



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE AERONAVEGABILIDADE

Proposta de edição do RBAC nº 38, emenda nº 6 ao RBAC nº 34 e emendas aos RBAC nº 11 e 21

JUSTIFICATIVA

1. APRESENTAÇÃO

A presente justificativa expõe as razões que motivaram a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor a edição do RBAC nº 38, intitulado “Requisitos para emissões de CO₂ de aviões”, emenda nº 6 ao RBAC nº 34, intitulado “Requisitos para drenagem de combustível e emissões de motores de aeronaves” e emendas aos RBACs nº 11 e 21.

2. ANEXOS

Minuta de resolução (1788397)

Proposta de edição do RBAC nº 38 (1788767)

Proposta de emenda nº 6 ao RBAC nº 34 (1788752)

Quadro comparativo de alterações no RBAC nº 11 (1788821)

Versão de trabalho para edição de proposta de emenda ao RBAC nº 21 (1788826)

Versão de trabalho para edição de proposta de emenda ao RBAC nº 34 (1910277)

Versão de trabalho para edição do RBAC nº 38. (1788852)

3. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

A *International Civil Aviation Organization* – ICAO foi criada a partir da Convenção de Chicago que é a principal norma do Direito Internacional relacionada à aviação civil. Qualquer diferença de cumprimento com os requisitos estipulados pela ICAO deve ser notificada. Esses requisitos estão divididos entre Anexos que são compostos pelas *Standards and Recommended Practices* – SARPs, que são as Normas e Práticas Recomendadas elaboradas através de fóruns que contam com a participação dos Estados Membros.

O anexo que corresponde à Proteção ao Meio Ambiente é o de número 16, que possuía até recentemente apenas dois volumes, sendo que o Volume I trata o assunto de Ruído de Aeronaves e o Volume II trata o assunto de Emissões de Motores de Aeronaves.

Em 1972 a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente foi conduzida em Estocolmo. A posição da ICAO nesta Conferência foi desenvolvida na Resolução da Assembleia A18-11, a qual contém, entre outras, a seguinte cláusula:

“2. Em cumprimento desta tarefa a ICAO está consciente do impacto ambiental adverso que pode estar relacionado à atividade aérea e sua responsabilidade e a dos seus Estados Membros em alcançar a compatibilidade entre a segurança e o desenvolvimento ordenado da aviação civil e a qualidade do meio ambiente;”

A 18ª Assembleia também adotou a Resolução A18-12 relativa ao meio ambiente que afirma:

“A ASSEMBLÉIA:

1. SOLICITA ao Conselho, com a assistência e cooperação de outros organismos da Organização e outras organizações internacionais, para continuar, em vigor, com o trabalho relacionado ao desenvolvimento das Normas e Práticas Recomendadas e Procedimentos e/ou material de orientação abordando a qualidade do meio ambiente;”

Esta resolução foi seguida pelo estabelecimento de um Programa de Ação da ICAO relacionado ao Meio Ambiente. Como parte deste Programa de Ação, um Grupo de Estudo foi estabelecido para auxiliar o Secretariado em algumas tarefas relacionadas a emissões de motores de aeronaves. Como resultado do trabalho desse Grupo de Estudo, uma Circular da ICAO intitulada “Controle de Emissões de Motores de Aeronaves”, (Circular 134), foi publicada em 1977. Esta Circular contém material de orientação na forma de um procedimento de certificação para o controle de combustível drenado, fumaça e emissões de gases para novos motores turbojato e turbofan pretendidos à propulsão em velocidades subsônicas.

Foi acordado pelo Conselho que o tópico de emissões de motores de aeronaves não era exclusivamente restrito a questões técnicas objetivas, mas um que necessitava ser avaliado por especialistas de vários campos do assunto e que incluía visões diretas dos Estados Membros da Organização. Um comitê do Conselho, conhecido como Comitê de Emissões de Motores de Aeronaves (CAEE – *Committee on Aircraft Engine Emissions*) foi, portanto, estabelecido em 1977 para levantar diversos aspectos desse assunto.

Na segunda reunião do Comitê de Emissões de Motores de Aeronaves, realizada em maio de 1980, propostas foram feitas para que o material fosse incluso em um Anexo da ICAO. Após alteração seguida de consulta com os Estados Membros da Organização, o material proposto foi adotado pelo Conselho para formar o texto deste documento. O Conselho concordou que era desejável incluir todas as provisões relacionadas a aspectos ambientais da aviação em um único Anexo. O Anexo 16 foi portanto renomeado como “Proteção Ambiental”, e o conteúdo já existente naquele Anexo foi transformado no “Volume I – Ruído de Aeronave”, e o material contido nesse documento tornou-se o “Volume II – Emissões de Motores de Aeronaves”.

A ICAO faz um trabalho contínuo para manter sua documentação adequada e atualizada para tratar de novas demandas e necessidades que surgem com o passar do tempo. Neste sentido, a emenda 9 ao Volume II do Anexo 16 foi aprovada pelo Conselho da ICAO e enviado aos Estados Membros por meio da state letter NA 1/17.14 – 17/49, datada de 21 abril de 2017.

Em 2009, o grupo de aviação internacional e mudanças climáticas (GIACC) da ONU recomendou à ICAO iniciativas para o desenvolvimento de normas para emissões de CO₂ na aviação internacional. A ICAO elaborou então o Programa de Ação Internacional e Mudança Climática, que estipulou uma cesta de medidas para combater as emissões de gases geradores do efeito estufa lançados na atmosfera pela aviação, e um dos elementos deste programa foi a proposta de desenvolvimento de uma norma de emissão de Dióxido de Carbono (CO₂) que não se aplicasse somente aos motores, mas também levasse em consideração características de projeto e desempenho dos aviões, e solicitou ao CAEP o desenvolvimento de uma proposta de uma norma de emissões de CO₂ baseada no conceito de eficiência de consumo de combustível dentro de um requisito de certificação de aeronave.

Na oitava reunião do CAEP, ocorrida em fevereiro de 2010, foi acordada a proposta de desenvolvimento de uma nova SARP para mitigar as emissões de CO₂ de aviões, proposta que foi aprovada em Maio de 2010 pelo Conselho da ICAO. Posteriormente, na 37ª Assembleia da OACI, foram adotadas as resoluções A37-18 e A37-19 que requisitaram ao Conselho da OACI, e posteriormente ao CAEP, o desenvolvimento de uma norma internacional de emissões de CO₂ para aviões.

O CAEP então incumbiu o Grupo de Trabalho 3 (*Working Group 3 – WG3 – Emissions Technical*) da missão de desenvolver uma norma de emissões de CO₂ baseada na eficiência de consumo de combustível de aviões, sendo apoiado pelas análises de outros grupos de trabalho do CAEP (MDG, FESG, etc.) e pelas orientações do *Steering Group* e do próprio CAEP.

O resultado destes trabalhos ocorreu na décima reunião do CAEP, em fevereiro de 2016, com a aprovação da primeira edição do novo Volume III, intitulado “*Aeroplane CO₂ Emissions*”. Este novo Volume III foi posteriormente aprovado pelo Conselho da ICAO e enviado aos Estados Membros por meio da state letter NA 1/17.14 – 17/50, datada de abril de 2017.

A Lei nº 11.182, de 2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil, lhe atribuiu através do art. 8º, X a competência para regular as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico.

A Resolução nº 101 de 09/06/2009, aprovou o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 34 (RBAC nº 34), intitulado “Requisitos para drenagem de combustível e emissões de escapamento de aviões com motores a turbina”. Este RBAC é aplicável aos casos de concessão e alteração de certificados de tipo relativo a emissões de combustível drenado e emissões de escapamento de motores a turbina, em substituição ao Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 34 (RBHA 34).

Atualmente o RBAC nº 34 se encontra na emenda 05, aprovada através da Resolução nº 452, de 12 de dezembro de 2017 que incorpora critérios equivalentes aos previstas na emenda 7 ao Volume II do Anexo 16.

A edição da emenda 6 tem o objetivo de incorporar na regulamentação brasileira as previsões técnicas contidas na emenda 9 ao Volume II do Anexo 16.

A edição do RBAC nº 38 objetiva incorporar no regramento técnico nacional, as provisões contidas no Volume III do Anexo 16 cuja matéria não é abordada em nenhum regulamento atual da agência.

3.1 Competência Legal

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, definiu, por meio do seu art. 5º, que a ANAC é autoridade de aviação civil e tem a competência para editar e dar publicidade aos regulamentos necessários à aplicação da referida lei.

A mesma Lei nº 11.182 requer, em seu art. 8º, incisos IV e X, que a ANAC realize estudos, estabeleça normas, regule e fiscalize os produtos e processos aeronáuticos.

3.2 Emenda 9 do Volume II do Anexo 16

A emenda 9 é resultado das recomendações da décima reunião do Comitê de Proteção Ambiental da Aviação (CAEP/10) e aborda questões técnicas decorrentes da aplicação de esquemas de demonstração e desenvolvimento de orientação e aplicação das Normas e Práticas Recomendadas para certificação de emissões de motores de aeronaves.

As alterações incluem:

- Adição da definição para “certificado de tipo” no Anexo 16, Volume II, Parte I, Capítulo 1. O termo “motor de tipo certificado” é utilizado na definição de uma “versão derivada” de um motor, e “certificado de tipo de motor” também é utilizado no Manual Técnico Ambiental (Environmental Technical Manual – ETM), Volume II, sem qualquer definição no Anexo 16, Volume II para certificado de tipo;
- Esclarecimento dos requisitos no Anexo 16, Volume II, Apêndice 3, parágrafo 5.1.2, que estipulam a necessidade de manter a temperatura da linha da amostra em 160±15°C (145 a 175°C) afirmando que a linha deve ser mantida a uma temperatura de 160°C±15°C (com estabilidade de ±10°C). Isto pode ser interpretado como permitindo temperaturas de 135 a 185°C. Para esclarecer, foi deletado “com estabilidade de ±10°C”;
- Para o analisador de NOx, a versão anterior do anexo D do Apêndice 3 requeria um gás de teste de NO em zero de nitrogênio e um gás de calibração de NOx em zero de nitrogênio. Existia uma inconsistência entre o Anexo 16, Volume II e a ARP-1256D da SAE, a qual recomenda NOx tanto para

os gases de teste quanto de calibração. Para esclarecer essa questão, a emenda ao Anexo 16, Volume II, Attachment D ao Apêndice 3 alterou o gás de calibração para NO em zero de nitrogênio;

- Alterações para o teor de naftalina na especificação do combustível para testes de emissões no Anexo 16, Volume II, Apêndice 4, para valores entre 0% vol e 3% vol (de 1% vol para 3,5% vol), a fim de melhor alinhar os limites de naftalina do Anexo 16, Volume II com os dados de combustível comercialmente disponíveis.
- As primeiras SARPs de emissões de motores de material particulado não volátil (*non-volatile Particulate Matter* - nvPM) (incluindo um novo Anexo 16, Volume II, Capítulo 4, Apêndice 7, Parte IV e o Apêndice 8) as quais serão aplicáveis a motores turbofan e turbojet, com empuxo maior que 26,7 kN, fabricados a partir de 1º de janeiro de 2020;
- Alterações consequentes no Anexo 16, Volume II, para refletir a proposta do padrão de emissões de nvPM de motores; e
- Correções de pequenos erros ou para manter a consistência.

A ANAC acompanhou o desenvolvimento desta proposta de emenda ao Volume II do Anexo 16 da OACI por meio da participação de especialistas no WG3 do CAEP.

Esta emenda foi aprovada pelo Conselho da ICAO em 3 de março de 2017 e está aplicável desde 1º de janeiro de 2018.

3.3 Edição do Volume III do Anexo 16

O objetivo da Primeira Edição do Volume III do Anexo 16 da ICAO é implementar o novo padrão para certificação de emissões de CO₂ de aviões e prover material de orientação correspondente.

O padrão das emissões de CO₂ é aplicável a aviões a jato subsônicos de MTOM maior que 5700 kg e aviões com motor a hélice de MTOM maior que 8618 kg. O Volume III é aplicável a novos projetos de tipo de avião, incluindo modelos derivados, cuja submissão à certificação seja feita a partir de 1º de janeiro de 2020, exceto para aviões com massa máxima de decolagem (*Maximum Take-Off Mass* – MTOM) menor ou igual a 60 toneladas e com a configuração operacional máxima de assentos de passageiros (*Maximum Operational Passenger Seating Configuration* – MOPSC) menor ou igual a 19 assentos, para os quais a data de aplicabilidade é 1º de janeiro de 2023. Os requisitos para os projetos de tipo de aviões que já estão em produção também são aplicáveis a partir de 1º de janeiro de 2023. Se um projeto de tipo de avião que está em produção for modificado após 1º de janeiro de 2023 e atender os critérios de modificação acordados, então o avião terá que atender o padrão de emissões de CO₂. A partir de 1º de janeiro de 2028 haverá um corte geral de produção independentemente se o projeto de tipo foi modificado, e assim os tipos de aviões em produção só poderão receber o certificado de aeronavegabilidade (CA) se o projeto de tipo atender ao padrão. O padrão das emissões de CO₂ é especialmente rigoroso para aviões grandes com MTOM superior a 60 t, o que trará maiores benefícios ambientais, visto que os projetos de aviões grandes possuem acesso a mais tecnologias de redução de emissões de CO₂. Para aviões de MTOM menor ou igual a 60 t, o padrão oferece uma margem maior para um setor que ainda não teve acesso a tecnologias mais avançadas.

O Volume III foi desenvolvido para ser efetivo ambientalmente, viável tecnicamente e razoável economicamente, enquanto considera interdependências ambientais. A decisão final sobre o padrão de emissões de CO₂ foi desenvolvida com base em um processo que envolveu análises de custo-benefício, definição de limites de análise e opções de restrição, opções de aplicabilidade, evolução de frota, custos recorrentes e não recorrentes, custos de certificação e várias outras análises.

Esta emenda foi aprovada pelo Conselho da ICAO em 3 de março de 2017 e está aplicável desde 1º de janeiro de 2018.

3.4 Desenvolvimento das propostas

A ANAC tem historicamente desenvolvido seus regulamentos ambientais com base na regulamentação da FAA.

Devido às questões jurídicas (competência da EPA) e políticas do governo dos Estados Unidos, foram identificadas algumas barreiras para a continuidade desta abordagem pela ANAC para manter a regulamentação brasileira compatível com o preconizado pela ICAO.

Com base no estudo sobre a regulamentação sobre o assunto em outros países, foram identificadas as seguintes alternativas para tratar este assunto no Brasil:

- Modelo atual: adoção por incorporação de texto completo do 14 CFR Part 34 da FAA;
- Adoção por referência do 14 CFR Part 34;
- Modelo EASA: Adoção por referência do Volume II do Anexo 16 através do Part 21 com AMC e GM no CS-34;
- Modelo TCCA: Adoção por referência na Subparte B do CAR 516 (equivalente ao RBAC 34);
- Eliminar o RBAC 34 e incorporar o texto apenas no RBAC 21;
- Desenvolver regulamento próprio.

Cada uma das alternativas foi avaliada de acordo com os seguintes critérios:

- Benefício ambiental;
- Aspectos administrativos (ANAC);
- Aspectos de cumprimento (requerentes);
- Aderência à regulamentação internacional (ICAO);
- Compatibilidade com outras autoridades estrangeiras (FAA, EASA e TCCA);
- Compatibilidade com outros RBAC (21, 23, 25, etc.).

Foi realizada uma avaliação para determinar a melhor alternativa para incorporar na regulamentação brasileira os critérios contidos no Volume III do Anexo 16 e na emenda 9 do Volume II do Anexo 16 à Convenção de Chicago.

Esta avaliação compreendeu:

- análise das alterações introduzidas pela ICAO e seus possíveis impactos no Brasil, sendo inclusive realizada uma reunião com a Embraer para debater o assunto;
- análise dos modelos regulatórios adotados pelas principais autoridades de aviação civil; e
- determinação da melhor alternativa para regulamentar o assunto no Brasil com base em critérios objetivos pré-estabelecidos.

Foi considerado que a melhor alternativa para regulamentar os assuntos no Brasil era desenvolver regulamentos que adote, por referência os critérios estabelecidos na emenda 9 do Volume II do Anexo 16 e na primeira edição do Volume III do Anexo 16 com as devidas adaptações e complementações para atender requisitos formais, legais e de compatibilidade com o regramento técnico nacional (estrutura semelhante à adotada pela autoridade de aviação civil canadense, TCCA), por representar melhores benefícios ambientais com menores custos administrativos e sem prejuízo de compatibilidade com outros regulamentos da ANAC e de aspectos de cumprimento para os regulados.

A edição de um novo regulamento específico para certificação de emissões de dióxido de carbono (CO₂) por aeronaves – ao invés de abordá-los em uma subparte do RBAC 34 – foi motivada pelos seguintes fatores:

- Os assuntos são tratados em volumes distintos do Anexo 16. De forma correspondente, o Volume I é tratado no RBAC nº 36 e o Volume II no RBAC nº 34.
- Os assuntos têm aplicabilidades distintas. Os requisitos do RBAC 34 são de uma forma geral aplicáveis para certificação de motores enquanto as regras que serão estabelecidas no RBAC nº 38 são aplicáveis para certificação de aviões.
- Tendência internacional. A única autoridade de aviação civil (no caso, a EASA) que já apresentou seu regulamento para o assunto o fez em um novo regulamento. A EASA – que também possui um CS-34 – optou para tratar o assunto em um novo CS-CO₂.

A numeração do novo RBAC foi definida com base no art. 4º da Resolução nº 30 de 21 de maio de 2018 e na lógica que os regulamentos de proteção ambiental já existentes são abordados nos números pares (34 e 36).

Desta forma, optou-se por adotar a numeração “RBAC nº 38” na ordem sequencial para este novo regulamento.

Estas propostas foram elaboradas de acordo com o modelo de regulamentação determinado na fase de estudos.

As propostas foram elaboradas nas seguintes bases:

- Na elaboração da proposta de alteração do RBAC nº 21, foi usada como base as alterações propostas no Part 21 pela EASA uma vez que é a única autoridade de aviação civil que quando da condução deste trabalho já havia editado proposta para tratar da regulamentação das emissões de CO₂.
- Na elaboração da proposta de alteração do RBAC nº 34, foi usada como base a regulamentação canadense para o assunto (em linha com o definido na fase de estudos) e também foi verificada as alterações propostas pela EASA para acomodar no CS-34 a emenda mais recente do Volume II do Anexo 16 (uma vez que o regulamento do TCCA ainda se refere a uma emenda anterior).
- Na elaboração da proposta de edição do RBAC nº 38, foi usado como base a própria proposta de edição de alteração do RBAC nº 34 (para maior compatibilidade entre os regulamentos) e a proposta de edição do CS-CO₂ pela EASA (tendo em vista que a TCCA ainda não publicou regulamento ou proposta sobre o assunto).

Durante os trabalhos também foi notada a oportunidade e conveniência de fazer uma alteração no RBAC nº 11 para esclarecer que no caso de solicitação de isenção quanto a requisito de proteção ambiental, o peticionário deve apresentar razões que demonstrem o atendimento do interesse público e manutenção de um nível aceitável de proteção ambiental.

As propostas de emenda aos RBAC nº 11 e RBAC nº 21 são apresentadas diretamente na minuta de Resolução por (1) a quantidade de seções afetadas ser razoável de serem tratadas desta forma, (2) o texto ser apresentado exclusivamente no idioma português e (3) existirem outros processos em andamento na SAR que também tratam de outras alterações do RBAC nº 21.

3.5 Fundamentação

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, definiu, por meio do seu art. 5º, que a ANAC é autoridade de aviação civil e tem a competência para editar e dar publicidade aos regulamentos necessários à aplicação da referida lei.

A mesma Lei nº 11.182 requer, em seu art. 8º, IV, que a ANAC realize estudos, estabeleça normas, promova a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil.

A Convenção sobre Aviação Civil Internacional da OACI, concluída em Chicago a 07 de dezembro de 1944, firmada pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945, e promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, prescreve que os Estados Contratantes se comprometem a colaborar a fim de lograr a maior uniformidade possível em seus regulamentos.

3.6 Considerações técnicas e regulatórias

A seguir são apresentadas considerações técnicas e regulatórias sobre a abordagem adotada na elaboração das propostas encaminhadas.

A abordagem estabelecida não causa qualquer prejuízo à disponibilidade de informação ao público que se destina. Os regulamentos editados são aplicáveis para a certificação de aeronaves e envolvem requisitos técnicos a serem demonstrados por fabricantes de aeronaves. Todos os principais fabricantes de aeronaves – independente de origem – usam o idioma inglês em seus documentos de trabalho tendo em vista o caráter internacional da atividade de certificação de produtos aeronáuticos a qual é feita de maneira primária pelo Estado de Projeto, mas posteriormente usada como base para validação nos variados países onde o produto é introduzido. Cabe ainda informar que não é esperado que um fabricante de aeronaves tenha qualquer dificuldade em obter um documento da ICAO, mas ainda que isto ocorresse, ele poderia consultar o documento através das bibliotecas setoriais da ANAC.

A abordagem estabelecida é presente em regulamentos publicados pela ANAC em vigor. A abordagem aqui presente não se trata de uma “inovação regulatória” uma vez que as emendas vigentes dos RBAC nº 34 e 36 já possuem referências diretas, respectivamente, aos Volumes I e II do Anexo 16 da ICAO (vide seções 34.60 e 36.105, A36.1.4 e B36.1) para adoção de parte de seu conteúdo via referência. A alteração aqui proposta ampliará, no caso do RBAC nº 34, a alcance da adoção do Volume II do Anexo 16, reduzindo assim ônus administrativos desnecessários e reduzindo a possibilidade de que erros sejam introduzidos de maneira equivocada em uma eventual adaptação para a regulamentação brasileira.

A abordagem estabelecida é consistente com aquela adotada pela maioria das autoridades de aviação civil consideradas como referência mundial na certificação de produtos aeronáuticos. A TCCA e a EASA adotam – em formatos diferentes – em suas regulamentações aeronáuticas ambientais para certificação de produtos aeronáuticos os padrões e normas recomendadas estabelecidas pela ICAO no Anexo 16. A única autoridade de aviação civil estrangeira de referência que adota abordagem diferente é a FAA que o faz, não por questões técnicas, mas principalmente relacionadas à sua competência que é decorrente de delegação específica da Agência de Proteção Ambiental – EPA daquele país.

A abordagem estabelecida não constitui delegação de competência normativa. A adoção por referência do documento publicado pela ICAO é referente à emenda e edição específica e assim sendo, para cada alteração daquele documento será realizado um novo processo normativo (incluindo análise de impacto regulatório) antes de sua implementação no regramento nacional.

A abordagem estabelecida está prevista na Instrução Normativa nº 15/2008. O artigo 6º da IN nº 15/2008 já prevê explicitamente a possibilidade de adoção via referência de ato normativo de uma organização estrangeira e os critérios especificados foram observados na elaboração das propostas aqui apresentadas.

A abordagem estabelecida valoriza o papel da ICAO na regulamentação dos impactos ambientais decorrentes da atividade de aviação civil. Desde a década de 1960, a ICAO tem trabalhado para dar tratamento adequado para os impactos ambientais adversos da aviação civil. Em 1983, o Conselho da ICAO estabeleceu o Comitê sobre Proteção Ambiental da Aviação (CAEP) para auxiliar na elaboração de novas políticas e adotar novos SARPs relacionados com o assunto. Convém mencionar que o Brasil é membro do Conselho da ICAO e a ANAC tem mantido longa e ativa participação em diversos grupos de trabalho do CAEP.

4. AUDIÊNCIA PÚBLICA

4.1. Convite

A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de Audiência Pública, por meio da apresentação, à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com respectivas argumentações.

As contribuições deverão ser enviadas por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-em-andamento/audiencias-publicas-em-andamento>.

Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta Audiência Pública serão analisados pela ANAC. Caso necessário, dada a relevância dos comentários recebidos e necessidade de alteração substancial do texto inicialmente proposto, poderá ser instaurada nova Audiência Pública.

4.2. Período para recebimento de comentários

Os comentários referentes a esta Audiência Pública devem ser enviados até [Data de publicação do aviso no DOU + 30 dias].

4.3. Contato

Para informações adicionais a respeito desta Audiência Pública, favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR
Gerência Técnica de Processo Normativo – GTPN
Rua Laurent Martins, 209 - Jardim Esplanada
São José dos Campos - SP - CEP: 12.242-431
Tel: (12) 3203-6763
e-mail: normas.aeronaves@anac.gov.br



Documento assinado eletronicamente por **Ailton José de Oliveira Junior, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 12/06/2018, às 15:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marco Aurélio Bonilauri Santin, Gerente Técnico de Processo Normativo**, em 19/06/2018, às 13:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1788925** e o código CRC **0B78F6D7**.
