

<b>REDAÇÃO ORIGINAL</b>	<b>PROPOSTA</b>	<b>JUSTIFICATIVA</b>
<b>SUBPARTE A GENERALIDADES</b>	<b>SUBPARTE A GENERALIDADES</b>	Sem alterações.
<b>161. 1 Termos e definições</b>	<b>161. 1 Termos e definições</b>	Sem alterações.
[...]	[...]	
(b) Cartas de navegação por instrumentos: sistema constituído por uma série de tipos de cartas que devem ser reeditadas periodicamente, segundo um rigoroso calendário, estabelecido por compromissos internacionais assumidos pelo COMAER, perante a ICAO. Estas cartas contêm informações topográficas, que praticamente não sofrem modificações, e informações aeronáuticas, que estão sujeitas a um processo de atualização extremamente dinâmico.	(b) Cartas de navegação por instrumentos: sistema constituído por uma série de tipos de cartas que devem ser reeditadas periodicamente, segundo um rigoroso calendário, estabelecido por compromissos internacionais assumidos pelo <u>Comando da Aeronáutica - COMAER</u> , perante a <u>ICAO Organização da Aviação Civil Internacional - OACI</u> . Estas cartas contêm informações topográficas, que praticamente não sofrem modificações, e informações aeronáuticas, que estão sujeitas a um processo de atualização extremamente dinâmico.	Ajuste de redação.
(c) Cartas de navegação visual: cartas destinadas a apoiar os voos, para cuja navegação são utilizadas referências visuais do solo. Em muito assemelham-se às Cartas Topográficas do Mapeamento Sistemático, produzidas pela Diretoria do Serviço Geográfico do Exército Brasileiro e pelo , porém contam com características próprias para atender à finalidade aeronáutica.	(c) Cartas de navegação visual: cartas destinadas a apoiar os voos, para cuja navegação são utilizadas referências visuais do solo. Em muito assemelham-se às Cartas Topográficas do Mapeamento Sistemático, produzidas pela Diretoria do Serviço Geográfico do Exército Brasileiro e pelo <u>Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE</u> , porém contam com características próprias para atender à finalidade aeronáutica.	Ajuste de redação.
[...]	[...]	
(f) Nível de ruído médio dia-noite: nível de ruído médio de um período de 24 horas, calculado	(f) Nível de ruído médio dia-noite: nível de ruído médio de um período de 24 horas, calculado	Ajuste de redação.

segundo a metodologia Day-Night Average Sound Level- DNL.	segundo a metodologia <i>Day-Night Average Sound Level-</i> DNL.	
[...]	[...]	
<b>161. 3 Siglas, abreviaturas e símbolos</b>	<b>161. 3 Siglas, abreviaturas e símbolos</b>	Sem alterações.
[...]	[...]	
	<a href="#">COMAER – Comando da Aeronáutica.</a>	Inclusão de sigla referenciada no corpo do regulamento.
	<a href="#">IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.</a>	Inclusão de sigla referenciada no corpo do regulamento.

Formatado: Fonte: Itálico

<b>SUBPARTE B PLANO DE ZONEAMENTO DE RUÍDO – PZR</b>	<b>SUBPARTE B PLANO DE ZONEAMENTO DE RUÍDO – PZR</b>	Sem alterações.
<b>161. 11 Aplicabilidade</b>	<b>161. 11 Aplicabilidade</b>	Sem alterações.
(a) Este regulamento estabelece, para os operadores de aeródromos, os requisitos de elaboração e aplicação do Plano de Zoneamento de Ruído – PZR e define critérios técnicos aplicáveis na análise de questões relacionadas ao ruído aeronáutico na aviação civil.	(a) Este regulamento estabelece, para os operadores de aeródromos <u>civis públicos</u> , os requisitos de elaboração e aplicação do Plano de Zoneamento de Ruído – PZR e define critérios técnicos aplicáveis na análise de questões relacionadas ao ruído aeronáutico na aviação civil.	Alteração de parágrafo para clarificar a aplicabilidade para aeródromos civis públicos.
[...]	[...]	
(d) Quando se tratar de aeródromo compartilhado, o operador de aeródromo deve consultar o Comando da Aeronáutica – COMAER antes de elaborar o PZR.	(d) <del>Quando se tratar de aeródromo civil público compartilhado,</del> o operador de aeródromo deve consultar o Comando da Aeronáutica – COMAER <del>antes de elaborar o PZR e considerar o número de movimentos de aeronaves civis e militares para cálculo das curvas de ruído do processo de elaboração do PZR.</del>	Alteração de parágrafo para esclarecer, pois aeródromos de uso compartilhado com militares também são aeródromos públicos, portanto a distinção é desnecessária. Além de estabelecer a regra adequada para o cálculo da curva de ruído quanto ao cálculo das movimentações.
<b>161.13 Disposições gerais</b>	<b>161.13 Disposições gerais</b>	Sem alterações.
[...]	[...]	
(c) Elaborado o PZR conforme a metodologia prevista neste regulamento, inserindo as recomendações ao uso do solo dispostas na	(c) Elaborado o PZR conforme <del>a metodologia prevista neste regulamento, critérios previstos nas Subpartes C ou D deste regulamento, de</del>	Alteração de parágrafo com o objetivo de melhor explicar a exigência.

Subparte E, caberá ao operador de aeródromo registrá-lo na ANAC.	<u>acordo com a aplicabilidade, e</u> inserindo as recomendações ao uso do solo dispostas na Subparte E, caberá ao operador de aeródromo registrá-lo na ANAC.	
[...]	[...]	
	<u>(g) O operador de aeródromo, deve buscar constantemente junto aos órgãos locais a compatibilização do uso do solo nas áreas abrangidas pelo PZR.</u>	Inclusão de parágrafo com o objetivo de estimular a tomada de medidas, por parte do operador, que deem efetividade ao PZR. Entendimento já estava no sentido geral da norma, parágrafo para impulsionar a ação contínua.
<b>161. 15 Critérios para definição do tipo de PZR</b>	<b>161. 15 Critérios para definição do tipo de PZR</b>	Sem alterações.
(a) O operador de aeródromo deve utilizar o critério apresentado a seguir para definir a obrigatoriedade de aplicação de um Plano Específico de Zoneamento de Ruído – PEZR:	(a) O operador de aeródromo deve utilizar o critério apresentado a seguir <u>para identificar o Plano de Zoneamento de Ruído – PZR o qual deverá ser aplicado para definir a obrigatoriedade de aplicação de um Plano Específico de Zoneamento de Ruído – PEZR:</u>	Ajuste de redação.
(1) para aeródromos públicos com média anual de movimento de aeronaves dos últimos 3 (três) anos superior a 7.000 (sete mil), deve ser aplicado um PEZR.	(1) para aeródromos <u>públicos</u> com média anual de movimento de aeronaves dos últimos 3 (três) anos superior a 7.000 (sete mil), deve ser aplicado um PEZR <u>para os anos seguintes, ainda que haja redução da movimentação média.</u>	Ajuste de redação e definição da manutenção do Plano Específico ainda que o aeródromo reduza a sua movimentação média temporariamente. A medida se justifica, pois a intenção do PZR é pela proteção caso evidenciada a evolução na movimentação do aeródromo, caracterizada pelo alcance de movimentação historicamente (7.000 mov. para PEZR). Não há razão para

		fazer um plano específico aprovado pelas autoridades locais e posteriormente alterar isso por um evento de mercado momentâneo.
(2) para os demais aeródromos públicos, é facultado ao operador de aeródromo escolher o tipo de plano a ser elaborado, Plano Básico de Zoneamento de Ruído – PBZR ou PEZR.	(2) para os demais aeródromos <u>públicos</u> , é facultado ao operador de aeródromo- escolher o tipo de plano a ser elaborado, Plano Básico de Zoneamento de Ruído – PBZR ou <u>Plano Específico de Zoneamento de Ruído – PEZR</u> <del>PEZR</del> .	Ajuste de redação.
(b) A ANAC poderá solicitar a elaboração de um PEZR a qualquer aeródromo.	(b) A ANAC poderá solicitar a elaboração <u>ou a revisão</u> de um PEZR a qualquer aeródromo.	Alteração de parágrafo com o objetivo de melhor explicar a exigência.

SUBPARTE C PLANO BÁSICO DE ZONEAMENTO DE RUIÍDO – PBZR	SUBPARTE C PLANO BÁSICO DE ZONEAMENTO DE RUIÍDO – PBZR	Sem alterações.
<b>161.21 Disposições Gerais</b>	<b>161.21 Disposições Gerais</b>	Sem alterações.
[...]	[...]	
(b) As curvas de ruído de um PBZR serão obtidas por meio do enquadramento de cada pista de pouso e decolagem do aeródromo em uma das quatro classes especificadas na Tabela C-1, considerando o número de movimentos de aeronaves no ano anterior.	(b) As curvas de ruído de um PBZR serão obtidas por meio do enquadramento de cada pista de pouso e decolagem do aeródromo em uma das quatro classes especificadas na Tabela C-1, considerando o <u>número médio de movimentos de aeronaves dos últimos 3 (três) anos</u> . <del>número de movimentos de aeronaves no ano anterior.</del>	Alteração do parâmetro para média de movimentos anuais para que fique de acordo com o padrão usado para o PEZR e não acarrete alterações das classes sem que o mercado evidencie a evolução das operações ao longo do tempo..
(c) O operador de aeródromo deve fazer constar do PBZR:	(c) O operador de aeródromo deve fazer constar do PBZR:	Sem alterações.
(1) planta, nos formatos eletrônico e impresso, em escala que possibilite a identificação de ruas e lotes da região, contendo no mínimo os seguintes itens:	(1) planta, <del>nos formatos eletrônico e impresso,</del> em escala que possibilite a identificação de ruas e lotes da região, contendo no mínimo os seguintes itens:	Alteração de parágrafo com o intuito de simplificar a exigência.
[...]	[...]	
(iii) as curvas de ruído de 75 e 65;	(iii) as curvas de ruído de 75 e 65 <u>representadas conforme respectiva classe da Tabela C-1;</u>	Alteração de parágrafo com o objetivo de melhor explicar a exigência.
[...]	[...]	

SUBPARTE D PLANO ESPECÍFICO DE ZONEAMENTO DE RUÍDO – PEZR	SUBPARTE D PLANO ESPECÍFICO DE ZONEAMENTO DE RUÍDO – PEZR	Sem alterações.
<b>161.31 Metodologia para elaboração das curvas de ruído que compõem o PEZR</b>	<b>161.31 Metodologia para elaboração das curvas de ruído que compõem o PEZR</b> <b>Disposições gerais</b>	Alteração de parágrafo para adequação ao padrão do normativo. Sem alteração do mérito.
(a) As cinco curvas de ruído que compõem o PEZR são calculadas por meio de programa computacional que utilize metodologia matemática apropriada para a geração de curvas, na métrica DNL.	(a) As cinco curvas de ruído que compõem o PEZR <del>devem ser</del> são calculadas por meio de programa computacional que utilize metodologia matemática apropriada para a geração de curvas, na métrica DNL.	Ajuste de redação.
[...]	[...]	
(2) O operador de aeródromo deve calcular as curvas de ruído para o sistema de pistas de pouso e decolagem existente, considerando os dados operacionais atuais do aeródromo e, caso estas abranjam áreas não contidas nas curvas previstas, conforme o parágrafo 161.31(a)(1), o PEZR deve contemplar a sobreposição das duas situações.	(2) O operador de aeródromo deve calcular as curvas de ruído para o sistema de pistas de pouso e decolagem existente, considerando os dados operacionais atuais do aeródromo e, caso estas abranjam áreas não contidas nas curvas previstas, conforme o parágrafo 161.31(a)(1), o PEZR deve contemplar a sobreposição das duas situações.	Sem alterações.
	<u>(i) O operador de aeródromo deve considerar, como dados operacionais atuais para cálculo da curva de ruído, a média de movimento do mês de pico de aeronaves aqueles correspondentes ao dia médio do mês de movimento pico no período dos últimos 3 (três) anos.</u>	Parágrafo novo com a finalidade de estabelecer uma regra mais simples para o cálculo da curva de ruído, considerando o movimento médio do mês de maior movimento.
[...]	[...]	

	<b><u>161.33 Critérios para cálculo das curvas de ruído para elaboração do PEZR</u></b>	Ajuste de definição com intuito de melhor adequar aos processos internos da ANAC. O conteúdo da seção 161.33 está no Parágrafo 161.33(d) com ajustes pontuais justificado abaixo
(b) O operador de aeródromo deve considerar, para o cálculo das curvas de ruído, características físicas e operacionais do aeródromo.  (1) As características físicas do aeródromo devem incluir, no mínimo, os seguintes dados:  (i) número de pistas existentes e planejadas;  (ii) dimensões das pistas existentes e planejadas;  (iii) coordenadas geográficas das cabeceiras das pistas existentes e planejadas;  (iv) elevação do aeródromo;  (v) temperatura de referência do aeródromo;  (vi) coordenadas geográficas do ponto de teste de motores e orientação da aeronave.	(a) <u>O operador de aeródromo deve considerar, para o cálculo das curvas de ruído, características físicas e operacionais do aeródromo.</u>  (1) <u>As características físicas do aeródromo devem incluir, no mínimo, os seguintes dados:</u>  (i) <u>número de pistas existentes e planejadas;</u>  (ii) <u>dimensões das pistas existentes e planejadas;</u>  (iii) <u>coordenadas geográficas das cabeceiras das pistas existentes e planejadas;</u>  (iv) <u>coordenadas geográficas do ponto de teste de motores e orientação da aeronave.</u>	Reordenação do conteúdo anteriormente previsto, sem alterações na matéria.  Alteração de parágrafo com intuito de simplificar a exigência.
(2) As características operacionais do aeródromo devem incluir, no mínimo, os seguintes dados:	<u>(2) As características operacionais do aeródromo devem incluir, no mínimo, os seguintes dados:</u>	Alteração de parágrafo com intuito de simplificar a exigência.

Formatado: Recuo: À esquerda: 1,5 cm, Sem marcadores ou numeração, Tabulações: 2,25 cm, À esquerda + Não em 1,25 cm

(i) previsão do número de movimentos por cabeceira;

(ii) tipos de aeronaves que serão utilizadas na geração das curvas de ruído, incluindo os respectivos pesos de decolagem;

(A) Caso o programa computacional utilizado não possua informações específicas sobre um ou mais tipos de aeronave considerados, deve ser feita a substituição por outros semelhantes, devendo demonstrar a equivalência comparando os seguintes aspectos:

- ( 1 ) tipo e modelo dos motores;
- ( 2 ) quantidade de motores;
- (3) empuxo nominal dos motores;
- ( 4 ) peso máximo de decolagem;
- ( 5 ) capacidade nominal de passageiros e/ou carga;
- ( 6 ) dimensões da fuselagem.

(iii) trajetórias de pouso e decolagem específicas para o aeródromo, conforme cartas de navegação visual e/ou por instrumento;

(A) No caso de aeródromos que ainda não possuam cartas de navegação visual e/ou por instrumento, devem ser utilizadas trajetórias estimadas para suas operações,

(i) previsão do número de movimentos por cabeceira;

(ii) tipos de aeronaves que serão utilizadas na geração das curvas de ruído;

(B) Caso o programa computacional utilizado não possua informações específicas sobre um ou mais tipos de aeronave considerados, deve ser feita a substituição por outros tipos semelhantes de aeronaves.

(vi) trajetórias de pouso e decolagem específicas para o aeródromo, conforme cartas de navegação visual e/ou por instrumento;

(A) No caso de aeródromos que ainda não possuam cartas de navegação visual e/ou por instrumento, devem ser utilizadas trajetórias estimadas para suas operações, determinadas com base em estudos técnicos e consultas à autoridade competente.

(vii)previsões de movimentos por tipo de aeronave em cada rota, segregadas em períodos diurno e noturno, considerando o disposto no parágrafo 161.31(a)(3);

(viii) localização geográfica dos locais de teste de motores, e definição dos modelos das aeronaves envolvidas nos testes, sua orientação durante os testes, os horários, a duração e a frequência diária.

**Formatado:** Recuo: Primeira linha: 1,5 cm, Sem marcadores ou numeração

**Formatado:** Recuo: À esquerda: 0,07 cm, Primeira linha: 1,83 cm, Numerada + Nível: 2 + Estilo da numeração: A, B, C, ... + Iniciar em: 1 + Alinhamento: Esquerda + Alinhado em: 1,9 cm + Recuar em: 2,54 cm

<p>determinadas com base em estudos técnicos e consultas à autoridade competente.</p> <p>(iv) previsões de movimentos por tipo de aeronave em cada rota, segregadas em períodos diurno e noturno, considerando o disposto no parágrafo 161.31(a)(3);</p> <p>(v) definição dos modelos das aeronaves envolvidas nos testes de motores, sua orientação durante os testes, os horários, a duração e a frequência diária.</p> <p>(A) Devem ser considerados os efeitos de barreiras de ruído empregadas nos testes, caso existam.</p>	<p><u>(A) Devem ser considerados os efeitos de barreiras de ruído empregadas nos testes, caso existam.</u></p>	
	<p>(c) O operador de aeródromo deve, para elaboração ou revisão do PEZR, atuar em cooperação com os município(s) abrangido(s) pelo Plano, <u>conforme estabelece parágrafo 161.53 (b)</u>, assegurando o desenvolvimento dos estudos de forma integrada com os demais órgãos interessados, respeitando o estabelecido na Subparte E deste RBAC.</p>	<p>Ajuste de redação para melhor referência interna no regulamento.</p>

<p><b>161.33 Validação das curvas de ruído</b> O operador de aeródromo deve encaminhar para a ANAC, para a validação das curvas de ruído elaboradas para os PEZR, os seguintes documentos:</p>	<p>d) A documentação das curvas de ruído para elaboração do PEZR deve ser composta por:</p>	<p>Parágrafo alterado com intuito de simplificar o processo de registro do PEZR. A elaboração das curvas de ruído é uma atividade essencialmente técnica, na qual se emprega programas computacionais. A validação das curvas por servidor da ANAC (ou seja, a legitimação das informações apresentadas pela ANAC) consiste em atividade com diversas limitações, visto que, para confirmar a regularidade dos cálculos, faz-se necessário ter acesso ao mesmo programa computacional utilizado pelo requerente. Considerando a existência de diversos programas computacionais disponibilizados no mercado e a impossibilidade ou despropósito da ANAC adquirir todas essas licenças, as análises realizadas no âmbito da validação acabam se tornando singelas verificações de alguns dados encaminhados pelo operador.</p> <p>Além disto, a ANAC não teria ingerência na grande maioria dos dados de entrada do programa computacional, pois são dados decorrentes do planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária, ao final do seu horizonte de planejamento. Assim, como a consideração do cenário futuro da infraestrutura e operações no aeródromo são os condicionantes a refletir as curvas de ruído mais restritivas, a utilização dos programas computacionais por parte da ANAC seriam apenas um recálculo para os dados de entrada informados pelo requerente.</p>
--	---	---

		<p>Entendeu-se, assim, que essa validação preliminar das curvas de ruído pela Agência antes do envio do PEZR para registro não traz legitimidade nas curvas de ruído apresentadas. Entende-se, contudo, que isso é suprido pela assinatura do profissional responsável pela elaboração do Relatório Técnico mencionado no parágrafo 161.33(a). Referido profissional assume a responsabilidade quanto ao rigor técnico do documento e garante o cumprimento das diretrizes previstas no normativo. Oportuno ressaltar que outros processos administrativos em curso na ANAC se valem desta premissa.</p> <p>Ademais, se valendo desta premissa tem-se ganhos com processos administrativos mais céleres para elaboração e registro do PEZR, bem como redução do custo administrativo tanto para a ANAC quanto para o Regulado.</p> <p>Ainda, no estudo do projeto normativo verificou-se que há uma melhor oportunidade de interação e esforço da Agência na melhoria da interação entre as entidades envolvidas no processo de elaboração e acompanhamento do PEZR. Nesse sentido, o esforço de acompanhamento e fiscalização da ANAC deve estar melhor direcionado para acompanhamento da atuação da CGRA</p>
--	--	---

		O conteúdo da seção 161.33 está no Parágrafo 161.33(d) com ajustes pontuais justificado abaixo.
(1) relatório técnico, em formato impresso e eletrônico, assinado pelo profissional responsável, contendo a memória de cálculo das cinco curvas de ruído e a justificativa para os dados de entrada;	<u>(1) Relatório Técnico assinado pelo profissional responsável pelo cálculo da curva de ruído e pelo gestor do aeródromo, contendo a memória de cálculo das cinco curvas de ruído e as justificativas que couberem para os dados de entrada;</u>	Alteração de parágrafo com o objetivo de melhor simplificar a exigência de formato.
(2) arquivos, em mídia eletrônica, gerados pelo programa computacional usado no cálculo das cinco curvas de ruído;		Exclusão de exigência para simplificar o processo.
(3) planta, nos formatos eletrônico e impresso, em escala que possibilite a identificação de ruas e lotes da região, contendo os seguintes itens, no mínimo:  (i) localização das pistas de pouso e decolagem; (ii) limites do sítio aeroportuário; (iii) as curvas de ruído de 85, 80, 75, 70 e 65; (iv) localização dos pontos de testes de motor; (v) escala gráfica; (vi) legenda contendo os dados de entrada fundamentais para a elaboração das curvas.	<u>(2) plantas, em escala, com a representação das curvas de ruído atual, futura e a sobreposição dessas duas curvas, sendo possível a identificação de ruas e lotes da região, contendo os seguintes itens, no mínimo:</u>  <u>(i) localização das pistas de pouso e decolagem, dos pontos de teste de motor, e dos helipontos;</u> <u>(ii) coordenadas geográficas das cabeceiras das pistas de pouso e decolagem, dos pontos de teste de motor, e no caso de helipontos, de seu centro geométrico;</u> <u>(iii) limites do sítio aeroportuário;</u> <u>(iv) as curvas de ruído de 85, 80, 75, 70 e 65;</u> <u>(v) escala gráfica;</u>	Inclusão da exigência Da projeção da curva de ruído no tempo considerando as regiões municipais. Essa medida buscar compatibilizar o nível de ruído diante da projeção de crescimento do aeródromo.  Ademais, possui proposta de ajuste de redação para englobar todos os pontos de decolagem e de taxa de motor bem como sua localização. A proposta é um esclarecimento da representação de ruído gerado, já era uma exigência.

	<p><u>(vi) legenda contendo no mínimo os dados de entrada fundamentais para a elaboração das curvas, descritos no parágrafo 161.33(d).</u></p>	
--	--	--

<b>SUBPARTE E USO DO SOLO</b>	<b>SUBPARTE E USO DO SOLO</b>	Sem alterações.
<b>161.41 Compatibilidade do uso do solo</b>	<b>161.41 Compatibilidade do uso do solo</b>	Sem alterações.
(a) O operador de aeródromo que possua PBZR deve fazer constar do Plano os usos do solo Compatíveis e Incompatíveis para as áreas por ele abrangidas, conforme apresentado na Tabela E-1.	(a) O operador de aeródromo <u>sujeito a elaboração de que possui</u> PBZR deve fazer constar do Plano os usos do solo <u>Compatíveis</u> e <u>Incompatíveis</u> para as áreas por ele abrangidas, conforme apresentado na Tabela E-1.	Ajuste de redação.
(b) O operador de aeródromo que possua PEZR deve fazer constar do Plano os usos do solo compatíveis e incompatíveis para as áreas por ele abrangidas, conforme apresentado na Tabela E-2.	(b) O operador de aeródromo <u>sujeito a elaboração de que possui</u> PEZR deve fazer constar do Plano os usos do solo compatíveis e incompatíveis para as áreas por ele abrangidas, conforme apresentado na Tabela E-2.	Ajuste de redação.
[...]	[...]	
<b>SUBPARTE F RELACIONAMENTO ENTRE OPERADOR DE AERÓDROMO, ÓRGÃOS LOCAIS E COMUNIDADES DO ENTORNO</b>	<b>SUBPARTE F RELACIONAMENTO ENTRE OPERADOR DE AERÓDROMO, ÓRGÃOS LOCAIS E COMUNIDADES DO ENTORNO</b>	Sem alterações.
[...]	[...]	
<b>161.53 Gerenciamento do ruído aeronáutico</b>	<b>161.53 Gerenciamento do ruído aeronáutico</b>	Sem alterações.
(a) O operador de aeródromo que possua PEZR deve instituir uma Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico – CGRA.	<del>(e) O operador de aeródromo que possua PEZR deve instituir uma Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico – CGRA.</del>	Alteração da estrutura e funcionamento da CGRA

<p>(b) A CGRA deve se reunir, no mínimo, a cada 12 (doze) meses.</p> <p>(c) Caberá à CGRA:</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) Disponibilizar canais de comunicação para recolhimento de informações e recebimento de reclamações relativas ao ruído aeronáutico, visando identificar os locais mais críticos, além de embasar as ações para mitigação do problema.</p> <p>(3) Realizar reuniões periódicas com representantes da população afetada com o objetivo de informar e orientar sobre o PZR.</p> <p>(4) Elaborar um mapa para o aeródromo, baseado nas informações e reclamações recebidas, indicando os locais mais sensíveis ao ruído aeronáutico.</p> <p>(5) 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.</p>	<p><del>(f) A CGRA deve se reunir, no mínimo, a cada 12 (doze) meses.</del></p> <p><del>(g) Caberá à CGRA:</del></p> <p><del>(7) 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.</del></p> <p><del>(8) Disponibilizar canais de comunicação para recolhimento de informações e recebimento de reclamações relativas ao ruído aeronáutico, visando identificar os locais mais críticos, além de embasar as ações para mitigação do problema.</del></p> <p><del>(9) Realizar reuniões periódicas com representantes da população afetada com o objetivo de informar e orientar sobre o PZR.</del></p> <p><del>(10) Elaborar um mapa para o aeródromo, baseado nas informações e reclamações recebidas, indicando os locais mais sensíveis ao ruído aeronáutico.</del></p> <p><del>(11) 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.</del></p>	
--	---	--

(6) Elaborar e acompanhar o projeto de monitoramento de ruído, quando couber, conforme o estabelecido na seção 161.55.  (d)	<del>(12) Elaborar e acompanhar o projeto de monitoramento de ruído, quando couber, conforme o estabelecido na seção 161.55.</del>	
	<del>(a) O operador de aeródromo que tiver média anual de movimento de aeronaves dos últimos 3 (três) anos superior a 7.000 (sete mil) deve instituir uma Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico – CGRA para discutir a elaboração, atualização e implementação do plano</del> <del>operador de aeródromo que se enquadre nos critérios para PEZR deve instituir uma Comissão de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico – CGRA para discutir a elaboração, atualização e implementação do plano.</del>	Alteração de parágrafo buscando esclarecer os objetivos da CGRA.
	<del>(b) O operador do aeródromo deve anexar cópia do ato de criação da CGRA quando do envio a ANAC das curvas de Ruído.</del>	Inclusão de parágrafo com objetivo de criar mecanismo que aumente o enforcement relativo à criação da CGRA, incluindo seu ato de criação como documento de apresentação obrigatória à ANAC.
	<del>(c) A CGRA será composta por funcionários do aeroporto e deverá convidar membros e órgãos externos envolvidos nas questões relacionadas ao ruído aeronáutico.</del>	Inclusão de parágrafo com objetivo de reforçar o papel transversal da CGRA entre os entes que possuem importância em relação ao ruído aeronáutico.
	<del>(d) A CGRA deverá realizar, no mínimo, 2 (duas) reuniões a cada período de 12 (doze) meses, a contar da sua instituição, com convocação de interessados no Gerenciamento</del>	Inclusão de parágrafo com objetivo de aumentar a frequência de reuniões, ampliando o papel da CGRA no monitoramento do ruído aeronáutico,

Formatado: Normal, Recuo: À esquerda: 0 cm

	<a href="#">de Ruído Aeronáutico e exposição dos objetivos de cada reunião.</a>	bem como disciplinar minimamente o procedimento das reuniões.
	<a href="#">(e) Caberá à CGRA:</a>	Sem alterações.
	<a href="#">(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.</a>	Sem alterações.
	<a href="#">(2) Realizar comunicações periódicas aos representantes da população afetada com o objetivo de informar e orientar sobre o PZR.</a>	Reordenação dos parágrafos, com a troca entre os parágrafos (2) e (3) para melhorar a coerência com parágrafos posteriormente incluídos. Alteração do parágrafo com o objetivo de ampliar a publicidade acerca do PZR em relação à população afetada.
	<a href="#">(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.</a>	Alteração do parágrafo com o objetivo de ampliar as formas de manifestação da população afetada, não se limitando à forma taxativa trazida pelo texto anterior.
	<a href="#">(4) Dar tratamento a toda reclamação referente a ruído aeronáutico, ainda que fora dos limites do PZR registrado.</a>	Inclusão de parágrafo com objetivo de direcionar as manifestações aludidas no parágrafo anterior, estabelecendo a obrigatoriedade de tratamento ainda que fora dos limites do plano de zoneamento de ruído, a intenção registrar a necessidade de atuação do aeroporto no trato de

		qualquer ruído aeronáutico originado pelo uso da estrutura.
	<a href="#">(5) Compilar as reclamações sobre ruído de forma parametrizada contendo, no mínimo, horário da percepção do incômodo, local, tipo de aeronave e tipo de uso do solo ou atividade informada pelo manifestante.</a>	Inclusão de parágrafo com objetivo de estabelecer o agrupamento das reclamações recebidas pela população afetada, além de estabelecer parâmetros mínimos a serem coletados e informados em relatório. A métrica é fundamental para gestão do ruído local e para fiscalização das ações que estão sendo adotadas pelo aeroporto.
	<a href="#">(6) Elaborar um mapa para da região do aeródromo, baseado nas informações e reclamações recebidas, indicando os locais mais sensíveis ao ruído aeronáutico.</a>	Sem alterações.
	<a href="#">(7) 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.</a>	Sem alterações.
	<a href="#">(8) Elaborar e acompanhar o projeto de monitoramento de ruído, quando couber, conforme o estabelecido na seção 161.55.</a>	Sem alterações.
	<a href="#">(9) Elaborar Relatório Anual de Ruído Aeronáutico informando sobre todas as ações tomadas e assuntos tratados pela CGRA ao longo do ano, contendo:</a>	Inclusão de parágrafo com objetivo de criar mecanismo que aumente o <i>enforcement</i> perante à CGRA, criando relatório anual de apresentação obrigatória, de acordo com os parâmetros dos parágrafos inferiores.
	<a href="#">(i) Estatística de reclamações recebidas;</a>	Inclusão de subparágrafo com o objetivo de disciplinar a forma como devem ser compiladas

		as informações no relatório anual, de acordo com a obrigação trazida no parágrafo 161.53(e)(5).
	<a href="#">(ii) Indicação do local do incômodo em mapa georreferenciado com sobreposição do PZR em vigor, nos termos do parágrafo 161.53(c)(6).</a>	Inclusão de subparágrafo com o objetivo de disciplinar a forma como devem ser compiladas as informações no relatório anual, de acordo com a obrigação trazida no parágrafo 161.53(e)(5).
	<a href="#">(iii) Principais assuntos tratados no âmbito da CGRA.</a>	Inclusão de subparágrafo com o objetivo de disciplinar a forma como devem ser compiladas as informações no relatório anual, de acordo com a obrigação trazida no parágrafo 161.53(e)(5).
	<a href="#">(iv) Informações sobre a situação do PZR nos municípios abrangidos:</a>	Inclusão de subparágrafo com o objetivo de disciplinar a forma como devem ser compiladas as informações no relatório anual, de acordo com a obrigação trazida no parágrafo 161.53(e)(5).
	<a href="#">(A) quanto a sua incorporação pelas leis municipais;</a>	Inclusão de subparágrafo com o objetivo de disciplinar a forma como devem ser compiladas as informações no relatório anual, de acordo com a obrigação trazida no parágrafo 161.53(e)(5). A métrica de <i>enforcement</i> para acompanhamento da atuação do aeroporto no município.
	<a href="#">(B) quanto a compatibilidade com as atividades desenvolvidas na</a>	Inclusão de subparágrafo com o objetivo de disciplinar a forma como devem ser compiladas as informações no relatório anual, de acordo com a obrigação trazida no parágrafo

	<a href="#">área do plano e:</a>	161.53(e)(5). A divulgação é importante para a população para uso do solo responsável.
	<a href="#">(C) quanto as ações de fiscalização-monitoramento de ruído descritas na seção 161.55.</a>	Inclusão de subparágrafo com o objetivo de disciplinar a forma como devem ser compiladas as informações no relatório anual, de acordo com a obrigação trazida no parágrafo 161.53(e)(5). Trata-se de transparência responsiva demonstrando as ações que o aeroporto está tomando.
	<a href="#">(10) Adotar as ações necessárias em coordenação com as autoridades de controle das atividades públicas no caso de descumprimento ou omissão das autoridades acerca das recomendações de ocupação de uso do solo previstas no PZR.</a>	Inclusão de parágrafo com objetivo de reforçar o papel transversal da CGRA entre os entes que possuem importância em relação ao ruído aeronáutico. Trata-se de medida responsiva para ações do aeroporto junto ao Ministério Público e órgãos de controle municipal interno e externo.
	<a href="#">(f) O operador do aeródromo deverá manter em sítio eletrônico específico informações acerca das competências listadas no parágrafo 161.53(e), devendo conter, no mínimo:</a>	Inclusão de parágrafo com o objetivo de melhorar os canais de comunicação com a sociedade, estabelecendo uma obrigação prescritiva em relação à manutenção de sítio eletrônico, canal que garante maior dinamicidade na troca de informações. O parágrafo trata de transparência responsiva do aeroporto.
	<a href="#">(1) Convocações para as reuniões da CGRA, com exposição dos objetivos.</a>	Inclusão de subparágrafo de forma a delimitar conteúdo mínimo a ser disponibilizado no sítio eletrônico, bem como utilizá-lo como instrumento de publicidade para as reuniões da CGRA

		e divulgação de suas atas. Ferramenta para divulgação das reuniões.
	<a href="#">(2) Divulgação de memória ou ata de cada reunião em até 15 (quinze) dias após sua realização, com a lista dos participantes.</a>	Inclusão de subparágrafo de forma a delimitar conteúdo mínimo a ser disponibilizado no sítio eletrônico, bem como utilizá-lo como instrumento de publicidade para as reuniões da CGRA e divulgação de suas atas. A ferramenta é o último no processo de fiscalização pela Anac e na transparência aeroportuária
	<a href="#">(3) Divulgação de Relatório Anual de Ruído Aeronáutico, conforme o parágrafo 161.53(e)(9), publicado até 20 de janeiro de cada ano.</a>	Inclusão de subparágrafo de forma a delimitar conteúdo mínimo a ser disponibilizado no sítio eletrônico, bem como utilizá-lo como instrumento de publicidade do Relatório Anual de Ruído Aeronáutico para a população afetada. O relatório é ferramenta de controle e gestão da população e da Anac quanto a atuação do aeroporto para mitigar o ruído aeronáutico.
	<a href="#">(4) Espaço para registro de manifestação, solicitações de informações, reclamações ou elogios.</a>	Inclusão de subparágrafo de forma a delimitar conteúdo mínimo a ser disponibilizado no sítio eletrônico. Vincula-se, assim, ao sítio eletrônico a necessidade de criação de canal para registro e consulta de manifestações, conforme previsto no parágrafo 161.53(c)(3).
	<a href="#">(5) Ferramenta de consulta sobre o tratamento dado às manifestações, garantindo meios de proteção das informações pessoais dos reclamantes.</a>	Inclusão de subparágrafo de forma a delimitar conteúdo mínimo a ser disponibilizado no sítio eletrônico. Vincula-se, assim, ao sítio eletrônico a necessidade de criação de canal para registro e consulta de manifestações, conforme previsto no parágrafo 161.53(c)(3). Proteção

		estabelecida pela Lei de acesso à informação, Lei nº 12.527, de 2011.
	<a href="#"><u>(6) Informes sobre ruído aeronáutico e eventos relacionados ao tema.</u></a>	Inclusão de subparágrafo de forma a delimitar conteúdo mínimo a ser disponibilizado no sítio eletrônico, bem como utilizá-lo como canal de comunicação ativa, onde devem ser apresentadas as notícias e informes relevantes relacionado ao ruído aeronáutico.
	<a href="#"><u>(7) Divulgação de relatórios do monitoramento de ruído e de atividades não compatíveis com os níveis de ruído aeronáutico quando identificadas.</u></a>	Inclusão de subparágrafo de forma a delimitar conteúdo mínimo a ser disponibilizado no sítio eletrônico, bem como utilizá-lo como canal de comunicação ativa, onde devem ser apresentadas as notícias e informes relevantes relacionado ao ruído aeronáutico.
	<a href="#"><u>(8) Divulgação sobre qualquer condição temporária do aeródromo que implique em perfil operacional diferente do esperado.</u></a>	Inclusão de subparágrafo de forma a delimitar conteúdo mínimo a ser disponibilizado no sítio eletrônico, bem como utilizá-lo como canal de comunicação ativa, onde devem ser apresentadas as notícias e informes relevantes relacionado ao ruído aeronáutico.
	<a href="#"><u>(g) A fiscalização da CGRA pela ANAC poderá ser feita sobre as informações publicadas no sítio eletrônico, comprovando as informações.</u></a>	Inclusão de parágrafo com o objetivo de possibilitar um adequado <i>enforcement</i> à efetiva inclusão, pela CGRA, das informações no sítio eletrônico de forma atualizada.
	<a href="#"><u>(h) A ANAC poderá, a qualquer momento, solicitar informações referentes às obrigações atribuídas ao operador de aeródromo.</u></a>	Inclusão de parágrafo com o objetivo de reforçar o papel fiscalizatório da ANAC em relação às obrigações atribuídas à CGRA.

[...]	[...]	
<b>SUBPARTE G DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS</b>	<b>SUBPARTE G DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS</b>	Sem alterações.
<b>161.61 Disposições finais e transitórias</b>	<b>161.61 Disposições finais e transitórias</b>	Sem alterações.
[...]	[...]	
(b) O operador de aeródromo deve apresentar o PEZR para registro na ANAC, em conformidade com este RBAC até :  (1) 29 de setembro de 2013, para aeródromos com mais de 45.000 (quarenta e cinco mil) movimentos anuais de aeronaves no ano de 2010. ;  (2) 29 de setembro de 2015, para aeródromos com número de movimentos anuais de aeronaves no ano de 2010 entre 10.000 (dez mil) e 45.000 (quarenta e cinco mil); e  (3) 29 de setembro de 2017, para aeródromos com menos de 10.000 (dez mil) movimentos anuais de aeronaves no ano de 2010.	<del>(b) O operador de aeródromo deve apresentar o PEZR para registro na ANAC, em conformidade com este RBAC até :  (1) 29 de setembro de 2013, para aeródromos com mais de 45.000 (quarenta e cinco mil) movimentos anuais de aeronaves no ano de 2010. ;  (2) 29 de setembro de 2015, para aeródromos com número de movimentos anuais de aeronaves no ano de 2010 entre 10.000 (dez mil) e 45.000 (quarenta e cinco mil); e  (3) 29 de setembro de 2017, para aeródromos com menos de 10.000 (dez mil) movimentos anuais de aeronaves no ano de 2010.</del>	
	<u>(b) Os operadores de aeródromos que se enquadrarem no critério de aplicabilidade do</u>	Alteração de parágrafo buscando-se estabelecer um prazo de adequação aplicável ao operador de

	<a href="#">Plano Específico de Zoneamento de Ruído terão o prazo de 9 meses para obtenção do registro do PEZR junto à ANAC:</a>	aeródromo de forma objetiva, considerando os critérios da norma, diferentemente das datas prefixadas constantes no texto original. O prazo estabelecido tem como intuito disponibilizar ao operador tempo suficiente para elaboração do PEZR mantendo ainda o tempo de análise de ANAC à parte, sem que prejudique, assim, a fiscalização anual do cumprimento do requisito.
	<a href="#">(1) O prazo de 9 meses será contado a partir do primeiro dia do ano subsequente ao atingimento da média do número de movimentos de aeronaves estabelecido no parágrafo 161.15(b), ou a contar da data em que o operador for notificado da determinação da ANAC referida no parágrafo 161.15(d):</a>	Inclusão de parágrafo buscando-se estabelecer um prazo de adequação aplicável ao operador de aeródromo de forma objetiva, considerando os critérios da norma, diferentemente das datas prefixadas constantes no texto original.
	<a href="#">(2) O prazo mencionado no parágrafo 161.61(a)(2) será suspenso quando do envio das curvas de ruído ou do PEZR para análise pela ANAC.</a>	Inclusão de parágrafo com objetivo de deixar clara a não imputação ao operador aeroportuário dos prazos de análise da ANAC.
	<a href="#">(3) Para fins de sanção, considera-se que o operador incorre em nova infração a cada ano calendário subsequente ao vencimento do prazo estabelecido no parágrafo 161.61 (b), caso ainda não tenha obtido o registro do PEZR conforme o RBAC nº 161.</a>	Inclusão de parágrafo objetivando estabelecer marco temporal anual para fiscalização do cumprimento do requisito, de acordo com a obrigação estabelecida no parágrafo 161.61 (b).
Item novo	<a href="#">(4) Aplica-se aos operadores que tenham obrigação de apresentar Projeto de</a>	Inclusão do parágrafo para esclarecer a obrigação e a inocorrência da infração

	<u>Monitoramento de Ruído o mesmo disposto neste parágrafo no que concerne aos prazos para apresentação e incorrência em infração, a conta da decisão da ANAC que determinou a elaboração do Projeto.</u>	
(c) O operador de aeródromo deve informar formalmente à ANAC a classe de PBZR em que seu aeródromo se enquadra no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, a partir de 13 de setembro de 2013, e manter o Plano disponível para eventual consulta ou fiscalização pela ANAC.	<del>(c) O operador de aeródromo deve informar formalmente à ANAC a classe de PBZR em que seu aeródromo se enquadra até xx, de xxxxxx de xxxx (prazo de 60 dias, a partir da publicação), e manter o Plano disponível para eventual consulta ou fiscalização pela ANAC</del> O operador de aeródromo deve informar formalmente à ANAC a classe de PBZR em que seu aeródromo se enquadra no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, a partir de 13 de setembro de 2013, e manter o Plano disponível para eventual consulta ou fiscalização pela ANAC [Reservado].	Alteração de parágrafo objetivando estabelecer prazo para atualização, por parte do Operador Aeroportuário, do PBZR junto à ANAC, tendo em vista adequação às alterações normativas.
<u>Item Novo</u>	<u>(1) Caso o operador de aeródromo não informe a classe de PBZR no prazo estabelecido, será automaticamente classificado como sendo de Classe 4 para aeródromos públicos destinados a operação de aeronaves asa fixa.</u>	Inclusão de item com intuito de incentivar a apresentação dos planos por parte dos aeródromo, impondo a classificação em uma classe mais restritiva para os casos de não apresentação.
(d) O operador de aeródromo deve, por ocasião do pedido de cadastro do aeródromo na ANAC	(d) O operador de aeródromo deve, por ocasião do pedido de cadastro do aeródromo na ANAC ou de sua renovação, informar o tipo de Plano	Ajuste de redação.

ou de sua renovação, informar o tipo de Plano (básico ou específico) a ser utilizado.	<del>(B) básico ou (E) específico</del> <u>ao qual se enquadra, conforme o parágrafo 161.15 desse RBAC a ser utilizado.</u>	
(1) No caso de utilização de PBZR, o operador de aeródromo deve ainda informar a classe em que o aeródromo se enquadra e manter o Plano disponível para eventual consulta ou fiscalização pela ANAC.	(1) No caso de <del>aplicação</del> <u>utilização</u> de PBZR, o operador de aeródromo deve ainda informar a classe <del>na qual em que</del> o aeródromo se enquadra e manter o Plano disponível para eventual consulta ou fiscalização pela ANAC.	Ajuste de redação.
(2) No caso de utilização de PEZR, o operador de aeródromo deve apresentar o Plano para registro na ANAC, em conformidade com este RBAC, por ocasião do pedido de cadastro do aeródromo na ANAC ou de sua renovação.	<del>(2) No caso de utilização de PEZR, o operador de aeródromo deve apresentar o Plano para registro na ANAC, em conformidade com este RBAC, por ocasião do pedido de cadastro do aeródromo na ANAC ou de sua renovação. No caso de aplicação de PEZR, o operador de aeródromo deve verificar se o Plano está compatível com as características físicas e operacionais do aeródromo, por ocasião do pedido de renovação de cadastro, e tomar as medidas cabíveis; ou apresentar o Plano para registro na ANAC em conformidade com este RBAC, por ocasião do pedido de cadastro do aeródromo na ANAC.</del>	Alteração de parágrafo com o objetivo de melhor explicar a exigência.
[...]	[...]	
(g) Na fiscalização do PZR, a ANAC considerará:	(g) Na fiscalização do PZR, a ANAC considerará:	Sem alterações.
(1) PBZR ou PEZR já publicados, ou PBZR ou PEZR cadastrados na ANAC;	<del>— PBZR ou PEZR já publicados, ou PBZR ou PEZR cadastrados na ANAC;</del>	Inclusão de parágrafo com o objetivo de estimular a tomada de medidas, por parte do operador, que deem efetividade ao PZR.

	(1) <u>Medidas adotadas para incorporação do Plano na Lei de uso e ocupação do solo, ou Lei equivalente de ordenamento territorial urbano, do(s) município(s) circunvizinho(s) ao aeródromo</u>	
[...]	[...]	
(i) Até que sejam adequados ou revistos em conformidade com este RBAC, os PEZR vigentes em 29 de setembro de 2011 permanecem em vigor .	<del>(i) Até que sejam adequados ou revistos em conformidade com este RBAC, os PEZR vigentes em 29 de setembro de 2011 permanecem em vigor. Observados os prazos estipulados no parágrafo 161.61 (b), até que sejam adequados ou revistos em conformidade com este RBAC, os PEZR vigentes em 29 de setembro de 2011 permanecem em vigor [Reservado].</del>	Exclusão de parágrafo, tendo em vista readequação de disposições transitórias às modificações propostas, conforme parágrafo 161.61(k).
(j) Até que sejam adequadas ou revistas em conformidade com este RBAC, as curvas ou áreas definidas pelos PEZR aprovados pela Portaria N° 629/GM5, de 02 de maio de 1984, vigentes em 29 de setembro de 2011 permanecem em vigor, aplicando-se os critérios para a definição dos usos compatíveis e incompatíveis previstos na Tabela E-1 da Subparte E deste RBAC.	<del>(j) Até que sejam adequadas ou revistas em conformidade com este RBAC, as curvas ou áreas definidas pelos PEZR aprovados pela Portaria N° 629/GM5, de 02 de maio de 1984, vigentes em 29 de setembro de 2011 permanecem em vigor, aplicando-se os critérios para a definição dos usos compatíveis e incompatíveis previstos na Tabela E-1 da Subparte E deste RBAC. Observados os prazos estipulados no parágrafo 161.61 (b), até que sejam adequadas ou revistas em conformidade com este RBAC, as curvas ou áreas definidas pelos PEZR aprovados pela Portaria N° 629/GM5, de 02 de maio de 1984, vigentes em 29 de setembro de 2011 permanecem em vigor.</del>	Exclusão de parágrafo, tendo em vista readequação de disposições transitórias às modificações propostas, conforme parágrafo 161.61(k).

	<del>aplicando-se os critérios para a definição dos usos compatíveis e incompatíveis previstos na Tabela E-1 da Subparte E deste RBAC[Reservado].</del>	
novos	<u>(k) Os aeródromos que possuíam PEZR vigentes antes de 29 de setembro de 2011 e se enquadram na aplicabilidade do PEZR devem adequar os Planos em conformidade com este RBAC.</u>	Inclusão de parágrafo, tendo em vista readequação de disposições transitórias às modificações propostas, na forma dos subparágrafos seguintes.
novos	<u>(1) Até que sejam adequados conforme parágrafo 161 (k), os PEZR vigentes em 29 de setembro de 2011 permanecem em vigor.</u>	Inclusão de subparágrafo, tendo em vista adequação ao texto do parágrafo 161.61(b). A redação esclarece que os PEZR em vigor antes da Emd. 01 ao RBAC nº 161 terão validade enquanto não for adequado o novo plano segundo o RBAC nº 161. Medida esclarece que o aeroporto deve se adequar a nova legislação embora permaneça o plano específico anteriormente vigente.
novos	<u>(2) Até que sejam adequados conforme parágrafo 161 (k), os planos aprovadas pela Portaria Nº 629/GM5, de 02 de maio de 1984, permanecem em vigor, aplicando-se os critérios para a definição dos usos compatíveis e incompatíveis previstos na Tabela E-1 da Subparte E deste RBAC.</u>	Inclusão de subparágrafo, tendo em vista adequação ao texto do parágrafo 161.61(b). Medida esclarece que o aeroporto deve se adequar a nova legislação embora permaneça o plano específico anteriormente vigente.