operador do aeroporto está representando o Estado Brasileiro perante todos os envolvidos com o assunto.
5. O melhor seria alterar o RBAC nº 161, para:
- [a] alterar o status dos “CONVIDADOS EXTERNOS” para admitir que eles se tornem “MEMBROS PERMANENTES” da CGRA, se assim eles quiserem (isto é, por decisão deles);
 - [b] determinar que as decisões da CGRA podem ser de competência de todos os MEMBROS PERMANENTES da CGRA, a critério do operador aeroportuário, e tomadas por consenso, considerando o contexto normativo ambiental nacional e o princípio da Governança Urbana, definido na Nova Agenda Urbana (UN-HABITAT, 2016 e 2020), vinculada ao Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11, da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável (ONU, 2015), e sua relação com o ruído aeronáutico.
- 5.1. A limitação do poder regulatório da ANAC, nos termos da Lei nº 11.182, de 2005 (que impede, por exemplo, que associações de moradores seja designadas, pela ANAC, como Membros Permanentes da CGRA), não deveria ser impedimento à prática do princípio da Governança Urbana, de 2016, sendo isso possível mediante a sugestão do item anterior.
6. A CGRA é a entidade criada pela ANAC para fazer o GERENCIAMENTO do ruído aeronáutico associado ao aeroporto, em linha com a PNAC e o Doc 9829 da OACI. O fato de ser uma comissão DE GERENCIAMENTO implica, por definição conceitual, em que possa tomar decisões que alterem os impactos do ruído aeronáutico do aeroporto. As competências listadas no RBAC nº 161, porém, mostram limitações a essas decisões – devido às competências legais de várias entidades envolvidas com o assunto (ANAC, Câmaras e Prefeituras Municipais, DECEA e outras).

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23130 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Paulo Sergio Ramos Pinto Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.5 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE mudar para: +++ 6.1.5 Como instrumento reconhecido internacionalmente, o “Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento de Ruído de Aeronaves”, da OACI, tem como objetivo tratar os problemas de ruído aeronáutico de modo sustentável, observando seus aspectos ambiental, econômico e social, e resguardada a segurança operacional do aeroporto. +++ [Contrib. 07/20 em 21.02.2023]	
Justificativa: 1. Propõe-se excluir o trecho “para elaboração e implementação do PZR” porque o Doc 9829 é mais abrangente do que isso. 2. Propõe-se alterar para “o “Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento de Ruído de Aeronaves”, da OACI” , em vez de “a Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído aeronáutico”, para que o Doc 9829 seja adequadamente citado. 3. Propõe-se excluir o trecho “nos aeroportos onde ocorrem” porque é texto desnecessário, pois já está definido, no RBAC nº 161, que os problemas de ruído aeronáutico estão vinculados aos aeroportos.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23131 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Paulo Sergio Ramos Pinto Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.6 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE mudar para: +++ 6.1.6 [FC 161.53(b)] Os elementos compreendidos no “Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento de Ruído de Aeronaves”, da OACI, são: a) redução de ruído na fonte; b) planejamento e gerenciamento do uso do solo; c) procedimentos operacionais de redução de ruído; e d) restrições operacionais. +++	
Justificativa: 1. Propõe-se alterar para “o “Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento de Ruído de Aeronaves”, da OACI” , em vez de “a Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído aeronáutico”, para que o Doc 9829 seja adequadamente citado. 2. Propõe-se alterar para “planejamento e gerenciamento do uso do solo”, em vez de “planejamento e fiscalização de uso do solo”, porque aquela é a expressão do Doc 9829 e “gerenciamento” é mais amplo que “fiscalização”. 3. Propõe-se alterar para “procedimentos operacionais de redução de ruído”, em vez de “procedimentos de mitigação operacional de ruído”, porque aquela é a expressão do Doc 9829.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23132 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Paulo Sergio Ramos Pinto Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.7 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE mudar para: +++ 6.1.7 [Recomendação] Para melhor organização e produtividade das atividades da CGRA, deve-se realizar reuniões com uma pauta previamente estabelecida, com o objetivo de solucionar os problemas levantados, sendo recomendado que sejam observadas as seguintes etapas: a) levantamento de informações e/ou reclamações; b) elaboração de alternativas de ação, com a colaboração técnica dos órgãos competentes quanto a cada ação específica e consulta aos demais envolvidos com o problema; c) análise de custo–benefício (preferencialmente) ou análise qualitativa das alternativas, incluindo consulta aos demais envolvidos com o problema, e deliberação justificada da ação ou ações a realizar. +++	
Justificativa: 1. Propõe-se alterar para “b) elaboração de alternativas de ação, com a colaboração técnica dos órgãos competentes quanto a cada ação específica e consulta aos demais envolvidos com o problema”, em vez de “b) construção de alternativas junto aos órgãos competentes”, porque a consulta a todos os envolvidos com o problema deve ocorrer também na etapa de estudo de ações que possam corrigir, mitigar, compensar e/ou prevenir o problema de ruído específico. 2. Propõe-se alterar para “c) análise de custo–benefício (preferencialmente) ou análise qualitativa das alternativas, incluindo consulta aos demais envolvidos com o problema, e deliberação justificada da ação ou ações a realizar”, em vez de “c) análise e deliberação de alternativas com os interessados”, porque: [a] é recomendável a indicação da análise de custo–benefício como método preferível para a deliberação quanto às alternativas, em sintonia com o Doc 9829; e [b] as deliberações da CGRA devem ser dos membros permanentes da Comissão, mas com consulta aos demais envolvidos com o problema (que são “convidados” nas reuniões da CGRA), em alinhamento com o Doc 9829, Capítulo 2, partes 2.4 e 2.5, e o contexto normativo ambiental nacional.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23133 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Paulo Sergio Ramos Pinto Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.8 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>1. O Formulário ["Cadastrar Contribuição"] não tem o item "CONTRIBUIÇÃO DE INCLUSÃO". Por isso, faz-se referência ao item 6.1.8 da IS, mas para apresentar proposta de inclusão do item 6.1.9 e respectivas Referências Bibliográficas.</p> <p>2. PROPÕE-SE a inclusão do seguinte item na IS:</p> <p>+++</p> <p>6.1.9 Adicionalmente aos conteúdos principais do Doc 9829 da OACI, esta IS tem referências a outros documentos, publicados posteriormente ao Doc 9829 e alinhados com ele, porque podem contribuir para melhorar o gerenciamento do ruído aeronáutico no País. Quanto a esses documentos, convém destacar os seguintes elementos:</p> <p>a) todo o conteúdo do Doc 10031 – Guidance on Environmental Assessment of Proposed Air Traffic Management Operational Changes (ICAO, 2014);</p> <p>b) as partes 2.2, 3.2, 5.2 e 5.3 do Doc 9184 – Airport Planning Manual, Part 2 – Land Use and Environmental Control (ICAO, 2018);</p> <p>c) a seção 9 do Doc 8168 – Procedures for Air Navigation Services (PANS), Aircraft Operations (OPS), Volume III – Aircraft Operating Procedures (ICAO, 2022);</p> <p>d) os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável 3, 11 e 17 (ONU, 2015);</p> <p>e) os parágrafos 9, 11, 15, 21, 22, 54, 87, 94 e 117 da New Urban Agenda (UN-HABITAT, 2016);</p> <p>f) a parte 2.1.7 da The New Urban Agenda Illustrated (UN-HABITAT, 2020).</p> <p>3. Em função do sugerido item 6.1.9 acima, PROPÕE-SE incluir na parte 9 ("REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS"):</p> <p>+++</p> <p>9.3 Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, que instituiu a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC).</p> <p>9.4 ICAO, International Civil Aviation Organization. Doc 10031 – Guidance on Environmental Assessment of Proposed Air Traffic Management Operational Changes. Montreal: ICAO, 2014.</p> <p>9.5 ICAO, International Civil Aviation Organization. Doc 9184 – Airport Planning Manual, Part 2 – Land Use and Environmental Control. Montreal: ICAO, 2018.</p> <p>9.6 ICAO, International Civil Aviation Organization. Doc 8168 – Procedures for Air Navigation Services (PANS), Aircraft Operations (OPS), Volume III – Aircraft Operating Procedures. Montreal: ICAO, 2022.</p> <p>9.7 ONU (Organização das Nações Unidas). Transformando Nosso Mundo: Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. Rio de Janeiro: Centro de Informação das Nações Unidas para o Brasil, 2015.</p> <p>9.8 UN-HABITAT [Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos]. New Urban Agenda [Nova Agenda Urbana]. Quito: UN-Habitat, 2016.</p> <p>9.9 UN-HABITAT. The New Urban Agenda Illustrated [Nova Agenda Urbana Ilustrada]. Nairobi: UN-Habitat, 2020.</p> <p>+++</p> <p>[Contrib. 10/20 em 21.02.2023]</p>	
Justificativa:	
<p>1. Outros documentos, publicados posteriormente ao Doc 9829 e alinhados com ele, deveriam ser citados porque podem contribuir para melhorar o gerenciamento do ruído aeronáutico no País.</p> <p>2. O destaque dos elementos desses outros documentos relacionados com o gerenciamento do ruído aeronáutico é conveniente para a finalidade da IS, de orientação para a atividade.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23134 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Paulo Sergio Ramos Pinto Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.5 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE alterar para: +++ 6.3.5 Planejamento e gerenciamento do uso do solo +++	
Justificativa: 1. Propõe-se alterar para “Planejamento e gerenciamento do uso do solo”, em vez de “Planejamento e fiscalização de uso do solo”, porque aquela é a expressão do Doc 9829 e “gerenciamento” é mais amplo que “fiscalização”.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23135 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Paulo Sergio Ramos Pinto Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.5.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE alterar para: +++ 6.3.5.1 O planejamento e gerenciamento do uso do solo no entorno do aeroporto, no âmbito do gerenciamento do ruído aeronáutico, objetiva compatibilizar as atividades humanas vizinhas ao aeroporto com o ruído aeronáutico, inclusive mediante o tratamento acústico de edificações (quando aplicável), e reduzir a população afetada por esse ruído, com destaque para os chamados “receptores de ruído críticos”, ou seja, residências, escolas, hospitais, igrejas, auditórios e similares (ver a Tabela E-2 do RBAC nº 161). +++	
Justificativa: 1. A redução da população sujeita ao ruído aeronáutico não é o único objetivo do planejamento e gerenciamento do uso do solo no entorno aeroportuário. A compatibilização dos usos do solo com o ruído é o objetivo genérico e, além do número de pessoas, devem ser consideradas as atividades humanas realizadas na área de ruído aeronáutico, com destaque para os chamados “receptores críticos”, conforme consta no Doc 9829 da OACI.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23136 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Paulo Sergio Ramos Pinto Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.5.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÔE-SE alterar para: +++ 6.3.5.2 [Recomendação] As tratativas para o planejamento do uso do solo, bem como quanto ao PZR, devem ser realizadas, primordialmente, com a Prefeitura Municipal, conforme as suas competências estabelecidas na Constituição da República e em leis. As tratativas podem envolver, também, o Poder Legislativo municipal. Esse planejamento urbanístico pode se realizar com: a) a redução da ocupação do solo nas áreas vizinhas ao aeroporto; b) o remanejamento de atividades incompatíveis com o ruído aeronáutico, afastando áreas residenciais e de outros usos; c) a exigência de tratamento acústico para certos usos do solo, conforme consta no RBAC nº 161; d) outras medidas. A fiscalização do uso do solo, de competência legal da Prefeitura Municipal, pode ter maior colaboração do operador aeroportuário, além das atividades estabelecidas nas normas da ANAC. +++</p>	
<p>Justificativa: 1. Propõe-se alterar para “planejamento do uso do solo”, em vez de “planejamento de zoneamento urbano”, porque o planejamento do uso do solo é mais amplo que o planejamento de zoneamento urbano e a recomendação do Doc 9829 se refere ao planejamento do uso do solo. No planejamento do uso do solo inclui-se a exigência, ou não, de tratamento acústico de edificações, por exemplo. 2. Propõe-se incluir a frase “As tratativas podem envolver, também, o Poder Legislativo municipal.” porque a legislação urbanística municipal é de competência das Câmaras Municipais (e da Câmara Legislativa, no DF) e a Prefeitura Municipal (e o Governo do DF) poderá não ter boa interlocução com o Poder Legislativo local. 3. Propõe-se alterar o texto da 2ª frase da IS para o texto da 3ª frase da proposta acima (“Esse planejamento urbanístico...”) para incluir outras ações de planejamento do uso do solo igualmente válidas. 4. Propõe-se incluir a 4ª frase (“A fiscalização do uso do solo pode ter...”) para tratar da atividade de fiscalização do uso do solo, essencial para bons resultados no gerenciamento do ruído aeronáutico.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23137 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Paulo Sergio Ramos Pinto Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.6 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE alterar para: +++ 6.3.6 Procedimentos operacionais de redução de ruído 6.3.6.1 Os procedimentos operacionais para redução de ruído podem ser adotados mediante técnicas implantadas pelo aeroporto, empresas aéreas, entidade de planejamento das rotas aéreas e entidade de controle de tráfego aéreo, tais como a adoção de rotas preferenciais, procedimentos-padrão de pouso e decolagem (por exemplo, os procedimentos referenciais CDO e NADP 1 e 2 da OACI) e uso de rotas dispersas, sempre resguardando a segurança das operações do aeródromo. 6.3.6.2 A adoção de rotas preferenciais e rotas dispersas deverá considerar: a) o histórico e o planejamento do uso do espaço aéreo e da ocupação urbana e territorial; b) as atividades realizadas na área, o número e a faixa etária das pessoas presentes na área de ruído aeronáutico e a frequência de eventos desse ruído para essas pessoas; c) as possíveis obrigações que a alteração de rotas aéreas poderá trazer aos Poderes Públicos; d) o princípio da Governança Urbana, definido na Nova Agenda Urbana (UN-HABITAT, 2016 e 2020), vinculada ao Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11, da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável (ONU, 2015), e sua relação com o ruído aeronáutico. [Contrib. 14/20 em 21.02.2023]</p>	
<p>Justificativa: 1. Propõe-se alterar para “6.3.6 Procedimentos operacionais de redução de ruído”, em vez de “6.3.6 Procedimentos de mitigação operacional de ruído”, porque aquela é a expressão do Doc 9829. 2. PROPÕE-SE alterar para “entidade de planejamento das rotas aéreas e entidade de controle de tráfego aéreo”, em vez de “Controle de Tráfego Aéreo” porque o DECEA/COMAER, entidade de comando e coordenação do planejamento de rotas aéreas, e suas entidades subordinadas têm papel relevante na definição de tais procedimentos operacionais de redução de ruído aeronáutico. 3. Quanto aos “procedimentos-padrão de pouso e decolagem”, propõe-se citar, como exemplos, os procedimentos referenciais publicados pela OACI (CDO e NADP 1 e 2), para melhor esclarecimento do assunto. 4. Considera-se necessário alterar para “rotas dispersas”, em vez de “uso de rotas dispersas para diminuição à exposição do ruído” porque: [a] o trecho “para diminuição à exposição do ruído” é desnecessário e repetitivo porque o parágrafo começa com o trecho “Os procedimentos operacionais para redução de ruído podem ser adotados mediante”, ou seja, as medidas listadas na parte final do parágrafo são, todas, destinadas à redução do ruído; aquele trecho também é inadequado porque pode levar ao entendimento de que a adoção de rotas dispersas sempre resulta na “diminuição da exposição ao ruído aeronáutico”, mas isso, de modo típico, não é verdadeiro quando se considera o número de pessoas sujeitas ao ruído, embora seja verdadeiro quando se considera o número de eventos ruidosos e o nível de ruído aos quais uma parte das pessoas está sujeita; e [b] o trecho “uso de” deve ser excluído para eliminar a expressão pleonástica “adoção de [...] uso de rotas dispersas”. 5. Propõe-se INCLUIR o item 6.3.6.2 porque: [a] A ANAC tem a atribuição legal de “regular e fiscalizar o ruído aeronáutico”. Portanto, essa regulação alcança todas as entidades que, em suas atividades, definem as características do ruído aeronáutico percebido no território e nas aeronaves, o que inclui o DECEA/COMAER, entidade responsável pela coordenação do planejamento das</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

rotas aéreas no País. Assim sendo, a ANAC tem competência para definir critérios em relação ao ruído aeronáutico que devem ser considerados na alteração de rotas aéreas, seja a adoção de rotas preferenciais, seja de rotas dispersas.

[b] O histórico do uso do espaço aéreo e da ocupação urbana e territorial configuram a situação antes de eventual alteração de rotas aéreas e o planejamento de situações futuras deve considerar as condições das situações vigentes, para melhor avaliação dos impactos das mudanças em estudo. Os chamados “receptores [de ruído] críticos” – residências, escolas, hospitais, igrejas, auditórios etc. –, nas condições antes e depois da alteração de rotas aéreas em cogitação, devem ser conhecidos e avaliados.

[c] As atividades realizadas na área, o número e a faixa etária das pessoas sujeitas ao ruído aeronáutico e a frequência de eventos desse ruído para essas pessoas são indicadores consagrados do impacto do ruído aeronáutico no meio socioeconômico, recomendados pela OACI e usados pela FAA e outras agências estatais de aviação estrangeiras. A distinção das atividades realizadas na área de ruído aeronáutico e das faixas etárias decorre da Tabela E-2 do RBAC nº 161 e do conhecimento científico disponível e deverá resultar nos seguintes grupos, por exemplo: moradores, crianças em creches, crianças e adolescentes em escolas, pacientes em hospitais e similares, idosos em instituições de longa permanência etc. Em todas as atividades, também há o contingente dos trabalhadores a serviço dos clientes.

[d] As possíveis obrigações que a alteração de rotas aéreas poderá trazer aos Poderes Públicos devem ser avaliadas levando em conta que o Plano de Zoneamento de Ruído (PZR) de um aeroporto é um instrumento de planejamento urbano, que deve orientar o estabelecimento de restrições ao uso e ocupação do solo na área de ruído aeronáutico, e a alteração do PZR decorrente da possível alteração de rotas aéreas poderá gerar pleitos, de caráter financeiro, de cidadãos e entidades que passarão a estar na área de ruído aeronáutico do aeroporto.

[e] O princípio da Governança Urbana está definido na Nova Agenda Urbana, do Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos, de 2016, documento subscrito pelo Brasil e que deve ser considerado referencial adicional à legislação pátria por representar compromisso internacional. O planejamento e gerenciamento do território urbano deve incluir a compatibilização dos usos do solo com o ruído aeronáutico, como estabelecido também na Lei nº 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica), de 1986, e em outras leis.

4.1. As alíneas [a], [b] e [c] dessa justificativa consideram o Doc 8618, Volumes II e III, e o Doc 10031, da OACI, além de outras referências institucionais e acadêmicas consagradas.

4.2. O texto proposto considera que serão incluídas as referências correspondentes a (ONU, 2015) e (UN-HABITAT, 2016 e 2020), como proposto em outra Contribuição.

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23138 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Paulo Sergio Ramos Pinto Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.7.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE alterar para: +++ 6.3.7.1 As restrições operacionais são limites ou reduções de acesso de aeronaves ao aeroporto, podendo ser feitas por tipo de aeronave ou horários de operação do aeroporto. Devido ao seu impacto econômico, são medidas que não devem ser cogitadas antes do estudo de medidas dos outros três gêneros (como indicado no item 6.1.6) e, se aplicadas, devem fazer parte de um Plano de Ação que, se for o caso, inclua medidas de um ou mais daqueles outros gêneros (de preferência, no conjunto de medidas de melhor relação custo–benefício).	
Justificativa: 1. Propõe-se EXCLUIR o trecho “em acordo com as diretrizes do COMAER” porque a referência a diretrizes de órgãos de Estado não é necessária e outros órgãos, além do COMAER, poderão estabelecer diretrizes para restrições operacionais (por exemplo, o órgão de licenciamento ambiental do aeroporto). 2. Propõe-se alterar para “são medidas que não devem ser cogitadas antes do estudo de medidas dos outros três gêneros (como indicado no item 6.1.6) e, se aplicadas, devem fazer parte de um Plano de Ação que, se for o caso, inclua medidas de um ou mais daqueles outros gêneros (de preferência, no conjunto de medidas de melhor relação custo–benefício)”, em vez de “são medidas extremas que devem ser a última opção a ser considerada somente após o estudo e implementação das demais alternativas”, porque: [a] a alteração deixará o texto alinhado precisamente com a recomendação do Doc 9829, que recomenda a elaboração de um “Plano de Ação” específico para cada aeroporto em que o ruído aeronáutico é um problema reconhecido, composto por ações de um ou mais dos quatro gêneros; ou seja, as “restrições operacionais” não são “a última opção” (conforme a parte 7.1 do Doc 9829); [b] convém indicar a análise de custo–benefício como método preferencial para a deliberação do “Plano de Ação de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico” do aeroporto; [c] não se deveria condicionar a aplicação de restrições operacionais ao aeroporto à “implementação” de ações dos outros três gêneros indicados no Doc 9829, pois isso poderá não representar o gerenciamento do ruído aeronáutico de melhor relação custo–benefício.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23139 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Paulo Sergio Ramos Pinto Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.4.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE alterar para: +++ 6.4.1 Após o estudo e o debate das medidas possíveis de serem adotadas, a CGRA deve deliberar sobre as ações de gerenciamento do ruído aeronáutico. +++	
Justificativa: 1. Propõe-se alterar para “o estudo e o debate”, em vez de “a análise e verificação”, porque estudo e debate são ações compatíveis com o nivelamento de todos os integrantes da CGRA, no processo que leva à tomada de decisão sobre um plano de ação de gerenciamento do ruído aeronáutico; não convém prever a “verificação” quanto às “medidas possíveis de serem adotadas” pois isso induziria a CGRA a estabelecer a subordinação de alguns membros a outros integrantes. 2. Propõe-se alterar para “ações de gerenciamento”, em vez de “ações para mitigação”, porque o gerenciamento é mais amplo, poderá incluir ações de prevenção, correção e compensação, além de ações de mitigação do ruído aeronáutico. 3. Propõe-se EXCLUIR a frase “É possível que não haja soluções viáveis...” porque ela é contrária à ideia-força do Doc 9829 e do gerenciamento de ruído aeronáutico como praticado em outros países, haja vista que ações de prevenção e/ou correção e/ou mitigação e/ou compensação dos impactos do ruído aeronáutico de um ou mais de um dos quatro gêneros de ações indicados no Doc 9829 são sempre possíveis e viáveis, a depender dos princípios, valores e objetivos da sociedade envolvida.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23140 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Paulo Sergio Ramos Pinto Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.4.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE alterar para: +++ 6.4.2 [Recomendação] A CGRA poderá adotar as seguintes ações no que concerne ao gerenciamento do ruído aeronáutico:</p> <ul style="list-style-type: none"> • -- Recomendar ações preventivas, corretivas, mitigadoras e compensatórias à autoridade municipal competente objetivando a compatibilização do uso do solo ao ruído aeronáutico, em consonância com o PEZR; • -- Propor a revisão do PEZR, quando necessário; • -- Propor ações aos órgãos ou entidades competentes e adotar ações a fim de evitar e minimizar os prejuízos à saúde e o incômodo provocados pelo ruído no entorno do aeródromo; • -- Monitorar, em seu âmbito de atuação, a implementação, os resultados e a efetividade das ações preventivas, corretivas, mitigadoras e compensatórias dos impactos do ruído aeronáutico; • -- Propor outras medidas alternativas sempre que as ações preventivas, corretivas, mitigadoras e compensatórias dos impactos do ruído aeronáutico implementadas forem inefetivas. <p>6.4.2.1 Conforme recomendação do Doc 9829 da OACI, as ações devem compor o Plano de Ação de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico do aeroporto e devem corresponder ao conjunto de ações de melhor relação custo–benefício.</p> <p>6.4.2.2 A relação custo–benefício das ações poderá ser calculada por várias metodologias, sendo recomendada a Análise Socioeconômica de Custo–Benefício (ACB) (BRASIL, ME – Ministério da Economia. Guia geral de análise socioeconômica de custo-benefício de projetos de investimento em infraestrutura. Brasília: ME, 2021) ou adaptação dela.</p> <p>6.4.2.3 Para monetização dos prejuízos à saúde humana e do incômodo do ruído aeronáutico às pessoas na ACB, recomenda-se o uso apenas de referências consagradas, desde que aceitas pela CGRA; por exemplo: CE DELFT, 2019. Handbook on the external costs of transport. Luxemburgo: Ed. da União Europeia. Estudo feito para a Comissão Europeia – Diretoria-Geral de Mobilidade e Transporte. Quando as referências forem custos definidos em outros países, será necessário fazer o ajuste econômico, que deve consistir na consideração da relação entre o PIB per capita no Brasil e o PIB per capita no país ou região de referência.</p> <p>+++ [Contrib. 17/20 em 21.02.2023]</p>	
Justificativa:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Propõe-se alterar para “gerenciamento do ruído aeronáutico”, em vez de “tratamento das reclamações sobre ruído aeronáutico”, porque as reclamações sobre ruído aeronáutico são apenas um dos fatores que justificam o trabalho da CGRA, não o único. 2. Propõe-se alterar para “preventivas, corretivas, mitigadoras e compensatórias”, em vez de “preventivas e corretivas”, porque os quatro tipos de ações são válidos para a compatibilização do uso do solo com o ruído aeronáutico. 3. Propõe-se EXCLUIR o trecho “e propor sua revisão, quando necessário” porque é melhor que a proposta de revisão do PEZR seja uma ação específica. 4. Propõe-se INCLUIR o item “Propor a revisão do PEZR, quando necessário”, em complemento ao item anterior. 5. Propõe-se INCLUIR o trecho “e adotar ações” porque a CGRA também pode fazer isso, além de propor ações de competência legal de outras entidades. 	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

6. Propõe-se alterar para “evitar e minimizar os prejuízos à saúde e o incômodo provocados”, em vez de “minimizar o incômodo provocado”, porque EVITAR os impactos do ruído deve estar entre as ações possíveis da CGRA e porque o ruído aeronáutico prejudica A SAÚDE e o conforto das pessoas, não apenas o conforto.
7. Propõe-se alterar para “medidas preventivas, corretivas, mitigadoras e compensatórias dos impactos”, em vez de “medidas mitigadoras”, porque o monitoramento não deve ser apenas das medidas mitigadoras.
8. Propõe-se alterar para “ações preventivas, corretivas, mitigadoras e compensatórias dos impactos”, em vez de “ações mitigadoras de redução”, porque a proposta de outras medidas não deve ser apenas quanto às ações mitigadoras.
9. A monetização dos prejuízos à saúde humana e do incômodo do ruído aeronáutico às pessoas é necessária na Análise Socioeconômica de Custo–Benefício (ACB) (BRASIL, ME, 2021), uma das abordagens quantitativas possíveis do estudo das ações de melhor relação custo–benefício recomendada pelo Doc 9829. Por isso, justifica-se a orientação sobre quais referências devem ser usadas nessa abordagem e a indicação do estudo do CE Delft, de 2019.
10. O ajuste econômico da monetização dos prejuízos à saúde humana e do incômodo do ruído aeronáutico às pessoas, que deve consistir na consideração da relação entre o PIB per capita no Brasil e o PIB per capita no país ou região de referência, é necessário para não haver distorção econômica (super ou subvalorização) dos respectivos custos sociais. Isso coincide com orientação, de abril de 2022, do Ministério da Economia à Secretaria Nacional de Aviação Civil.

Contribuições referentes à Consulta Setorial nº 01/2023
Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23141 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Paulo Sergio Ramos Pinto Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 9.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE alterar para: +++ 9.2 ICAO, International Civil Aviation Organization. Doc 9829 – Guidance on the Balanced Approach to Noise Management. Emenda 1. 2ª ed. Montreal: ICAO, 2010. +++	
Justificativa: 1. O título do Doc 9829 não tem o trecho “Aviation Security Manual”. 2. O Doc 9829 recebeu a Emenda 1 em 10/10/2010.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23142 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Paulo Sergio Ramos Pinto Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 9.2 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>1. O Formulário ["Cadastrar Contribuição"] não tem o item "CONTRIBUIÇÃO DE INCLUSÃO". Por isso, faz-se referência ao item 9.2 da IS, na parte 9 – "Referências Bibliográficas", mas para apresentar proposta de inclusão dos itens de 9.3 a 9.9.</p> <p>2. PROPÕE-SE acrescentar as seguintes referências:</p> <p>+++</p> <p>9.3 Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, que instituiu a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC).</p> <p>9.4 ICAO, International Civil Aviation Organization. Doc 10031 – Guidance on Environmental Assessment of Proposed Air Traffic Management Operational Changes. Montreal: ICAO, 2014.</p> <p>9.5 ICAO, International Civil Aviation Organization. Doc 9184 – Airport Planning Manual, Part 2 – Land Use and Environmental Control. Montreal: ICAO, 2018.</p> <p>9.6 ICAO, International Civil Aviation Organization. Doc 8168 – Procedures for Air Navigation Services (PANS), Aircraft Operations (OPS), Volume III – Aircraft Operating Procedures. Montreal: ICAO, 2022.</p> <p>9.7 ONU (Organização das Nações Unidas). Transformando Nosso Mundo: Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. Rio de Janeiro: Centro de Informação das Nações Unidas para o Brasil, 2015.</p> <p>9.8 UN-HABITAT [Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos]. New Urban Agenda [Nova Agenda Urbana]. Quito: UN-Habitat, 2016.</p> <p>9.9 UN-HABITAT. The New Urban Agenda Illustrated [Nova Agenda Urbana Ilustrada]. Nairobi: UN-Habitat, 2020.</p> <p>9.10 BRASIL, ME – Ministério da Economia. Guia geral de análise socioeconômica de custo-benefício de projetos de investimento em infraestrutura. Brasília: ME, 2021.</p> <p>9.11 CE DELFT. Handbook on the external costs of transport. Luxemburgo: Ed. da União Europeia, 2019. Estudo feito para a Comissão Europeia – Diretoria-Geral de Mobilidade e Transporte.</p> <p>+++</p> <p>[Contrib. 19/20 em 21.02.2023]</p>	
Justificativa:	
<p>1. Outros documentos, publicados posteriormente ao Doc 9829 e alinhados com ele, devem ser citados porque podem contribuir para melhorar o gerenciamento do ruído aeronáutico no País.</p> <p>2. Os documentos que se propõe incluir estão referenciados em outras Contribuições feita à IS 161-053-001.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23143 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Paulo Sergio Ramos Pinto Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.2 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>1. PROPÕE-SE alterar o parágrafo 161.53(b) do RBAC nº 161 para incluir, na composição das CGRAs, como MEMBROS PERMANENTES SUPERVISORES: [a] a ANAC, agência de Estado, não-subordinada ao governo, entidade estatal promotora do desenvolvimento, reguladora e fiscalizadora da aviação civil e da infraestrutura aeroportuária, sob as balizas do atendimento do interesse público; e [b] a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) (ou o órgão que venha a sucedê-la), órgão de governo, formulador e fiscalizador de políticas públicas, funções que não competem à ANAC.</p> <p>2. PROPÕE-SE alterar o parágrafo 161.53(b) do RBAC nº 161 para estabelecer que o Plano de Ação de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico do aeroporto será deliberado pelos membros permanentes da CGRA, sendo que, no caso de ocorrer a participação da ANAC e da SAC, a deliberação terá que ser feita por ANAC, SAC e operador aeroportuário.</p> <p>3. Se necessário, os contratos de concessão ou de Parceria Público-Privada de operação e desenvolvimento de aeroportos deverão ser revisados para definir a participação da ANAC e SAC na CGRA, conforme os itens 1 e 2 anteriores.</p> <p>PAULO SERGIO RAMOS PINTO Arquiteto e Urbanista, M.Sc. PUR Grupo de Pesquisa Novas Cidades, FAU, UnB</p>	
<p>Justificativa:</p> <p>1. A inclusão da ANAC e SAC na CGRA está alinhada com o Doc 9829 da OACI, Capítulo 2, parte 2.1, que recomenda que o gerenciamento do ruído aeronáutico deve ser feito pelos Estados, admitida a delegação a terceiros nas etapas técnicas específicas de: [a] avaliação (diagnóstico) do ruído aeronáutico; e [b] análise de custo-benefício de possíveis ações de gerenciamento do ruído aeronáutico.</p> <p>1.1. Nos termos da Lei nº 11.182, de 2005, art. 8º, cabe à ANAC: +++ Art. 8º 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 [...] [...] X – regular e fiscalizar [...] as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, [...] [Negritos acrescentados.] +++ Com base nesses dispositivos (caput e inciso X), justifica-se que a ANAC faça parte das CGRAs.</p> <p>1.1.1. Ressalta-se que a ANAC não tem subordinação ao governo, nos termos dos art. 1º, 2º, 4º e 5º da Lei nº 11.182, de 2005.</p> <p>1.2. A Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) (ou o órgão que venha a sucedê-la), órgão de governo, é formulador e fiscalizador de POLÍTICAS PÚBLICAS, funções que não competem à ANAC. Ressalte-se que a ANAC deve implementar as políticas públicas estabelecidas, nos termos dos art. 2º e 3º da Lei nº 11.182: +++</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

Art. 2º Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

Art. 3º A ANAC, no exercício de suas competências, deverá observar e implementar as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo governo federal [...]

+++

1.2.1. Essa competência da SAC tem amparo:

[a] na Medida Provisória nº 1.154, de 01/01/2023, que estabelece a organização básica dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios; e

[b] no Decreto nº 11.354, de 01/01/2023, que aprova a Estrutura Regimental do Ministério de Portos e Aeroportos.

1.3. Na definição atual do RBAC nº 161, o operador do aeroporto está representando o Estado Brasileiro perante todos os envolvidos com o assunto, o que implica em frequentes dificuldades para obter a colaboração:

[a] dos Poderes Públicos municipais, responsáveis pelo planejamento e fiscalização do uso do solo no entorno aeroportuário, devido à natureza POLÍTICA desses Poderes; e

[b] de outras entidades.

1.4. A competência legal de “fiscalização do ruído aeronáutico” atribuída à ANAC (Lei nº 11.182, art. 8º, X), fiscalização do que está regulado, não impede a atuação dessa entidade no gerenciamento do ruído aeronáutico, haja vista o Doc 9829 da OACI, Capítulo 2, parte 2.1, que recomenda que o gerenciamento do ruído aeronáutico deve ser feito pelos Estados.

1.5. A ANAC e a SAC, na condição de membros permanentes SUPERVISORES das CGRAs, poderão declinar da participação em reuniões e outras atividades de CGRA específica, com as devidas justificativas, especialmente quando a avaliação (diagnóstico) do problema de ruído aeronáutico tratado na CGRA estiver consolidada e o Plano de Ação de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico estiver sendo executado conforme previsto.

1.6. A participação eventual da ANAC e da SAC nas CGRAs poderá ser de baixo custo, em função das tecnologias de informação e comunicação atualmente disponíveis, que tornam evitável a presença física de representantes nas reuniões das CGRAs e grupos de trabalho vinculados a elas.

2. Embora esta Consulta Setorial não seja o processo hábil para propor esta alteração, a proposta é feita com o objetivo de que a ANAC promova a revisão do RBAC nº 161 o mais rápido possível.

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23144 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Brasileira Das Empresas Aéreas Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.2 (1) Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.2.2 O parágrafo 161.53(d) do RBAC nº 161 prevê como competências da CGRA a realização das seguintes atividades: (1) Estudar, propor e implementar, em coordenação com órgãos e operadores aéreos envolvidos, medidas para mitigar o impacto do ruído aeronáutico no entorno de seu aeródromo sempre que identificar atividades incompatíveis com o nível de ruído previsto no PZR.	
Justificativa: Entende-se que o termo “no seu âmbito de atuação” não deixa exatamente claro quais medidas de mitigação o CGRA tem competência para implementar. Considerando o aspecto multidisciplinar e da importância de decisões colaborativas do referido Comitê para se alcançar um objetivo comum, sugere-se a coordenação com os órgãos e operadores aéreos envolvidos antes de se adotar alguma medida mitigadora. É importante que essas medidas sejam corroboradas pelos entes envolvidos até para que sejam realmente cumpridas. Ressalta-se ainda que os operadores aéreos possuem softwares que podem validar as curvas de ruído do PZR de suas aeronaves, além da utilização de aeronaves cada vez mais modernas e menos ruidosas. Por sua vez, os órgãos de controle de tráfego aéreo também podem alterar procedimentos operacionais ou de circulação do espaço aéreo para adequar o nível de ruído previsto no PZR.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23145 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Brasileira Das Empresas Aéreas Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.7.1 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.3.7.2 Caso ocorra algum tipo de restrição operacional, esta deverá ser comunicada ao operador de aeródromo e às empresas aéreas com antecedência mínima de seis meses.	
Justificativa: Apesar de estar prevista na Seção 161.61 (2) do RBAC 161, entende-se importante explicitar, na referida IS, que existe um prazo mínimo para que a restrição operacional seja aplicada.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23146 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroporto Internacional De Florianópolis - Hercílio Luz (SBFL) Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.4 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item [FC 161.53(f) e (g)]	
Justificativa: Sobre a disponibilização do canal de consulta, achamos pertinente que haja um entendimento comum da ANAC em relação ao atendimento do contrato de concessão, onde já são estabelecidos os requisitos para a Ouvidoria. Além disso, o registro das interações e ações realizadas quanto às reclamações serão compartilhados por meio do Relatório Anual de Ruído Aeronáutico, publicado em página específica do sítio eletrônico de cada aeroporto.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23147 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroporto Internacional De Florianópolis - Hercílio Luz (SBFL) Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.4.1 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item 6.3.4.1	
Justificativa: Preocupação quanto à responsabilidade pela redução de ruído na fonte, uma vez que tal decisão cabe aos operadores aéreos.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23148 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroporto Internacional De Florianópolis - Hercílio Luz (SBFL) Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.4.2 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item 6.3.4.2	
Justificativa: A Concessionária entende que esse item é de responsabilidade dos operadores aéreos, não cabendo tal recomendação para os operadores de aeródromos.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23149 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroporto Internacional De Florianópolis - Hercílio Luz (SBFL) Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.5 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item 6.3.5	
Justificativa: Preocupação da Concessionária quanto ao seu limite de atuação. Entendemos que tanto o planejamento quanto a fiscalização do uso do solo competem ao poder público e extrapolam os limites de atuação da Concessionária.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23150 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroporto Internacional De Florianópolis - Hercílio Luz (SBFL) Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.4 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item [FC 161.53(f) e (g)]	
Justificativa: Sobre a disponibilização do canal de consulta, achamos pertinente que haja um entendimento comum da ANAC em relação ao atendimento do contrato de concessão, onde já são estabelecidos os requisitos para a Ouvidoria. Além disso, o registro das interações e ações realizadas quanto às reclamações serão compartilhados por meio do Relatório Anual de Ruído Aeronáutico, publicado em página específica do sítio eletrônico de cada aeroporto.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23151 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Tânia Cristina De M Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 1.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Esta Instrução Suplementar – IS tem o objetivo de esclarecer, detalhar e orientar a aplicação dos requisitos dispostos na Seção 161.53 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil-RBAC nº 161, denominado "Plano de Zoneamento de Ruído de Aeródromos - PZR" considerando a indicação de Orientações Gerais para Gerenciamento do Ruído Aeronáutico e tendo como referencia o DOC 9829 da OACI - Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento do Ruído de Aeronaves.	
Justificativa: A IS, conforme proposta, indica a perspectiva de aplicação do conceito de "Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento do Ruído de Aeronaves", conforme apresentada no DOC 9829 da OACI, intitulado, em tradução livre, Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento do Ruído de Aeronaves (33ª Assembleia OACI, 2001). Observa-se, porém, que o conteúdo da IS não contempla a abrangência daquele documento e, não menos importante, frustra a possibilidade de manifestação do Estado Brasileiro de modo conclusivo sobre tema de tão alta sensibilidade e relevância para o setor e para a sociedade. Desse modo, mantendo-se o assunto e objetivo da IS conforme constante da minuta corrente, incorre-se no comprometimento do conceito e em uma apresentação incompleta do entendimento do Doc 9829/OACI. A alteração que se sugere considera a retificação do assunto indicado no documento para Orientações Gerais para Gerenciamento do Ruído Aeronáutico, e a consequente alteração do item 1.1, conforme apresentado na presente contribuição.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23152 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Tânia Cristina De M Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 1.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Esta Instrução Suplementar – IS tem o objetivo de esclarecer, detalhar e orientar a aplicação dos requisitos dispostos na Seção 161.53 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil-RBAC nº 161, denominado "Plano de Zoneamento de Ruído de Aeródromos - PZR" considerando a indicação de Orientações Gerais para Gerenciamento do Ruído Aeronáutico e tendo como referencia o DOC 9829 da OACI - Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento do Ruído de Aeronaves.	
Justificativa: A IS, conforme proposta, indica a perspectiva de aplicação do conceito de "Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento do Ruído de Aeronaves", conforme apresentada no DOC 9829 da OACI, Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento do Ruído de Aeronaves (33ª Assembleia OACI, 2001). Observa-se, porém, que o conteúdo da IS não contempla a abrangência daquele documento e, não menos importante, frustra a possibilidade de manifestação do Estado Brasileiro de modo conclusivo sobre tema de tão alta sensibilidade e relevância para o setor e para a sociedade. Desse modo, mantendo-se o assunto e objetivo da IS conforme constante da minuta corrente, incorre-se no comprometimento do conceito e em uma apresentação incompleta do entendimento do Doc 9829/OACI. A alteração que se sugere considera a retificação do assunto indicado no documento para Orientações Gerais para Gerenciamento do Ruído Aeronáutico, e a consequente alteração do item 1.1, conforme apresentado na presente contribuição.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23153 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Tânia Cristina De M Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.7 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.1.7 [Recomendação] Para melhor organização e produtividade das atividades da CGRA, deve-se realizar reuniões com uma pauta previamente estabelecida, assegurada a participação dos agentes competentes para análises e encaminhamento dos temas discutidos, com o objetivo de solucionar os problemas levantados. Recomenda-se que sejam observadas as seguintes etapas: a) levantamento de informações e/ou reclamações; b) construção de alternativas junto aos órgãos competentes; c) análise e apresentação de resultados aos interessados; d) acompanhamento dos desdobramentos junto às partes.	
Justificativa: A alteração do texto considera que a deliberação de ações eventualmente resultantes dos estudos foge ao controle da CGRA, podendo resultar, por um lado na necessidade de observância de requisitos técnicos específicos e, por outro lado, no desdobramento dos problemas por outras vias, inclusive judiciais. Qualquer que seja o caso, deverá a CGRA estar ciente das orientações estabelecidas, de modo a promover um acompanhamento assertivo dos resultados.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23154 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Tânia Cristina De Menezes Caldas Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 1.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Esta Instrução Suplementar – IS tem o objetivo de esclarecer, detalhar e orientar a aplicação dos requisitos dispostos na Seção 161.53 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil-RBAC nº 161, denominado "Plano de Zoneamento de Ruído de Aeródromos - PZR" considerando a indicação de Orientações Gerais para Gerenciamento do Ruído Aeronáutico e tendo como referencia o DOC 9829 da OACI - Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento do Ruído de Aeronaves.	
Justificativa: A IS, conforme proposta, indica a perspectiva de aplicação do conceito de "Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento do Ruído de Aeronaves", conforme apresentada no DOC 9829 da OACI, Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento do Ruído de Aeronaves (33ª Assembleia OACI, 2001). Observa-se, porém, que o conteúdo da IS não contempla a abrangência daquele documento e, não menos importante, frustra a possibilidade de manifestação do Estado Brasileiro de modo conclusivo sobre tema de tão alta sensibilidade e relevância para o setor e para a sociedade. Desse modo, mantendo-se o assunto e objetivo da IS conforme constante da minuta corrente, incorre-se no comprometimento do conceito e em uma apresentação incompleta do entendimento do Doc 9829/OACI. A alteração que se sugere considera a retificação do assunto indicado no documento para Orientações Gerais para Gerenciamento do Ruído Aeronáutico, e a consequente alteração do item 1.1, conforme apresentado na presente contribuição.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23155 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Tânia Cristina De Menezes Caldas Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.7 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.1.7 [Recomendação] Para melhor organização e produtividade das atividades da CGRA, deve-se realizar reuniões com uma pauta previamente estabelecida, assegurada a participação dos agentes competentes nas análises e encaminhamento dos temas discutidos, com o objetivo de solucionar os problemas levantados. Recomenda-se que sejam observadas as seguintes etapas: a) levantamento de informações e/ou reclamações; b) construção de alternativas junto aos órgãos competentes; c) análise e apresentação de resultados aos interessados; d) acompanhamento dos desdobramentos junto às partes	
Justificativa: A alteração do texto considera que a deliberação de ações eventualmente resultantes dos estudos foge ao controle da CGRA, cuja autonomia é extremamente limitada frente aos demais agentes envolvidos, podendo resultar por um lado na necessidade de observância de requisitos técnicos específicos, ou competências legais estabelecidas, e por outro lado, no desdobramento dos problemas por outras vias, inclusive judiciais. Qualquer que seja o caso, entretanto, deverá a CGRA estar ciente das orientações estabelecidas, de modo a promover um acompanhamento assertivo dos resultados.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23156 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Paulo Sergio Ramos Pinto Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.8 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>1. O Formulário ["Cadastrar Contribuição"] não tem o item "CONTRIBUIÇÃO DE INCLUSÃO". Por isso, faz-se referência ao item 6.1.8 da IS, mas para apresentar proposta de inclusão do item 6.1.10.</p> <p>2. PROPÕE-SE a inclusão do seguinte item na IS:</p> <p>+++</p> <p>6.1.10 [FC 161.53(c)] As reuniões da CGRA deverão ser realizadas em intervalos de tempo compatíveis com as ações de avaliação (diagnóstico) ou reavaliação do problema de ruído aeronáutico e de elaboração ou revisão do Plano de Ação de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico, sendo que tais intervalos de tempo deverão ser definidos em comum acordo com as pessoas que tenham, recentemente, apresentado reclamação de ruído aeronáutico e participado de reunião da CGRA.</p> <p>+++</p> <p>PAULO SERGIO RAMOS PINTO Arquiteto e Urbanista, M.Sc. PUR Grupo de Pesquisa Novas Cidades, FAU, UnB</p>	
<p>Justificativa:</p> <p>1. O texto do item 161.53(c) é:</p> <p>+++</p> <p>(c) A CGRA deverá realizar, no mínimo, 1 (uma) reunião a cada período de 6 (seis) meses, a contar da sua instituição, com convocação de interessados no Gerenciamento de Ruído Aeronáutico e exposição dos objetivos de cada reunião.</p> <p>+++</p> <p>2. Logo, a frequência de uma reunião da CGRA a cada seis meses é apenas a frequência MÍNIMA. Ela deve ser alterada, com a realização de outras reuniões, sempre que a necessidade de avaliação (diagnóstico) ou reavaliação do problema de ruído aeronáutico e de elaboração ou revisão do Plano de Ação de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico assim justificar.</p> <p>3. A indicação de que os intervalos de tempo das reuniões da CGRA deverão ser definidos pela CGRA em comum acordo com as pessoas que tenham, recentemente, apresentado reclamação de ruído aeronáutico e participado de reunião da CGRA decorre da obrigação da CGRA dar tratamento às reclamações de ruído aeronáutico, estabelecida no item 161.53(d)(4) do RBAC nº 161 – e o tratamento das reclamações deve ser tempestivo –, e da própria razão de existir da CGRA.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23157 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Paulo Sergio Ramos Pinto Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.8 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>1. O Formulário ["Cadastrar Contribuição"] não tem o item "CONTRIBUIÇÃO DE INCLUSÃO". Por isso, faz-se referência ao item 6.1.8 da IS, mas para apresentar proposta de inclusão do item 6.1.11.</p> <p>2. PROPÕE-SE a inclusão do seguinte item na IS:</p> <p>+++</p> <p>6.1.11 [FC 161.53(e)] A obrigação do operador do aeródromo em "manter em sítio eletrônico específico informações acerca das competências listadas no parágrafo 161.53(d)" consiste em implantar e manter sítio eletrônico específico sobre o Gerenciamento do Ruído Aeronáutico, diretamente acessível a partir do navegador de Internet, distinto de outros sítios do operador do aeródromo (por exemplo, Ouvidoria ou Dados Operacionais), de modo a facilitar o acesso dos cidadãos ao sítio eletrônico de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico do aeródromo.</p> <p>+++</p> <p>PAULO SERGIO RAMOS PINTO Arquiteto e Urbanista, M.Sc. PUR Grupo de Pesquisa Novas Cidades, FAU, UnB</p>	
<p>Justificativa:</p> <p>1. O texto do item 161.53(e) é:</p> <p>+++</p> <p>(e) O operador do aeródromo deverá manter em sítio eletrônico específico informações acerca das competências listadas no parágrafo 161.53(d), devendo conter, no mínimo:</p> <p>+++</p> <p>2. A expressão "sítio eletrônico específico" refere-se, obviamente, à temática do Gerenciamento do Ruído Aeronáutico, objeto da parte 161.53 do RBAC nº 161. Portanto, o acesso a esse sítio eletrônico específico deve ser possível a partir do navegador de Internet, para facilitar a participação dos cidadãos no Gerenciamento do Ruído Aeronáutico do aeródromo.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23158 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fabio Scatolini Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 1.1 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Comentário: No geral, o documento me parece superficial, assumindo que sua intenção descrita no item seja verdadeira. O que é solicitado na documentação de prestação de contas, por exemplo, de responsabilidade do administrador do aeroporto (e gestor da CGRA), está muito aquém do recomendado no DOC ICAO 10031 / 2014 que, por sua vez, também não é mencionado em momento algum. Considero ainda que não foi enfatizado o principal – a necessidade de transparência e abrangência de participação maiores, de todos os atores envolvidos no problema poluição sonora, bem como o esforço que a CGRA deve empenhar para que isso ocorra.	
Justificativa: Nenhuma	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23159 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fabio Scatolini Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 4.1.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Como se trata de uma definição do conceito “Abordagem Equilibrada”, embora o texto esteja razoável, acredito que seja necessário também acrescentar que o conceito se encontra mais bem explicado e exemplificado no DOC ICAO 9829.	
Justificativa: Afinal, ele está descrito como referência bibliográfica.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23160 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fabio Scatolini Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.6 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro substituir o texto do item “c” para “procedimentos operacionais alternativos para abatimento de ruído durante o pouso e a decolagem”; e o texto do item “d” para “restrições adicionais quanto ao horário de operação”.	
Justificativa: As expressões "mitigação operacional" no item "c" e "restrições operacionais" no item "d" parecem sinônimas. As sugeridas estão mais de acordo com o texto do DOC ICAO 9829.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23161 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fabio Scatolini Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.7 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Já que se trata de uma recomendação, acredito que a ANAC deva também sugerir a periodicidade das reuniões da CGRA, considerando como parâmetros – número de reclamações quanto ao ruído, proximidade das ocorrências com o aeroporto, número de operações máximo no período a considerar, percentual noturno das operações, percentual de uso residencial no entorno ou no alcance do PEZR, ou qualquer outro fator relevante.	
Justificativa: A ANAC tem competência para isso, e penso que esse detalhamento faz falta à compreensão do documento.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23162 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fabio Scatolini Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.3 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração de texto: "Nos casos de impasse nas negociações que dependam de estudos mais detalhados, a ANAC deverá colaborar de todas as formas que lhe for possível, como fornecimento de bases de dados mais atuais, orientação quanto a quais documentos utilizar, etc."	
Justificativa: O texto da recomendação é, no mínimo, vago. O desenvolvimento de alternativas relacionadas à operação mais sustentável de um aeroporto é um processo multidisciplinar, como sugere o texto do item 6.3.2. Entretanto, acredito que a ANAC não pode apenas sugerir, mas sim ESTABELECEER quais devem ser as áreas correlatas, bem como as respectivas organizações que devem estar representadas. No caso da poluição sonora, é indispensável a participação de entidades que tenham a competência para estudar a CAPACIDADE do sistema de pátios e pistas, a capacidade do espaço aéreo imediato ao aeroporto (TWR e APP) e de gerenciamento dos respectivos riscos ao "safety" desses dois fatores. Todos os aspectos ambientais sujeitos a impacto por atividade antrópica dependem disso, e não apenas a poluição sonora. E a capacidade tem sido tratada como uma "segredo-de-Estado" pelas administrações de aeroportos e pelo DECEA, quando estes se dirigem ao público, caminhando absolutamente na direção contrária do que recomenda o DOC ICAO 10031, logo no primeiro parágrafo do seu Capítulo 1, que reconhece a força dos poderes locais (Prefeituras e Estados da Federação) na decisão final sobre as questões ambientais.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23163 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fabio Scatolini Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.6 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Excluir a expressão: "uso de rotas dispersas"	
Justificativa: Com base no texto das Resoluções ICAO A39-1, Apêndice A, A40-17, Apêndice A e A41-20, Apêndice A, a expressão “uso de rotas de rotas dispersas” não pode ser considerada como alternativa à mitigação de problemas de poluição sonora causada pela aviação civil. Além de significar exatamente o oposto da expressão “adoção de rotas preferenciais” escrita no mesmo item, o uso de rotas dispersas em aeroportos urbanos densamente ocupados pode, eventualmente, diminuir a área da curva de incômodo mais externa (65 LDN) mas, invariavelmente, aumenta as áreas das curvas de incômodo mais internas (70 e 75 LDN). Não existe, na experiência internacional documentada, qualquer exemplo bem-sucedido de aplicação de rotas dispersas de decolagem na mitigação de poluição sonora em aeroportos, a exceção daquelas que não sobrevoam diretamente áreas habitadas, também conhecidas como “rotas de mínimo incômodo”. Já as rotas preferenciais são amplamente adotadas porque, além limitarem a emissão de ruído de aeronaves, contribuem para aumentar o “safety”, limitando indiretamente a capacidade de pistas. O próprio DOC ICAO 9829 apresenta, na sua segunda metade, exemplos bem-sucedidos de adoção de rotas preferenciais, mas nada fala sobre rotas dispersas. De forma semelhante, em lugar algum da IS é mencionada como medida mitigadora a OTIMIZAÇÃO DE FROTAS como medida mitigadora, o que beneficiaria não apenas a poluição sonora, mas também a tão alardeada necessidade de reduzir gases do efeito estufa, pela ANAC e pela SAC. É muito comum no Brasil os operadores aéreos utilizarem frotas padronizadas compostas por grandes aeronaves a jato, com a justificativa de reduzir custos de manutenção e de treinamento de tripulações, ao mesmo tempo em que insistem operar rotas com “load-factor” muito baixo, não raro com prejuízo financeiro desde o início, e que poderiam ser muito melhor atendidas com aeronaves turboélice, cujo consumo de combustível é muito menor, além de voarem em um espaço aéreo menos concorrido e exigirem menos infraestrutura de aeródromo, também aumentando indiretamente o “safety”.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23164 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fabio Scatolini Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.7.1 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Limitar acesso de aeronaves mais ruidosas a um aeroporto, segundo o DOC ICAO 9829, é uma medida mitigadora também compatível com o nível “c” – restrições operacionais, porque não são consideradas tão radicais quanto à limitação do horário de funcionamento do aeroporto. Sugiro que essa observação seja colocada no texto.	
Justificativa: Nenhuma	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23165 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fabio Scatolini Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.4.1 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Excluir TODO o item.	
Justificativa: Faz-se necessário aqui explicar o que são “soluções viáveis”. Impactos ambientais não são solucionados, mas sim mitigados. E da forma como se apresenta, a expressão dá margem a múltiplas interpretações (econômica, social, ecológica, segurança civil, segurança de voo, etc). Caso o item inteiro não seja excluído, Penso que a expressão “soluções viáveis” deva ser substituída por “medidas mitigadoras que não comprometam a segurança de voo”, porque o “safety” é sempre o objetivo inalienável da ICAO e, conseqüentemente, dos seus países membros, inclusive em detrimento de questões ambientais, fenômeno denominado “trade-off” pelo jargão técnico, e descrito no Capítulo 4 do DOC ICAO 10031, além de concordar com o que está exposto nos itens 6.1.5 e 6.3.6 . Em caso de impasse na escolha de medidas mitigadoras que não comprometam o “safety”, segundo o que consta no Capítulo 1 do DOC ICAO 10031, a decisão tende a recair sobre os poderes locais (prefeituras e governos estaduais). Simplesmente permitir que o administrador do aeroporto declare que o problema não tem solução e “lave-as-mãos” a seguir é uma atitude que não deve ser recomendada por um órgão regulador. Isso apenas dará mais competência aos poderes locais para tomar providências, com base adicional na regulamentação ambiental nacional, particularmente as normas ABNT NBR 14625-Parte 2 e NBR-10151, esta última recém-revisada, em 2016, e ainda com força de lei por meio da Resolução CONAMA 04/90.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23166 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fabio Scatolini Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 9.2 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: DOC ICAO 10031 / 2014 ABNT NBR 10151 ABNT NBR 16425-Parte 2	
Justificativa: O Secretário Ramos Pinto, da SAC, escreveu no seu email de encaminhamento que esta IS incorpora aspectos descritos em documentos mais recentes, como o DOC 10031 OACI. Entretanto, este documento não consta aqui nas referências. Sugiro incluí-lo, além das normas ABNT NBR 10151, NBR 16425-Parte 2, e de qualquer outro documento que seja pertinente.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23167 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fabio Scatolini Categoria: Outros	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 9.2 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Incluir as seguintes siglas no Apêndice A g) CONAMA – Conselho Nacional de Meio Ambiente h) ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas i) NBR – Norma Brasileira j) ICAO – International Civil Aviation Organization k) DOC – Documento votado e aprovado em Assembleia Geral da ICAO	
Justificativa: Siglas dos organismos que publicaram os documentos acrescentados nas minhas contribuições.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23168 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Tânia Cristina De Menezes Caldas Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 4.1.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Abordagem Equilibrada no Gerenciamento de Ruído de Aeronaves – metodologia indicada pela OACI para gerenciamento dos impactos de ruído de um aeroporto que consiste na identificação e avaliação do ruído associados às operações aeronáuticas e aeroportuárias e na análise de alternativas de gerenciamento com base em quatro elementos principais, ratificados pela Política Nacional de Aviação Civil – PNAC: adotar, nas questões relativas a ruído, uma abordagem equilibrada, que consista nos seguintes elementos: a) redução do ruído na fonte, b) planejamento do uso do solo no entorno dos aeródromos, c) adoção de medidas mitigadoras e d) restrições operacionais, de acordo com os interesses nacionais, com objetivo de gerenciar os impactos observados tendo em vista o custo-benefício da solução a ser adotada.	
Justificativa: Assegurar a apresentação do conceito conforme proposto originalmente pela OACI e ratificado pela Política Nacional de Aviação Civil – PNAC	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23169 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Tânia Cristina De Menezes Caldas Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.5 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.1.5 Considerando o PZR como instrumento adotado pelo Brasil para identificação das áreas de impacto direto das operações aeroportuárias, e tendo em vista a orientação para aplicação de uma Abordagem Equilibrada do Gerenciamento de Ruído Aeronáutico, as orientações contidas nesta IS têm como objetivo tratar os impactos de ruído aeronáutico nos aeroportos onde ocorrem, de modo sustentável, observando os aspectos ambiental, econômico, social, e de segurança, em conformidade com a Política Nacional de Aviação Civil.	
Justificativa: O PZR é documento adotado pelo Brasil para delimitação das áreas de planejamento de uso do solo com vistas ao controle do “encroachment”. Observa-se igualmente importante deixar claro que os problemas de ruído resultam em impactos ambientais que comprometem a saúde e o equilíbrio emocional das pessoas, bem como a funcionalidade adequada de atividades sensíveis igualmente afetadas, razão da importância de sua qualificação como impacto e não simplesmente como problema ou incômodo.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23170 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Tânia Cristina De Menezes Caldas Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.7 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O PZR é documento adotado pelo Brasil para delimitação das áreas de planejamento de uso do solo com vistas ao controle do “encroachment”. Observa-se igualmente importante deixar claro que os problemas de ruído resultam em impactos ambientais que comprometem a saúde e o equilíbrio emocional das pessoas e a funcionalidade plena de atividades sensíveis afetadas, razão da importância de sua qualificação como impacto e não simplesmente como problema ou incômodo.	
Justificativa: A alteração do texto pondera que a deliberação de ações eventualmente resultantes dos estudos foge ao controle da CGRA, podendo resultar, por um lado, na necessidade de observância de requisitos técnicos específicos ou limitações econômicas, cuja avaliação e determinação foge à competência da comissão e, por outro lado, no desdobramento dos problemas por outras vias, inclusive judiciais. Qualquer que seja o caso, deverá a CGRA estar ciente das orientações estabelecidas, de modo a promover um acompanhamento assertivo dos resultados.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23171 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Tânia Cristina De Menezes Caldas Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.2.2 (1) (Recomendação) Realizar interação e comunicação periódicas com autoridades envolvidas, cuja atuação pode resultar em medidas para mitigação do impacto do ruído aeronáutico, de modo a apoiar a interface da CGRA com representantes da população afetada, com o objetivo de informar e orientar sobre a aplicação do PEZR	
Justificativa: Trata-se de medida necessária ao atingimento de resultados por parte da CGRA, promovendo o envolvimento e atuação de todos os agentes habilitados a agir no processo de gerenciamento dos impactos do ruído aeronáutico. A demanda por uma interação indica a necessidade de atuação conjunta, o que se faz necessário para o atingimento de resultados. Entretanto, tendo em vista que a IS não pode alterar as orientações do RBAC, avaliar a possibilidade de complementar o subitem 2 como uma recomendação:	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23172 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Tânia Cristina De Menezes Caldas Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.2 (6) (i) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Comentário: Observar que em muitos casos as medidas mitigadoras envolvem custos adicionais aos responsáveis pelos impactos observados, sendo necessário estabelecer os critérios para responsabilização dos agentes, assim como suas obrigações, considerando-se as metas a serem atingidas e as alternativas de atuação para mitigação dos problemas (impactos) observados. Do mesmo modo faz-se necessário identificar a origem dos recursos a serem aplicados, no âmbito de uma política de gerenciamento dos impactos do ruído aeronáutico no país, sob pena da ineficácia da orientação.	
Justificativa: A elaboração do mapa proposto é fundamental para acompanhamento da situação observada no aeroporto, porém a implantação de medidas mitigadoras específicas demandam investimentos e a identificação de responsabilidades, com base em critérios que justifiquem sua aplicação. Assim, há que se determinar, na hipótese de uma alteração de uma rota ou implantação de nova PPD, por exemplo, a responsabilidade pelos custos de mitigação dos impactos associados, considerando uma escala de prioridades entre atividades sensíveis, os custos relacionados e o nível de impacto observado.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23173 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Tânia Cristina De Menezes Caldas Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.6 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.1.6 [FC161.53(b) planejamento e gerenciamento do uso do solo	
Justificativa: Observar que o Doc 9829 menciona gerenciamento e não fiscalização; atividade essa para a qual a CGRA não tem competência, dado ser uma atribuição EXCLUSIVA do Município, conforme CRFB de 1988 .	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23174 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Tânia Cristina De Menezes Caldas Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.2 (8) (iv) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.2.2(8) (IV) (c) quanto as ações de fiscalização. Nota: No âmbito desta IS entende-se por fiscalização o acompanhamento junto às autoridades municipais da aplicação e cumprimento das orientações estabelecidas pelo PZR. Esta ação se dará por meio da interface técnica com as prefeituras, com o objetivo de incorporar as orientações do PZR à legislação municipal.	
Justificativa: A inclusão de uma nota de esclarecimento ao item 6.22(8)(IV) visa superar as limitações da CGRA quanto a sua competência para atuar nas ações de fiscalização, restrita ao sítio aeroportuário, sendo o uso do solo competência dos municípios e os aspectos operacionais do DECEA.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23175 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Tânia Cristina De Menezes Caldas Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.2 (9) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: A orientação, embora constante do RBAC 161, é inexecutável. Observe-se que independentemente de o uso do solo ser competência constitucional dos municípios, a exigência, por exemplo, de tratamento acústico para instalações sensíveis, para ser constatada exigiria a análise do projeto arquitetônico; o que foge aos objetivos da CGRA. Nesse sentido qualquer que fosse a autoridade de controle a ser notificada de eventuais ocorrências observadas seria necessário, minimamente, no caso exemplificado, uma constatação técnica comprovável, sob pena da ação resultar ineficaz.	
Justificativa: O regramento em vigor ainda demanda complementação para promover a aplicação efetiva de todas as ferramentas indicadas para uma abordagem equilibrada do gerenciamento do ruído	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23176 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Tânia Cristina De Menezes Caldas Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.3 (7) Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: A orientação é perfeitamente cabível porém aponta, mais uma vez, para a necessidade de definição da uma política pública a ser adotada para mitigação do problema. Observe-se que a simples constatação do conflito ou do não atendimento da regulamentação não resulta em solução do problema. É necessário que sejam estabelecidos e validados instrumentos e recursos financeiros para sua mitigação. Faz-se necessário também observar que existem cenários diversos não apenas entre os aeródromos, como também em relação a um mesmo aeroporto, considerando a implantação da atividade em análise e a aprovação/registo do PEZR.	
Justificativa: Na hipótese de ser identificada uma escola em área de ruído incompatível, e sendo essa atividade, a título de exemplo, identificada entre as prioridades estabelecidas para gerenciamento do problema no aeroporto em análise, seria viável, a partir da divulgação dos relatórios e considerando as responsabilidades estabelecidas e os recursos disponíveis, a adoção das necessárias medidas mitigadoras correspondentes (tratamento acústico, por exemplo). Atualmente não existe qualquer orientação concreta no país nesse sentido.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23177 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Tânia Cristina De Menezes Caldas Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.3.2 [Recomendação]Na construção de alternativas é recomendado que a comissão mantenha comunicação com as instituições responsáveis, com objetivo de obter suporte técnico necessário para os possíveis encaminhamentos. A definição de prazos e o estabelecimento de responsabilidades de cada órgão/entidade é igualmente desejável, visto que as questões envolvem estudos cujos resultados implicam na deliberação de solução de problemas pendentes. Recomenda-se ainda que, na etapa de construção de alternativas, a evolução dos estudos realizados pelas instituições competentes sejam amplamente debatidos, no âmbito das CGRA de modo a subsidiar a tomada de decisões de forma coletiva.	
Justificativa: O objetivo da CGRA, muito além de sanar dúvidas com instituições responsáveis, é dar encaminhamento ao assunto a ser tratado tecnicamente pelo órgão responsável, de modo a permitir o cumprimento da função de gerenciamento do tema com interface entre a comunidade e os demais órgãos envolvidos. Esse suporte precisa ser assegurado para dar legitimidade às ações da comissão, bem como para garantir o comprometimento dos demais envolvidos, promovendo a identificação de medidas e orientações que resultem na mitigação dos impactos observados.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23178 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Tânia Cristina De Menezes Caldas Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.4.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.3.4.1 A redução de ruído na fonte refere-se à integração de tecnologias para diminuição dos ruídos emitidos pelas aeronaves. Em um aeroporto específico, a medida somente poderá ser percebida a partir da modernização da frota operando em um aeroporto, o que envolve análises técnicas, econômicas e ambientais.	
Justificativa: O texto, conforme apresentado, não identifica a complexidade do tema. A redução de ruído na fonte abrange, além da atuação da indústria, considerando a evolução dos motores e do design das aeronaves, a capacidade das empresas para modernização de suas frotas. O tema engloba pontos sensíveis como aspectos econômicos e ações para redução de emissões atmosféricas, pelo que se avalia a conveniência de assegurar maior clareza à recomendação apresentada, abrindo espaço para discussões mais aprofundadas com o DECEA e as próprias empresas aéreas, por meio da ABEAR. Desse modo, ainda que dentro de uma pauta proposta pela CGRA, tendo em vista a sensibilidade do tema e considerando os compromissos de Estado vigentes, observa-se conveniente o envolvimento da SAC.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23179 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Tânia Cristina De Menezes Caldas Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.4.2 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: A alternativa de redução de ruído na fonte, considerando possibilidade de modernização da frota engloba pontos sensíveis como aspectos econômicos e ações para redução de emissões atmosféricas. O tratamento do tema não pode prescindir de discussões mais aprofundadas com o DECEA e as próprias empresas aéreas, por meio da ABEAR. Desse modo, quando considerada dentro de uma pauta proposta pela CGRA, tendo em vista a sensibilidade do tema e considerando os compromissos de Estado vigentes, observa-se conveniente o envolvimento da SAC.	
Justificativa: O texto apresentado na Minuta da IS não dá conta da complexidade do tema.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23180 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Tânia Cristina De Menezes Caldas Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.6 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Os procedimentos operacionais para redução de ruído podem ser adotados mediante técnicas implantadas no aeroporto envolvendo empresas aéreas e Controle de Tráfego Aéreo. Tais medidas podem envolver a adoção de rotas preferenciais, de procedimentos padrão de pouso e decolagem e o uso de rotas dispersas para diminuição à exposição do ruído, por exemplo. Em qualquer caso devem ser assegurados estudos detalhados sobre as alterações a serem percebidas nas áreas afetadas, a variação da população atingida e as características das atividades que venham a ser impactadas pelas novas medidas, de maneira a proceder na implementação das devidas medidas mitigadoras, sempre resguardando a segurança das operações do aeródromo.	
Justificativa: As técnicas passíveis de implementação envolvendo procedimentos operacionais, independentemente de suas características, devem levar em consideração impactos em novas áreas, considerando aspectos demográficos e de uso do solo observados, entre outros. Particularmente ao se considerar a dispersão de rotas, essas condições deverão ser cuidadosamente avaliadas com participação ativa das autoridades locais e amplo debate com a comunidade. Observe-se, nesse caso, que além da regularização do impacto/passivo já observado, novas áreas antes fora da influência das operações serão submetidas aos impactos de ruído.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23181 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Tânia Cristina De Menezes Caldas Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.4.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6. 4.1 Após análise da CGRA e decisão pelos órgãos competentes, das medidas possíveis de serem adotadas, a comissão deve informar aos interessados sobre as soluções aplicáveis ao problema, com a devida fundamentação, sempre com foco na implementação de ações que permitam minimizar o impacto (considerando além do incômodo, principalmente os danos à saúde) provocado pelo ruído no entorno do aeródromo.	
Justificativa: A Instrução Suplementar tem o objetivo claro e declarado de avaliar alternativas de gerenciamento do ruído, de modo a orientar a minimização ou mitigação dos impactos, não sendo razoável conter no escopo de suas orientações a indicação da possibilidade de inexistência de soluções viáveis para tratamento de tais problemas. Tal manifestação resultaria no desestímulo ao esperado envolvimento dos diversos atores do processo na identificação de soluções ou alternativas para encaminhamento das medidas mitigadoras necessárias. Observar que não apenas o incômodo, mas, principalmente, os danos à saúde devem ser objeto de medidas de controle e mitigação.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23182 SEI: 8312227	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 1.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Contribuição: Sugere-se a alteração do título da IS “Assunto” para: “Orientações Gerais para Gerenciamento de Ruído Aeronáutico”. Obs.: A proposta IS tem a seguinte descrição do assunto a ser abordado pela instrução Suplementar: “Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico”. Essa expressão é o identificador, o título da IS.	
Justificativa: Justificativa: Sabe-se que a Organização da Aviação Civil Internacional – OACI publicou o Doc 9829, manual diretamente relacionado ao seu Anexo 16, intitulado “Orientações para uma Abordagem Equilibrada no Gerenciamento de Ruído de Aeronaves” (tradução livre). Com a utilização do nome da referida publicação OACI para o assunto da IS Nº 161.053-001, a ANAC estaria sugerindo que a IS teria o objetivo de incorporar o amplo e extenso conteúdo do Doc 9829 da OACI ao sistema da aviação civil nacional, o que de fato não ocorreu (o Doc 9829 possui 134 páginas e a IS proposta apenas 8). Permanecendo esta enorme diferença de conteúdo, o Brasil pode até ser alvo de críticas da comunidade internacional. Assim, mesmo sabendo-se que os Estados-membros da OACI não estão obrigados a reproduzir o Doc 9829 em suas regulamentações ou instruções suplementares, entende-se que a expressão “Abordagem Equilibrada” deveria ser usada apenas se a IS proposta apresentasse, não necessariamente todo o teor do Doc 9829, mas, pelo menos, boa arte do amplo e útil conteúdo orientativo que se pode encontrar no manual da OACI. Obs.: No caso de haver o interesse de ampliar o conteúdo da IS proposta, há outros documentos, e alinhados à filosofia da Abordagem Equilibrada, que poderiam ser citados pela IS Nº 161.053-001, já que poderiam também contribuir para orientar o gerenciamento do ruído aeronáutico no País. Para isso bastaria que fossem listados no Capítulo 9	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23183 SEI: 8312227	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 4.1.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Trocar a descrição do item 4.1.1 para: Abordagem Equilibrada no Gerenciamento de Ruído de Aeronaves – a Abordagem Equilibrada no Gerenciamento de Ruído de Aeronaves é um método de gestão de ruído de um aeroporto, que consiste em identificar o problema de ruído em um aeroporto e depois realizar a análise das diversas medidas disponíveis para reduzir o ruído através da exploração de quatro elementos principais, a saber: redução na fonte, planejamento e gerenciamento do uso do solo, procedimentos operacionais de abatimento de ruído e restrições operacionais, com objetivo de resolver o problema do ruído da maneira que considere o custo-benefício da solução a ser adotada.	
Justificativa: Justificativa: A definição apresentada pela OACI, no DOC 9829, apresenta claramente 4 (quatro) possíveis alternativas para mitigação do ruído aeronáutico: a) Redução na fonte; b) Planejamento e gerenciamento do uso do solo; c) Procedimentos operacionais de abatimento de ruído; e d) Restrições operacionais. A apresentação das alternativas de mitigação do ruído aeronáutico, consideradas pela comunidade internacional, neste primeiro momento oportuno da IS Nº 161.053-001, é sempre importante em uma publicação instrucional. Além disso, a consideração do custo-benefício da solução a ser adotada, em qualquer empreendimento, é mais que valiosa, conforme explicitado pela OACI no DOC 9829.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23184 SEI: 8312227	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Estabelece o parágrafo 161.53 (b) do RBAC nº 161 que a CGRA será composta por funcionários do aeródromo e deverá convidar membros e órgãos externos envolvidos nas questões relacionadas ao ruído aeronáutico, sendo suas reuniões realizadas com os presentes. Contribuição: Trocar a palavra presentes por participantes.	
Justificativa: Justificativa: Com a tendência e possibilidade contemporânea de reuniões virtuais, a palavra presentes pode não ser a mais adequada.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23185 SEI: 8312227	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.5 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Como instrumento reconhecido internacionalmente para elaboração e implementação do PZR, a Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído aeronáutico tem como objetivo tratar os problemas de ruído aeronáutico nos aeroportos onde ocorrem de modo sustentável, observando seus aspectos ambiental, econômico e social, e resguardada a segurança operacional do aeroporto. Contribuição: Trocar a descrição do Item 6.1.5 para: Como instrumento reconhecido internacionalmente para mitigação do ruído aeronáutico, a Abordagem Equilibrada no Gerenciamento de Ruído de Aeronaves tem como objetivo tratar os problemas de ruído aeronáutico nos aeroportos onde ocorrem de modo sustentável, observando seus aspectos ambiental, econômico e social, e resguardada a segurança operacional do aeroporto.	
Justificativa: A terminologia PZR (Plano de Zoneamento de Ruído) é de utilização nacional, criada ainda no âmbito do antigo DAC (Departamento de Aviação Civil), mas NÃO é utilizada nem se quer mencionada pelo DOC 9829, como faz crer a descrição original do Item 6.1.5.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23186 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.6 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Os elementos compreendidos na Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído aeronáutico são: a) redução de ruído na fonte; b) planejamento e fiscalização de uso do solo; c) procedimentos de mitigação operacional de ruído; e d) restrições operacionais. Contribuição: Trocar a descrição do subitem b): b) planejamento e GERENCIAMENTO de uso do solo;	
Justificativa: Justificativa: A competência para o exercício da fiscalização do uso do solo é de atribuição EXCLUSIVA do Município, conforme Constituição Federal Brasileira de 1988 (Artigo 30, inciso VIII: promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano).	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23187 SEI: 8312227	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Levantamento de Informações e/ou Reclamações.</p> <p>6.2.2 O parágrafo 161.53(d) do RBAC nº 161 prevê como competências da CGRA a realização das seguintes atividades:</p> <p>(1) Estudar, propor e implementar, no seu âmbito de atuação, medidas para mitigar o impacto do ruído aeronáutico no entorno de seu aeródromo sempre que identificar atividades incompatíveis com o nível de ruído previsto no PZR.</p> <p>(2) Realizar comunicações periódicas às autoridades envolvidas e aos representantes da população afetada com o objetivo de informar e orientar sobre o PZR.</p> <p>.</p> <p>.</p> <p>.</p> <p>(6) Elaborar um mapa da região do aeródromo, baseado nas informações e reclamações recebidas, indicando as atividades incompatíveis ao ruído aeronáutico.</p> <p>(i) O mapa deve ser utilizado para escolha de pontos de monitoramento de ruído, conforme o estabelecido na seção 161.55, e de locais para implementação de medidas mitigadoras específicas, de acordo com as responsabilidades e obrigações atribuídas a cada agente envolvido.</p> <p>.</p> <p>.</p> <p>.</p> <p>(8) Elaborar, até o fim do 1º trimestre do ano seguinte, Relatório Anual de Ruído Aeronáutico informando sobre todas as ações tomadas e assuntos tratados pela CGRA ao longo do ano, contendo:</p> <p>.....</p> <p>(iv) Informações sobre a situação do PEZR nos municípios abrangidos;</p> <p>(A) quanto a sua incorporação pelas leis municipais;</p> <p>(B) quanto a compatibilidade com as atividades desenvolvidas na área do plano e;</p> <p>(C) quanto as ações de fiscalização.</p> <p>(9) Comunicar as autoridades de controle da Administração Pública, quando identificado descumprimento ou omissão das autoridades acerca das recomendações de ocupação de uso do solo previstas no PZR.</p> <p>Tipo de contribuição: Alteração.</p> <p>Contribuição: Alterar os textos acima apresentados com a inclusão das palavras sublinhadas, conforme descrito a seguir:</p> <p>Item 6.2 Levantamento de Informações e/ou Reclamações.</p> <p>6.2.2 O parágrafo 161.53(d) do RBAC nº 161 prevê como competências da CGRA a realização das seguintes atividades:</p> <p>Item (1) para: Estudar e propor, no seu âmbito de atuação, medidas para mitigar o impacto do ruído aeronáutico no entorno de seu aeródromo, sempre que identificar atividades incompatíveis com o nível incômodo sonoro previsto no respectivo PZR; e</p> <p>Item (2) para: Realizar interação e comunicação periódica com autoridades envolvidas, cuja atuação pode resultar em medidas efetivas para mitigação do impacto do ruído aeronáutico, de modo a permitir a interação da CGRA com representantes da população afetada, com o objetivo de informar e orientar sobre o respectivo PZR.</p> <p>.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

.

.

Item (6) para: Elaborar Sistema de Gestão de Dados Georreferenciados (GIS), com mapa da região de entorno do aeródromo, baseado no PZR registrado para o aeroporto, assim como nas informações e reclamações recebidas, indicando as atividades incompatíveis ao ruído aeronáutico.

(i) O mapa deve ser utilizado para auxílio na escolha de pontos de monitoramento de ruído, conforme o estabelecido na seção 161.55, e de locais para implementação de medidas mitigadoras específicas, de acordo com as necessidades diagnosticadas, em atenção às responsabilidades e obrigações atribuídas a cada agente envolvido.

.

.

.

(8) Elaborar, até o fim do 1º trimestre do ano seguinte, Relatório Anual de Ruído Aeronáutico informando sobre todas as ações tomadas e assuntos tratados pela CGRA ao longo do ano, contendo:

...

(iv) Informações sobre a situação do PEZR nos municípios abrangidos;

(A) quanto a sua incorporação pelas leis municipais;

(B) quanto a compatibilidade com as atividades desenvolvidas na área do plano e;

(C) quanto as ações de acompanhamento.

(9) Comunicar as autoridades de controle da Administração Pública, quando identificado descumprimento ou omissão das autoridades acerca das recomendações de ocupação de uso do solo previstas no PZR e incorporadas pelas respectivas leis municipais de uso do solo.

Justificativa:

Item (1): A CGRA, exatamente por ser um fórum colaborativo, não tem competência para implementar qualquer medida, já que a referida implementação de medidas mitigadoras caberia a elementos específicos que compõem a CGRA, dependendo, é claro, a ação a ser desenvolvida. Como exemplo pode-se citar alterações em legislação urbana, demandas de tratamento acústico em edificações, alteração de procedimentos operacionais, desapropriação de áreas urbanas etc.

Item (2): A interação entre os agentes interessados e competentes é medida necessária à conquista de resultados efetivos por parte da CGRA, promovendo, assim, o envolvimento e atuação permanente de todos os agentes envolvidos no processo de gerenciamento e mitigação dos impactos do ruído aeronáutico.

Item (6): Há soluções de georreferenciamento bastante úteis para serem utilizadas na facilitação da gestão e mitigação do ruído aeronáutico.

Item (8): A competência para o exercício da fiscalização do uso do solo é de atribuição EXCLUSIVA do Município, conforme Constituição Federal Brasileira.

Item (9): Deve-se destacar que o que define o uso do solo são as leis municipais específicas, via de regra apresentadas nos Planos Diretores Municipais.

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23188 SEI: 8312227	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Na construção de alternativas é recomendado que a comissão mantenha comunicação com as instituições responsáveis, sanando todas as dúvidas, bem como dando os possíveis encaminhamentos, propondo prazos e responsabilidades de cada órgão/entidade. Podem ser utilizados diferentes meios de comunicação, como e-mails, ofícios ou grupos de trabalho, com a finalidade de promover reuniões objetivas e céleres, focadas na deliberação e solução de problemas pendentes. Recomenda-se ainda que, na etapa de construção de alternativas, as reuniões sejam realizadas com instituições cujas competências sejam pertinentes ao assunto a ser discutido e sejam convocadas com uma pauta previamente estabelecida com objetivos claros e definidos, e municiada com as dúvidas e dados aptos à tomada de decisões de forma coletiva.</p> <p>Tipo de contribuição: Alteração.</p> <p>Contribuição: Alterar os textos acima apresentados com a inclusão das palavras sublinhadas, conforme descrito a seguir: Item 6.3.2 [Recomendação]. Na construção de alternativas para mitigação do incômodo sonoro é recomendado que a comissão mantenha comunicação com as instituições responsáveis, visando estabelecer um canal de troca de informações e, ao mesmo tempo, obter o intercâmbio de suporte técnico necessário para os possíveis encaminhamentos, sempre em atenção aos prazos e responsabilidades de cada órgão/entidade, definidos, previamente e em harmonia, nas reuniões da CGRA. Podem ser utilizados diferentes meios de comunicação, como e-mails, ofícios ou grupos de trabalho, presenciais ou virtuais, com a finalidade de promover reuniões objetivas e céleres, focadas na deliberação e solução de problemas pendentes. Recomenda-se ainda que, na etapa de construção de alternativas, a evolução dos estudos, realizados pelas instituições competentes, sejam amplamente debatidos, no âmbito da CGRA, de modo a subsidiar a tomada de decisões de forma coletiva e harmoniosa.</p>	
<p>Justificativa: Justificativa: Além de deixar claro que alternativas o texto menciona, é sempre importante estabelecer, nos textos descritivos da IS, a não existência de hierarquia previamente estabelecida entre as instituições que configuram um CGRA.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23189 SEI: 8312227	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.4.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Redução de ruído na fonte. 6.3.4.1 A redução de ruído na fonte refere-se à integração de tecnologias para diminuição dos ruídos emitidos pelas aeronaves. Em um aeroporto específico, a medida pode ser implementada pela modernização da frota operando em um aeroporto. 6.3.4.2 [Recomendação] A alternativa de redução de ruído na fonte pode ser discutida com operadores aéreos, fabricantes de aeronaves, aeroportos, dentre outros, com o intuito de identificar a possibilidade e o custo-benefício da medida, ou uma combinação de medidas para mitigação de ruído. Tipo de contribuição: Alteração. Contribuição: Alterar os textos acima apresentados com a inclusão das palavras sublinhadas, conforme descrito a seguir: Item 6.3.4 Redução de ruído na fonte. 6.3.4.1 A redução de ruído na fonte refere-se à integração de tecnologias para diminuição dos ruídos emitidos pelas aeronaves. Em um aeroporto específico, a medida pode ser implementada, entre outras alternativas, pela modernização da frota operando em um aeroporto. 6.3.4.2 [Recomendação] A alternativa de redução de ruído na fonte pode ser discutida com operadores aéreos, fabricantes de aeronaves, aeroportos, universidades, centros de pesquisa e desenvolvimento, dentre outros, com o intuito de identificar a possibilidade e o custo-benefício da medida, ou uma combinação de medidas para mitigação de ruído.	
Justificativa: Não se deve limitar as alternativas de redução de ruído na fonte a uma única opção, principalmente quando e considera a possibilidade de avanços tecnológicos no futuro e da utilização de procedimentos menos ruidosos (noise abatement operational procedures), conforme exemplificado pelo próprio DOC 9829, em sua seção 4.2.3.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23190 SEI: 8312227	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.5 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Item 6.3.5 Planejamento e fiscalização do uso do solo. 6.3.5.1 O planejamento e fiscalização de uso do solo objetiva reduzir a população afetada pelo ruído aeronáutico nas imediações do aeroporto. 6.3.5.2 [Recomendação]. As tratativas para planejamento de zoneamento urbano, bem como o PEZR devem ser tratados primordialmente com a prefeitura municipal do aeroporto, conforme suas competências previstas em lei. A alternativa pode se realizar com medidas como a redução da ocupação do solo nas áreas vizinhas ao aeroporto ou remanejamento de atividades, afastando áreas residenciais nos seus arredores. Tipo de contribuição: Alteração. Contribuição: Alterar os textos acima apresentados com a inclusão das palavras sublinhadas, conforme descrito a seguir: Item 6.3.5 Planejamento e gerenciamento do uso do solo. 6.3.5.1 O planejamento e gerenciamento de uso do solo objetiva reduzir a população afetada pelo ruído aeronáutico nas imediações do aeroporto. 6.3.5.2 [Recomendação] As tratativas para planejamento de zoneamento urbano, bem como o PZR devem ser tratados, primordialmente, com a(s) prefeitura(s) municipal(ais) onde se insere o aeroporto, conforme suas competências previstas na Constituição Federal. A alternativa pode se realizar com medidas como a redução da ocupação do solo nas áreas vizinhas ao aeroporto ou remanejamento de atividades, afastando áreas residenciais nos seus arredores, quando possível.</p>	
<p>Justificativa: Justificativa: Não raramente, um aeroporto se insere em territórios de mais de uma prefeitura. Além disso, a utilização da palavra ‘fiscalização’, no contexto de uma IS ou manual, não é indicada nem pelo próprio DOC 9829, que utiliza a palavra ‘gerenciamento’ (management).</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23191 SEI: 8312227	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.6 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Procedimentos de mitigação operacional de ruído. Os procedimentos operacionais para redução de ruído podem ser adotados mediante técnicas implantadas pelo aeroporto, empresas aéreas e Controle de Tráfego Aéreo tais como a adoção de rotas preferenciais, procedimentos padrão de pouso e decolagem e uso de rotas dispersas para diminuição à exposição do ruído, sempre resguardando a segurança das operações do aeródromo. Tipo de contribuição: Alteração. Contribuição: Alterar os textos acima apresentados com a inclusão das palavras sublinhadas, conforme descrito a seguir: Item 6.3.6 Procedimentos operacionais de abatimento de ruído. Os procedimentos operacionais para abatimento de ruído podem ser adotados mediante técnicas implantadas no aeroporto, utilizadas pelas empresas aéreas e definidas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, tais como a adoção de rotas preferenciais, procedimentos padrão de pouso e decolagem e uso de rotas dispersas para diminuição à exposição do ruído, sempre resguardando a segurança das operações do aeródromo.</p>	
<p>Justificativa: As técnicas passíveis de implementação, envolvendo procedimentos operacionais para abatimento de ruído, devem levar em consideração os possíveis impactos em novas áreas urbanas não afetadas anteriormente, considerando aspectos demográficos e de uso do solo observados, entre outros. Particularmente, ao se considerar a dispersão de rotas, todas as condições deverão ser cuidadosamente avaliadas e discutidas, com participação ativa das autoridades municipais, da população local, através de seus representantes, em amplo debate com a comunidade.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23192 SEI: 8312227	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Após a análise e verificação das medidas possíveis de serem adotadas, a CGRA deve deliberar sobre as ações para mitigação do ruído aeronáutico. É possível que não haja soluções viáveis, nesse caso, a CGRA deverá informar aos interessados sobre a impossibilidade de solução ou mitigação do problema, com a devida fundamentação. Tipo de contribuição: Alteração.</p> <p>Contribuição: Retirar o texto riscado, conforme descrito a seguir: Item 6.4.1 Após a análise e verificação das medidas possíveis de serem adotadas, a CGRA deve deliberar sobre as ações para mitigação do ruído aeronáutico.</p>	
<p>Justificativa: A consideração de impossibilidade de solução em um manual, publicado pela própria autoridade aeronáutica exatamente para solucionar ou mitigar questões relacionadas ao incômodo sonoro gerado pelo ruído aeronáutico, soa como uma idiossincrasia. No caso de um determinado conflito com a sociedade, relacionado ao ruído aeronáutico produzido pelas operações de um determinado aeroporto, não ser solucionado ou mitigado, a questão será, certamente, judicializada, o que pode pôr em risco a própria continuidade das operações do respectivo aeroporto. É preciso ter sempre em consideração as ações e reações da sociedade frente a um importante problema de incômodo sonoro, não resolvido ou, no mínimo, mitigado.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23193 SEI: 8312227	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 7 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: APÊNDICE A – LISTA DE SIGLAS a) ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil b) CGRA – Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico. c) COMAER – Comando da Aeronáutica d) IS – Instrução Suplementar e) RBAC – Regulamento Brasileiro de Aviação Civil f) SIA – Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária. Tipo de contribuição: Complementação. Contribuição: Agregar ao APÊNDICE A outras siglas (sublinhadas a seguir), conforme descrito a seguir: APÊNDICE A – LISTA DE SIGLAS a) ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil; b) CGRA – Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico; c) COMAER – Comando da Aeronáutica; d) FC – Forma de Cumprimento; e) ICAO – International Civil Aviation Organization; f) IS – Instrução Suplementar; g) PBZR – Plano Básico de Zoneamento de Ruído; h) PEZR – Plano Específico de Zoneamento de Ruído; i) PZR – Plano de Zoneamento de Ruído; j) RBAC – Regulamento Brasileiro de Aviação Civil; k) SIA – Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária.</p>	
Justificativa: Justificativa: Complementação das siglas mencionadas na IS nº 161.053-001.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23194 SEI: 8312227	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 1.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: A. CONTRIBUIÇÃO Nº 01 Assunto: o “Assunto” da IS Nº 161.053-001 é descrito originalmente como: “Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico”. Tipo de contribuição: Alteração. Contribuição: Sugere-se a alteração do título da IS “Assunto” para: “Orientações Gerais para Gerenciamento de Ruído Aeronáutico”. Obs.: A proposta IS tem a seguinte descrição do assunto a ser abordado pela instrução Suplementar: “Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico”. Essa expressão é o identificador, o título da IS.</p>	
<p>Justificativa: Justificativa: Sabe-se que a Organização da Aviação Civil Internacional – OACI publicou o Doc 9829, manual diretamente relacionado ao seu Anexo 16, intitulado “Orientações para uma Abordagem Equilibrada no Gerenciamento de Ruído de Aeronaves” (tradução livre). Com a utilização do nome da referida publicação OACI para o assunto da IS Nº 161.053-001, a ANAC estaria sugerindo que a IS teria o objetivo de incorporar o amplo e extenso conteúdo do Doc 9829 da OACI ao sistema da aviação civil nacional, o que de fato não ocorreu (o Doc 9829 possui 134 páginas e a IS proposta apenas 8). Permanecendo esta enorme diferença de conteúdo, o Brasil pode até ser alvo de críticas da comunidade internacional. Assim, mesmo sabendo-se que os Estados-membros da OACI não estão obrigados a reproduzir o Doc 9829 em suas regulamentações ou instruções suplementares, entende-se que a expressão “Abordagem Equilibrada” deveria ser usada apenas se a IS proposta apresentasse, não necessariamente todo o teor do Doc 9829, mas, pelo menos, boa arte do amplo e útil conteúdo orientativo que se pode encontrar no manual da OACI. Obs.: No caso de haver o interesse de ampliar o conteúdo da IS proposta, há outros documentos, e alinhados à filosofia da Abordagem Equilibrada, que poderiam ser citados pela IS Nº 161.053-001, já que poderiam também contribuir para orientar o gerenciamento do ruído aeronáutico no País. Para isso bastaria que fossem listados no Capítulo 9 – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS, entre estes pode-se citar: ? ICAO, International Civil Aviation Organization. Resolution A37-18: Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – General provisions, noise and local air quality. Montreal: ICAO, 2012. ? ICAO, International Civil Aviation Organization. Resolution A39-1: Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – General provisions, noise and local air quality. Montreal: ICAO, 2014. ? ICAO, International Civil Aviation Organization. Resolution A40-17: Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – General provisions, noise and local air quality. Montreal: ICAO, 2019. ? ICAO, International Civil Aviation Organization. Resolution A41-20: Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – General provisions, noise and local air quality. Montreal: ICAO, 2022. ? ICAO, International Civil Aviation Organization. Doc 10031 – Guidance on Environmental Assessment of Proposed Air Traffic Management Operational Changes. Montreal: ICAO, 2014. ? ICAO, International Civil Aviation Organization. Doc 9184 – Airport Planning Manual, Part 2 – Land Use and Environmental Control. Montreal: ICAO, 2018. ? ICAO, International Civil Aviation Organization. Doc 8168 – Procedures for Air Navigation Services (PANS), Aircraft Operations (OPS), Volume III – Aircraft Operating Procedures. Montreal: ICAO, 2022. ? Brasil. Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, que instituiu a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). DOU Nº 35, S/1, p.2-5, 19/02/2009.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23195 SEI: 8312227	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 4.1.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Assunto (texto original): Item 4.1.1 Abordagem equilibrada ao ruído aeronáutico – metodologia de gerenciamento e avaliação em que os instrumentos são aplicados ponderadamente na intenção de reduzir os impactos do ruído na aviação civil. Tipo de contribuição: Alteração.</p> <p>Contribuição: Trocar a descrição do item 4.1.1 para: Abordagem Equilibrada no Gerenciamento de Ruído de Aeronaves – a Abordagem Equilibrada no Gerenciamento de Ruído de Aeronaves é um método de gestão de ruído de um aeroporto, que consiste em identificar o problema de ruído em um aeroporto e depois realizar a análise das diversas medidas disponíveis para reduzir o ruído através da exploração de quatro elementos principais, a saber: redução na fonte, planejamento e gerenciamento do uso do solo, procedimentos operacionais de abatimento de ruído e restrições operacionais, com objetivo de resolver o problema do ruído da maneira que considere o custo-benefício da solução a ser adotada.</p>	
<p>Justificativa: Justificativa: A definição apresentada pela OACI, no DOC 9829, apresenta claramente 4 (quatro) possíveis alternativas para mitigação do ruído aeronáutico: a) Redução na fonte; b) Planejamento e gerenciamento do uso do solo; c) Procedimentos operacionais de abatimento de ruído; e d) Restrições operacionais. A apresentação das alternativas de mitigação do ruído aeronáutico, consideradas pela comunidade internacional, neste primeiro momento oportuno da IS Nº 161.053-001, é sempre importante em uma publicação instrucional. Além disso, a consideração do custo-benefício da solução a ser adotada, em qualquer empreendimento, é mais que valiosa, conforme explicitado pela OACI no DOC 9829.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23196 SEI: 8312227	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Assunto (texto original): Item 6.1.2 Estabelece o parágrafo 161.53 (b) do RBAC nº 161 que a CGRA será composta por funcionários do aeródromo e deverá convidar membros e órgãos externos envolvidos nas questões relacionadas ao ruído aeronáutico, sendo suas reuniões realizadas com os presentes. Tipo de contribuição: Alteração. Contribuição: Trocar a palavra presentes por participantes.	
Justificativa: Justificativa: Com a tendência e possibilidade contemporânea de reuniões virtuais, a palavra presentes pode não ser a mais adequada.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23197 SEI: 8312227	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.5 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Assunto (texto original): Item 6.1.5 Como instrumento reconhecido internacionalmente para elaboração e implementação do PZR, a Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído aeronáutico tem como objetivo tratar os problemas de ruído aeronáutico nos aeroportos onde ocorrem de modo sustentável, observando seus aspectos ambiental, econômico e social, e resguardada a segurança operacional do aeroporto. Contribuição: Trocar a descrição do Item 6.1.5 para: Como instrumento reconhecido internacionalmente para mitigação do ruído aeronáutico, a Abordagem Equilibrada no Gerenciamento de Ruído de Aeronaves tem como objetivo tratar os problemas de ruído aeronáutico nos aeroportos onde ocorrem de modo sustentável, observando seus aspectos ambiental, econômico e social, e resguardada a segurança operacional do aeroporto.	
Justificativa: Justificativa: A terminologia PZR (Plano de Zoneamento de Ruído) é de utilização nacional, criada ainda no âmbito do antigo DAC (Departamento de Aviação Civil), mas NÃO é utilizada nem se quer mencionada pelo DOC 9829, como faz crer a descrição original do Item 6.1.5.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23198 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.6 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Os elementos compreendidos na Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído aeronáutico são: a) redução de ruído na fonte; b) planejamento e fiscalização de uso do solo; c) procedimentos de mitigação operacional de ruído; e d) restrições operacionais. Contribuição: Trocar a descrição do subitem b): b) planejamento e GERENCIAMENTO de uso do solo;	
Justificativa: Justificativa: A competência para o exercício da fiscalização do uso do solo é de atribuição EXCLUSIVA do Município, conforme Constituição Federal Brasileira de 1988 (Artigo 30, inciso VIII: promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano).	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23199 SEI: 8312227	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Assunto (texto original): Item 6.2 Levantamento de Informações e/ou Reclamações. 6.2.2 O parágrafo 161.53(d) do RBAC nº 161 prevê como competências da CGRA a realização das seguintes atividades:</p> <p>(1) Estudar, propor e implementar, no seu âmbito de atuação, medidas para mitigar o impacto do ruído aeronáutico no entorno de seu aeródromo sempre que identificar atividades incompatíveis com o nível de ruído previsto no PZR.</p> <p>(2) Realizar comunicações periódicas às autoridades envolvidas e aos representantes da população afetada com o objetivo de informar e orientar sobre o PZR.</p> <p>.</p> <p>.</p> <p>.</p> <p>(6) Elaborar um mapa da região do aeródromo, baseado nas informações e reclamações recebidas, indicando as atividades incompatíveis ao ruído aeronáutico.</p> <p>(i) O mapa deve ser utilizado para escolha de pontos de monitoramento de ruído, conforme o estabelecido na seção 161.55, e de locais para implementação de medidas mitigadoras específicas, de acordo com as responsabilidades e obrigações atribuídas a cada agente envolvido.</p> <p>.</p> <p>.</p> <p>.</p> <p>(8) Elaborar, até o fim do 1º trimestre do ano seguinte, Relatório Anual de Ruído Aeronáutico informando sobre todas as ações tomadas e assuntos tratados pela CGRA ao longo do ano, contendo:</p> <p>.....</p> <p>(iv) Informações sobre a situação do PEZR nos municípios abrangidos;</p> <p>(A) quanto a sua incorporação pelas leis municipais;</p> <p>(B) quanto a compatibilidade com as atividades desenvolvidas na área do plano e;</p> <p>(C) quanto as ações de fiscalização.</p> <p>(9) Comunicar as autoridades de controle da Administração Pública, quando identificado descumprimento ou omissão das autoridades acerca das recomendações de ocupação de uso do solo previstas no PZR.</p> <p>Tipo de contribuição: Alteração.</p> <p>Contribuição: Alterar os textos acima apresentados com a inclusão das palavras sublinhadas, conforme descrito a seguir: Item 6.2 Levantamento de Informações e/ou Reclamações. 6.2.2 O parágrafo 161.53(d) do RBAC nº 161 prevê como competências da CGRA a realização das seguintes atividades: Item (1) para: Estudar e propor, no seu âmbito de atuação, medidas para mitigar o impacto do ruído aeronáutico no entorno de seu aeródromo, sempre que identificar atividades incompatíveis com o nível incômodo sonoro previsto no respectivo PZR; e Item (2) para: Realizar interação e comunicação periódica com autoridades envolvidas, cuja atuação pode resultar em medidas efetivas para mitigação do impacto do ruído aeronáutico, de modo a permitir a interação da CGRA com representantes da população afetada, com o objetivo de informar e orientar sobre o respectivo PZR.</p> <p>.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

- .
- .
- Item (6) para: Elaborar Sistema de Gestão de Dados Georreferenciados (GIS), com mapa da região de entorno do aeródromo, baseado no PZR registrado para o aeroporto, assim como nas informações e reclamações recebidas, indicando as atividades incompatíveis ao ruído aeronáutico.
- (i) O mapa deve ser utilizado para auxílio na escolha de pontos de monitoramento de ruído, conforme o estabelecido na seção 161.55, e de locais para implementação de medidas mitigadoras específicas, de acordo com as necessidades diagnosticadas, em atenção às responsabilidades e obrigações atribuídas a cada agente envolvido.
- .
- .
- .
- (8) Elaborar, até o fim do 1º trimestre do ano seguinte, Relatório Anual de Ruído Aeronáutico informando sobre todas as ações tomadas e assuntos tratados pela CGRA ao longo do ano, contendo:
- ...
- (iv) Informações sobre a situação do PEZR nos municípios abrangidos;
- (A) quanto a sua incorporação pelas leis municipais;
- (B) quanto a compatibilidade com as atividades desenvolvidas na área do plano e;
- (C) quanto as ações de acompanhamento.
- (9) Comunicar as autoridades de controle da Administração Pública, quando identificado descumprimento ou omissão das autoridades acerca das recomendações de ocupação de uso do solo previstas no PZR e incorporadas pelas respectivas leis municipais de uso do solo.

Justificativa:

Justificativas:

- Item (1): A CGRA, exatamente por ser um fórum colaborativo, não tem competência para implementar qualquer medida, já que a referida implementação de medidas mitigadoras caberia a elementos específicos que compõem a CGRA, dependendo, é claro, a ação a ser desenvolvida. Como exemplo pode-se citar alterações em legislação urbana, demandas de tratamento acústico em edificações, alteração de procedimentos operacionais, desapropriação de áreas urbanas etc.
- Item (2): A interação entre os agentes interessados e competentes é medida necessária à conquista de resultados efetivos por parte da CGRA, promovendo, assim, o envolvimento e atuação permanente de todos os agentes envolvidos no processo de gerenciamento e mitigação dos impactos do ruído aeronáutico.
- Item (6): Há soluções de georreferenciamento bastante úteis para serem utilizadas na facilitação da gestão e mitigação do ruído aeronáutico.
- Item (8): A competência para o exercício da fiscalização do uso do solo é de atribuição EXCLUSIVA do Município, conforme Constituição Federal Brasileira.
- Item (9): Deve-se destacar que o que define o uso do solo são as leis municipais específicas, via de regra apresentadas nos Planos Diretores Municipais.

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23200 SEI: 8312227	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Assunto (texto original): Item 6.3.2 [Recomendação]. Na construção de alternativas é recomendado que a comissão mantenha comunicação com as instituições responsáveis, sanando todas as dúvidas, bem como dando os possíveis encaminhamentos, propondo prazos e responsabilidades de cada órgão/entidade. Podem ser utilizados diferentes meios de comunicação, como e-mails, ofícios ou grupos de trabalho, com a finalidade de promover reuniões objetivas e céleres, focadas na deliberação e solução de problemas pendentes. Recomenda-se ainda que, na etapa de construção de alternativas, as reuniões sejam realizadas com instituições cujas competências sejam pertinentes ao assunto a ser discutido e sejam convocadas com uma pauta previamente estabelecida com objetivos claros e definidos, e municiada com as dúvidas e dados aptos à tomada de decisões de forma coletiva.</p> <p>Tipo de contribuição: Alteração.</p> <p>Contribuição: Alterar os textos acima apresentados com a inclusão das palavras sublinhadas, conforme descrito a seguir: Item 6.3.2 [Recomendação]. Na construção de alternativas para mitigação do incômodo sonoro é recomendado que a comissão mantenha comunicação com as instituições responsáveis, visando estabelecer um canal de troca de informações e, ao mesmo tempo, obter o intercâmbio de suporte técnico necessário para os possíveis encaminhamentos, sempre em atenção aos prazos e responsabilidades de cada órgão/entidade, definidos, previamente e em harmonia, nas reuniões da CGRA. Podem ser utilizados diferentes meios de comunicação, como e-mails, ofícios ou grupos de trabalho, presenciais ou virtuais, com a finalidade de promover reuniões objetivas e céleres, focadas na deliberação e solução de problemas pendentes. Recomenda-se ainda que, na etapa de construção de alternativas, a evolução dos estudos, realizados pelas instituições competentes, sejam amplamente debatidos, no âmbito da CGRA, de modo a subsidiar a tomada de decisões de forma coletiva e harmoniosa.</p>	
<p>Justificativa: Justificativa: Além de deixar claro que alternativas o texto menciona, é sempre importante estabelecer, nos textos descritivos da IS, a não existência de hierarquia previamente estabelecida entre as instituições que configuram um CGRA.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23201 SEI: 8312265	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.4.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Assunto (texto original): Item 6.3.4 Redução de ruído na fonte.</p> <p>6.3.4.1 A redução de ruído na fonte refere-se à integração de tecnologias para diminuição dos ruídos emitidos pelas aeronaves. Em um aeroporto específico, a medida pode ser implementada pela modernização da frota operando em um aeroporto.</p> <p>6.3.4.2 [Recomendação] A alternativa de redução de ruído na fonte pode ser discutida com operadores aéreos, fabricantes de aeronaves, aeroporto, dentre outros, com o intuito de identificar a possibilidade e o custo-benefício da medida, ou uma combinação de medidas para mitigação de ruído.</p> <p>Tipo de contribuição: Alteração.</p> <p>Contribuição: Alterar os textos acima apresentados com a inclusão das palavras sublinhadas, conforme descrito a seguir:</p> <p>Item 6.3.4 Redução de ruído na fonte.</p> <p>6.3.4.1 A redução de ruído na fonte refere-se à integração de tecnologias para diminuição dos ruídos emitidos pelas aeronaves. Em um aeroporto específico, a medida pode ser implementada, entre outras alternativas, pela modernização da frota operando em um aeroporto.</p> <p>6.3.4.2 [Recomendação] A alternativa de redução de ruído na fonte pode ser discutida com operadores aéreos, fabricantes de aeronaves, aeroportos, universidades, centros de pesquisa e desenvolvimento, dentre outros, com o intuito de identificar a possibilidade e o custo-benefício da medida, ou uma combinação de medidas para mitigação de ruído.</p>	
<p>Justificativa: Justificativa: Não se deve limitar as alternativas de redução de ruído na fonte a uma única opção, principalmente quando e considera a possibilidade de avanços tecnológicos no futuro e da utilização de procedimentos menos ruidosos (noise abatement operational procedures), conforme exemplificado pelo próprio DOC 9829, em sua seção 4.2.3.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23202 SEI: 8312265	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.5 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Assunto (texto original): Item 6.3.5 Planejamento e fiscalização do uso do solo. 6.3.5.1 O planejamento e fiscalização de uso do solo objetiva reduzir a população afetada pelo ruído aeronáutico nas imediações do aeroporto. 6.3.5.2 [Recomendação]. As tratativas para planejamento de zoneamento urbano, bem como o PEZR devem ser tratados primordialmente com a prefeitura municipal do aeroporto, conforme suas competências previstas em lei. A alternativa pode se realizar com medidas como a redução da ocupação do solo nas áreas vizinhas ao aeroporto ou remanejamento de atividades, afastando áreas residenciais nos seus arredores. Tipo de contribuição: Alteração. Contribuição: Alterar os textos acima apresentados com a inclusão das palavras sublinhadas, conforme descrito a seguir: Item 6.3.5 Planejamento e gerenciamento do uso do solo. 6.3.5.1 O planejamento e gerenciamento de uso do solo objetiva reduzir a população afetada pelo ruído aeronáutico nas imediações do aeroporto. 6.3.5.2 [Recomendação] As tratativas para planejamento de zoneamento urbano, bem como o PZR devem ser tratados, primordialmente, com a(s) prefeitura(s) municipal(ais) onde se insere o aeroporto, conforme suas competências previstas na Constituição Federal. A alternativa pode se realizar com medidas como a redução da ocupação do solo nas áreas vizinhas ao aeroporto ou remanejamento de atividades, afastando áreas residenciais nos seus arredores, quando possível.</p>	
<p>Justificativa: Justificativa: Não raramente, um aeroporto se insere em territórios de mais de uma prefeitura. Além disso, a utilização da palavra ‘fiscalização’, no contexto de uma IS ou manual, não é indicada nem pelo próprio DOC 9829, que utiliza a palavra ‘gerenciamento’ (management).</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23203 SEI: 8312265	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.6 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Assunto (texto original): Item 6.3.6 Procedimentos de mitigação operacional de ruído. Os procedimentos operacionais para redução de ruído podem ser adotados mediante técnicas implantadas pelo aeroporto, empresas aéreas e Controle de Tráfego Aéreo tais como a adoção de rotas preferenciais, procedimentos padrão de pouso e decolagem e uso de rotas dispersas para diminuição à exposição do ruído, sempre resguardando a segurança das operações do aeródromo. Tipo de contribuição: Alteração. Contribuição: Alterar os textos acima apresentados com a inclusão das palavras sublinhadas, conforme descrito a seguir: Item 6.3.6 Procedimentos operacionais de abatimento de ruído. Os procedimentos operacionais para abatimento de ruído podem ser adotados mediante técnicas implantadas no aeroporto, utilizadas pelas empresas aéreas e definidas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, tais como a adoção de rotas preferenciais, procedimentos padrão de pouso e decolagem e uso de rotas dispersas para diminuição à exposição do ruído, sempre resguardando a segurança das operações do aeródromo.</p>	
<p>Justificativa: Justificativa: As técnicas passíveis de implementação, envolvendo procedimentos operacionais para abatimento de ruído, devem levar em consideração os possíveis impactos em novas áreas urbanas não afetadas anteriormente, considerando aspectos demográficos e de uso do solo observados, entre outros. Particularmente, ao se considerar a dispersão de rotas, todas as condições deverão ser cuidadosamente avaliadas e discutidas, com participação ativa das autoridades municipais, da população local, através de seus representantes, em amplo debate com a comunidade.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23204 SEI: 8312265	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 4.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Assunto (texto original): Item 6.4.1 Após a análise e verificação das medidas possíveis de serem adotadas, a CGRA deve deliberar sobre as ações para mitigação do ruído aeronáutico. É possível que não haja soluções viáveis, nesse caso, a CGRA deverá informar aos interessados sobre a impossibilidade de solução ou mitigação do problema, com a devida fundamentação. Tipo de contribuição: Alteração. Contribuição: Retirar o texto riscado, conforme descrito a seguir: Item 6.4.1 Após a análise e verificação das medidas possíveis de serem adotadas, a CGRA deve deliberar sobre as ações para mitigação do ruído aeronáutico.	
Justificativa: Justificativa: A consideração de impossibilidade de solução em um manual, publicado pela própria autoridade aeronáutica exatamente para solucionar ou mitigar questões relacionadas ao incômodo sonoro gerado pelo ruído aeronáutico, soa como uma idiosincrasia. No caso de um determinado conflito com a sociedade, relacionado ao ruído aeronáutico produzido pelas operações de um determinado aeroporto, não ser solucionado ou mitigado, a questão será, certamente, judicializada, o que pode pôr em risco a própria continuidade das operações do respectivo aeroporto. É preciso ter sempre em consideração as ações e reações da sociedade frente a um importante problema de incômodo sonoro, não resolvido ou, no mínimo, mitigado.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23205 SEI: 8312265	
Identificação	
Autor da Contribuição: Luiz Carlos De Avellar Junior Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 7 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Assunto (texto original): APÊNDICE A – LISTA DE SIGLAS a) ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil b) CGRA – Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico. c) COMAER – Comando da Aeronáutica d) IS – Instrução Suplementar e) RBAC – Regulamento Brasileiro de Aviação Civil f) SIA – Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária. Tipo de contribuição: Complementação. Contribuição: Agregar ao APÊNDICE A outras siglas (sublinhadas a seguir), conforme descrito a seguir: APÊNDICE A – LISTA DE SIGLAS a) ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil; b) CGRA – Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico; c) COMAER – Comando da Aeronáutica; d) FC – Forma de Cumprimento; e) ICAO – International Civil Aviation Organization; f) IS – Instrução Suplementar; g) PBZR – Plano Básico de Zoneamento de Ruído; h) PEZR – Plano Específico de Zoneamento de Ruído; i) PZR – Plano de Zoneamento de Ruído; j) RBAC – Regulamento Brasileiro de Aviação Civil; k) SIA – Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária.</p>	
<p>Justificativa: Justificativa: Complementação das siglas mencionadas na IS nº 161.053-001.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23206 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rogério Carneiro De Miranda Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 7 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1. O PEZR deve considerar o relevo do entorno do sítio aeroportuário, 2. O PEZR deveria ser apresentado as prefeituras, órgão ambientais locais e a comunidade do entorno, antes de ser aprovado pela ANAC 3. Se necessário, monitoramento de ruído do entorno deve ser realizado para validar o PEZR	
Justificativa: . 1. Algumas vezes os bairros vizinhos estão em cota superior a pista e hangares, recebendo assim um maior nível de ruído, similar a uma arena de esportes e shows. 2. A ANAC não deveria aprovar o PEZR , antes de ouvir as partes interessadas e afetadas, principalmente as comunidades vizinhas, pois pode existir uma percepção do ruído diferente daquela estimada pelo software (INM). 3. Para ser um PEZR mais realista, independente do numero de movimentos anuais, caso seja necessário e solicitado pelas autoridades ambientais e comunidades vizinhas, um monitoramento de ruído de 7 dias /24 horas deveria ser realizada para validar o PEZR,	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23207 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rogério Carneiro De Miranda Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1. A CGRA como comissão de gestão, deveria ser adicionalmente conformada como membros permanentes por um representante das comunidades afetadas, além de outros órgão de gestão publica do problema como a SAC, órgãos ambientais locais e ANAC.	
Justificativa: 1. Como o ruído aeronáutico interessa diretamente as comunidades vizinhas afetadas, é importante que estas tenham voz e voto, caso contrario as decisões serão sempre tomadas por interesses contrários a população afetada, e assim a CGRA perde sua essência. 2. A participação dos movimentos sociais na administração pública foi recentemente definida pelo DECRETO Nº 11.407, DE 31 DE JANEIRO DE 2023 que Institui o Sistema de Participação Social no âmbito da administração publica federal direta. 3. A participação da SAC como gestora da política pública de ruído aeronáutico é importante para acompanhar e validar a eficácia desta politica pública, uma vez que a CGRA atualmente é dominada e controlada por interesses contrários ao efetivo controle do ruído aeronáutico. 4. A participação da ANAC como agência fiscalizadora é também relevante para observar a eficácia da CGRA, uma vez que a CGRA é controlada por grupos de interesse contrário ao efetivo controle do ruído aeronáutico. O atual formato em que ANAC fiscaliza o cumprimento da CGRA apenas pelos relatórios redigidos pelos operadores de aeroportos, não corresponde a realidade, por haver interesses contrários da operadora pelo efetivo e possível controle do ruído aeronáutico, e para identificar pontos de conflito entre o operador do aeroporto e as comunidades, que muitas vezes não é adequadamente registrado nos relatórios da CGRA	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23208 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rogério Carneiro De Miranda Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.4 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1. A CGRA como comissão de gestão, deveria ser adicionalmente conformada como membros permanentes por um representante das comunidades afetadas, além de outros órgão de gestão pública do problema como a SAC, órgãos ambientais locais e ANAC.	
Justificativa: 1. Como o ruído aeronáutico interessa diretamente as comunidades vizinhas afetadas, é importante que estas tenham voz e voto, caso contrario as decisões serão sempre tomadas por interesses contrários a população afetada, e assim a CGRA perde sua essência. 2. A participação dos movimentos sociais na administração pública foi recentemente definida pelo DECRETO Nº 11.407, DE 31 DE JANEIRO DE 2023 que Institui o Sistema de Participação Social no âmbito da administração pública federal direta.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23209 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rogério Carneiro De Miranda Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.7 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	
<p>1. O paragrafo 161.53(C) prevê que "a CGRA deverá realizar, no mínimo, 1 (uma) reunião a cada período de 6 (seis) meses, a contar da sua instituição, com convocação de interessados no Gerenciamento de Ruído Aeronáutico e exposição dos objetivos de cada reunião."</p> <p>2. Sugestão para este paragrafo é: "a CGRA deverá realizar, no mínimo, 1 (uma) reunião a cada período de 6 (seis) meses, a contar da sua instituição, OU EM PERÍODOS MENORES DE 2 MESES ENTRE REUNIÕES, CASO HAJA SOLICITAÇÃO E DECISÃO DA MAIORIA DOS MEMBROS DA CGRA, com convocação de interessados no Gerenciamento de Ruído Aeronáutico e exposição dos objetivos de cada reunião."</p>	
Justificativa:	
<p>1. Quando houver demanda de reuniões mais frequentes para avançar com a agenda de resoluções, é importante que a CGRA tenha esta flexibilidade. Como observado na realidade, as reuniões são convocadas a cada 6 meses como medida protelatória de parte do operador do aeroporto, quem coordena a CGRA, em detrimento dos prejuízos ocasionados as comunidades vizinhas para uma solução mais rápida aos problemas do ruído.</p> <p>2. A decisão deve ser tomada pela maioria dos membros, e não ser decidida pelo coordenador da CGRA.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23210 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rogério Carneiro De Miranda Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.2 (3) Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1. "161.53 (d) 3) Disponibilizar canais de comunicação ÚNICO E ESPECIFICO EM SITIO WEB, WHASTAPP E TELEFONE, para manifestação da população afetada acerca de ruído aeronáutico, visando identificar os locais mais críticos, além de embasar as ações para mitigação do problema."	
Justificativa: 1. Muitas vezes a reclamação e registo de um incômodo pelo ruído por um vizinho dever ser feita de forma expedita devido ao momento e frequência dos ruídos observados, e pessoas idosas e/ou de menor nível de familiaridade com canais de atendimento, necessitam um pronto atendimento. É importante para um bom funcionamento da CGRA que o registro do ruído seja realizado de forma rápida e pratica, com canais exclusivos para registro, por que se houver muita dificuldade no registro e atendimento, o reclamante pode desistir ou se sentir inibido e fazer o registro. Assim, evitamos subnotificação da estatística de ruído. 2. Recentemente a CCR aeroportos disponibilizou para registro do ruído, uma página da sua ouvidoria para notificações genéricas a CCR, na qual nem consta a opção "ruído aeronautico". Esta página não é nada amigável para um registro rápido, fácil e nem consta de um formato parametrizado de registro do ruído. Assim, se observa que esta opção de registro ofertada pela CCR é uma dificuldade para o registro, o que obviamente interessa aos operadores de aeroportos, e contrario aos interesses dos afetados pelo ruído.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23211 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rogério Carneiro De Miranda Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.2 (5) Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1. "161.53 (d) 5) Compilar as reclamações sobre ruído de forma parametrizada, SEJA EM PAGINA EM SITIO WEB ESPECIFICA E ÚNICA, OU POR TELEFONE OU WHASTAPP, contendo, sempre que possível, o horário da percepção do incômodo, local, tipo de aeronave e tipo de uso do solo ou atividade, informadas pelo manifestante, ALÉM DE GERAR UM NUMERO DE PROTOCOLO ."	
Justificativa: 1. É importante para um bom funcionamento da CGRA que o registro do ruído seja realizado de forma rápida e pratica, com canais exclusivos para registro, por que se houver muita dificuldade no registro e atendimento, o reclamante pode desistir ou se sentir inibido e fazer o registro. Assim, evitamos subnotificação da estatística de ruído. Igualmente deve haver um numero de protocolo por registro. 2. No paragrafo 161.53 (e) exige da CGRA " manter um canal de comunicação ativo com a sociedade em sítio eletrônico específico." e portanto se para comunicar temas ruído o canal deve ser específico, igualmente e muito mais importante é ter um canal para registro de reclamações também específico e único.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23212 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rogério Carneiro De Miranda Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.3 (4) Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1. "(4) Espaço ÚNICO E EXCLUSIVO para registro de manifestação, solicitações de informações, reclamações ou elogios.	
Justificativa: 1. É importante, conforme já foi destacado anteriormente, que o canal de comunicação com a comunidade seja único e específico.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23213 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rogério Carneiro De Miranda Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.4 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1. "[FC 161.53(f) e (g)] Para fins de fiscalização pela ANAC, solicita-se que o operador mantenha registro de todas as interações e ações realizadas no âmbito de qualquer reclamação recebida, bem como todas as informações publicadas no sítio eletrônico. Deverá ser disponibilizado um canal de consulta ÚNICO E EXCLUSIVO para os cidadãos, sobre os registros de reclamações, com número de protocolo para fins de acompanhamento pelo interessado.	
Justificativa: 1. É importante, conforme já foi destacado anteriormente, que o canal de comunicação com a comunidade seja único e específico	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23214 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rogério Carneiro De Miranda Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.3 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: [Recomendação] Recomenda-se a utilização de técnicas de mediação e resolução de conflitos que eventualmente surgirem no decorrer do processo decisório. ESTA DECISÃO DEVE SER TOMADA EM VOTO PELA MAIORIA DOS MEMBROS DA CGRA	
Justificativa: Deve se definir um mecanismo para esta tomada de decisão, pois se depender do coordenador da CGRA, no caso os operadores de aeroportos, pode haver uma intenção protelatória de se chegar a uma decisão que não o favoreça.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23215 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rogério Carneiro De Miranda Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.4.1 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1. " A redução de ruído na fonte refere-se à integração de tecnologias para diminuição dos ruídos emitidos pelas aeronaves. Em um aeroporto específico, a medida pode ser implementada pela modernização da frota operando em um aeroporto, OU MESMO A UTILIZAÇÃO DE PUSH BACKS PARA MOVIMENTAÇÃO INTERNA DAS AERONAVES DOS HANGARES AS PISTAS DE DECOLAGEM/ATERRIZAGEM, PARA EVITAR CONTAMINAÇÃO EM ÁREAS ESPECÍFICAS QUE AFETAM DIRETAMENTE A POPULAÇÃO VIZINHA. .	
Justificativa: 1. Em aeroportos em que a localização dos hangares é muito próxima das residências, escolas, igrejas, clubes sociais, etc. (como é o caso na Pampulha) o uso do PUSH BACK é ferramenta válida para minimizar a poluição aeronáutica (ruído e fumaça de combustão) sobre comunidades específicas. Em outros aeroportos internacionais esta ferramenta já é utilizada para este fim.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23216 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rogério Carneiro De Miranda Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.6 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Os procedimentos operacionais para redução de ruído podem ser adotados mediante técnicas implantadas pelo aeroporto, empresas aéreas e Controle de Tráfego Aéreo tais como a adoção de rotas preferenciais, procedimentos padrão de pouso e decolagem, PUSH BACKS e uso de rotas dispersas para diminuição à exposição do ruído, sempre resguardando a segurança das operações do aeródromo	
Justificativa: Em aeroportos em que a localização dos hangares é muito próxima das residências, escolas, igrejas, clubes sociais, etc. (como é o caso na Pampulha) o uso do PUSH BACK é ferramenta válida para minimizar a poluição aeronáutica (ruído e fumaça de combustão) sobre comunidades específicas. Em outros aeroportos internacionais esta ferramenta já é utilizada para este fim	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23217 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rogério Carneiro De Miranda Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.4.1 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1. "Após a análise e verificação das medidas possíveis de serem adotadas, a CGRA deve deliberar sobre as ações para mitigação do ruído aeronáutico. É possível que não haja soluções viáveis, nesse caso, a CGRA deverá informar aos interessados sobre a DIFICULDADE de solução ou mitigação do problema, com a devida fundamentação, E PROPOR MEDIDAS DE COMPENSAÇÃO AMBIENTAL PARA AS COMUNIDADES AFETADAS."	
Justificativa: 1. Neste caso o problema não deve ser apenas justificado e ignorado, pois abre portas para uma possível má vontade dos agentes poluidores em buscar uma solução. Em caso extremo de não haver outra solução, então os afetados devem ser compensados, seja com ações específicas como janelas acústicas ou algum projeto de interesse das comunidades afetadas. É o princípio da compensação pelo passivo ambiental, quem polui paga.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23218 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rogério Carneiro De Miranda Categoria: Pessoa física	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.4.2 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1. "Propor outras medidas alternativas sempre que as ações mitigadoras de redução do ruído aeronáutico implementadas forem inefetivas, INCLUINDO UM FUNDO DE COMPENSAÇÃO AMBIENTAL PARA AS COMUNIDADES AFETADAS REALIZAREM AÇÕES ESPECÍFICAS DE TRATAMENTO ACÚSTICO EM IMÓVEIS QUE SOFREM O ALTO IMPACTO (RESIDÊNCIA, ASILOS, CRECHES, ESCOLAS, POSTOS DE SAÚDE) E/OU OBRAS E AÇÕES DE INTERESSE COMUNITÁRIO.	
Justificativa: 1. Se soluções não forem possíveis para reduzir o incômodo, então medidas compensatórias são necessárias para aliviar o problema nas comunidades e imóveis diretamente afetados. O custo de conviver com o impacto e sofrer a deterioração da saúde e qualidade de vida devido a poluição aeronáutica, não deve ser apenas socializado, ou seja, transferido para as comunidades afetadas, enquanto os lucros da operação que ocasiona o incômodo se mantêm privatizados com as operadoras dos aeroportos e empresas de aviação. Neste caso é necessário compartilhar este custo do passivo ambiental com as empresas de aviação e operadores aeroportuários, que lucram às custas da população afetada.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23219 SEI: 8312265	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fraport-Brasil S.A. Aeroporto De Porto Alegre Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.5 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Na proposta da IS 161-053, nos itens 6.3.5, 6.3.5.1, 6.3.5.2 e 6.4.2, respectivamente, estabeleceu o quanto segue: 6.3.5 Planejamento e fiscalização do uso do solo 6.3.5.1 O planejamento e fiscalização de uso do solo objetiva reduzir a população afetada pelo ruído aeronáutico nas imediações do aeroporto. 6.3.5.2 [Recomendação] As tratativas para planejamento de zoneamento urbano, bem como o PEZR devem ser tratados primordialmente com a prefeitura municipal do aeroporto, conforme suas competências previstas em lei. A alternativa pode se realizar com medidas como a redução da ocupação do solo nas áreas vizinhas ao aeroporto ou remanejamento de atividades, afastando áreas residenciais nos seus arredores. 6.4.2: [Recomendação] A CGRA poderá adotar as seguintes ações no que concerne ao tratamento das reclamações sobre ruído aeronáutico: • Recomendar ações preventivas e corretivas à autoridade municipal competente objetivando a compatibilização do uso do solo ao ruído aeronáutico, em consonância com o PEZR e propor sua revisão, quando necessário; Em que pese o caráter de recomendação inserido nos dispositivos acima pela Agência, a Fraport propõe a exclusão dos itens 6.3.5, 6.3.5.1, 6.3.5.2 e 6.4.2, visto que impõe ao aeroporto responsabilidades que não lhe competem por determinação legal, no limite de forma genérica e ampla não garantindo segurança regulatória e infringindo na legitimidade e competência do Município. A respeito do plano de zoneamento de ruído compete ao Município compatibilizar seu plano e gerenciamento de uso e ocupação de solo, e com isto realizar as medidas que lhe compete de forma privativa e exclusiva, quanto a melhor maneira de realizar a gestão pública de uso e ocupação do solo relativas à fiscalização, redução, mitigação para ocupação área no entorno do aeroporto, afinal Não cabe ao aeroporto qualquer implementação, recomendação de medidas, controle, fiscalização ou qualquer outra medida “como a redução da ocupação do solo nas áreas vizinhas ao aeroporto ou remanejamento de atividades, afastando áreas residenciais nos seus arredores” tais medidas são de uso e competência exclusiva do Município por dispositivo Constitucional, vejamos: Art. 30. Compete aos Municípios: I - legislar sobre assuntos de interesse local; II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber; III - instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei; IV - criar, organizar e suprimir distritos, observada a legislação estadual; V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial; VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação pré-escolar e de ensino fundamental; VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação infantil e de ensino fundamental; VII - prestar, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, serviços de atendimento à saúde da população; VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano; IX - promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual Ainda,</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

Art. 182 da CF. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes

Os aeroportos submetem-se ao regime jurídico especial de direito aeronáutico, disciplinado por Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte e pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA). A principal fonte de direito aeronáutico é o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), aprovado pela Lei nº 7.565, de 1986, complementado pela Lei nº 11.182, de 2005, que criou a ANAC, e as normas supervenientes editadas pela ANAC e COMAER.

O CBA determina que as Zonas de Proteção do aeródromo e que as propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais (art. 43).

E em seu parágrafo único, definiu: “As restrições a que se refere este artigo são relativas ao uso das propriedades quanto as edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de natureza permanente ou temporária, e tudo mais que possa embarçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à rádio navegação ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais”.

Nesta linha, o artigo 44 também definiu:

Art. 44 do CBA. As restrições de que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea: [...]

§ 3º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído serão aprovados por ato do Ministro da Aeronáutica e transmitidos às administrações que devam fazer observar as restrições.

§ 4º As Administrações Públicas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos.

De acordo com a Constituição Federal, o Município tem a obrigatoriedade de observar o uso adequado do solo urbano, e com isto a compatibilização do Plano de Zoneamento do Ruído que impõe restrição administrativa para a ocupação das áreas identificadas no entorno do aeroporto. Não cabendo ao aeroporto qualquer controle e regularização de área fora do sítio aeroportuário, caso contrário além de infringir em normal constitucional caberá a este reequilíbrio econômico-financeiro, no limite. Conclui-se, portanto, que o aeroporto por meio da CGRA não tem como responsabilidade gerenciar conflitos de interesses e/ou recomendar qualquer medição de preventiva/corretiva e tão pouco de redução de ocupação de solo, ante a clara repartição constitucional da União, Estado, Município e Distrito Federal, invalidando qualquer responsabilidade estabelecida numa RBAC ou IS dessa Agência, somente pelo fato do aeroporto ser o responsável pela elaboração e aplicação do Plano de Zoneamento de Ruído.

Justificativa:

Na proposta da IS 161-053, nos itens 6.3.5, 6.3.5.1, 6.3.5.2 e 6.4.2, respectivamente, estabeleceu o quanto segue:

6.3.5 Planejamento e fiscalização do uso do solo

6.3.5.1 O planejamento e fiscalização de uso do solo objetiva reduzir a população afetada pelo ruído aeronáutico nas imediações do aeroporto.

6.3.5.2 [Recomendação] As tratativas para planejamento de zoneamento urbano, bem como o PEZR devem ser tratados primordialmente com a prefeitura municipal do aeroporto, conforme suas competências previstas em lei. A alternativa pode se realizar com medidas como a redução da ocupação do solo nas áreas vizinhas ao aeroporto ou remanejamento de atividades, afastando áreas residenciais nos seus arredores.

6.4.2: [Recomendação] A CGRA poderá adotar as seguintes ações no que concerne ao tratamento das reclamações sobre ruído aeronáutico:

- Recomendar ações preventivas e corretivas à autoridade municipal competente objetivando a compatibilização do uso do solo ao ruído aeronáutico, em consonância com o PEZR e propor sua revisão, quando necessário;

Em que pese o caráter de recomendação inserido nos dispositivos acima pela Agência, a Fraport propõe a exclusão dos itens 6.3.5, 6.3.5.1, 6.3.5.2 e 6.4.2, visto que impõe ao aeroporto responsabilidades que não lhe competem por determinação legal, no limite de forma genérica e ampla não garantindo segurança regulatória e infringindo na legitimidade e competência do Município.

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

A respeito do plano de zoneamento de ruído compete ao Município compatibilizar seu plano e gerenciamento de uso e ocupação de solo, e com isto realizar as medidas que lhe compete de forma privativa e exclusiva, quanto a melhor maneira de realizar a gestão pública de uso e ocupação do solo relativas à fiscalização, redução, mitigação para ocupação área no entorno do aeroporto, afinal

Não cabe ao aeroporto qualquer implementação, recomendação de medidas, controle, fiscalização ou qualquer outra medida “como a redução da ocupação do solo nas áreas vizinhas ao aeroporto ou remanejamento de atividades, afastando áreas residenciais nos seus arredores” tais medidas são de uso e competência exclusiva do Município por dispositivo Constitucional, vejamos:

Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;

III - instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei;

IV - criar, organizar e suprimir distritos, observada a legislação estadual;

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação pré-escolar e de ensino fundamental;

VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação infantil e de ensino fundamental;

VII - prestar, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, serviços de atendimento à saúde da população;

VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;

IX - promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual

Ainda,

Art. 182 da CF. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes

Os aeroportos submetem-se ao regime jurídico especial de direito aeronáutico, disciplinado por Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte e pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA). A principal fonte de direito aeronáutico é o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), aprovado pela Lei nº 7.565, de 1986, complementado pela Lei nº 11.182, de 2005, que criou a ANAC, e as normas supervenientes editadas pela ANAC e COMAER.

O CBA determina que as Zonas de Proteção do aeródromo e que as propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais (art. 43).

E em seu parágrafo único, definiu: “As restrições a que se refere este artigo são relativas ao uso das propriedades quanto as edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de natureza permanente ou temporária, e tudo mais que possa embaraçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à rádio navegação ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais”.

Nesta linha, o artigo 44 também definiu:

Art. 44 do CBA. As restrições de que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea: [...]

§ 3º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído serão aprovados por ato do Ministro da Aeronáutica e transmitidos às administrações que devam fazer observar as restrições.

§ 4º As Administrações Públicas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos.

De acordo com a Constituição Federal, o Município tem a obrigatoriedade de observar o uso adequado do solo urbano, e com isto a compatibilização do Plano de Zoneamento do Ruído que impõe restrição administrativa para a ocupação das áreas identificadas no entorno do aeroporto. Não cabendo ao aeroporto qualquer controle e regularização de área fora do sítio aeroportuário, caso contrário além de infringir em normal constitucional caberá a este reequilíbrio econômico-financeiro, no limite.

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

Conclui-se, portanto, que o aeroporto por meio da CGRA não tem como responsabilidade gerenciar conflitos de interesses e/ou recomendar qualquer medição de preventiva/corretiva e tão pouco de redução de ocupação de solo, ante a clara repartição constitucional da União, Estado, Município e Distrito Federal, invalidando qualquer responsabilidade estabelecida numa RBAC ou IS dessa Agência, somente pelo fato do aeroporto ser o responsável pela elaboração e aplicação do Plano de Zoneamento de Ruído.

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23220 SEI: 8312270	
Identificação	
Autor da Contribuição: Fraport-Brasil S.A. Aeroporto De Porto Alegre Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.4.2 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Na proposta da IS 161-053, nos itens 6.3.5, 6.3.5.1, 6.3.5.2 e 6.4.2, respectivamente, estabeleceu o quanto segue: 6.3.5 Planejamento e fiscalização do uso do solo 6.3.5.1 O planejamento e fiscalização de uso do solo objetiva reduzir a população afetada pelo ruído aeronáutico nas imediações do aeroporto. 6.3.5.2 [Recomendação] As tratativas para planejamento de zoneamento urbano, bem como o PEZR devem ser tratados primordialmente com a prefeitura municipal do aeroporto, conforme suas competências previstas em lei. A alternativa pode se realizar com medidas como a redução da ocupação do solo nas áreas vizinhas ao aeroporto ou remanejamento de atividades, afastando áreas residenciais nos seus arredores. 6.4.2: [Recomendação] A CGRA poderá adotar as seguintes ações no que concerne ao tratamento das reclamações sobre ruído aeronáutico: • Recomendar ações preventivas e corretivas à autoridade municipal competente objetivando a compatibilização do uso do solo ao ruído aeronáutico, em consonância com o PEZR e propor sua revisão, quando necessário; Em que pese o caráter de recomendação inserido nos dispositivos acima pela Agência, a Fraport propõe a exclusão dos itens 6.3.5, 6.3.5.1, 6.3.5.2 e 6.4.2, visto que impõe ao aeroporto responsabilidades que não lhe competem por determinação legal, no limite de forma genérica e ampla não garantindo segurança regulatória e infringindo na legitimidade e competência do Município. A respeito do plano de zoneamento de ruído compete ao Município compatibilizar seu plano e gerenciamento de uso e ocupação de solo, e com isto realizar as medidas que lhe compete de forma privativa e exclusiva, quanto a melhor maneira de realizar a gestão pública de uso e ocupação do solo relativas à fiscalização, redução, mitigação para ocupação área no entorno do aeroporto, afinal Não cabe ao aeroporto qualquer implementação, recomendação de medidas, controle, fiscalização ou qualquer outra medida “como a redução da ocupação do solo nas áreas vizinhas ao aeroporto ou remanejamento de atividades, afastando áreas residenciais nos seus arredores” tais medidas são de uso e competência exclusiva do Município por dispositivo Constitucional, vejamos: Art. 30. Compete aos Municípios: I - legislar sobre assuntos de interesse local; II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber; III - instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei; IV - criar, organizar e suprimir distritos, observada a legislação estadual; V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial; VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação pré-escolar e de ensino fundamental; VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação infantil e de ensino fundamental; VII - prestar, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, serviços de atendimento à saúde da população; VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano; IX - promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual Ainda,</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

Art. 182 da CF. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes

Os aeroportos submetem-se ao regime jurídico especial de direito aeronáutico, disciplinado por Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte e pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA). A principal fonte de direito aeronáutico é o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), aprovado pela Lei nº 7.565, de 1986, complementado pela Lei nº 11.182, de 2005, que criou a ANAC, e as normas supervenientes editadas pela ANAC e COMAER.

O CBA determina que as Zonas de Proteção do aeródromo e que as propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais (art. 43).

E em seu parágrafo único, definiu: “As restrições a que se refere este artigo são relativas ao uso das propriedades quanto as edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de natureza permanente ou temporária, e tudo mais que possa embarçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à rádio navegação ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais”.

Nesta linha, o artigo 44 também definiu:

Art. 44 do CBA. As restrições de que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea: [...]

§ 3º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído serão aprovados por ato do Ministro da Aeronáutica e transmitidos às administrações que devam fazer observar as restrições.

§ 4º As Administrações Públicas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos.

De acordo com a Constituição Federal, o Município tem a obrigatoriedade de observar o uso adequado do solo urbano, e com isto a compatibilização do Plano de Zoneamento do Ruído que impõe restrição administrativa para a ocupação das áreas identificadas no entorno do aeroporto. Não cabendo ao aeroporto qualquer controle e regularização de área fora do sítio aeroportuário, caso contrário além de infringir em normal constitucional caberá a este reequilíbrio econômico-financeiro, no limite. Conclui-se, portanto, que o aeroporto por meio da CGRA não tem como responsabilidade gerenciar conflitos de interesses e/ou recomendar qualquer medição de preventiva/corretiva e tão pouco de redução de ocupação de solo, ante a clara repartição constitucional da União, Estado, Município e Distrito Federal, invalidando qualquer responsabilidade estabelecida numa RBAC ou IS dessa Agência, somente pelo fato do aeroporto ser o responsável pela elaboração e aplicação do Plano de Zoneamento de Ruído.

Justificativa:

Na proposta da IS 161-053, nos itens 6.3.5, 6.3.5.1, 6.3.5.2 e 6.4.2, respectivamente, estabeleceu o quanto segue:

6.3.5 Planejamento e fiscalização do uso do solo

6.3.5.1 O planejamento e fiscalização de uso do solo objetiva reduzir a população afetada pelo ruído aeronáutico nas imediações do aeroporto.

6.3.5.2 [Recomendação] As tratativas para planejamento de zoneamento urbano, bem como o PEZR devem ser tratados primordialmente com a prefeitura municipal do aeroporto, conforme suas competências previstas em lei. A alternativa pode se realizar com medidas como a redução da ocupação do solo nas áreas vizinhas ao aeroporto ou remanejamento de atividades, afastando áreas residenciais nos seus arredores.

6.4.2: [Recomendação] A CGRA poderá adotar as seguintes ações no que concerne ao tratamento das reclamações sobre ruído aeronáutico:

- Recomendar ações preventivas e corretivas à autoridade municipal competente objetivando a compatibilização do uso do solo ao ruído aeronáutico, em consonância com o PEZR e propor sua revisão, quando necessário;

Em que pese o caráter de recomendação inserido nos dispositivos acima pela Agência, a Fraport propõe a exclusão dos itens 6.3.5, 6.3.5.1, 6.3.5.2 e 6.4.2, visto que impõe ao aeroporto responsabilidades que não lhe competem por determinação legal, no limite de forma genérica e ampla não garantindo segurança regulatória e infringindo na legitimidade e competência do Município.

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

A respeito do plano de zoneamento de ruído compete ao Município compatibilizar seu plano e gerenciamento de uso e ocupação de solo, e com isto realizar as medidas que lhe compete de forma privativa e exclusiva, quanto a melhor maneira de realizar a gestão pública de uso e ocupação do solo relativas à fiscalização, redução, mitigação para ocupação área no entorno do aeroporto, afinal

Não cabe ao aeroporto qualquer implementação, recomendação de medidas, controle, fiscalização ou qualquer outra medida “como a redução da ocupação do solo nas áreas vizinhas ao aeroporto ou remanejamento de atividades, afastando áreas residenciais nos seus arredores” tais medidas são de uso e competência exclusiva do Município por dispositivo Constitucional, vejamos:

Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;

III - instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei;

IV - criar, organizar e suprimir distritos, observada a legislação estadual;

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação pré-escolar e de ensino fundamental;

VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação infantil e de ensino fundamental;

VII - prestar, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, serviços de atendimento à saúde da população;

VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;

IX - promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual

Ainda,

Art. 182 da CF. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes

Os aeroportos submetem-se ao regime jurídico especial de direito aeronáutico, disciplinado por Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte e pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA). A principal fonte de direito aeronáutico é o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), aprovado pela Lei nº 7.565, de 1986, complementado pela Lei nº 11.182, de 2005, que criou a ANAC, e as normas supervenientes editadas pela ANAC e COMAER.

O CBA determina que as Zonas de Proteção do aeródromo e que as propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais (art. 43).

E em seu parágrafo único, definiu: “As restrições a que se refere este artigo são relativas ao uso das propriedades quanto as edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de natureza permanente ou temporária, e tudo mais que possa embaraçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à rádio navegação ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais”.

Nesta linha, o artigo 44 também definiu:

Art. 44 do CBA. As restrições de que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea: [...]

§ 3º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído serão aprovados por ato do Ministro da Aeronáutica e transmitidos às administrações que devam fazer observar as restrições.

§ 4º As Administrações Públicas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos.

De acordo com a Constituição Federal, o Município tem a obrigatoriedade de observar o uso adequado do solo urbano, e com isto a compatibilização do Plano de Zoneamento do Ruído que impõe restrição administrativa para a ocupação das áreas identificadas no entorno do aeroporto. Não cabendo ao aeroporto qualquer controle e regularização de área fora do sítio aeroportuário, caso contrário além de infringir em normal constitucional caberá a este reequilíbrio econômico-financeiro, no limite.

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

Conclui-se, portanto, que o aeroporto por meio da CGRA não tem como responsabilidade gerenciar conflitos de interesses e/ou recomendar qualquer medição de preventiva/corretiva e tão pouco de redução de ocupação de solo, ante a clara repartição constitucional da União, Estado, Município e Distrito Federal, invalidando qualquer responsabilidade estabelecida numa RBAC ou IS dessa Agência, somente pelo fato do aeroporto ser o responsável pela elaboração e aplicação do Plano de Zoneamento de Ruído.

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23221 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 1.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE que a IS explicita o vínculo com o Doc 9829 da OACI em seu texto. PROPÕE-SE o texto: +++ 1.1 Esta Instrução Suplementar – IS tem o objetivo de esclarecer, detalhar e orientar a aplicação dos requisitos dispostos na Seção 161.53 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 161, tendo por base os conteúdos principais do Doc 9829 da OACI, formulado em 2001 e revisado em 2010, intitulado “Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento de Ruído de Aeronaves” (traduzido).</p>	
<p>Justificativa: . A seção 161.53 do RBAC nº 161 está intitulada “Gerenciamento do ruído aeronáutico”. 2. A proposta IS tem a seguinte descrição do assunto: “Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico”. Essa expressão é o identificador, o título da IS. 3. Como se sabe, a OACI publicou o Doc 9829, intitulado “Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento de Ruído de Aeronaves” (traduzido). Esse Doc 9829 teve origem na 33ª Assembleia Geral da OACI, em 2001, e foi revisado em 2010. Isso sugere que a IS tem o objetivo de incorporar o conteúdo do Doc 9829 da OACI ao sistema normativo de aviação civil nacional, com as adaptações julgadas necessárias. 3.1. A Justificativa da Consulta Setorial e a Nota Técnica nº 12/2022/GTNO-SIA/GNAD/SIA confirmam que o objetivo da IS é o acima indicado. 4. O Doc 9829, porém, aborda mais conteúdos e é mais complexo do que a proposta de IS. Exemplos de conteúdos do Doc 9829 que não constam da proposta de IS: parágrafos 1.2.4, 1.2.5, 2.1.1, 2.3.2 e 2.3.3 e muitos parágrafos dos Capítulos 3, 8 e 9. Outros conteúdos também não constam. 5. Na hipótese de ser mantido o “Assunto” como apresentado na proposta IS, é conveniente fazer referência ao Doc 9829 da OACI no primeiro item da IS, para justificar a denominação do “Assunto”.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23222 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 1.1 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1. O Formulário ["Cadastrar Contribuição"] não tem o item "CONTRIBUIÇÃO DE INCLUSÃO". Por isso, faz-se referência ao item 1.1 da IS, mas para apresentar proposta de inclusão do item 1.2. cujo título traduzido é "Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento de Ruído de Aeronaves", formulado em 2001 e revisado em 2010, com algumas adaptações. A Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), de 2009, incorporou as principais diretrizes do Doc 9829 da OACI presentes no texto original, de 2001, e mantidas na revisão de 2010.	
Justificativa: 1. Propõe-se que referências, conceitos e compromissos estabelecidos posteriormente ao Doc 9829 (e que estejam alinhados com aquele documento) sejam incorporados à IS, na condição de referências pós-Doc 9829. 2. Uma dessas referências merece destaque especial: a PNAC, de 2009 (Decreto nº 6.780). Conforme a Lei nº 11.182, de 2005, art. 2º, 3º, caput, e 8º, I, a ANAC tem que implementar as políticas públicas de aviação civil em suas atividades regulatórias. A PNAC inclui a seguinte Ação Estratégica Específica, vinculada ao Objetivo de "Proteção ao Meio Ambiente": +++ Adotar, nas questões relativas a ruído, uma abordagem equilibrada, que consista nos seguintes elementos: redução do ruído na fonte, planejamento do uso do solo no entorno dos aeródromos, adoção de medidas mitigadoras, e restrições operacionais, de acordo com os interesses nacionais. +++ Essa Ação Estratégica Específica praticamente reproduz a recomendação principal do Doc 9829, intitulado "Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento de Ruído de Aeronaves" (traduzido). 2.1. A PNAC tem outra Ação Estratégica Específica que reforça aquela que se refere à recomendação principal do Doc 9829: +++ Aprimorar os procedimentos de navegação aérea em rota e em área terminal e de técnicas de voo que resultem em redução do impacto de ruído e emissões de gases de motores de aeronaves. +++ Essa diretriz corresponde ao gênero de ações "Procedimentos operacionais de redução de ruído" estabelecido na recomendação principal do Doc 9829. 3. Convém considerar, também, que a PNAC, em sua Introdução, define que "a consideração das normas e melhores práticas internacionais [...] é um compromisso indispensável para o bom ordenamento da atividade" de Aviação Civil no País. Isso constitui uma política pública vigente, que estabelece os documentos da OACI como referências a serem consideradas (pois eles fazem parte das "melhores práticas internacionais", como amplamente reconhecido). Eis o texto da PNAC: +++ A PNAC tem como premissas os fundamentos, objetivos e princípios dispostos na Constituição e harmoniza-se com as convenções e tratados internacionais ratificados pelo Brasil. Cumpre notar, pois, que a observância da legislação nacional e a consideração das normas e melhores práticas internacionais relacionadas com a aviação civil é um compromisso indispensável para o bom ordenamento da atividade. Do mesmo modo, a manutenção de um marco legal atualizado e a fiscalização de seu cumprimento são requisitos essenciais ao desenvolvimento do setor aéreo brasileiro. +++	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

4. Como a PNAC é de fevereiro de 2009 e o Doc 9829 da OACI foi revisado em outubro de 2010, é necessário indicar que o texto original do Doc 9829 é de 2001 e que os conteúdos principais dele foram mantidos na revisão de 2010.
5. Registre-se que o Plano Aeroviário Nacional 2018-2038 (PAN) também trata do Ruído Aeronáutico (ver pp. 47-49 do PAN), expressa uma política pública mais detalhada – pode-se ver assim – e reforça o conteúdo da PNAC.

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23223 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE alterar para: +++ 6.1.1 [FC 161.53(a)] Na elaboração e na atualização do PEZR, a CGRA deverá garantir que o PEZR considere: a) o relevo do terreno do entorno aeroportuário; e b) o plano de “implantação final” do aeroporto – plano que tem que estar presente no Plano Diretor (PDIR) do aeroporto (regulado pela Resolução nº 153, de 2010, da ANAC) – como o horizonte final de planejamento do aeroporto mencionado no RBAC nº 161, item 161.31(a)(1).	
Justificativa: 1. As atividades de elaboração e atualização do PEZR demandam orientações adicionais quanto à consideração do relevo do terreno do entorno aeroportuário e ao horizonte de planejamento final. 2. Quanto à consideração do relevo do terreno do entorno aeroportuário, isso é indispensável porque as curvas de ruído em planta se alteram com o relevo. O RBAC nº 161 é omissivo quanto a esse aspecto. Muitos PEZR's registrados na Agência não consideram o relevo. 3. Quanto à consideração do plano de “implantação final” do aeroporto – plano que tem que estar presente no Plano Diretor (PDIR) do aeroporto (regulado pela Resolução nº 153, de 2010, da ANAC) – como “horizonte final de planejamento do aeroporto” (RBAC nº 161, item 161.31(a)(1)), isso é necessário porque o PEZR é instrumento de planejamento urbano que, por essa condição e conforme as melhores e tradicionais práticas mundiais e no Brasil, deve ter horizonte de extralongo prazo (40 anos ou mais). Edificações têm vida útil de 40 anos ou mais e o PEZR deve ter esse mesmo horizonte. 4. O texto do item 6.1.1 da proposta IS é apenas repetição do que já consta no item 161.53(a) do RBAC nº 161, sendo, portanto, dispensável. 5. Seria melhor revisar o RBAC nº 161 para incluir a presente proposta, mas também se considera válido incluir a orientação nesta IS.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23224 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.4 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE alterar para: +++ 6.1.4 [FC 161.53(b)] Deverão ser convidados para participar da CGRA todos os órgãos, empresas, associações e entidades envolvidas na temática e que possam contribuir para a proposição de soluções. 6.1.4.1 [FC 161.53(b)] As deb) as competências constitucionais e legais das várias entidades envolvidas com o problema (ANAC, Câmaras e Prefeituras Municipais, DECEA, SAC e outras) quanto à decisão de ações de gerenciamento do ruído da CGRA são de competência dos membros permanentes da CGRA, após processo de consulta aos convidados externos, conforme recomendado no Doc 9829 da OACI, Capítulo 2, partes 2.4 e 2.5, e considerando o contexto normativo ambiental nacional. 6.1.4.2 [Recomendação] Sugere-se que a competência das decisões seja estendida aos convidados externos participantes da CGRA, considerando: a) o princípio da Governança Urbana, definido na Nova Agenda Urbana (UN-HABITAT, 2016 e 2020), vinculada ao Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11, da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável (ONU, 2015), e sua relação com o ruído aeronáutico; do aeronáutico. Sugere-se que as decisões sejam estabelecidas por consenso.	
Justificativa: 1. NÃO É POSSÍVEL ALTERAR, na IS, o que consta no item 161.53(b) do RBAC nº 161, de modo que não se pode prever, na IS, que entidades externas passem a COMPOR a CGRA, pois estão qualificadas apenas como CONVIDADAS no RBAC, não como MEMBROS PERMANENTES da CGRA. 2. É preciso explicitar que as decisões das CGRAs são de competência DOS MEMBROS PERMANENTES da CGRA, levando em conta o Doc 9829, Capítulo 2, partes 2.4 e 2.5, e o contexto normativo ambiental nacional – que exige licenciamento ambiental dos aeroportos, mas não das empresas de transporte aéreo comercial, que compõem a principal fonte do ruído aeronáutico. 3. Entretanto, propõe-se SUGERIR às CGRAs que a competência das decisões seja estendida aos convidados externos participantes da CGRA, considerando o princípio da Governança Urbana, definido na Nova Agenda Urbana (UN-HABITAT, 2016 e 2020), vinculada ao Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11, da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável (ONU, 2015), e sua relação com o ruído aeronáutico. O princípio da Governança Urbana é: +++ 2.1.7 Governança urbana Governança urbana se refere ao processo através do qual governos nacionais, subnacionais e locais e entidades e pessoas afetadas ou envolvidas no assunto decidem, coletivamente, como planejar, financiar e gerenciar áreas urbanas. O conceito de governança reconhece que o seu verdadeiro poder está dentro e fora das autoridades e instituições governamentais e que as decisões de governança são baseadas em relacionamentos complexos entre muitos atores sociais, que têm diferentes prioridades. Governança urbana também se refere às estruturas e processos estabelecidos para garantir fiscalização, transparência, efetividade na solução dos problemas, legalidade, estabilidade, equidade e inclusão, empoderamento da sociedade e ampla participação. (Fonte: UN-HABITAT. The New Urban Agenda Illustrated [Nova Agenda Urbana Ilustrada]. Nairobi: UN-Habitat, 2020. Tradução livre. Negritos acrescentados.) +++	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

- 3.1. Deve-se considerar que as competências constitucionais e legais para decisão quanto às possíveis ações de gerenciamento do ruído aeronáutico, conforme os quatro gêneros indicados no Doc 9829 da OACI, são de entidades que não são membros permanentes da CGRA, mas deverão ser convidadas a participar da CGRA.
- 3.2. A sugestão de que as decisões da CGRA sejam estabelecidas por consenso justifica-se pela intenção de que as decisões resultem de processo colaborativo de análise e negociação social.
4. O Doc 9829 da OACI, Capítulo 2, parte 2.1, recomenda que o gerenciamento do ruído aeronáutico deve ser feito pelos Estados, admitida a delegação a terceiros nas etapas técnicas específicas de:
- [a] avaliação (diagnóstico) do ruído aeronáutico; e
 - [b] análise de custo-benefício de possíveis ações de gerenciamento do ruído aeronáutico.
- 4.1. Na definição atual de competências do RBAC nº 161, o operador do aeroporto está representando o Estado Brasileiro perante todos os envolvidos com o assunto.
5. O melhor seria alterar o RBAC nº 161, para:
- [a] alterar o status dos “CONVIDADOS EXTERNOS” para admitir que eles se tornem “MEMBROS PERMANENTES” da CGRA, se assim eles quiserem (isto é, por decisão deles);
 - [b] determinar que as decisões da CGRA podem ser de competência de todos os MEMBROS PERMANENTES da CGRA, a critério do operador aeroportuário, e tomadas por consenso, considerando o contexto normativo ambiental nacional e o princípio da Governança Urbana, definido na Nova Agenda Urbana (UN-HABITAT, 2016 e 2020), vinculada ao Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11, da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável (ONU, 2015), e sua relação com o ruído aeronáutico.
- 5.1. A limitação do poder regulatório da ANAC, nos termos da Lei nº 11.182, de 2005 (que impede, por exemplo, que associações de moradores seja designadas, pela ANAC, como Membros Permanentes da CGRA), não deveria ser impedimento à prática do princípio da Governança Urbana, de 2016, sendo isso possível mediante a sugestão do item anterior.
6. A CGRA é a entidade criada pela ANAC para fazer o GERENCIAMENTO do ruído aeronáutico associado ao aeroporto, em linha com a PNAC e o Doc 9829 da OACI. O fato de ser uma comissão DE GERENCIAMENTO implica, por definição conceitual, em que possa tomar decisões que alterem os impactos do ruído aeronáutico do aeroporto. As competências listadas no RBAC nº 161, porém, mostram limitações a essas decisões – devido às competências legais de várias entidades envolvidas com o assunto (ANAC, Câmaras e Prefeituras Municipais, DECEA e outras).

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23225 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresarios De Moema - Associação Viva Moema Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.5 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	
<p>PROPÕE-SE mudar para:</p> <p>+++</p> <p>6.1.5 Como instrumento reconhecido internacionalmente, o “Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento de Ruído de Aeronaves”, da OACI, tem como objetivo tratar os problemas de ruído aeronáutico de modo sustentável, observando seus aspectos ambiental, econômico e social, e resguardada a segurança operacional do aeroporto.</p> <p>+++</p>	
Justificativa:	
<p>1. Propõe-se excluir o trecho “para elaboração e implementação do PZR” porque o Doc 9829 é mais abrangente do que isso.</p> <p>2. Propõe-se alterar para “o “Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento de Ruído de Aeronaves”, da OACI” , em vez de “a Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído aeronáutico”, para que o Doc 9829 seja adequadamente citado.</p> <p>3. Propõe-se excluir o trecho “nos aeroportos onde ocorrem” porque é texto desnecessário, pois já está definido, no RBAC nº 161, que os problemas de ruído aeronáutico estão vinculados aos aeroportos.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23226 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 1.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE que a IS explicita o vínculo com o Doc 9829 da OACI em seu texto. PROPÕE-SE o texto: +++ 1.1 Esta Instrução Suplementar – IS tem o objetivo de esclarecer, detalhar e orientar a aplicação dos requisitos dispostos na Seção 161.53 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 161, tendo por base os conteúdos principais do Doc 9829 da OACI, formulado em 2001 e revisado em 2010, intitulado “Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento de Ruído de Aeronaves” (traduzido).	
Justificativa: . A seção 161.53 do RBAC nº 161 está intitulada “Gerenciamento do ruído aeronáutico”. 2. A proposta IS tem a seguinte descrição do assunto: “Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico”. Essa expressão é o identificador, o título da IS. 3. Como se sabe, a OACI publicou o Doc 9829, intitulado “Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento de Ruído de Aeronaves” (traduzido). Esse Doc 9829 teve origem na 33ª Assembleia Geral da OACI, em 2001, e foi revisado em 2010. Isso sugere que a IS tem o objetivo de incorporar o conteúdo do Doc 9829 da OACI ao sistema normativo de aviação civil nacional, com as adaptações julgadas necessárias. 3.1. A Justificativa da Consulta Setorial e a Nota Técnica nº 12/2022/GTNO-SIA/GNAD/SIA confirmam que o objetivo da IS é o acima indicado. 4. O Doc 9829, porém, aborda mais conteúdos e é mais complexo do que a proposta de IS. Exemplos de conteúdos do Doc 9829 que não constam da proposta de IS: parágrafos 1.2.4, 1.2.5, 2.1.1, 2.3.2 e 2.3.3 e muitos parágrafos dos Capítulos 3, 8 e 9. Outros conteúdos também não constam. 5. Na hipótese de ser mantido o “Assunto” como apresentado na proposta IS, é conveniente fazer referência ao Doc 9829 da OACI no primeiro item da IS, para justificar a denominação do “Assunto”.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23227 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE alterar para: +++ 6.1.1 [FC 161.53(a)] Na elaboração e na atualização do PEZR, a CGRA deverá garantir que o PEZR considere: a) o relevo do terreno do entorno aeroportuário; e b) o plano de “implantação final” do aeroporto – plano que tem que estar presente no Plano Diretor (PDIR) do aeroporto (regulado pela Resolução nº 153, de 2010, da ANAC) – como o horizonte final de planejamento do aeroporto mencionado no RBAC nº 161, item 161.31(a)(1).	
Justificativa: 1. As atividades de elaboração e atualização do PEZR demandam orientações adicionais quanto à consideração do relevo do terreno do entorno aeroportuário e ao horizonte de planejamento final. 2. Quanto à consideração do relevo do terreno do entorno aeroportuário, isso é indispensável porque as curvas de ruído em planta se alteram com o relevo. O RBAC nº 161 é omissivo quanto a esse aspecto. Muitos PEZR's registrados na Agência não consideram o relevo. 3. Quanto à consideração do plano de “implantação final” do aeroporto – plano que tem que estar presente no Plano Diretor (PDIR) do aeroporto (regulado pela Resolução nº 153, de 2010, da ANAC) – como “horizonte final de planejamento do aeroporto” (RBAC nº 161, item 161.31(a)(1)), isso é necessário porque o PEZR é instrumento de planejamento urbano que, por essa condição e conforme as melhores e tradicionais práticas mundiais e no Brasil, deve ter horizonte de extralongo prazo (40 anos ou mais). Edificações têm vida útil de 40 anos ou mais e o PEZR deve ter esse mesmo horizonte. 4. O texto do item 6.1.1 da proposta IS é apenas repetição do que já consta no item 161.53(a) do RBAC nº 161, sendo, portanto, dispensável. 5. Seria melhor revisar o RBAC nº 161 para incluir a presente proposta, mas também se considera válido incluir a orientação nesta IS.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23228 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.4 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE alterar para: +++ 6.1.4 [FC 161.53(b)] Deverão ser convidados para participar da CGRA todos os órgãos, empresas, associações e entidades envolvidas na temática e que possam contribuir para a proposição de soluções. 6.1.4.1 [FC 161.53(b)] As deb) as competências constitucionais e legais das várias entidades envolvidas com o problema (ANAC, Câmaras e Prefeituras Municipais, DECEA, SAC e outras) quanto à decisão de ações de gerenciamento do ruído da CGRA são de competência dos membros permanentes da CGRA, após processo de consulta aos convidados externos, conforme recomendado no Doc 9829 da OACI, Capítulo 2, partes 2.4 e 2.5, e considerando o contexto normativo ambiental nacional. 6.1.4.2 [Recomendação] Sugere-se que a competência das decisões seja estendida aos convidados externos participantes da CGRA, considerando: a) o princípio da Governança Urbana, definido na Nova Agenda Urbana (UN-HABITAT, 2016 e 2020), vinculada ao Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11, da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável (ONU, 2015), e sua relação com o ruído aeronáutico; do aeronáutico. Sugere-se que as decisões sejam estabelecidas por consenso. +++	
Justificativa: 1. NÃO É POSSÍVEL ALTERAR, na IS, o que consta no item 161.53(b) do RBAC nº 161, de modo que não se pode prever, na IS, que entidades externas passem a COMPOR a CGRA, pois estão qualificadas apenas como CONVIDADAS no RBAC, não como MEMBROS PERMANENTES da CGRA. 2. É preciso explicitar que as decisões das CGRAs são de competência DOS MEMBROS PERMANENTES da CGRA, levando em conta o Doc 9829, Capítulo 2, partes 2.4 e 2.5, e o contexto normativo ambiental nacional – que exige licenciamento ambiental dos aeroportos, mas não das empresas de transporte aéreo comercial, que compõem a principal fonte do ruído aeronáutico. 3. Entretanto, propõe-se SUGERIR às CGRAs que a competência das decisões seja estendida aos convidados externos participantes da CGRA, considerando o princípio da Governança Urbana, definido na Nova Agenda Urbana (UN-HABITAT, 2016 e 2020), vinculada ao Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11, da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável (ONU, 2015), e sua relação com o ruído aeronáutico. O princípio da Governança Urbana é: +++ 2.1.7 Governança urbana Governança urbana se refere ao processo através do qual governos nacionais, subnacionais e locais e entidades e pessoas afetadas ou envolvidas no assunto decidem, coletivamente, como planejar, financiar e gerenciar áreas urbanas. O conceito de governança reconhece que o seu verdadeiro poder está dentro e fora das autoridades e instituições governamentais e que as decisões de governança são baseadas em relacionamentos complexos entre muitos atores sociais, que têm diferentes prioridades. Governança urbana também se refere às estruturas e processos estabelecidos para garantir fiscalização, transparência, efetividade na solução dos problemas, legalidade, estabilidade, equidade e inclusão, empoderamento da sociedade e ampla participação. (Fonte: UN-HABITAT. The New Urban Agenda Illustrated [Nova Agenda Urbana Ilustrada]. Nairobi: UN-Habitat, 2020. Tradução livre. Negritos acrescentados.) +++	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

- 3.1. Deve-se considerar que as competências constitucionais e legais para decisão quanto às possíveis ações de gerenciamento do ruído aeronáutico, conforme os quatro gêneros indicados no Doc 9829 da OACI, são de entidades que não são membros permanentes da CGRA, mas deverão ser convidadas a participar da CGRA.
- 3.2. A sugestão de que as decisões da CGRA sejam estabelecidas por consenso justifica-se pela intenção de que as decisões resultem de processo colaborativo de análise e negociação social.
4. O Doc 9829 da OACI, Capítulo 2, parte 2.1, recomenda que o gerenciamento do ruído aeronáutico deve ser feito pelos Estados, admitida a delegação a terceiros nas etapas técnicas específicas de:
- [a] avaliação (diagnóstico) do ruído aeronáutico; e
 - [b] análise de custo-benefício de possíveis ações de gerenciamento do ruído aeronáutico.
- 4.1. Na definição atual de competências do RBAC nº 161, o operador do aeroporto está representando o Estado Brasileiro perante todos os envolvidos com o assunto.
5. O melhor seria alterar o RBAC nº 161, para:
- [a] alterar o status dos “CONVIDADOS EXTERNOS” para admitir que eles se tornem “MEMBROS PERMANENTES” da CGRA, se assim eles quiserem (isto é, por decisão deles);
 - [b] determinar que as decisões da CGRA podem ser de competência de todos os MEMBROS PERMANENTES da CGRA, a critério do operador aeroportuário, e tomadas por consenso, considerando o contexto normativo ambiental nacional e o princípio da Governança Urbana, definido na Nova Agenda Urbana (UN-HABITAT, 2016 e 2020), vinculada ao Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11, da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável (ONU, 2015), e sua relação com o ruído aeronáutico.
- 5.1. A limitação do poder regulatório da ANAC, nos termos da Lei nº 11.182, de 2005 (que impede, por exemplo, que associações de moradores seja designadas, pela ANAC, como Membros Permanentes da CGRA), não deveria ser impedimento à prática do princípio da Governança Urbana, de 2016, sendo isso possível mediante a sugestão do item anterior.
6. A CGRA é a entidade criada pela ANAC para fazer o GERENCIAMENTO do ruído aeronáutico associado ao aeroporto, em linha com a PNAC e o Doc 9829 da OACI. O fato de ser uma comissão DE GERENCIAMENTO implica, por definição conceitual, em que possa tomar decisões que alterem os impactos do ruído aeronáutico do aeroporto. As competências listadas no RBAC nº 161, porém, mostram limitações a essas decisões – devido às competências legais de várias entidades envolvidas com o assunto (ANAC, Câmaras e Prefeituras Municipais, DECEA e outras).

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23229 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.5 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.1.5 Como instrumento reconhecido internacionalmente, o “Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento de Ruído de Aeronaves”, da OACI, tem como objetivo tratar os problemas de ruído aeronáutico de modo sustentável, observando seus aspectos ambiental, econômico e social, e resguardada a segurança operacional do aeroporto.	
Justificativa: 1. Propõe-se excluir o trecho “para elaboração e implementação do PZR” porque o Doc 9829 é mais abrangente do que isso. 2. Propõe-se alterar para “o “Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento de Ruído de Aeronaves”, da OACI” , em vez de “a Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído aeronáutico”, para que o Doc 9829 seja adequadamente citado. 3. Propõe-se excluir o trecho “nos aeroportos onde ocorrem” porque é texto desnecessário, pois já está definido, no RBAC nº 161, que os problemas de ruído aeronáutico estão vinculados aos aeroportos	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23230 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.6 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: +++ 6.1.6 [FC 161.53(b)] Os elementos compreendidos no “Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento de Ruído de Aeronaves”, da OACI, são: a) redução de ruído na fonte; b) planejamento e gerenciamento do uso do solo; c) procedimentos operacionais de redução de ruído; e d) restrições operacionais. +++	
Justificativa: 1. Propõe-se alterar para “o “Guia de Abordagem Equilibrada para o Gerenciamento de Ruído de Aeronaves”, da OACI” , em vez de “a Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído aeronáutico”, para que o Doc 9829 seja adequadamente citado. 2. Propõe-se alterar para “planejamento e gerenciamento do uso do solo”, em vez de “planejamento e fiscalização de uso do solo”, porque aquela é a expressão do Doc 9829 e “gerenciamento” é mais amplo que “fiscalização”. 3. Propõe-se alterar para “procedimentos operacionais de redução de ruído”, em vez de “procedimentos de mitigação operacional de ruído”, porque aquela é a expressão do Doc 9829.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23231 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.7 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.1.7 [Recomendação] Para melhor organização e produtividade das atividades da CGRA, deve-se realizar reuniões com uma pauta previamente estabelecida, com o objetivo de solucionar os problemas levantados, sendo recomendado que sejam observadas as seguintes etapas: a) levantamento de informações e/ou reclamações; b) elaboração de alternativas de ação, com a colaboração técnica dos órgãos competentes quanto a cada ação específica e consulta aos demais envolvidos com o problema; c) análise de custo-benefício (preferencialmente) ou análise qualitativa das alternativas, incluindo consulta aos demais envolvidos com o problema, e deliberação justificada da ação ou ações a realizar.	
Justificativa: 1. Propõe-se alterar para “b) elaboração de alternativas de ação, com a colaboração técnica dos órgãos competentes quanto a cada ação específica e consulta aos demais envolvidos com o problema”, em vez de “b) construção de alternativas junto aos órgãos competentes”, porque a consulta a todos os envolvidos com o problema deve ocorrer também na etapa de estudo de ações que possam corrigir, mitigar, compensar e/ou prevenir o problema de ruído específico. 2. Propõe-se alterar para “c) análise de custo-benefício (preferencialmente) ou análise qualitativa das alternativas, incluindo consulta aos demais envolvidos com o problema, e deliberação justificada da ação ou ações a realizar”, em vez de “c) análise e deliberação de alternativas com os interessados”, porque: [a] é recomendável a indicação da análise de custo-benefício como método preferível para a deliberação quanto às alternativas, em sintonia com o Doc 9829; e [b] as deliberações da CGRA devem ser dos membros permanentes da Comissão, mas com consulta aos demais envolvidos com o problema (que são “convidados” nas reuniões da CGRA), em alinhamento com o Doc 9829, Capítulo 2, partes 2.4 e 2.5, e o contexto normativo ambiental nacional.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23232 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.5 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE alterar para: +++ 6.3.5 Planejamento e gerenciamento do uso do solo +++	
Justificativa: 1. Propõe-se alterar para “Planejamento e gerenciamento do uso do solo”, em vez de “Planejamento e fiscalização de uso do solo”, porque aquela é a expressão do Doc 9829 e “gerenciamento” é mais amplo que “fiscalização”.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23233 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.5.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE alterar para: +++ 6.3.5.1 O planejamento e gerenciamento do uso do solo no entorno do aeroporto, no âmbito do gerenciamento do ruído aeronáutico, objetiva compatibilizar as atividades humanas vizinhas ao aeroporto com o ruído aeronáutico, inclusive mediante o tratamento acústico de edificações (quando aplicável), e reduzir a população afetada por esse ruído, com destaque para os chamados “receptores de ruído críticos”, ou seja, residências, escolas, hospitais, igrejas, auditórios e similares (ver a Tabela E-2 do RBAC nº 161).	
Justificativa: 1. A redução da população sujeita ao ruído aeronáutico não é o único objetivo do planejamento e gerenciamento do uso do solo no entorno aeroportuário. A compatibilização dos usos do solo com o ruído é o objetivo genérico e, além do número de pessoas, devem ser consideradas as atividades humanas realizadas na área de ruído aeronáutico, com destaque para os chamados “receptores críticos”, conforme consta no Doc 9829 da OACI.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23234 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema	Documento: IS 161.153-001
Categoria: Associação	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.5.2
	Tipo de Contribuição: Alteração
	Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	
PROPÕE-SE alterar para:	
+++	
6.3.5.2 [Recomendação] As tratativas para o planejamento do uso do solo, bem como quanto ao PZR, devem ser realizadas, primordialmente, com a Prefeitura Municipal, conforme as suas competências estabelecidas na Constituição da República e em leis, e levando em consideração as áreas da cidade que não podem ser alteradas. As tratativas podem envolver, também, o Poder Legislativo municipal. Esse planejamento urbanístico pode se realizar com:	
a) a redução da ocupação do solo nas áreas vizinhas ao aeroporto;	
b) o remanejamento de atividades incompatíveis com o ruído aeronáutico, afastando áreas residenciais e de outros usos;	
c) a exigência de tratamento acústico para certos usos do solo, conforme consta no RBAC nº 161;	
d) outras medidas.	
A fiscalização do uso do solo, de competência legal da Prefeitura Municipal, pode ter maior colaboração do operador aeroportuário, além das atividades estabelecidas nas normas da ANAC.	
Justificativa:	
1. Propõe-se alterar para “planejamento do uso do solo”, em vez de “planejamento de zoneamento urbano”, porque o planejamento do uso do solo é mais amplo que o planejamento de zoneamento urbano e a recomendação do Doc 9829 se refere ao planejamento do uso do solo. No planejamento do uso do solo inclui-se a exigência, ou não, de tratamento acústico de edificações, por exemplo.	
2. Propõe-se incluir a frase “As tratativas podem envolver, também, o Poder Legislativo municipal.” porque a legislação urbanística municipal é de competência das Câmaras Municipais (e da Câmara Legislativa, no DF) e a Prefeitura Municipal (e o Governo do DF) poderá não ter boa interlocução com o Poder Legislativo local.	
3. Propõe-se alterar o texto da 2ª frase da IS para o texto da 3ª frase da proposta acima (“Esse planejamento urbanístico...”) para incluir outras ações de planejamento do uso do solo igualmente válidas.	
4. Propõe-se incluir a 4ª frase (“A fiscalização do uso do solo pode ter...”) para tratar da atividade de fiscalização do uso do solo, essencial para bons resultados no gerenciamento do ruído aeronáutico.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23235 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.6 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE alterar para: +++ 6.3.6 Procedimentos operacionais de redução de ruído 6.3.6.1 Os procedimentos operacionais para redução de ruído podem ser adotados mediante técnicas implantadas pelo aeroporto, empresas aéreas, entidade de planejamento das rotas aéreas e entidade de controle de tráfego aéreo, tais como a adoção de rotas preferenciais, procedimentos-padrão de pouso e decolagem (por exemplo, os procedimentos referenciais CDO e NADP 1 e 2 da OACI) e uso de rotas dispersas, sempre resguardando a segurança das operações do aeródromo. 6.3.6.2 A adoção de rotas preferenciais e rotas dispersas deverá considerar: a) o histórico e o planejamento do uso do espaço aéreo e da ocupação urbana e territorial; b) as atividades realizadas na área, o número e a faixa etária das pessoas presentes na área de ruído aeronáutico e a frequência de eventos desse ruído para essas pessoas; c) as possíveis obrigações que a alteração de rotas aéreas poderá trazer aos Poderes Públicos; d) o princípio da Governança Urbana, definido na Nova Agenda Urbana (UN-HABITAT, 2016 e 2020), vinculada ao Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11, da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável (ONU, 2015), e sua relação com o ruído aeronáutico.	
Justificativa: 1. Propõe-se alterar para “6.3.6 Procedimentos operacionais de redução de ruído”, em vez de “6.3.6 Procedimentos de mitigação operacional de ruído”, porque aquela é a expressão do Doc 9829. 2. PROPÕE-SE alterar para “entidade de planejamento das rotas aéreas e entidade de controle de tráfego aéreo”, em vez de “Controle de Tráfego Aéreo” porque o DECEA/COMAER, entidade de comando e coordenação do planejamento de rotas aéreas, e suas entidades subordinadas têm papel relevante na definição de tais procedimentos operacionais de redução de ruído aeronáutico. 3. Quanto aos “procedimentos-padrão de pouso e decolagem”, propõe-se citar, como exemplos, os procedimentos referenciais publicados pela OACI (CDO e NADP 1 e 2), para melhor esclarecimento do assunto. 4. Considera-se necessário alterar para “rotas dispersas”, em vez de “uso de rotas dispersas para diminuição à exposição do ruído” porque: [a] o trecho “para diminuição à exposição do ruído” é desnecessário e repetitivo porque o parágrafo começa com o trecho “Os procedimentos operacionais para redução de ruído podem ser adotados mediante”, ou seja, as medidas listadas na parte final do parágrafo são, todas, destinadas à redução do ruído; aquele trecho também é inadequado porque pode levar ao entendimento de que a adoção de rotas dispersas sempre resulta na “diminuição da exposição ao ruído aeronáutico”, mas isso, de modo típico, não é verdadeiro quando se considera o número de pessoas sujeitas ao ruído, embora seja verdadeiro quando se considera o número de eventos ruidosos e o nível de ruído aos quais uma parte das pessoas está sujeita; e [b] o trecho “uso de” deve ser excluído para eliminar a expressão pleonástica “adoção de [...] uso de rotas dispersas”. 5. Propõe-se INCLUIR o item 6.3.6.2 porque: [a] A ANAC tem a atribuição legal de “regular e fiscalizar o ruído aeronáutico”. Portanto, essa regulação alcança todas as entidades que, em suas atividades, definem as características do ruído aeronáutico percebido no território e nas aeronaves, o que inclui o DECEA/COMAER, entidade responsável pela coordenação do planejamento das	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

rotas aéreas no País. Assim sendo, a ANAC tem competência para definir critérios em relação ao ruído aeronáutico que devem ser considerados na alteração de rotas aéreas, seja a adoção de rotas preferenciais, seja de rotas dispersas.

[b] O histórico do uso do espaço aéreo e da ocupação urbana e territorial configuram a situação antes de eventual alteração de rotas aéreas e o planejamento de situações futuras deve considerar as condições das situações vigentes, para melhor avaliação dos impactos das mudanças em estudo. Os chamados “receptores [de ruído] críticos” – residências, escolas, hospitais, igrejas, auditórios etc. –, nas condições antes e depois da alteração de rotas aéreas em cogitação, devem ser conhecidos e avaliados.

[c] As atividades realizadas na área, o número e a faixa etária das pessoas sujeitas ao ruído aeronáutico e a frequência de eventos desse ruído para essas pessoas são indicadores consagrados do impacto do ruído aeronáutico no meio socioeconômico, recomendados pela OACI e usados pela FAA e outras agências estatais de aviação estrangeiras. A distinção das atividades realizadas na área de ruído aeronáutico e das faixas etárias decorre da Tabela E-2 do RBAC nº 161 e do conhecimento científico disponível e deverá resultar nos seguintes grupos, por exemplo: moradores, crianças em creches, crianças e adolescentes em escolas, pacientes em hospitais e similares, idosos em instituições de longa permanência etc. Em todas as atividades, também há o contingente dos trabalhadores a serviço dos clientes.

[d] As possíveis obrigações que a alteração de rotas aéreas poderá trazer aos Poderes Públicos devem ser avaliadas levando em conta que o Plano de Zoneamento de Ruído (PZR) de um aeroporto é um instrumento de planejamento urbano, que deve orientar o estabelecimento de restrições ao uso e ocupação do solo na área de ruído aeronáutico, e a alteração do PZR decorrente da possível alteração de rotas aéreas poderá gerar pleitos, de caráter financeiro, de cidadãos e entidades que passarão a estar na área de ruído aeronáutico do aeroporto.

[e] O princípio da Governança Urbana está definido na Nova Agenda Urbana, do Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos, de 2016, documento subscrito pelo Brasil e que deve ser considerado referencial adicional à legislação pátria por representar compromisso internacional. O planejamento e gerenciamento do território urbano deve incluir a compatibilização dos usos do solo com o ruído aeronáutico, como estabelecido também na Lei nº 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica), de 1986, e em outras leis.

4.1. As alíneas [a], [b] e [c] dessa justificativa consideram o Doc 8618, Volumes II e III, e o Doc 10031, da OACI, além de outras referências institucionais e acadêmicas consagradas.

4.2. O texto proposto considera que serão incluídas as referências correspondentes a (ONU, 2015) e (UN-HABITAT, 2016 e 2020), como proposto em outra Contribuição.

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23236 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.7.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE alterar para: +++ 6.3.7.1 As restrições operacionais são limites ou reduções de acesso de aeronaves ao aeroporto, podendo ser feitas por tipo de aeronave ou horários de operação do aeroporto. Devido ao seu impacto econômico, são medidas que não devem ser cogitadas antes do estudo de medidas dos outros três gêneros (como indicado no item 6.1.6) e, se aplicadas, devem fazer parte de um Plano de Ação que, se for o caso, inclua medidas de um ou mais daqueles outros gêneros (de preferência, no conjunto de medidas de melhor relação custo–benefício). +++	
Justificativa: 1. Propõe-se EXCLUIR o trecho “em acordo com as diretrizes do COMAER” porque a referência a diretrizes de órgãos de Estado não é necessária e outros órgãos, além do COMAER, poderão estabelecer diretrizes para restrições operacionais (por exemplo, o órgão de licenciamento ambiental do aeroporto). 2. Propõe-se alterar para “são medidas que não devem ser cogitadas antes do estudo de medidas dos outros três gêneros (como indicado no item 6.1.6) e, se aplicadas, devem fazer parte de um Plano de Ação que, se for o caso, inclua medidas de um ou mais daqueles outros gêneros (de preferência, no conjunto de medidas de melhor relação custo–benefício)”, em vez de “são medidas extremas que devem ser a última opção a ser considerada somente após o estudo e implementação das demais alternativas”, porque: [a] a alteração deixará o texto alinhado precisamente com a recomendação do Doc 9829, que recomenda a elaboração de um “Plano de Ação” específico para cada aeroporto em que o ruído aeronáutico é um problema reconhecido, composto por ações de um ou mais dos quatro gêneros; ou seja, as “restrições operacionais” não são “a última opção” (conforme a parte 7.1 do Doc 9829); [b] convém indicar a análise de custo–benefício como método preferencial para a deliberação do “Plano de Ação de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico” do aeroporto; [c] não se deveria condicionar a aplicação de restrições operacionais ao aeroporto à “implementação” de ações dos outros três gêneros indicados no Doc 9829, pois isso poderá não representar o gerenciamento do ruído aeronáutico de melhor relação custo–benefício.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23237 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.4.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE alterar para: +++ 6.4.1 Após o estudo e o debate das medidas possíveis de serem adotadas, a CGRA deve deliberar sobre as ações de gerenciamento do ruído aeronáutico. +++	
Justificativa: 1. Propõe-se alterar para “o estudo e o debate”, em vez de “a análise e verificação”, porque estudo e debate são ações compatíveis com o nivelamento de todos os integrantes da CGRA, no processo que leva à tomada de decisão sobre um plano de ação de gerenciamento do ruído aeronáutico; não convém prever a “verificação” quanto às “medidas possíveis de serem adotadas” pois isso induziria a CGRA a estabelecer a subordinação de alguns membros a outros integrantes. 2. Propõe-se alterar para “ações de gerenciamento”, em vez de “ações para mitigação”, porque o gerenciamento é mais amplo, poderá incluir ações de prevenção, correção e compensação, além de ações de mitigação do ruído aeronáutico. 3. Propõe-se EXCLUIR a frase “É possível que não haja soluções viáveis...” porque ela é contrária à ideia-força do Doc 9829 e do gerenciamento de ruído aeronáutico como praticado em outros países, haja vista que ações de prevenção e/ou correção e/ou mitigação e/ou compensação dos impactos do ruído aeronáutico de um ou mais de um dos quatro gêneros de ações indicados no Doc 9829 são sempre possíveis e viáveis, a depender dos princípios, valores e objetivos da sociedade envolvida.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23238 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.4.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: PROPÕE-SE alterar para: +++ 6.4.2 [Recomendação] A CGRA poderá adotar as seguintes ações no que concerne ao gerenciamento do ruído aeronáutico:</p> <ul style="list-style-type: none"> • -- Recomendar ações preventivas, corretivas, mitigadoras e compensatórias à autoridade municipal competente objetivando a compatibilização do uso do solo ao ruído aeronáutico, em consonância com o PEZR; • -- Propor a revisão do PEZR, quando necessário; • -- Propor ações aos órgãos ou entidades competentes e adotar ações a fim de evitar e minimizar os prejuízos à saúde e o incômodo provocados pelo ruído no entorno do aeródromo; • -- Monitorar, em seu âmbito de atuação, a implementação, os resultados e a efetividade das ações preventivas, corretivas, mitigadoras e compensatórias dos impactos do ruído aeronáutico; • -- Propor outras medidas alternativas sempre que as ações preventivas, corretivas, mitigadoras e compensatórias dos impactos do ruído aeronáutico implementadas forem inefetivas. <p>6.4.2.1 Conforme recomendação do Doc 9829 da OACI, as ações devem compor o Plano de Ação de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico do aeroporto e devem corresponder ao conjunto de ações de melhor relação custo–benefício.</p> <p>6.4.2.2 A relação custo–benefício das ações poderá ser calculada por várias metodologias, sendo recomendada a Análise Socioeconômica de Custo–Benefício (ACB) (BRASIL, ME – Ministério da Economia. Guia geral de análise socioeconômica de custo-benefício de projetos de investimento em infraestrutura. Brasília: ME, 2021) ou adaptação dela.</p> <p>6.4.2.3 Para monetização dos prejuízos à saúde humana e do incômodo do ruído aeronáutico às pessoas na ACB, recomenda-se o uso apenas de referências consagradas, desde que aceitas pela CGRA; por exemplo: CE DELFT, 2019. Handbook on the external costs of transport. Luxemburgo: Ed. da União Europeia. Estudo feito para a Comissão Europeia – Diretoria-Geral de Mobilidade e Transporte. Quando as referências forem custos definidos em outros países, será necessário fazer o ajuste econômico, que deve consistir na consideração da relação entre o PIB per capita no Brasil e o PIB per capita no país ou região de referência.</p> <p>+++</p>	
Justificativa:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Propõe-se alterar para “gerenciamento do ruído aeronáutico”, em vez de “tratamento das reclamações sobre ruído aeronáutico”, porque as reclamações sobre ruído aeronáutico são apenas um dos fatores que justificam o trabalho da CGRA, não o único. 2. Propõe-se alterar para “preventivas, corretivas, mitigadoras e compensatórias”, em vez de “preventivas e corretivas”, porque os quatro tipos de ações são válidos para a compatibilização do uso do solo com o ruído aeronáutico. 3. Propõe-se EXCLUIR o trecho “e propor sua revisão, quando necessário” porque é melhor que a proposta de revisão do PEZR seja uma ação específica. 4. Propõe-se INCLUIR o item “Propor a revisão do PEZR, quando necessário”, em complemento ao item anterior. 5. Propõe-se INCLUIR o trecho “e adotar ações” porque a CGRA também pode fazer isso, além de propor ações de competência legal de outras entidades. 	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

6. Propõe-se alterar para “evitar e minimizar os prejuízos à saúde e o incômodo provocados”, em vez de “minimizar o incômodo provocado”, porque EVITAR os impactos do ruído deve estar entre as ações possíveis da CGRA e porque o ruído aeronáutico prejudica A SAÚDE e o conforto das pessoas, não apenas o conforto.
7. Propõe-se alterar para “medidas preventivas, corretivas, mitigadoras e compensatórias dos impactos”, em vez de “medidas mitigadoras”, porque o monitoramento não deve ser apenas das medidas mitigadoras.
8. Propõe-se alterar para “ações preventivas, corretivas, mitigadoras e compensatórias dos impactos”, em vez de “ações mitigadoras de redução”, porque a proposta de outras medidas não deve ser apenas quanto às ações mitigadoras.
9. A monetização dos prejuízos à saúde humana e do incômodo do ruído aeronáutico às pessoas é necessária na Análise Socioeconômica de Custo–Benefício (ACB) (BRASIL, ME, 2021), uma das abordagens quantitativas possíveis do estudo das ações de melhor relação custo–benefício recomendada pelo Doc 9829. Por isso, justifica-se a orientação sobre quais referências devem ser usadas nessa abordagem e a indicação do estudo do CE Delft, de 2019.
10. O ajuste econômico da monetização dos prejuízos à saúde humana e do incômodo do ruído aeronáutico às pessoas, que deve consistir na consideração da relação entre o PIB per capita no Brasil e o PIB per capita no país ou região de referência, é necessário para não haver distorção econômica (super ou subvalorização) dos respectivos custos sociais. Isso coincide com orientação, de abril de 2022, do Ministério da Economia à Secretaria Nacional de Aviação Civil.

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23239 SEI: _	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema</p> <p>Categoria: Associação</p>	<p>Documento: IS 161.153-001</p> <p>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 9.2</p> <p>Tipo de Contribuição: Alteração</p> <p>Arquivo anexo: Não</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>PROPÕE-SE alterar para:</p> <p>+++</p> <p>9.2 ICAO, International Civil Aviation Organization. Doc 9829 – Guidance on the Balanced Approach to Noise Management. Emenda 1. 2ª ed. Montreal: ICAO, 2010.</p> <p>+++</p>	
<p>Justificativa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. O título do Doc 9829 não tem o trecho “Aviation Security Manual”. 2. O Doc 9829 recebeu a Emenda 1 em 10/10/2010. 	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23240 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema	Documento: IS 161.153-001
Categoria: Associação	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 9.2
	Tipo de Contribuição: Inclusão
	Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	
<p>1. O Formulário ["Cadastrar Contribuição"] não tem o item "CONTRIBUIÇÃO DE INCLUSÃO". Por isso, faz-se referência ao item 9.2 da IS, na parte 9 – "Referências Bibliográficas", mas para apresentar proposta de inclusão dos itens de 9.3 a 9.9.</p> <p>2. PROPÕE-SE acrescentar as seguintes referências:</p> <p>+++</p> <p>9.3 Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, que instituiu a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC).</p> <p>9.4 ICAO, International Civil Aviation Organization. Doc 10031 – Guidance on Environmental Assessment of Proposed Air Traffic Management Operational Changes. Montreal: ICAO, 2014.</p> <p>9.5 ICAO, International Civil Aviation Organization. Doc 9184 – Airport Planning Manual, Part 2 – Land Use and Environmental Control. Montreal: ICAO, 2018.</p> <p>9.6 ICAO, International Civil Aviation Organization. Doc 8168 – Procedures for Air Navigation Services (PANS), Aircraft Operations (OPS), Volume III – Aircraft Operating Procedures. Montreal: ICAO, 2022.</p> <p>9.7 ONU (Organização das Nações Unidas). Transformando Nosso Mundo: Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. Rio de Janeiro: Centro de Informação das Nações Unidas para o Brasil, 2015.</p> <p>9.8 UN-HABITAT [Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos]. New Urban Agenda [Nova Agenda Urbana]. Quito: UN-Habitat, 2016.</p> <p>9.9 UN-HABITAT. The New Urban Agenda Illustrated [Nova Agenda Urbana Ilustrada]. Nairobi: UN-Habitat, 2020.</p> <p>9.10 BRASIL, ME – Ministério da Economia. Guia geral de análise socioeconômica de custo-benefício de projetos de investimento em infraestrutura. Brasília: ME, 2021.</p> <p>9.11 CE DELFT. Handbook on the external costs of transport. Luxemburgo: Ed. da União Europeia, 2019. Estudo feito para a Comissão Europeia – Diretoria-Geral de Mobilidade e Transporte.</p>	
Justificativa:	
<p>1. Outros documentos, publicados posteriormente ao Doc 9829 e alinhados com ele, devem ser citados porque podem contribuir para melhorar o gerenciamento do ruído aeronáutico no País.</p> <p>2. Os documentos que se propõe incluir estão referenciados em outras Contribuições feita à IS 161-053-001.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23241 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Dos Moradores, Proprietários, Comerciantes E Empresários De Moema - Associação Viva Moema Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.2 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>1. PROPÕE-SE alterar o parágrafo 161.53(b) do RBAC nº 161 para incluir, na composição das CGRAs, como MEMBROS PERMANENTES SUPERVISORES: [a] a ANAC, agência de Estado, não-subordinada ao governo, entidade estatal promotora do desenvolvimento, reguladora e fiscalizadora da aviação civil e da infraestrutura aeroportuária, sob as balizas do atendimento do interesse público; e [b] a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) (ou o órgão que venha a sucedê-la), órgão de governo, formulador e fiscalizador de políticas públicas, funções que não competem à ANAC.</p> <p>2. PROPÕE-SE alterar o parágrafo 161.53(b) do RBAC nº 161 para estabelecer que o Plano de Ação de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico do aeroporto será deliberado pelos membros permanentes da CGRA, sendo que, no caso de ocorrer a participação da ANAC e da SAC, a deliberação terá que ser feita por ANAC, SAC e operador aeroportuário.</p> <p>3. Se necessário, os contratos de concessão ou de Parceria Público-Privada de operação e desenvolvimento de aeroportos deverão ser revisados para definir a participação da ANAC e SAC na CGRA, conforme os itens 1 e 2 anteriores.</p>	
Justificativa:	
<p>1. A inclusão da ANAC e SAC na CGRA está alinhada com o Doc 9829 da OACI, Capítulo 2, parte 2.1, que recomenda que o gerenciamento do ruído aeronáutico deve ser feito pelos Estados, admitida a delegação a terceiros nas etapas técnicas específicas de: [a] avaliação (diagnóstico) do ruído aeronáutico; e [b] análise de custo-benefício de possíveis ações de gerenciamento do ruído aeronáutico.</p> <p>1.1. Nos termos da Lei nº 11.182, de 2005, art. 8º, cabe à ANAC: +++ Art. 8º 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 [...] [...] X – regular e fiscalizar [...] as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, [...] [Negritos acrescentados.] +++ Com base nesses dispositivos (caput e inciso X), justifica-se que a ANAC faça parte das CGRAs.</p> <p>1.1.1. Ressalta-se que a ANAC não tem subordinação ao governo, nos termos dos art. 1º, 2º, 4º e 5º da Lei nº 11.182, de 2005.</p> <p>1.2. A Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) (ou o órgão que venha a sucedê-la), órgão de governo, é formulador e fiscalizador de POLÍTICAS PÚBLICAS, funções que não competem à ANAC. Ressalte-se que a ANAC deve implementar as políticas públicas estabelecidas, nos termos dos art. 2º e 3º da Lei nº 11.182: +++ Art. 2º Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária. Art. 3º A ANAC, no exercício de suas competências, deverá observar e implementar as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo governo federal [...]</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

+++

1.2.1. Essa competência da SAC tem amparo:

[a] na Medida Provisória nº 1.154, de 01/01/2023, que estabelece a organização básica dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios; e

[b] no Decreto nº 11.354, de 01/01/2023, que aprova a Estrutura Regimental do Ministério de Portos e Aeroportos.

1.3. Na definição atual do RBAC nº 161, o operador do aeroporto está representando o Estado Brasileiro perante todos os envolvidos com o assunto, o que implica em frequentes dificuldades para obter a colaboração:

[a] dos Poderes Públicos municipais, responsáveis pelo planejamento e fiscalização do uso do solo no entorno aeroportuário, devido à natureza POLÍTICA desses Poderes; e

[b] de outras entidades.

1.4. A competência legal de “fiscalização do ruído aeronáutico” atribuída à ANAC (Lei nº 11.182, art. 8º, X), fiscalização do que está regulado, não impede a atuação dessa entidade no gerenciamento do ruído aeronáutico, haja vista o Doc 9829 da OACI, Capítulo 2, parte 2.1, que recomenda que o gerenciamento do ruído aeronáutico deve ser feito pelos Estados.

1.5. A ANAC e a SAC, na condição de membros permanentes SUPERVISORES das CGRAs, poderão declinar da participação em reuniões e outras atividades de CGRA específica, com as devidas justificativas, especialmente quando a avaliação (diagnóstico) do problema de ruído aeronáutico tratado na CGRA estiver consolidada e o Plano de Ação de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico estiver sendo executado conforme previsto.

1.6. A participação eventual da ANAC e da SAC nas CGRAs poderá ser de baixo custo, em função das tecnologias de informação e comunicação atualmente disponíveis, que tornam evitável a presença física de representantes nas reuniões das CGRAs e grupos de trabalho vinculados a elas.

2. Embora esta Consulta Setorial não seja o processo hábil para propor esta alteração, a proposta é feita com o objetivo de que a ANAC promova a revisão do RBAC nº 161 o mais rápido possível.

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23242 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Do Nordeste Do Brasil S/A Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 1.1 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Não
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>Revisão completa da IS nº 161-053, levando-se em consideração os exemplos dos regulamentos já aplicados nos Estados da União Europeia.</p> <p>A proposta de Edição Instrução Suplementar (IS) nº 161-053A, propõe a adoção da abordagem equilibrada dando um papel de protagonista para a CGRA (Comissão de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico).</p> <p>Nesta proposta, a Agência elencou os seguintes elementos compreendidos na Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído aeronáutico:</p> <p>a) redução de ruído na fonte;</p> <p>b) planejamento e fiscalização de uso do solo;</p> <p>c) procedimentos de mitigação operacional de ruído; e</p> <p>d) restrições operacionais.</p> <p>Em linhas gerais, dentre os Provedores de Serviço de Aviação Civil (PSAC), o Operador Aeroportuário é o que menos tem envolvimento com a emissão de ruído aeronáutico, pois seu objetivo é prover serviços de infraestrutura aeroportuário que definitivamente não é fonte de ruído aeronáutico, tampouco tem o poder de fiscalizar o planejamento de uso do solo em seu entorno.</p> <p>Desta forma, faz-se necessária uma análise robusta e abrangente de uma efetiva solução para a sua implementação no Brasil, segundo recomenda a ICAO, principalmente com a verificação dos agentes desses componentes, ou seja, quem está responsável por eles e, por conseguinte, ter seus interesses relacionados a eles.</p> <p>Para os Aeroportos na Europa, a gestão do ruído através da abordagem equilibrada da ICAO está incluída no Regulamento Europeu: REGULAMENTO (UE) n.º 598/2014 que estabelece normas e procedimentos relativos à introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos da União no âmbito de uma abordagem equilibrada e revoga Diretiva 2002/30/EC.</p> <p>Este Regulamento, juntamente com a Diretiva 2002/49 sobre a gestão e avaliação do ruído ambiente, exige que os Estados da União Europeia elaborem mapas de ruído a cada cinco anos para aeroportos com mais de 50.000 operações civis por ano usando métodos de cálculo comuns. A legislação estadual exige que esses mapas de ruído e os planos de ação associados sejam aprovados pelo Ministério responsável pelos transportes.</p> <p>A gestão de conflitos de interesses, em especial, aqueles que a ICAO deseja atacar com a Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído, que são os que envolvem, como deixa claro a PQ (Protocol Question) nº 8415 do Programa Universal de Auditoria do Sistema de Vigilância da Segurança Operacional (Universal Safety Oversight Audit Programme – USOAP) da ICAO, os agentes públicos e governamentais responsáveis e interessados pelos temas de uso do solo e de preservação ambiental, para que não priorizem esses temas em detrimento da segurança operacional (SO), não sendo uma função da CGRA. Os planos de ação contêm as medidas de redução de ruído, estimativas de redução de ruído para cada medida, cronograma indicativo de implementação e responsável pela sua execução. Em muitos casos, uma mesma medida pode ter mais de um responsável. Tendo em conta que o método da abordagem equilibrada exige que as restrições de operação sejam introduzidas apenas quando esgotadas todas as medidas possíveis para atingir os objetivos de redução do ruído.</p> <p>Pelas incumbências da CGRA, definidas pelo parágrafo 161.53(b) do RBAC 161, fica claro que suas responsabilidades não se incluem o gerenciamento de tais conflitos de interesses. Desta forma, diante o exposto, acreditamos que a ANAC corre o risco de que tal solução implique em uma violação dos princípios básicos de uma IS, que não pode criar requisitos, como estabelece a Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, da ANAC.</p> <p>O Capítulo 2, parte 2.1, do DOC 9829 da ICAO, recomenda que o gerenciamento do ruído aeronáutico deve ser feito pelos Estados, admitindo a delegação a outras autoridades nas etapas técnicas específicas de avaliação (diagnóstico) do ruído aeronáutico e de análise de custo-benefício de possíveis ações de gerenciamento do ruído</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

aeronáutico. Entretanto, na abrangência de competências do RBAC nº 161, o operador aeroportuário não está representando o Estado Brasileiro perante todos os envolvidos com o assunto, muito menos a CGRA.

A exemplo dos Estados Europeus, e sem prejuízo ao trabalho realizado por esta conceituada Agência e sua equipe técnica, acreditamos que a solução para uma efetiva Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído no Brasil não poderá passar por um instrumento normativo suplementar de caráter geral que objetiva apenas esclarecer, detalhar e orientar o modo de cumprimento de uma regulamentação de aviação civil cuja abrangência, ou seja, a quem se refere, regulamenta, fiscaliza e sanciona, conforme claramente estabelece o parágrafo 161.11 do RBAC 161 da ANAC, se limita apenas a um agente envolvido cujas responsabilidades são, inclusive, secundárias no contexto de conflito de interesses de preocupação da ICAO.

Propor imputar a responsabilidade pela implementação da Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico na Aviação Civil unicamente ao Operador Aeroportuário, que é uma instituição privada sem poder de regular, fiscalizar e, principalmente, de aplicar sanções e restrições operacionais, através de uma regulação secundária como a IS, que não abrange os principais agentes dos possíveis conflitos de interesses dos quais a ICAO está preocupada a nível internacional, que são as prefeituras municipais e órgãos de preservação de meio ambiente, definitivamente, como exposto, acreditamos não ser a solução adequada.

O Operador Aeroportuário, apenas um dos envolvidos no gerenciamento do ruído aeronáutico dentro do Sistema de Aviação Civil Brasileiro, não será capaz, nem com a emissão da IS, de aplicar de forma eficaz a Abordagem Equilibrada aqui pretendida, como entende a ICAO como necessária, através unicamente da sua limitada incumbência regulamentar de instituir, estruturar, viabilizar e secretariar uma CGRA que tem o intuito apenas de discutir a elaboração, atualização e implementação do PEZR do seu aeroporto.

Justificativa:

Exemplo do REGULAMENTO (UE) n.º 598/2014 que estabelece normas e procedimentos relativos à introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos da União no âmbito de uma abordagem equilibrada e revoga Diretiva 2002/30/EC, conjuntamente com a Diretiva 2002/49;

Capítulo 2, parte 2.1, do DOC 9829 da ICAO

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23243 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Do Nordeste Do Brasil S/A Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.6 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.1.6 [FC 161.53(b)] Os elementos compreendidos na Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído aeronáutico são destacados a seguir com as respectivas atribuições: a) redução de ruído na fonte: agência fiscalizadora/anuente; b) planejamento e fiscalização de uso do solo: autoridade municipal; c) procedimentos de mitigação operacional de ruído: autoridade gestora do espaço aéreo - COMAER; e d) restrições operacionais: agência fiscalizadora/anuente.	
Justificativa: Necessidade de mitigar a subjetividade da Norma, destacando as competências e respectivas atribuições, tendo em vista que se trata de um item com a classificação: FC - Forma de Cumprimento. Na visão da ICAO e seu Anexos, existem somente, podemos dizer, dois grupos de "instituições" na AC, as autoridades de Estado e os PSAC (aqui: fabricantes, companhias aéreas e operadores aeroportuários). Como o Capítulo 2, Parte 2.1, do DOC 9829 da ICAO, recomenda que o gerenciamento do ruído aeronáutico deve ser feito pelos Estados (por meio de sua AAC), admitindo apenas a delegação a outras autoridades (de Estado) nas etapas técnicas específicas de avaliação (diagnóstico) do ruído aeronáutico e de análise de custo-benefício de possíveis ações de gerenciamento do ruído aeronáutico, os elementos a) e d) são de responsabilidade da ANAC como agência fiscalizadora/anuente, por meio do RBAC 36 e do RBAC 91, respectivamente.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23244 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Do Nordeste Do Brasil S/A Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.1 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item. 6.2.1 De acordo com o parágrafo 161.53(d) do RBAC nº 161, cabe à CGRA o levantamento das informações e reclamações, e a elaboração de mapa da região do aeródromo contendo as informações e reclamações relacionadas ao ruído aeronáutico percebido pela população afetada	
Justificativa: Informação já existente no item 161.53(d) RBAC 161 - Emenda 03, tratando-se, portanto, de duplicidade.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23245 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Do Nordeste Do Brasil S/A Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.2 (2) Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item. 6.2.2 O parágrafo 161.53(d) do RBAC nº 161 prevê como competências da CGRA a realização das seguintes atividades: [...]	
Justificativa: Informação já existente no item 161.53 (d) RBAC 161 - Emenda 03, tratando-se, portanto, de duplicidade.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23246 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Do Nordeste Do Brasil S/A Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.3 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.2.3 Além do levantamento inicial de informações, a CGRA deve manter um canal de comunicação ativo com a sociedade em sítio eletrônico específico. O parágrafo 161.53(e) determina a disponibilização das seguintes informações na internet...	
Justificativa: Informação já existente no item 161.53(d)(3) e (e) RBAC 161 - Emenda 03, tratando-se, portanto, de duplicidade.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23247 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Do Nordeste Do Brasil S/A Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.4 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.2.4 [FC 161.53(f) e (g)] Para fins de fiscalização pela ANAC, solicita-se que o operador mantenha registro de todas as interações e ações realizadas no âmbito de qualquer reclamação recebida.	
Justificativa: Sobre a disponibilização do canal de consulta, compreendemos pertinente que haja um entendimento comum da ANAC em relação ao atendimento do contrato de concessão, onde já são estabelecidos os requisitos para a Ouvidoria. Tendo em vista que em geral o canal disponibilizado pelos Operadores Aeroportuários é a Ouvidoria, todo e qualquer demandante possui os dados do seu protocolo, o que possibilita o recebimento da resposta e acompanhamento das ações. Os dados de todas as reclamações associadas ao ruído aeronáutico já são disponibilizados no Relatório Anual do Ruído Aeronáutico, conforme estabelecido no item 161.53 (d) (8) do RBAC 161 - Emenda 03), relatório este que é disponibilizado anualmente em sítio eletrônico dos operadores aeroportuários.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23248 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Do Nordeste Do Brasil S/A Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.5 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item. 6.2.5 [FC 161.53(d)(8)] Os Relatórios Anuais de Ruído Aeronáutico devem ser divulgados no sítio eletrônico, até o final do primeiro trimestre de cada ano, a fim de permitir o acesso por todos os interessados, inclusive pela ANAC. Referido Relatório deve conter, no mínimo, as seguintes informações relacionadas ao ano de referência...	
Justificativa: Informação já existente no item 161.53(d)(8) RBAC 161 - Emenda 03, tratando-se, portanto, de duplicidade.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23249 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Do Nordeste Do Brasil S/A Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.1 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do item. 6.3.1. O parágrafo 161.53(b) do RBAC nº 161, determina que a CGRA deverá convidar membros externos envolvidos nas questões relacionadas ao ruído aeronáutico e, havendo recusa por parte das instituições envolvidas, essa informação deverá constar no Relatório Anual de Ruído Aeronáutico.	
Justificativa: Informação já existente no item 161.53(b) RBAC 161 - Emenda 03, tratando-se, portanto, de duplicidade.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23250 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Do Nordeste Do Brasil S/A Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.3.2 [Recomendação] Na construção de alternativas é recomendado que a comissão mantenha comunicação com as instituições responsáveis, utilizando-se de diferentes meios de comunicação, como e-mails, ofícios ou grupos de trabalho, com a finalidade de promover reuniões objetivas e céleres, focadas na deliberação e solução de problemas pendentes. Recomenda-se ainda que, na etapa de construção de alternativas, as reuniões sejam realizadas com instituições cujas competências sejam pertinentes ao assunto a ser discutido e sejam convocadas com uma pauta previamente estabelecida com objetivos claros e definidos, e municiada com as dúvidas e dados aptos à tomada de decisões de forma coletiva.	
Justificativa: O Capítulo 2, parte 2.1, do DOC 9829 da ICAO, recomenda que o gerenciamento do ruído aeronáutico deve ser feito pelos Estados, admitindo a delegação a outras autoridades nas etapas técnicas específicas de avaliação (diagnóstico) do ruído aeronáutico e de análise de custo-benefício de possíveis ações de gerenciamento do ruído aeronáutico. Entende-se que a Comissão (CGRA) não possui a atribuição de definir responsabilidades e prazos para órgãos e/ou entidades envolvidas no Gerenciamento do Ruído Aeronáutico.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23251 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Do Nordeste Do Brasil S/A Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.4.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.3.4 Redução de ruído na fonte 6.3.4.1 A redução de ruído na fonte refere-se à integração de tecnologias para diminuição dos ruídos emitidos pelas aeronaves. Em um aeroporto específico, a medida pode ser implementada pelo operador aéreo com a modernização da frota operando em um aeroporto.	
Justificativa: Embora seja uma recomendação, há a preocupação quanto à responsabilidade pela redução de ruído na fonte, uma vez que tal decisão cabe aos operadores aéreos. O Aeroporto pode ser demandado pelos fabricantes e/ou companhias aéreas, sendo melhor enquadrado na classificação "dentre outros" da redação. Em breve análise-crítica, no que tange à responsabilidade do Operador Aéreo pela redução do ruído na fonte, temos que a presente IS se limita a orientar o cumprimento de um RBAC, e nesse caso a aplicabilidade do RBAC 161, e qualquer IS sua, se limita ao Operador Aeroportuário. Fazendo-se necessário repensar esta lógica normativa que acaba por sobrecarregar apenas um ente da cadeia de geração de ruído, impondo competência que não lhe é devida, extrapolando os normativos existentes e melhores práticas internacionais.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23252 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Do Nordeste Do Brasil S/A Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.4.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.3.4.2 [Recomendação] A alternativa de redução de ruído na fonte pode ser discutida com operadores aéreos, fabricantes de aeronaves, dentre outros, com o intuito de identificar a possibilidade e o custo-benefício da medida, ou uma combinação de medidas para mitigação do ruído.	
Justificativa: O Aeroporto pode ser demandado pelos fabricantes e/ou companhias aéreas, sendo melhor enquadrado na classificação "dentre outros" da redação. O Capítulo 2, parte 2.1, do Doc 9829 da ICAO, recomenda que o gerenciamento do ruído aeronáutico deve ser feito pelos Estados, admitindo a delegação a outras autoridades nas etapas técnicas específicas de avaliação (diagnóstico) do ruído aeronáutico e de análise de custo-benefício de possíveis ações de gerenciamento do ruído aeronáutico. Tendo em conta que o método da abordagem equilibrada exige que as restrições de operação sejam introduzidas apenas quando esgotadas outras medidas possíveis para atingir os objetivos de redução do ruído, o Regulamento Europeu, por exemplo, impõe os seguintes requisitos para a introdução deste tipo de restrições: <ul style="list-style-type: none"> • Estabelecer, ao nível adequado, cooperação técnica entre operadores aeroportuários, operadores de aeronaves e prestadores de serviços de navegação aérea para estudo de medidas de mitigação do ruído. • Os residentes ou seus representantes, bem como as autoridades locais relevantes, são consultados e recebem informações técnicas sobre medidas de mitigação de ruído. • A relação custo-benefício de qualquer nova restrição operacional é avaliada. • Organiza-se o processo de consulta às partes interessadas, que pode assumir a forma de processo de mediação, de forma atempada e específica, garantindo o carácter aberto e transparente dos dados e da metodologia de cálculo. Os interessados terão pelo menos três meses antes da adoção das novas restrições operacionais para se pronunciarem. As partes interessadas devem incluir, no mínimo: <ol style="list-style-type: none"> I. residentes nas imediações de aeroportos afetados por ruído de aeronaves, ou seus representantes, e autoridades locais competentes, II. representantes de empresas localizadas nas proximidades de aeroportos cujas atividades sejam afetadas pelo tráfego aéreo e pela operação do aeroporto, III. os operadores dos aeroportos relevantes, IV. representantes de operadores aéreos que possam ser afetados por ações relacionadas a ruído, V. os prestadores de serviços de navegação aérea competentes. Em muitos casos, uma mesma medida pode ter mais de um responsável.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23253 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Do Nordeste Do Brasil S/A Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.5 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Exclusão do Item e dos subitens. 6.3.5 Planejamento e fiscalização do uso do solo 6.3.5.1 O planejamento e fiscalização de uso do solo objetiva reduzir a população afetada pelo ruído aeronáutico nas imediações do aeroporto. 6.3.5.2 [Recomendação] As tratativas para planejamento de zoneamento urbano, bem como o PEZR devem ser tratados primordialmente com a prefeitura municipal do aeroporto, conforme suas competências previstas em lei. A alternativa pode se realizar com medidas como a redução da ocupação do solo nas áreas vizinhas ao aeroporto ou remanejamento de atividades, afastando áreas residenciais nos seus arredores.	
Justificativa: O planejamento de zoneamento urbano deve ser realizado primordialmente pela prefeitura através das leis municipais uma vez que o aeroporto não tem competência para tratar o planejamento de zoneamento urbano. Preocupação das Concessionárias quanto ao seu limite de atuação. Entendemos que tanto o planejamento quanto a fiscalização do uso do solo competem ao poder público e extrapolam os limites de atuação das Concessionárias. Em que pese o caráter de recomendação inserido nos dispositivos acima pela Agência, propomos a exclusão dos itens 6.3.5, 6.3.5.1, 6.3.5.2, visto que impõe ao aeroporto responsabilidades que não lhe competem por determinação legal, no limite de forma genérica e ampla não garantindo segurança regulatória e infringindo na legitimidade e competência do Município. A respeito do plano de zoneamento de ruído compete ao Município compatibilizar seu plano e gerenciamento de uso e ocupação de solo, e com isto realizar as medidas que lhe compete de forma privativa e exclusiva, quanto a melhor maneira de realizar a gestão pública de uso e ocupação do solo relativas à fiscalização, redução, mitigação para ocupação área no entorno do aeroporto. Não cabe ao aeroporto qualquer implementação, recomendação de medidas, controle, fiscalização ou qualquer outra medida “como a redução da ocupação do solo nas áreas vizinhas ao aeroporto ou remanejamento de atividades, afastando áreas residenciais nos seus arredores” tais medidas são de uso e competência exclusiva do Município por dispositivo Constitucional (e a Lei nº 10.257/2001 que o regulamenta), vejamos: Art. 30. Compete aos Municípios: VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano; Ainda, Art. 182 da CF. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. Os aeroportos submetem-se ao regime jurídico especial de direito aeronáutico, disciplinado por Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte e pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA). A principal fonte de direito aeronáutico é o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), aprovado pela Lei nº 7.565, de 1986, complementado pela Lei nº 11.182, de 2005, que criou a ANAC, e as normas supervenientes editadas pela ANAC e COMAER. O CBA determina que as Zonas de Proteção do aeródromo e que as propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais (art. 43).	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

E em seu parágrafo único, definiu: “As restrições a que se refere este artigo são relativas ao uso das propriedades quanto as edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de natureza permanente ou temporária, e tudo mais que possa embarçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à rádio navegação ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais”.

Nesta linha, o artigo 44 também definiu:

Art. 44 do CBA. As restrições de que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea: [...]

§ 3º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído serão aprovados por ato do Ministro da Aeronáutica e transmitidos às administrações que devam fazer observar as restrições.

§ 4º As Administrações Públicas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos.

De acordo com a Constituição Federal, o Município tem a obrigatoriedade de observar o uso adequado do solo urbano, e com isto a compatibilização do Plano de Zoneamento do Ruído que impõe restrição administrativa para a ocupação das áreas identificadas no entorno do aeroporto. Não cabendo ao aeroporto qualquer controle e regularização de área fora do sítio aeroportuário.

Conclui-se, portanto, que o aeroporto por meio da CGRA não tem como responsabilidade gerenciar conflitos de interesses e/ou recomendar qualquer medição de preventiva/corretiva e tão pouco de redução de ocupação de solo, ante a clara repartição constitucional da União, Estado, Município e Distrito Federal, invalidando qualquer responsabilidade estabelecida numa RBAC ou IS dessa Agência, somente pelo fato de o aeroporto ser o responsável pela elaboração e aplicação do Plano de Zoneamento de Ruído.

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23254 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Do Nordeste Do Brasil S/A Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.4.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.4.1 Após a análise e verificação das medidas possíveis de serem adotadas, a CGRA e demais instituições envolvidas na gestão do ruído aeronáutico, devem deliberar sobre as ações para a sua mitigação. É possível que não haja soluções viáveis, nesse caso, as Instituições envolvidas deverão informar aos interessados sobre a impossibilidade de solução ou mitigação do problema, com a devida fundamentação.	
Justificativa: A atribuição não é exclusiva da CGRA. A exemplo da Abordagem equilibrada nos Estados Europeus, o REGULAMENTO (UE) n.º 598/2014 que estabelece normas e procedimentos relativos à introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos da União no âmbito de uma abordagem equilibrada, juntamente com a Diretiva 2002/49 sobre a gestão e avaliação do ruído ambiente, exige que os mapas de ruído e os planos de ação associados sejam aprovados pelo Ministério responsável pelos transportes, mas estes, por sua vez, solicitam ao gestor do aeroporto a elaboração de suas propostas, que são elaboradas em coordenação com o prestador de serviços de navegação aérea e a Agência de Aviação Civil do Estado. Tratando-se de responsabilidades muito mais amplas que no âmbito da CGRA.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23255 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aeroportos Do Nordeste Do Brasil S/A Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.4.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.4.2 [Recomendação] A CGRA poderá adotar, no âmbito de atuação, as seguintes ações no que concerne ao tratamento das reclamações sobre ruído aeronáutico: <ul style="list-style-type: none"> • Subsidiar a autoridade municipal pertinente com dados sob a sua competência, para fins de implementação das ações preventivas e corretivas, objetivando a compatibilização do uso do solo ao ruído aeronáutico, em consonância com o PEZR e propor sua revisão, quando necessário; • Participar da discussão e na proposição de ações, junto a todos os órgãos ou entidades competentes, a fim de minimizar o incômodo provocado pelo ruído no entorno do aeródromo; • Reportar a localização de reclamações aos Municípios competentes para que estes possam tomar ações preventivas e corretivas objetivando a compatibilização do uso do solo ao ruído aeronáutico, em consonância com o PEZR, bem como propor sua revisão, quando necessário; • Propor outras medidas alternativas, de sua competência, sempre que as ações mitigadoras de redução do ruído aeronáutico implementadas forem inefetivas. 	
Justificativa: Entendemos que essas são as atribuições pertinentes da CGRA, no limite de sua competência. Solicitamos a alteração deste item, pois em nosso entendimento cabe à Municipalidade competente, com base no PEZR, monitorar as referidas atividades.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23256 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionaria Do Bloco Sul S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.3 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: No entanto, todos os cronogramas e prazo para instituição de novas comissões e realização das reuniões periódicas da CGRA, deverá considerar a data de início do ATO do novo operador do aeródromo.	
Justificativa: Sugestão levando em consideração que o calendário do ATO geralmente é muito próximo da reunião da comissão, não tendo tempo hábil para fazer nova instituição, atuar com as convocações e compreender as particularidades da operação, bem como, compreender as possíveis reclamações recebidas pelo novo operador. Devendo assim, seguir o cronograma levando em consideração o novo calendário do novo operador do aeródromo.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23257 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionaria Do Bloco Sul S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.4 Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Considerando a troca de operador do aeródromo, deverá ser mantido no site do Aeroporto, do novo operador, o histórico das ações da CGRA disponibilizados pelo antigo operador.	
Justificativa: Só conseguimos divulgar as ações disponibilizadas pelo antigo operador, quando houver.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23258 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionaria Do Bloco Sul S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.5.1 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O operador do aeródromo não pode ser responsabilizado pelas falhas de fiscalização e planejamento de uso e ocupação de solo, quando o mesmo está regular.	
Justificativa: Enfatizar a responsabilidade do município que muitas vezes é negligenciado.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23259 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionaria Do Bloco Sul S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.5.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: "6.3.5.2 [Recomendação] As tratativas para planejamento de zoneamento urbano, bem como o PEZR devem ser tratados primordialmente com a PREFEITURA MUNICIPAL DO AEROPORTO, conforme suas competências previstas em lei. A alternativa pode se realizar com medidas como a redução da ocupação do solo nas áreas vizinhas ao aeroporto ou remanejamento de atividades, afastando áreas residenciais nos seus arredores." Ajustar para "Com os municípios que são afetados pela curva de ruído"	
Justificativa: Pois existem curvas de ruído que extrapolam mais de 1 município do aeroporto.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23260 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionaria Do Bloco Sul S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.4.2 Tipo de Contribuição: Esclarecimento Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Restringir esse item quando estiver incompatível com as curvas de ruído no PZR, ai sim cabe a CGRA como obrigação legal tomar as medidas conforme pontuado em cada tópico.	
Justificativa: As ações de boas práticas que vai além da obrigação legal, deverá vir por meio de projetos, como por exemplo o Aeroportos Sustentáveis.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23261 SEI: 8312237	
Identificação	
Autor da Contribuição: Inframérica Concessionária Do Aeroporto De Brasília S.A Categoria: Operador Aéreo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 1.1 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Recomenda-se à ANAC buscar uma solução talvez nos moldes do PNAVSEC no que se refere à AVSEC, considerando que os agentes envolvidos para uma Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico vão além do que abrange o PNAC (que já inclui a AE como Ação Estratégica Específica, vinculada ao Objetivo de “Proteção ao Meio Ambiente”) do Sistema de Aviação Civil, regulado pelo Código Brasileiro de Aeronáutica e pela Lei de Criação da ANAC.	
Justificativa: Esta Concessionária respeitosamente entende que a presente proposta que visa introduzir uma Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico (AE) como ferramenta adequada para minimizar possíveis conflitos de interesses relacionados ao ruído aeronáutico no entorno de aeroportos, o uso do solo, os requerimentos ambientais e as autoridades da aviação civil, resultará em ações e resultados ineficazes. Embora tenha o correto objetivo de assegurar que a segurança operacional (SO) na aviação civil não seja comprometida, a proposta se concretiza por meio de uma IS, que por natureza regulatória, visa apenas indicar formas, estabelecidas como aceitas pela ANAC, de cumprimento de requisitos previstos em RBAC, no caso os requisitos 161.53 e 161.55 do RBAC 161, regulamento este que se limita a regulamentar apenas o Operador Aeroportuário como Provedor de Serviço de Aviação Civil (PSAC) do sistema, o que é, ao nosso ver, inconsistente.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23262.1 SEI: 8312260	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.4.2 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: A CGRA poderá adotar as seguintes ações no que concerne ao tratamento as reclamações sobre ruído aeronáutico:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recomendar ações preventivas e corretivas à autoridade municipal competente objetivando a compatibilização do uso do solo ao ruído aeronáutico, em consonância com o PEZR e propor sua revisão, quando necessário; • Propor ações aos órgãos ou entidades competentes a fim de minimizar o incômodo provocado pelo ruído no entorno do aeródromo; • Monitorar, em seu âmbito de atuação, a implementação, os resultados e a efetividade das medidas mitigadoras do ruído aeronáutico; • Propor outras medidas alternativas sempre que as ações mitigadoras de redução do ruído aeronáutico implementadas forem inefetivas. Item 6.4.2. <p>[Recomendação] A CGRA poderá adotar as seguintes ações no que concerne ao tratamento das reclamações sobre ruído aeronáutico:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reportar a localização de reclamações aos Municípios competentes para que estes possam tomar ações preventivas e corretivas objetivando a compatibilização do uso do solo ao ruído aeronáutico, em consonância com o PEZR, bem como propor sua revisão, quando necessário; 	
<p>Justificativa: Solicitamos a alteração deste item, pois em nosso entendimento não cabe ao operador do aeródromo o monitoramento da implementação, dos resultados e da efetividade das medidas relacionadas ao ruído aeronáutico. Nesse sentido cabe à Municipalidade competente, com base no PEZR, monitorar as referidas atividades.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23262.2 SEI: 8312260	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.2 Tipo de Contribuição: Exclusão Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Item 6.2.2. O parágrafo 161.53(d) do RBAC nº 161 prevê como competências da CGRA a realização das seguintes atividades:</p> <p>(1) Estudar, propor e implementar, no seu âmbito de atuação, medidas para mitigar o impacto do ruído aeronáutico no entorno de seu aeródromo sempre que identificar atividades incompatíveis com o nível de ruído previsto no PZR.</p> <p>(2) Realizar comunicações periódicas às autoridades envolvidas e aos representantes da população afetada com o objetivo de informar e orientar sobre o PZR.</p> <p>(3) Disponibilizar canais de comunicação para manifestação da população afetada acerca de ruído aeronáutico, visando identificar os locais mais críticos, além de embasar as ações para mitigação do problema.</p> <p>(4) Dar tratamento a toda reclamação referente a ruído aeronáutico decorrente das operações do aeroporto, promovendo análise da pertinência da questão quanto ao ruído aeronáutico e promovendo fórum de discussão entre as partes envolvidas visando mitigar o incômodo.</p> <p>(5) Compilar as reclamações sobre ruído de forma parametrizada contendo, sempre que possível, o horário da percepção do incômodo, local, tipo de aeronave e tipo de uso do solo ou atividade, informadas pelo manifestante.</p> <p>(6) Elaborar um mapa da região do aeródromo, baseado nas informações e reclamações recebidas, indicando as atividades incompatíveis ao ruído aeronáutico.</p> <p>(i) O mapa deve ser utilizado para escolha de pontos de monitoramento de ruído, conforme o estabelecido na seção 161.55, e de locais para implementação de medidas mitigadoras específicas, de acordo com as responsabilidades e obrigações atribuídas a cada agente envolvido.</p> <p>(7) Elaborar e acompanhar o projeto de monitoramento de ruído, quando couber, conforme o estabelecido na seção 161.55.</p> <p>(8) Elaborar, até o fim do 1º trimestre do ano seguinte, Relatório Anual de Ruído Aeronáutico informando sobre todas as ações tomadas e assuntos tratados pela CGRA ao longo do ano, contendo:</p> <p>(i) Estatística de reclamações recebidas; (ii) Indicação do local do incômodo em mapa georreferenciado com sobreposição do PZR em vigor, nos termos do parágrafo 161.53(d)(6).</p> <p>(iii) Principais assuntos tratados no âmbito da CGRA.</p> <p>(iv) Informações sobre a situação do PZR nos municípios abrangidos:</p> <p>(A) quanto a sua incorporação pelas leis municipais;</p> <p>(B) quanto a compatibilidade com as atividades desenvolvidas na área do plano e;</p> <p>(C) quanto as ações de fiscalização.</p> <p>(9) Comunicar as autoridades de controle da Administração Pública, quando identificado descumprimento ou omissão das autoridades acerca das recomendações de ocupação de uso do solo previstas no PZR.</p>	
Justificativa: Esta Concessionária entende que essas competências já são abordadas no item 161.53 (d) do RBAC 161 EMD 3, tratando-se portanto de duplicidade.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23263 SEI: _	
Identificação	
Autor da Contribuição: Concessionária Do Aeroporto Internacional De Guarulhos S.A. Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.4.2 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugerimos nova redação: Item 6.4.2. [Recomendação] A CGRA poderá adotar as seguintes ações no que concerne ao tratamento das reclamações sobre ruído aeronáutico: - Reportar a localização de reclamações aos Municípios competentes para que estes possam tomar ações preventivas e corretivas objetivando a compatibilização do uso do solo ao ruído aeronáutico, em consonância com o PEZR, bem como propor sua revisão, quando necessário.	
Justificativa: Solicitamos a alteração deste item, pois em nosso entendimento não cabe ao operador do aeródromo o monitoramento da implementação, dos resultados e da efetividade das medidas relacionadas ao ruído aeronáutico. Nesse sentido cabe à Municipalidade competente, com base no PEZR, monitorar as referidas atividades.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23264.1 SEI: 8312249	
Identificação	
Autor da Contribuição: Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 1.1 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>Inicialmente é preciso melhor esclarecer ou retificar o entendimento do subitem 6.1.5. Nele é afirmado que: “Como instrumento reconhecido internacionalmente para elaboração e implementação do PZR, a Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído aeronáutico...”. Em nosso entendimento, o PZR é um dos instrumentos da abordagem equilibrada e não o contrário. Seguindo as diretrizes da ICAO, a abordagem equilibrada é composta por, em síntese:</p> <p>1) Redução de ruído na fonte; 2) planejamento de uso de ocupação do solo; 3) restrições operacionais, e; 3) procedimentos operacionais de abatimento. O PZR, nesse contexto, se enquadra, salve maior juízo, com um dos instrumentos de planejamento do uso e ocupação do solo. Logo, mais uma vez, não seria a abordagem equilibrada um instrumento para implantação do PZR, mas o PZR é um dos instrumentos de planejamento do uso e ocupação do solo que compõe um dos pilares da abordagem equilibrada. Nesse contexto, considerando que abordagem equilibrada internaliza ações mais amplas mais consideradas na norma original (RBAC 161), que vão além do PZR e que exigem a adoção de diferentes instrumentos e estratégias para a implantação, pergunta-se: é uma instrução suplementar o ato normativo mais adequado para instituir o conceito de abordagem equilibrada adotado internacionalmente no âmbito nacional? Não seria mais adequado revisar o próprio RBAC 161, estruturando-o de forma ampla e adequada, definido as responsabilidades dos diferentes atores e as estratégias de implementação de cada um dos pilares previstos na abordagem equilibrada? Assim como essa Agência entendeu que o gerenciamento do risco da fauna deveria compor o rol de ações necessárias a certificação de um aeroporto, internalizando o RBAC 164 no RBAC 153, não seria mais lógico avaliar que a abordagem equilibrada é mais abrangente que o PZR e que este, assim como exemplo do gerenciamento do risco da fauna, constitui um dos instrumentos para o gerenciamento do ruído aeronáutico?</p> <p>Sugestões: 1) reconsiderar a proposta de internalizar no âmbito nacional o conceito de abordagem equilibrada por meio de Instrução Suplementar; 2) Reformular o RBAC 161 integrando os pilares da abordagem equilibrada adequar o texto do subitem; 3) Adotar, com os devidos ajustes e proporcionalidades, o texto do atual RBAC para compor uma das subpartes, no caso a Subparte – Planejamento do Uso e Ocupação do Solo, do novo RBAC (161 Reformulado); 4) Não havendo concordância dessa Agência quanto as sugestões anteriores, ao menos reavaliar a redação do subitem 6.1.5, considerando que o PZR é um dos instrumentos de planejamento do uso e ocupação do solo que por sua vez compõe a abordagem equilibrada. Além das contribuições iniciais aqui apresentadas, o arquivo anexo traz complementações em razão de limitação de caracteres.</p>	
<p>Justificativa:</p> <p>o conceito de abordagem equilibrada vai além do instrumento PRZ. Logo, por ampliar as vertentes de gerenciamento de ruído aeronáutico, deve-se reavaliar a sua institucionalização por meio de Instrução Suplementar. Além disso outras questões precisam ser avaliadas, conforme contribuições acima e em anexo. A proposta é contribuir e apoiar no melhor tratamento/endereçamento do tema.</p>	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23264.2 SEI: 8312249	
Identificação	
Autor da Contribuição: Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.4 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Revisar o texto do subitem 6.3.4.2, incluindo as atribuições da ANAC no âmbito do pilar "redução do ruído na fonte".	
Justificativa: Uma determinada frota operando em um aeroporto, será a mesma, ao menos a realidade demonstra isso, a operar em outro. Nesse sentido, qual eficácia de atribuir à comissão de cada aeroporto, considerando que os membros externos, o que inclui empresas aéreas e fabricantes, não possuem obrigatoriedade comporem e participarem da comissão? Não seria mais eficaz, a própria Agência conduzir esse pilar da abordagem equilibrada junto a indústria, considerando o disposto no parágrafo X, Art. 8º da Lei Nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 e atualizações ("X - regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil")? Sugestão: revisar o texto do subitem 6.3.4.2, incluindo as atribuições da ANAC no âmbito do pilar "redução do ruído na fonte".	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23264.3 SEI: 8312249	
Identificação	
Autor da Contribuição: Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.5 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Consideradas as prerrogativas constitucionais e legais dos municípios no que se refere o planejamento do uso e ocupação do solo, deve-se deixar claro que o papel da Comissão não é o de planejar o fiscalizar, bem como recomendar ações de redução ou remanejamento de atividades no entorno dos aeroportos. Cabe sim, no que compete ao operador do aeródromo, submeter o PZER ao município, conforme estabelece o art.44º da Lei Nº 7.565/1986 e alínea (d) do subitem 161.13/RBCA 161. Além disso, apoiar e esclarecer, quando solicitado pelo poder municipal, quer seja no âmbito da comissão ou de forma apartada, na compreensão técnica e operacional do PERZ e suas interfaces, uma vez que a constituição desse instrumento e suas métricas foram concebidas pelo regulador e não pelo operador do aeródromo.	
Justificativa: A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Em seu art. 43, é estabelecido que "as propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais. (...)" Já o art. 44, estabelece que "as restrições de que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea: (...)" § 3º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído serão aprovados por ato do Ministro da Aeronáutica e transmitidos às administrações que devam fazer observar as restrições. § 4º As Administrações Públicas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos....) Considerando um entendimento preliminar, a autoridade que hoje aprova (ou registra) PERZ é a própria Agência. Em tese, considerando o fluxo estabelecido na Lei 7.565/86, uma possível interpretação é que a ANAC poderia exercer a transmissão do PEZR ao município que, segundo a Lei, devem observar as restrições. Entretanto, a transmissão ou envio do PEZR foi delegado ao operador do aeródromo conforme alínea (d) do subitem 161.13/RBCA 161. Não obstante, a observação das restrições contidas são da prefeitura municipal, ratificada no texto do subitem 6.3.5.2. Ocorre que o texto constante do subitem 6.3.5.1, define que "o planejamento e fiscalização de uso do solo objetiva reduzir a população afetada pelo ruído aeronáutico nas imediações do aeroporto." É importante pacificar que não é papel da Comissão, uma vez esta possui poderes e competência limitados, e que a participação de membros externos (como autoridades municipais) não é obrigatória, planejar e fiscalizar o uso do solo municipal. Esta atribuição está definida no parágrafo XIII, art. 30º da Constituição Federal. E para cumprir essa atribuição, o art. 4º da Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, estabelece os instrumentos a serem adotados. Soma-se a isso, o estabelecido no art. 44 e incisos acima referenciados (Lei 7565/86), que tratam do tema no contexto do PERZ. Por conseguinte, qualquer alternativa, mesmo como recomendação, para redução de ocupação do solo em áreas vizinhas ao aeroporto, deve passar obrigatoriamente pela gestão municipal.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23264.4 SEI: 8312249	
Identificação	
Autor da Contribuição: Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.6 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Dado que a implantação de procedimentos de navegação aérea para o abatimento de ruído aeronáutico requer especialidade técnica e é uma competência legal é do DECEA, e ainda considerando que tem ruído aeronáutico consta com uma das atribuições da ANAC, sugere-se a expedição de ato normativo conjunto disciplinando o tema e os fluxos que deverão ser observados na proposição de rotas e procedimento, envolvendo, inclusive, os operadores aéreos. Dentre os fluxos, deve-se considerar a análise de ruído em rota. Evidência de que esta sugestão é factível e legalmente viável, é a Portaria Conjunta ANAC/COMAER nº 5.754, de 23 de agosto de 2021, que dispõe sobre o Sistema de Reporte para a Aviação Civil Brasileira.	
Justificativa: Tanto o RBAC 161 quanto a presente proposta de IS não alcançam um dos maiores e mais recorrentes problemas reais relacionados ao ruído aeronáutico: ruído em rota. As curvas de ruído contempladas no PZR/PERZ (RBAC 161) são insuficientes para tratar de ruído em rota. Em aeroportos centrais como Santos Dumont, em que o PERZ encontra-se quase em sua totalidade sobre o mar, e Congonhas, constata-se um grande número de reclamações em áreas para além das curvas de ruído. Em muitos casos com distâncias que superam quilômetros a partir da curva de 65dB. Existem discussões ou propostas não oficiais ou acadêmicas quanto a adoção de curvas de ruído abaixo dos 65 dB. Contudo, não havendo disciplina municipal quanto ao uso e ocupação do solo, bem como a adoção de procedimentos de navegação aérea de abatimento de ruído, a implantação de novas curvas não será eficaz. Com relação especificamente a adoção de rotas preferenciais, procedimentos padrão de pouso e decolagem e uso de rotas dispersas para diminuição à exposição do ruído, a Comissão, sem a efetiva participação atuação da autoridade competente, no caso o DECEA, é pouco provável que se obtenha êxito nessa abordagem. O DECEA, Organização do Comando da Aeronáutica (COMAER), possui competência e atribuição definida no Art.21 do Decreto Nº 11.237, de 18 de outubro de 2022 ("I - planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas ao controle do espaço aéreo, à proteção ao voo, ao serviço de busca e salvamento e às telecomunicações do Comando da Aeronáutica"). A lei de criação da ANAC reconhece a competência do DECEA relacionados ao controle do espaço aéreo, o que inclui o estabelecimento de rotas e procedimentos de navegação aérea, conforme parágrafo XXI, Art. 8º da Lei Nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 e atualizações ("XXI - regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos"). Em tese, se a própria Agência não possui competência legal para tratar do controle do espaço aéreo, como uma Comissão, composta por funcionários do aeroporto, os quais não possuem de conhecimento e competência técnica, poderá discutir tecnicamente rotas e procedimentos	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23264.5 SEI: 8312249	
Identificação	
Autor da Contribuição: Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.7 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Revisar texto do subitem 6.3.7 incluindo atribuições da ANAC no âmbito do pilar "restrições operacionais".	
Justificativa: As restrições operacionais exigem ações que vão além da capacidade legal da comissão. Se o aeroporto depende das operações de pousos e decolagens para cumprir o seu propósito social e econômico, existe um possível conflito de interesse na hipótese da própria Comissão, uma vez que ela constituída e coordenada pelo aeroporto, em propor restrições operacionais. A própria restrição do horário de funcionamento de um aeroporto, que pode ser adotada como uma medida que compõe o rol de ações do pilar "Restrições Operacionais" da abordagem equilibrada, é competência da Agência, conforme estabelecido no parágrafo no parágrafo XIX, Art. 8º da Lei Nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 e suas atualizações ("XIX - regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infra-estrutura aeroportuária disponível"). Ademais, sendo a restrição operacional uma medida extrema, conforme texto do item 6.3.7.1, é provável que ocorram outros conflitos entre operadores aéreos e aeroportuários frente às demandas sociais provocadas pelo ruído aeronáutico. Por esse motivo é fundamental a atuação da Agência nesse pilar, conforme estabelecido parágrafo no parágrafo XX, Art. 8º da Lei Nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 e suas atualizações ("XX - compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária"),	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23264.6 SEI: 8312249	
Identificação	
Autor da Contribuição: Infraero Categoria: Operador de aeródromo	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.4 Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Reavaliar os textos das recomendações apresentadas, buscando torná-los mais aplicados ao contexto real.	
Justificativa: O subitem 6.4.2 apresentam recomendações que precisam ser avaliadas à luz de casos concretos. Recebidas reclamações decorrentes de ruído provocado em rota, distante em mais de quilômetros da curva de 65dB, qual a recomendação prática e eficaz que a comissão poderá emitir a autoridade municipal. E se a recomendação for tratamento acústico ou remanejamento de atividades, conforme recomendado no subitem 6.3.5.2, a quem competirá arcar com os custos? A União? O município? O Aeroporto, que é coordenador da comissão? O que fato é quem recomenda precisa apresentar os instrumentos para fazer cumprir, caso contrário não se tem eficácia e o problema permanece. A demais recomendações também apresentam características gerais e carecem de crivo realístico.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23265.1 SEI: 8312244	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 1.1 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Tem o objetivo de esclarecer, detalhar e orientar a aplicação dos requisitos dispostos na Seção 161.53 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 161, denominado "Plano de Zoneamento de Ruído de Aeródromos - PZR". Os elementos compreendidos na Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído aeronáutico, temos: a) redução de ruído na fonte; b) planejamento e fiscalização de uso do solo; c) procedimentos de mitigação operacional de ruído; e d) restrições operacionais. Desta forma, faz -se necessária uma análise robusta e abrangente de uma efetiva solução para a sua implementação no Brasil, segundo recomenda a OACI, mormente com a verificação dos agentes desses componentes, ou seja, quem está responsável por eles e, por conseguinte, te r seus interesses relacionados a eles.	
Justificativa: No que tange à proposta de Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído aeronáutico, consideramos ser uma estratégia importante a ser utilizada no gerenciamento do ruído aeronáutico no sistema de aviação civil do Brasil. A presente Instrução Suplementar (IS) nº 161-053A, propõe a adoção da abordagem equilibrada dando um papel de protagonista para a CGRA (Comissão de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico). Inicialmente, reiteramos o exposto anteriormente via contribuição durante a Consulta Pública nº 19/2020 - Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 161, intitulado “Planos de Zoneamento de Ruído de Aeródromos - PZR”. (Carta nº 096/2020/ANEAA – SEI 4815907). Em linhas gerais, dentre os Provedores de Serviço de Aviação Civil (PSAC), o Operador Aeroportuário é o que menos tem envolvimento com a emissão de ruído aeronáutico, pois seu objetivo é prover serviços de infraestrutura aeroportuário que definitivamente não é fonte de ruído aeronáutico. Dentre os elementos compreendidos na Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído aeronáutico, temos: a) redução de ruído na fonte; b) planejamento e fiscalização de uso do solo; c) procedimentos de mitigação operacional de ruído; e d) restrições operacionais. Desta forma, faz -se necessária uma análise robusta e abrangente de uma efetiva solução para a sua implementação no Brasil, segundo recomenda a OACI, mormente com a verificação dos agentes desses componentes, ou seja, quem está responsável por eles e, por conseguinte, te r seus interesses relacionados a eles. Nesse sentido, não desmerecendo o trabalho realizado por esta Agência e sua equipe técnica, acreditamos que a solução para uma efetiva Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído no Brasil não poderá passar por um instrumento normativo suplementar de caráter geral que objetiva apenas esclarecer, detalhar e orientar o modo de cumprimento de uma regulamentação de aviação civil cuja abrangência, ou seja, a quem se refere, regulamenta, fiscaliza e sanciona, conforme claramente estabelece o parágrafo 161.11 do RBAC 161 da ANAC, se limita apenas a um agente envolvido cujas responsabilidades são, inclusive, secundárias no contexto de conflito de interesses de preocupação da OACI. Ainda nesse sentido, acreditamos que a motivação da solução ora proposta pela ANAC, de resolver a questão pela emissão de uma IS do RBAC 161, é fundamentada numa premissa equivocada. Como infere a Nota Técnica nº 12, (SEI 7999316) a CGRA, sob a gestão dos operadores aeroportuários, já teria como um de seus processos e responsabilidades naturais fazer a gestão de conflito de interesses no gerenciamento da questão de emissão de ruído aeronáutico no entorno do seu Aeroporto. Entretanto, a gestão de conflitos de interesses, em especial, aqueles que a OACI deseja atacar com a Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído, que são os que envolvem, como deixa claro a PQ (Protocol Question) nº 8415 do Programa Universal de Auditoria do Sistema de Vigilância da Segurança Operacional (Universal Safety Oversight Audit Programme – USOAP) da OACI, os agentes públicos e governamentais responsáveis e interessados pelos temas de uso do solo e de preservação ambiental, para que não priorizem esses temas em detrimento da segurança operacional (SO), não é uma função da CGRA. Pelas incumbências da CGRA, definidas pelo parágrafo 161.53(b) do RBAC 161, fica claro que suas responsabilidades não se incluem o gerenciamento de tais conflitos de interesses. Desta forma, diante o exposto, acreditamos que a ANAC corre o risco de que tal solução implique em uma violação dos princípios básicos de uma IS, que não pode criar novos requisitos, como estabelece a Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, da ANAC. Em analogia, no sistema de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC), regulado com base na Lei nº 11.182/2004, Lei de Criação da ANAC, através do RBAC 107 e da IS 107, também exigem que o Operador Aeroportuário estabeleça e secretarie uma comissão de gestão da AVSEC no seu aeroporto, a Comissão de Segurança Aeroportuária (CSA), que tem por objetivo básico promover a coordenação das diversas organizações públicas e entidades privadas com atividades operacionais no aeródromo, de forma a alcançar a implementação adequada	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

das diretrizes, requisitos e orientações relacionados à proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita. Desta forma, a complexidade da AVSEC envolve a participação efetiva e equilibrada dos diversos órgãos da administração pública envolvidos. Entretanto, essa comissão (CSA) não tem como responsabilidade gerenciar conflitos de interesses entre todas essas autoridades e entidades, simplesmente porque as responsabilidades de cada uma delas estão claramente definidas, não em RBAC ou IS da ANAC, que abrange apenas um dos envolvidos, o operador aeroportuário do setor privado do sistema de aviação civil, mas em um Decreto Presidencial, Decreto nº 11.195, de 8 de setembro de 2022, que dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita – PNAVSEC. Em caminho para conclusão, cabe observar que o Capítulo 2, parte 2.1, do Doc 9829 da OACI, recomenda que o gerenciamento do ruído aeronáutico deve ser feito pelos Estados, admitindo a delegação a outras autoridades nas etapas técnicas específicas de avaliação (diagnóstico) do ruído aeronáutico e de análise de custo-benefício de possíveis ações de gerenciamento do ruído aeronáutico. Entretanto, na abrangência de competências do RBAC nº 161, o operador aeroportuário não está representando o Estado Brasileiro perante todos os envolvidos com o assunto, muito menos a CGRA. Propor imputar a responsabilidade pela implementação da Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico na Aviação Civil unicamente ao Operador Aeroportuário, que é uma instituição privada sem poder de regular, fiscalizar e, principalmente, de enforcement (aplicação de sanções e restrições operacionais), através de uma legislação secundária como a IS, que não abrange os principais agentes dos possíveis conflitos de interesses dos quais a OACI está preocupada a nível internacional, que são as prefeituras municipais e órgãos de preservação de meio ambiente, definitivamente, como exposto, acreditamos não ser a solução adequada. O Operador Aeroportuário, apenas um dos envolvidos no gerenciamento do ruído aeronáutico dentro do Sistema de Aviação Civil Brasileiro, não será capaz, nem com a emissão da IS, de aplicar de forma eficaz a Abordagem Equilibrada aqui pretendida, como entende a OACI como necessária, através unicamente da sua limitada incumbência regulamentar de instituir, estruturar, viabilizar e secretariar uma CGRA que tem o intuito apenas de discutir a elaboração, atualização e implementação do PEZR do seu aeroporto. Outro exemplo que temos no âmbito da aviação civil de norma federal é o gerenciamento de fauna, previsto na Lei nº 12.725, de 16 de outubro de 2012, cujo Decreto regulamentar esta sendo construído junto à Comissão Nacional de Risco de Fauna. Diante o exposto, sugerimos, por fim, que a ANAC busque uma solução nos moldes do PNAVEC no que se refere à AVSEC, para o gerenciamento do ruído aeronáutico, considerando que os agentes envolvidos para uma Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico vão além do que abrange o PNAC (que já inclui a AE como Ação Estratégica Específica, vinculada ao Objetivo de “Proteção ao Meio Ambiente”) do Sistema de Aviação Civil, regulado pelo Código Brasileiro de Aeronáutica e pela Lei de Criação da ANAC. Fazendo-se necessária (cf. art. 39, § único da IN 154/2020), diante do presente questionamento de aspecto jurídico relevante da via adotada para elaboração de norma, a avaliação da Procuradoria Especializada desta Agência, a fim de realizar o devido exame jurídico, no limite de sua competência, previamente à deliberação final.

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23265.2 SEI: 8312244	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.1.6 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Os elementos compreendidos na Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído aeronáutico são destacados a seguir com as respectivas atribuições: a) redução de ruído na fonte: agência fiscalizadora/anuente; b) planejamento e fiscalização de uso do solo: autoridade municipal; c) procedimentos de mitigação operacional de ruído: autoridade gestora do espaço aéreo - COMAER; e d) restrições operacionais: agência fiscalizadora/anuente.	
Justificativa: Necessidade de mitigar a subjetividade da Norma, destacando as competências e respectivas atribuições, tendo em vista que se trata de um item com a classificação: FC - Forma de Cumprimento. Na visão da OACI e seu Anexos, existem somente, podemos dizer, dois grupos de "instituições" na AC, as autoridades de Estado e os PSAC (aqui: fabricantes, companhias aéreas e operadores aeroportuários). Como o Capítulo 2, Parte 2.1, do Doc 9829 da OACI, recomenda que o gerenciamento do ruído aeronáutico deve ser feito pelos Estados (por meio de sua AAC), admitindo apenas a delegação a outras autoridades (de Estado) nas etapas técnicas específicas de avaliação (diagnóstico) do ruído aeronáutico e de análise de custo-benefício de possíveis ações de gerenciamento do ruído aeronáutico, os elementos a) e d) são de responsabilidade da ANAC como agência fiscalizadora/anuente, por meio do RBAC 36 e do RBAC 91, respectivamente.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23265.3 SEI: 8312244	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.1 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Os elementos compreendidos na Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído aeronáutico são destacados a seguir com as respectivas atribuições: a) redução de ruído na fonte: agência fiscalizadora/anuente; b) planejamento e fiscalização de uso do solo: autoridade municipal; c) procedimentos de mitigação operacional de ruído: autoridade gestora do espaço aéreo - COMAER; e d) restrições operacionais: agência fiscalizadora/anuente.	
Justificativa: 6.2.1 De acordo com o parágrafo 161.53(d) do RBAC nº 161, cabe à CGRA o levantamento das informações e reclamações, e a elaboração de mapa da região do aeródromo contendo as informações e reclamações relacionadas ao ruído aeronáutico percebido pela população afetada. De acordo com o parágrafo 161.53(d) do RBAC nº 161, cabe à CGRA o levantamento das informações e reclamações, e a elaboração de mapa da região do aeródromo contendo as informações e reclamações relacionadas ao ruído aeronáutico percebido pela população afetada	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23265.4 SEI: 8312244	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.2 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Os elementos compreendidos na Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído aeronáutico são destacados a seguir com as respectivas atribuições: a) redução de ruído na fonte: agência fiscalizadora/anuente; b) planejamento e fiscalização de uso do solo: autoridade municipal; c) procedimentos de mitigação operacional de ruído: autoridade gestora do espaço aéreo - COMAER; e d) restrições operacionais: agência fiscalizadora/anuente.	
Justificativa: O parágrafo 161.53(d) do RBAC nº 161 prevê como competências da CGRA a realização das seguintes atividades: [...] Informação já existente no item 161.53 (d) RBAC 161 – Emenda 03, tratando-se, portanto, de duplicidade.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23265.5 SEI: 8312244	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.3 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Os elementos compreendidos na Abordagem Equilibrada do gerenciamento de ruído aeronáutico são destacados a seguir com as respectivas atribuições: a) redução de ruído na fonte: agência fiscalizadora/anuente; b) planejamento e fiscalização de uso do solo: autoridade municipal; c) procedimentos de mitigação operacional de ruído: autoridade gestora do espaço aéreo - COMAER; e d) restrições operacionais: agência fiscalizadora/anuente.	
Justificativa: Além do levantamento inicial de informações, a CGRA deve manter um canal de comunicação ativo com a sociedade em sítio eletrônico específico. O parágrafo 161.53(e) determina a disponibilização das seguintes informações na internet... Informação já existente no item 161.53(d)(3) e (e) RBAC 161 - Emenda 03, tratando-se, portanto, de duplicidade.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23265.6 SEI: 8312244	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.4 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Para fins de fiscalização pela ANAC, solicita-se que o operador mantenha registro de todas as interações e ações realizadas no âmbito de qualquer reclamação recebida, bem como todas as informações publicadas no sítio eletrônico. Deverá ser disponibilizado um canal de consulta para os cidadãos, sobre os registros de reclamações, com número de protocolo para fins de acompanhamento pelo interessado.	
Justificativa: Sobre a disponibilização do canal de consulta, compreendemos pertinente que haja um entendimento comum da ANAC em relação ao atendimento do contrato de concessão, onde já são estabelecidos os requisitos para a Ouvidoria. Tendo em vista que em geral o canal disponibilizado pelos Operadores Aeroportuários é a Ouvidoria, todo e qualquer demandante possui os dados do seu protocolo, o que possibilita o recebimento da resposta e acompanhamento das ações. Os dados de todas as reclamações associadas ao ruído aeronáutico já são disponibilizados no Relatório Anual do Ruído Aeronáutico, conforme estabelecido no item 161.53 (d) (8) do RBAC 161 - Emenda 03), relatório este que é disponibilizado anualmente em sítio eletrônico dos operadores aeroportuários.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23265.7 SEI: 8312244	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.2.5 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Os Relatórios Anuais de Ruído Aeronáutico devem ser divulgados no sítio eletrônico, até o final do primeiro trimestre de cada ano, a fim de permitir o acesso por todos os interessados, inclusive pela ANAC. Referido Relatório deve conter, no mínimo, as seguintes informações relacionadas ao ano de referência..	
Justificativa: Informação já existente no item 161.53(d)(8) RBAC 161 - Emenda 03, tratando-se, portanto, de duplicidade.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23265.8 SEI: 8312244	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.1 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O parágrafo 161.53(b) do RBAC nº 161, determina que a CGRA deverá convidar membros externos envolvidos nas questões relacionadas ao ruído aeronáutico e, havendo recusa por parte das instituições envolvidas, essa informação deverá constar no Relatório Anual de Ruído Aeronáutico.	
Justificativa: Informação já existente no item 161.53(b) RBAC 161 - Emenda 03, tratando-se, portanto, de duplicidade	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23265.9 SEI: 8312244	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.2 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Na construção de alternativas é recomendado que a comissão mantenha comunicação com as instituições responsáveis, sanando todas as dúvidas, bem como dando os possíveis encaminhamentos, propondo prazos e responsabilidades de cada órgão/entidade. Podem ser utilizados diferentes meios de comunicação, como e-mails, ofícios ou grupos de trabalho, com a finalidade de promover reuniões objetivas e céleres, focadas na deliberação e solução de problemas pendentes. Recomenda-se ainda que, na etapa de construção de alternativas, as reuniões sejam realizadas com instituições cujas competências sejam pertinentes ao assunto a ser discutido e sejam convocadas com uma pauta previamente estabelecida com objetivos claros e definidos, e municiada com as dúvidas e dados aptos à tomada de decisões de forma coletiva.	
Justificativa: Entendemos que a Comissão (CGRA) não possui a atribuição de definir responsabilidades e prazos para órgãos e/ou entidades envolvidas no Gerenciamento do Ruído Aeronáutico.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23265.10 SEI: 8312244	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.4 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.3.4 Redução de ruído na fonte 6.3.4.1 A redução de ruído na fonte refere-se à integração de tecnologias para diminuição dos ruídos emitidos pelas aeronaves. Em um aeroporto específico, a medida pode ser implementada(pelo operador aéreo com a) pela modernização da frota operando em um aeroporto. 6.3.4.2 [Recomendação] (Os operadores aéreos devem discutir)A alternativa de redução de ruído na fonte pode ser discutida com operadores aéreos, fabricantes de aeronaves, aeroporto, dentre outros, com o intuito de identificar a possibilidade e o custo-benefício da medida, ou uma combinação de medidas para mitigação de ruído.	
Justificativa: Embora seja uma recomendação, há a preocupação quanto à responsabilidade pela redução de ruído na fonte, uma vez que tal decisão cabe aos operadores aéreos. O Aeroporto pode ser demandado pelos fabricantes e/ou companhias aéreas, sendo melhor enquadrado na classificação "dentre outros" da redação. Em breve análise-crítica, no que tange à responsabilidade do Operador Aéreo pela redução do ruído na fonte, temos que a presente IS se limita a orientar o cumprimento de um RBAC, e nesse caso a aplicabilidade do RBAC 161, e qualquer IS sua, se limita ao Operador Aeroportuário. Fazendo-se necessário repensar esta lógica normativa que acaba por sobrecarregar apenas um ente da cadeia de geração de ruído, impondo competência que não lhe é devida, extrapolando os normativos existentes e melhores práticas internacionais.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23265.11 SEI: 8312244	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.4.2 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: A alternativa de redução de ruído na fonte pode ser discutida com operadores aéreos, fabricantes de aeronaves, aeroporto, dentre outros, com o intuito de identificar a possibilidade e o custo-benefício da medida, ou uma combinação de medidas para mitigação de ruído.	
Justificativa: O Aeroporto pode ser demandado pelos fabricantes e/ou companhias aéreas, sendo melhor enquadrado na classificação "dentre outros" da redação.	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23265.12 SEI: 8312244	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.3.5 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Planejamento e fiscalização do uso do solo 6.3.5.1 O planejamento e fiscalização de uso do solo objetiva reduzir a população afetada pelo ruído aeronáutico nas imediações do aeroporto. 6.3.5.2 [Recomendação] As tratativas para planejamento de zoneamento urbano, bem como o PEZR devem ser tratados primordialmente com a prefeitura municipal do aeroporto, conforme suas competências previstas em lei. A alternativa pode se realizar com medidas como a redução da ocupação do solo nas áreas vizinhas ao aeroporto ou remanejamento de atividades, afastando áreas residenciais nos seus arredores.	
Justificativa: O planejamento de zoneamento urbano deve ser realizado primordialmente pela prefeitura através das leis municipais uma vez que o aeroporto não tem competência para tratar o planejamento de zoneamento urbano. Preocupação das Concessionárias quanto ao seu limite de atuação. Entendemos que tanto o planejamento quanto a fiscalização do uso do solo competem ao poder público e extrapolam os limites de atuação das Concessionárias. Em que pese o caráter de recomendação inserido nos dispositivos acima pela Agência, propomos a exclusão dos itens 6.3.5, 6.3.5.1, 6.3.5.2, visto que impõe ao aeroporto responsabilidades que não lhe competem por determinação legal, no limite de forma genérica e ampla não garantindo segurança regulatória e infringindo na legitimidade e competência do Município. A respeito do plano de zoneamento de ruído compete ao Município compatibilizar seu plano e gerenciamento de uso e ocupação de solo, e com isto realizar as medidas que lhe compete de forma privativa e exclusiva, quanto a melhor maneira de realizar a gestão pública de uso e ocupação do solo relativas à fiscalização, redução, mitigação para ocupação área no entorno do aeroporto. Não cabe ao aeroporto qualquer implementação, recomendação de medidas, controle, fiscalização ou qualquer outra medida “como a redução da ocupação do solo nas áreas vizinhas ao aeroporto ou remanejamento de atividades, afastando áreas residenciais nos seus arredores” tais medidas são de uso e competência exclusiva do Município por dispositivo Constitucional (e a Lei nº 10.257/2001 que o regulamenta), vejamos: Art. 30. Compete aos Municípios: VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano; Ainda, Art. 182 da CF. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. Os aeroportos submetem-se ao regime jurídico especial de direito aeronáutico, disciplinado por Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte e pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA). A principal fonte de direito aeronáutico é o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), aprovado pela Lei nº 7.565, de 1986, complementado pela Lei nº 11.182, de 2005, que criou a ANAC, e as normas supervenientes editadas pela ANAC e COMAER. O CBA determina que as Zonas de Proteção do aeródromo e que as propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais (art. 43). E em seu parágrafo único, definiu: “As restrições a que se refere este artigo são relativas ao uso das propriedades quanto as edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de natureza permanente ou temporária, e tudo mais que possa embarçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à rádio navegação ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais”. Nesta linha, o artigo 44 também definiu: Art. 44 do CBA. As restrições de que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea: [...] § 3º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído serão aprovados por ato do Ministro da Aeronáutica e transmitidos às administrações que devam fazer observar as restrições. § 4º As Administrações Públicas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos. De acordo com a Constituição Federal, o Município tem a obrigatoriedade de observar o uso adequado do solo urbano, e com isto a compatibilização do Plano de Zoneamento do Ruído que impõe restrição administrativa para a ocupação das áreas identificadas no entorno do aeroporto. Não cabendo ao aeroporto qualquer controle e regularização de área fora do sítio aeroportuário. Conclui-se, portanto, que o aeroporto por meio da CGRA não tem como responsabilidade gerenciar conflitos de interesses e/ou recomendar qualquer medição de preventiva/corretiva e tão pouco de redução de ocupação de solo, ante a clara	

Contribuições referentes à Consulta Setorial nº 01/2023

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

repartição constitucional da União, Estado, Município e Distrito Federal, invalidando qualquer responsabilidade estabelecida numa RBAC ou IS dessa Agência, somente pelo fato de o aeroporto ser o responsável pela elaboração e aplicação do Plano de Zoneamento de Ruído.

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23265.13 SEI: 8312244	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.4.1 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Após a análise e verificação das medidas possíveis de serem adotadas, a CGRA (inserir: e demais instituições envolvidas na gestão do ruído aeronáutico, devem)deve deliberar sobre as ações para mitigação do ruído aeronáutico. É possível que não haja soluções viáveis, nesse caso, a CGRA (Tirar: a CGRA deverá as Instituições envolvidas deverão)deverá informar aos interessados sobre a impossibilidade de solução ou mitigação do problema, com a devida fundamentação aos interessados sobre a impossibilidade de solução ou mitigação do problema, com a devida fundamentação.	
Justificativa: A atribuição não é exclusiva da CGRA	

Proposta de edição da Instrução Suplementar nº 161-053, intitulada "Abordagem Equilibrada de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico".

CONTRIBUIÇÃO Nº 23265.14 SEI: 8312244	
Identificação	
Autor da Contribuição: ABR - Aeroportos Do Brasil Categoria: Associação	Documento: IS 161.153-001 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: IS 161.153-001 - item 6.4.2 Tipo de Contribuição: Outros Arquivo anexo: Sim
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 6.4.2 [Recomendação] A CGRA poderá adotar, no âmbito de atuação, as seguintes ações no que concerne ao tratamento das reclamações sobre ruído aeronáutico: • Recomendar ações preventivas e corretivas à autoridade municipal competente objetivando a compatibilização do uso do solo ao ruído aeronáutico, em consonância com o PEZR e propor sua revisão, quando necessário; • Subsidiar à autoridade municipal pertinente com dados sob a sua competência, para fins de implementação das ações preventivas e corretivas, objetivando a compatibilização do uso do solo ao ruído aeronáutico, em consonância com o PEZR e propor sua revisão, quando necessário; • Propor ações Participar da discussão e na proposição de ações, junto a todos os órgãos ou entidades competentes, a fim de minimizar o incômodo provocado pelo ruído no entorno do aeródromo; • Monitorar, em seu âmbito de atuação e no limite de sua competência, a implementação, os resultados e a efetividade das medidas mitigadoras do ruído aeronáutico; • Reportar a localização de reclamações aos Municípios competentes para que estes possam tomar ações preventivas e corretivas objetivando a compatibilização do uso do solo ao ruído aeronáutico, em consonância com o PEZR, bem como propor sua revisão, quando necessário; • Propor outras medidas alternativas, de sua competência, sempre que as ações mitigadoras de redução do ruído aeronáutico implementadas forem inefetivas	
Justificativa: Entendemos que essas são as atribuições pertinentes da CGRA, no limite de sua competência. Solicitamos a alteração deste item, pois em nosso entendimento cabe à Municipalidade competente, com base no PEZR, monitorar as referidas atividades.	