
Título: CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS

Aprovação:	Resolução nº 96, de 11.05.2009. [Emenda nº 00] Resolução nº 240, de 26.06.2012. [Emenda nº 01] Resolução nº 299, de 16.12.2013. [Emenda nº 02] Resolução nº 320, de 29.05.2014. [Emenda nº 03] Resolução nº 351, de 19.12.2014. [Emenda nº 04] Resolução nº 371, de 15.12.2015. [Emenda nº 05] Resolução nº xxx, de xx.xx.20xx. [Emenda nº 06]	Origem: SIA
-------------------	--	--------------------

SUMÁRIO

SUBPARTE A GERAL

- 139.1 Aplicabilidade
- 139.3 Termos e definições
- 139.5 Siglas

SUBPARTE B CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTO

- 139.101 Obrigatoriedade de obtenção do Certificado Operacional de Aeroporto
- 139.103 [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)
- 139.105 Requisitos para obtenção de Certificado Operacional de Aeroporto
- 139.107 Validade do Certificado Operacional de Aeroporto
- 139.109 Especificações operativas
- 139.111 [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxx de 20xx)
- 139.113 [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxx de 20xx)
- 139.115 Certificado Operacional Provisório de Aeroporto
- 139.117 Emendas ao Certificado Operacional de Aeroporto

SUBPARTE C PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTO

- 139.201 Fases do processo de certificação operacional de aeroporto
- 139.203 [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)
- 139.205 Requerimento formal
- 139.207 Avaliação do requerimento

139.209 Inspeção de certificação

139.211 Certificação

139.213 Vigilância continuada

SUBPARTE D MANUAL DE OPERAÇÕES DO AERÓDROMO (MOPS)

139.301 Preparação e apresentação do MOPS

139.303 Disponibilização de acesso ao MOPS

139.305 Revisão do MOPS

139.307 Inclusão de Isenções e Níveis Equivalentes de Segurança Operacional no MOPS

139.309 [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)

139.311 Conteúdo do MOPS

SUBPARTE E OBRIGAÇÕES, PROVIDÊNCIAS E CONSEQUÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

139.401 Cumprimento de normas e procedimentos

139.403 Providências administrativas e consequências administrativas

SUBPARTE F ISENÇÕES E NÍVEIS EQUIVALENTES DE SEGURANÇA OPERACIONAL

139.501 Análise e aprovação de isenções

139.503 Análise e aprovação de Níveis Equivalentes de Segurança Operacional

SUBPARTE G DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

139.601 Disposições transitórias e finais

APÊNDICE A DO RBAC Nº 139 - DOSIMETRIA DAS SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES AO REGULAMENTO

SUBPARTE A GERAL

(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)

139.1 Aplicabilidade

(a) Este Regulamento é de cumprimento obrigatório pelo operador de aeródromo que atua em aeródromo civil que seja destinado à realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares.

(1) A ANAC poderá estabelecer obrigação de obtenção de Certificado Operacional de Aeroporto a qualquer aeródromo quando identificado risco à segurança das operações que justifique.

(b) Operador de aeródromo que processe ou pretenda processar operações regulares domésticas regidas pelo RBAC nº 121 e que não seja obrigado a ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deverá cumprir elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional estabelecidos em normativo específico a ser publicado pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária.

(c) O operador de aeródromo e demais pessoas, naturais ou jurídicas, que atuem em sítio aeroportuário localizado em área de fronteira internacional devem seguir, além do disposto neste Regulamento, as restrições e definições impostas em acordo(s) firmado(s) com o(s) país(es) limítrofe(s).

(d) Este Regulamento não se aplica a heliportos e helipontos.

(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx)

139.3 Termos e definições

(a) Para efeito deste Regulamento aplicam-se os termos e definições estabelecidos a seguir, bem como aqueles disponíveis no RBAC 01, denominado “Definições, Regras de Redação e Unidades de Medida para uso nos RBAC”, no RBAC 153, denominado “Aeródromos – Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”, no RBAC 154, denominado “Projeto de Aeródromos”, e demais normas relacionadas à matéria.

(1) *Autorização de Operações Especiais* significa a autorização para condução de operação mais exigente que aquela delimitada pelo código de referência do aeródromo.

(2) *Certificado Operacional de Aeroporto* significa o documento emitido pela ANAC que autoriza o detentor a operar o referido aeroporto conforme o Manual de Operações do Aeródromo (MOPS) aprovado pela ANAC e identifica os serviços aéreos públicos autorizados, por meio das especificações operativas.

(3) *Compromisso de Ações Corretivas (CAC)*: acordo formal firmado entre o operador de aeródromo e a ANAC, contendo as ações e os prazos para implementação dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional ou para correção de não conformidades identificadas no processo de certificação junto com as medidas mitigadoras adicionais para eliminação ou mitigação dos riscos.

(4) *Especificações operativas* significa o conjunto de informações que caracterizam a operação que pode ser conduzida no aeródromo, considerando a infraestrutura disponível e os procedimentos estabelecidos no Manual de Operações do Aeródromo (MOPS), assim como as restrições de uso do aeródromo.

(5) *Estudo Aeronáutico* significa o estudo elaborado pelo operador de aeródromo que documenta a avaliação do impacto de não-conformidades em relação aos padrões estabelecidos no RBAC nº 154, quantificando os riscos associados e estabelecendo soluções alternativas que alcancem

um nível aceitável de segurança operacional, podendo conter uma ou mais Análises de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO) ou Estudos de Compatibilidade.

(6) *Estudo de Compatibilidade* significa o estudo elaborado pelo operador de aeródromo para avaliar a compatibilidade da operação da aeronave crítica com os elementos da infraestrutura do aeródromo que serão utilizados por ela, utilizando o código de referência de aeródromo como metodologia de referência para guiar a análise, podendo ser realizado para avaliar os impactos da introdução de um tipo de aeronave ou procedimento que represente uma operação mais exigente que aquela autorizada pelas especificações operativas do aeródromo.

(7) *Manual de Operações do Aeródromo (MOPS)* significa o documento, ou conjunto de documentos, elaborado pelo operador de aeródromo, contendo as regras, padrões e práticas adotadas no sítio aeroportuário.

(8) *Operação mais exigente* significa a operação de aeronave que exija a majoração de ao menos um dos elementos do código de referência do aeródromo ou a utilização de procedimentos para aproximação ou decolagem que demandem requisitos mais exigentes.

(9) *Acordo Específico de Certificação Operacional do Aeroporto* é acordo inicial e prévio ao processo de certificação, firmado entre o operador de aeródromo e a ANAC, com estabelecimento de prazos e ações necessárias para a concessão de Certificado Operacional de Aeroporto.

(10) *Sítio aeroportuário* significa toda a área patrimonial do aeródromo.

(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxx de 20xx)

139.5 Siglas

CAC significa Compromisso de Ações Corretivas.

IFR – Instrument Flight Rules significa regras de voo por instrumentos.

MOPS significa Manual de Operações do Aeródromo.

NESO significa Nível Equivalente de Segurança Operacional.

VFR – Visual Flight Rules significa regras de voo visual.

(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxx de 20xx)

SUBPARTE B CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTO

139.101 Obrigatoriedade de obtenção do Certificado Operacional de Aeroporto

(a) Operadores de aeródromos que se enquadram no parágrafo 139.1(a) devem ser detentores de Certificado Operacional de Aeroporto.

(b) Todo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve manter o MOPS conforme a Subparte D deste Regulamento.

(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)

139.103 [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)

139.105 Requisitos para obtenção de Certificado Operacional de Aeroporto

(a) O Certificado Operacional de Aeroporto será concedido após o atendimento às seguintes condições:

(1) apresentação de requerimento formal em conformidade com o disposto na seção 139.205, no prazo estabelecido no Acordo Específico de Certificação Operacional do Aeroporto; (Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxx de 20xx)

(2) existência de cadastro atualizado do aeródromo perante a ANAC;

(3) atendimento dos requisitos da subparte B do RBAC nº 153 pelo operador de aeródromo; (Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxx de 20xx)

(4) apresentação de MOPS em conformidade com o disposto na Subparte D deste Regulamento; e

(5) obtenção de parecer favorável no processo de certificação de que dispõe a Subparte C deste Regulamento.

(b) A não apresentação de informações necessárias ou o descumprimento das condições previstas no parágrafo 139.105(a) acarretará o indeferimento do requerimento de Certificado Operacional de Aeroporto.

(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)

139.107 Validade do Certificado Operacional de Aeroporto

(a) O Certificado Operacional de Aeroporto é concedido com prazo de validade indefinido e perderá sua eficácia nos seguintes casos:

(1) renúncia do detentor;

(2) sucessão do detentor por outro operador de aeródromo; ou

(3) cassação.

(b) A ANAC dará publicidade ao ato administrativo que determinar a expedição ou cassação do Certificado.

(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)

139.109 Especificações operativas

(a) O Certificado Operacional de Aeroporto conterá no mínimo as seguintes informações gerais em suas especificações operativas:

- (1) código de referência de aeródromo;
 - (2) tipo de operação por pista/cabeceira:
 - (i) VFR, IFR ou ambos;
 - (ii) não precisão, precisão e sua categoria;
 - (iii) diurna, noturna ou ambos;
 - (3) Categoria Contraincêndio do Aeródromo (CAT); (Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx)
 - (4) Autorizações de Operações Especiais, se existentes.
 - (5) restrições operacionais em virtude de NESO ou isenção; (Incluído pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx)
- (b) O Certificado Operacional de Aeroporto poderá conter restrições em suas especificações operativas, quando fundamentadas, referentes a:
- (1) classes e tipos de aeronaves; e
 - (2) serviços aéreos.

(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)

139.111 [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx)

139.113 [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx)

139.115 Certificado Operacional Provisório de Aeroporto

- (a) Para atendimento à exigência do parágrafo 139.101(a), a ANAC poderá conceder Certificado Operacional Provisório de Aeroporto à pessoa jurídica destinatária da outorga do direito de operar aeródromo público no caso de sucessão de operador de aeródromo anteriormente certificado.
- (b) Para fins de obtenção de Certificado Operacional Provisório de Aeroporto, o novo operador de aeródromo deverá apresentar os seguintes documentos, com antecedência mínima de 120 (cento e vinte) dias da data pretendida para a assunção das operações aeroportuárias:
- (1) requerimento formal conforme modelo disponibilizado pela ANAC;
 - (2) declaração de ratificação e cumprimento integral do MOPS do antigo operador de aeródromo;
 - (3) designação do(s) responsável(is) operacional(is), conforme definido no parágrafo 153.15(a) do RBAC nº 153;
 - (4) plano para o treinamento dos novos profissionais contratados para trabalharem na área operacional do aeródromo ou em atividades relacionadas com a segurança operacional, de acordo os requisitos da seção 153.37 do RBAC nº 153; e
 - (5) declaração de compromisso de correção das não conformidades inconclusas por parte do antigo operador de aeródromo junto à ANAC.
- (c) O Certificado Operacional Provisório de Aeroporto supre a exigência contida no parágrafo 139.101(a) durante sua vigência e imputa ao seu detentor todas as obrigações e deveres decorrentes deste Regulamento, inclusive à obtenção de Certificado Operacional de Aeroporto.

(d) O Certificado Operacional Provisório de Aeroporto tem validade de até 12 (doze) meses e será extinto com a outorga do Certificado Operacional de Aeroporto ou o advento de seu termo, podendo ser renovado uma única vez, por igual período, a critério da ANAC.

(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx)

139.117 Emendas ao Certificado Operacional de Aeroporto

(a) O Certificado Operacional de Aeroporto poderá ser alterado nos seguintes casos:

(1) quando houver alteração das características físicas ou operacionais do aeródromo que reflitam nas especificações operativas, desde que a alteração respeite as exigências previstas no parágrafo 139.105(a); ou

(2) quando for avaliado pelo operador de aeródromo ou pela ANAC que houve incremento do risco à segurança operacional do aeródromo que torne necessária a alteração de características físicas ou procedimentos operacionais.

(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)

SUBPARTE C
PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTO
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)

139.201 Fases do processo de certificação operacional de aeroporto

(a) O processo de Certificação Operacional de Aeroportos compreende as seguintes fases:

- (1) requerimento formal;
- (2) avaliação do requerimento;
- (3) inspeção de certificação; e
- (4) certificação.

(b) Verificada a ausência de informações ou documentos necessários à instrução do processo de certificação ou constatada discrepância entre as informações fornecidas e as condições observadas na inspeção de certificação, a ANAC poderá sobrestar a tramitação do processo e fixar prazo para a apresentação dos esclarecimentos necessários.

(c) O não atendimento ao prazo fixado pela ANAC de acordo com o parágrafo 139.201(b) ou a omissão do requerente em promover os atos e diligências que lhe competirem importarão no arquivamento do processo.

(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)

139.203 [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)

139.205 Requerimento formal

(a) O requerimento para emissão ou emenda de Certificado Operacional de Aeroporto deve ser formulado pelo operador de aeródromo na forma da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, e de Instrução Suplementar específica, e deve conter:

- (1) definição das especificações operativas a serem incluídas ou alteradas no Certificado;
- (2) o MOPS em formato digital, conforme a Subparte D deste Regulamento; e
- (3) a Declaração de Conformidade do MOPS, conforme modelo disponibilizado pela ANAC.

(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx)

139.207 Avaliação do requerimento

(a) O requerimento de Certificado Operacional de Aeroporto será avaliado pela ANAC quanto aos seguintes aspectos:

- (1) regularidade formal do requerimento e dos documentos acessórios;
- (2) capacidade técnico-operacional do operador de aeródromo e de sua organização para a gestão aeroportuária, conforme subparte B do RBAC 153;
- (3) compatibilidade entre a operação da aeronave crítica pretendida e as características físicas e operacionais do aeródromo, incluindo eventuais solicitações de isenções ou Níveis Equivalentes de Segurança Operacional;
- (4) características físicas e operacionais especificadas no MOPS, de forma a verificar o cumprimento das normas técnicas vigentes; e
- (5) conteúdo do MOPS em relação ao disposto na Subparte D deste Regulamento.

(b) Ao final desta fase, a ANAC:

(1) notificará o requerente quanto ao resultado da análise, podendo solicitar providências complementares e fixar prazo para atendimento; e

(2) se julgado procedente o requerimento, quando necessário, agendará inspeção de certificação destinada a avaliar as características físicas e operacionais do aeródromo e atestar sua conformidade com o MOPS.

(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)

139.209 Inspeção de certificação

(a) A inspeção de certificação tem por objetivo verificar se as regras, padrões e práticas adotadas correspondem àquelas constantes do MOPS e engloba os aspectos relacionados à segurança operacional, em especial:

(1) **Organização do operador de aeródromo:** verificação de documentos do aeródromo, incluindo constituição do operador de aeródromo, responsáveis pelas atividades operacionais, qualificação dos responsáveis pelas atividades operacionais ou por atividades específicas, treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas e Programa de Instrução em Segurança Operacional (PISOA);

(2) **Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO):** verificação da implementação do MOPS quanto ao Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO), englobando a política e objetivos de segurança operacional, gerenciamento dos riscos de segurança operacional, garantia da segurança operacional, promoção da segurança operacional, planejamento formal para implantação do SGSO;

(3) **Gerenciamento do Risco da Fauna:** verificação da implementação do MOPS quanto à identificação do perigo da fauna, monitoramento da fauna no sítio aeroportuário, implantação de técnicas para exclusão ou modificação de habitat atrativo de animais, procedimentos administrativos referentes ao programa de gerenciamento do risco da fauna, rotina de procedimentos constantes no Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF);

(4) **Operações Aeroportuárias:** verificação da implementação do MOPS para posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo, condição operacional para a infraestrutura disponível, proteção da área operacional, Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo (SOCMS), movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional, acesso e permanência na área de manobras, prevenção de incursão em pista, gerenciamento do pátio de aeronaves, alocação de aeronaves no pátio, estacionamento de aeronaves no pátio, abordagem à aeronave, abastecimento e transferência do combustível da aeronave, processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea, liberação de aeronave, operações em baixa visibilidade, monitoramento da condição física e operacional do aeródromo;

(5) **Manutenção Aeroportuária:** verificação da implementação do MOPS quanto ao sistema de manutenção aeroportuária, áreas pavimentadas incluindo pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves, vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas, áreas não-pavimentadas, áreas verdes, sistema de drenagem, auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito, sistema elétrico, proteção da área operacional, equipamentos, veículos e sinalização viária da área operacional;

(6) **Resposta à Emergência Aeroportuária:** verificação da implementação do MOPS quanto aos recursos necessários para o atendimento às emergências aeroportuárias, que incluem ambulâncias, Centro de Operações de Emergência (COE), Posto de Coordenação Móvel (PCM), Recursos externos, mapas de grade interno e externo, Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM),

Plano de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pista (PRAI), Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC), exercícios simulados de emergência em aeródromo, Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo (SESCINC), Categoria Contraincêndio do Aeródromo (CAT), agentes extintores, Carros Contraincêndio de Aeródromo (CCI), veículos de apoio às operações do SESCINC, proteção individual dos bombeiros de aeródromo, materiais e equipamentos de apoio às operações de resgate e combate a incêndio, sistemas de comunicação e alarme, provisão de recursos humanos para o SESCINC, Seção Contraincêndio de Aeródromo (SCI), tempo-resposta do SESCINC, procedimentos operacionais do SESCINC. (Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxx de 20xx)

(b) Após a inspeção, a ANAC elaborará relatório técnico, que consolidará as eventuais não conformidades identificadas e formalizará o parecer sobre as características físicas e operacionais em relação às informações apresentadas no MOPS.

(c) A ANAC notificará o requerente quanto aos resultados da inspeção de certificação, podendo fixar prazo para eventual adequação do MOPS.

(d) A ANAC poderá arquivar o processo de certificação operacional do aeródromo, nos seguintes casos:

(1) quando constatada a impossibilidade de correção das não conformidades identificadas pela ANAC; e

(2) quando o requerente não apresentar condições técnico-operacionais de operar o aeródromo conforme peticionado, descumprindo as condições estabelecidas na seção 139.105.

(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)

139.211 Certificação

(a) Concluída a inspeção de certificação e obtido o relatório técnico, a ANAC decidirá sobre a outorga do Certificado Operacional de Aeroporto considerando o resultado das fases anteriores do processo de certificação, o conjunto formado pelas características físicas e operacionais do aeródromo, bem como eventuais isenções ou Níveis Equivalentes de Segurança Operacional deferidos.

(1) A ANAC poderá exigir do requerente a apresentação de um CAC com meios e prazos para eliminar as não conformidades, assim como medidas para mitigação do risco associado à cada não conformidade enquanto não é sanada definitivamente. (Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxx de 20xx)

(b) Julgado procedente o processo de certificação operacional, a ANAC promoverá:

(1) a aprovação do MOPS;

(2) a aceitação do plano de ações corretivas;

(3) a publicação em meio oficial da decisão administrativa de outorga do Certificado Operacional de Aeroporto;

(4) a expedição do Certificado Operacional de Aeroporto em nome do requerente, contendo as especificações operativas do aeródromo; e

(5) a solicitação de divulgação das informações aeronáuticas sobre o aeródromo nas Publicações de Informações Aeronáuticas (AIP).

(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)

139.213 Vigilância continuada

(a) Após a concessão do Certificado Operacional de Aeroporto, a ANAC realizará a vigilância continuada, inclusive por meio de inspeções, para verificação da manutenção das características físicas e operacionais do aeródromo e demais elementos que ensejaram a concessão do Certificado.

(b) Caso a vigilância continuada identifique não conformidade quanto aos requisitos estabelecidos neste Regulamento, a ANAC poderá adotar as medidas previstas nas seções 139.403.

(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxx de 20xx)

MANUTIDA

SUBPARTE D MANUAL DE OPERAÇÕES DO AERÓDROMO (MOPS)

139.301 Preparação e apresentação do MOPS

(a) O requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve elaborar e manter atualizado um MOPS que permita padronizar os serviços e facilitar a gestão aeroportuária, a comunicação e a instrução de seu pessoal e demais provedores de serviços diretamente relacionados à operação do aeródromo.

(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx)

139.303 Disponibilização de acesso ao MOPS

(a) Todo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve disponibilizar o acesso ao conteúdo atualizado do MOPS ao seu pessoal e demais provedores de serviços diretamente relacionados à operação do aeródromo.

(b) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve assegurar que a ANAC tenha sempre a versão completa e atualizada do MOPS, incluindo quaisquer revisões de acordo com a seção 139.305.

(c) Um exemplar atualizado do MOPS deve ser disponibilizado durante inspeção da ANAC ao aeródromo.

(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx)

139.305 Revisão do MOPS

(a) O MOPS e suas revisões são aprovados desde que atendam aos requisitos estabelecidos neste Regulamento, após análise de seu conteúdo em relação às normas vigentes.

(b) Todo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve manter o MOPS atualizado e realizar o controle de emendas, revisando-o para incorporar modificações de características físicas, operacionais e outros procedimentos ou práticas adotadas, além de eventuais alterações exigidas pela ANAC.

(c) [Reservado]

(d) [Reservado]

(e) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve submeter à aprovação prévia da ANAC somente as modificações do MOPS que venham promover alterações de:

(1) especificações operativas do aeródromo, nos seguintes casos:

- (i) majoração no número ou letra do Código de Referência de Aeródromo;
- (ii) alteração do tipo de operação por pista ou cabeceira;
- (iii) autorização de operações especiais;

(2) características físicas do aeródromo, nos casos de implementação de nova pista de pouso e decolagem, nova pista de táxi, novo pátio de aeronaves e nova área de aproximação final e decolagem de helicópteros (FATO); e

(3) procedimentos em virtude de atualizações de regulamentação técnica.

(f) As alterações que não estejam enquadradas nos casos listados no parágrafo 139.305(e) dispensam aprovação prévia da ANAC, podendo ser feitas por procedimento interno do operador de aeródromo.

(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx)

139.307 Inclusão de Isenções e Níveis Equivalentes de Segurança Operacional no MOPS

(a) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve indicar no MOPS as eventuais Isenções e NESO deferidos pela ANAC, incorporando ao MOPS os respectivos procedimentos operacionais aprovados como medidas mitigadoras.

(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx)

139.309 [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)

139.311 Conteúdo do MOPS

(a) O MOPS deve conter as informações necessárias e suficientes para o adequado entendimento e desempenho dos processos pelo pessoal operacional, considerando as particularidades aplicáveis ao aeródromo, incluindo, no mínimo, os seguintes assuntos:

- (1) organograma do operador de aeródromo;
- (2) procedimento de revisão do conteúdo e de controle de revisões do MOPS;
- (3) identificação das responsabilidades pela execução das atividades do MOPS e para acesso à área operacional;
- (4) descrição do aeródromo, contendo informações sobre suas características físicas e operacionais:
 - (i) orientação, resistência, dimensões e tipos de piso da pista de pouso e decolagem;
 - (ii) localização, configuração, dimensões, resistência e tipos de piso de táxi e dos pátios de aeronaves;
 - (iii) informações sobre o SESCINC;
 - (iv) auxílios visuais e de navegação aérea instalados no aeródromo; e
 - (v) sistemas elétricos primário e secundário;
- (5) lista de NESO e isenções concedidos pela ANAC, bem como os procedimentos identificados como medidas mitigadoras adicionais;
- (6) especificações operativas do aeródromo:
 - (i) aeronave crítica pretendida;
 - (ii) código de referência do aeródromo;
 - (iii) tipo de operação em cada cabeceira (IFR precisão, não precisão, VFR); e
 - (iv) restrições de classes e tipos de aeronaves e serviços aéreos permitidos no aeródromo, se aplicável;
- (7) procedimentos do operador de aeródromo sobre:
 - (i) requisitos e treinamentos para o pessoal de atividade operacional;
 - (ii) gerenciamento da segurança operacional;
 - (iii) operações aeroportuárias;
 - (iv) manutenção aeroportuária;
 - (v) gerenciamento do risco da fauna;

(vi) resposta à emergência.

(b) Os requisitos referentes aos assuntos descritos no parágrafo 139.311(a) estão identificados na Declaração de Conformidade do MOPS.

(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx)

MANUTIDA

SUBPARTE E
OBRIGAÇÕES, PROVIDÊNCIAS E CONSEQUÊNCIAS ADMINISTRATIVAS
(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxx de 20xx)

139.401 Cumprimento de normas e procedimentos

(a) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve observar as normas e os procedimentos operacionais especificados no MOPS aprovado pela ANAC.

(1) O operador de aeródromo que se enquadre no disposto no parágrafo 139.1(c) deve manter elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional de acordo com as normas da ANAC.

(b) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve proibir que operações mais exigentes que as especificações operativas contidas em seu Certificado sejam realizadas, exceto quando houver Avaliação de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO) e Procedimentos Específicos de Segurança Operacional (PESO) dessas operações, aceitos pela ANAC.

(c) O operador de aeródromo deve cumprir as obrigações e os prazos fixados no CAC, quando houver essa obrigação.

(d) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve compatibilizar o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA) com as especificações operativas aprovadas pela ANAC, e deve adotar medidas e ações necessárias à aprovação do PBZPA junto ao Comando da Aeronáutica.

(e) A inobservância de quaisquer requisitos, procedimentos ou obrigações estabelecidos neste Regulamento, na legislação brasileira correlacionada, no MOPS ou no CAC ensejará a emissão de comunicação ao detentor de Certificado Operacional de Aeroporto, contendo a descrição da não conformidade detectada e o prazo para sua correção, salvo quando comprometa a segurança operacional em nível de risco não aceitável pela ANAC.

(1) A comunicação não constitui sanção ao regulado e tem por objetivo estimular o retorno ao cumprimento do requisito de forma célere e eficaz previamente à adoção de procedimentos para aplicação das providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização.

(2) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deverá comprovar a correção da não conformidade dentro do prazo estabelecido na comunicação, sob pena de adoção de outras providências administrativas.

(3) A comunicação não deverá ser aplicada para condições que possam afetar ou elevar o risco à segurança das operações, nem para casos críticos que justifiquem a imposição de providência administrativa mais gravosa.

(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxx de 20xx)

139.403 Providências administrativas e consequências administrativas

(a) Diante de situação em que se verifique risco significativo à segurança das operações no aeródromo, a ANAC poderá adotar as providências acautelares necessárias à mitigação do risco.

(b) Findo o processo de certificação sem outorga do Certificado Operacional de Aeroporto, Certificado Operacional Provisório de Aeroporto ou descumpridos os elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional, o operador de aeródromo estará suscetível à aplicação das seguintes consequências administrativas:

(1) adoção de medidas mitigadores adicionais, visando garantir um nível aceitável de segurança operacional;

(2) imposição de restrições operacionais;

- (3) congelamento das frequências do aeroporto;
 - (4) limitação da aeronave crítica e respectiva frequência semanal de operação;
 - (5) redução gradativa de frequências das operações até determinado limite que será fixado pela ANAC no caso concreto;
 - (6) suspensão das operações.
- (c) O operador de aeródromo poderá firmar um CAC para evitar ou suspender a aplicação das consequências previstas no parágrafo 139.403(b).
- (1) O operador de aeródromo estará suscetível às consequências previstas no parágrafo 139.403(b) em caso de descumprimento do CAC.
 - (d) A aplicação de providências administrativas acautelatórias e consequências administrativas terá efeitos imediatos e não prejudicará a aplicação de eventuais sanções.
 - (e) As violações ao previsto neste Regulamento sujeitam o infrator às providências administrativas estabelecidas no art. 289 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica, e em ato normativo específico da ANAC que estabelece procedimentos para providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização, adotando-se, para as infrações praticadas, os valores de multa previstos Apêndice A.

(Incluída pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx)

SUBPARTE F
ISENÇÕES E NÍVEIS EQUIVALENTES DE SEGURANÇA OPERACIONAL
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)

139.501 Análise e aprovação de isenções

(a) Todo requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto pode solicitar à ANAC isenção de requisito regulamentar, nos moldes definidos no RBAC 11 - “Procedimentos e normas gerais para a elaboração de regras e emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil” ou norma que o substitua ou atualize.

(b) Uma petição de isenção deve ser fundamentada por Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO), Estudo Aeronáutico ou Estudo de Compatibilidade, demonstrando que as operações podem ser mantidas dentro de um nível aceitável de segurança operacional.

(c) Na análise da petição de isenção, além dos requisitos estabelecidos na seção 11.25 do RBAC 11, a ANAC avaliará os seguintes aspectos:

- (1) coordenação entre as partes interessadas, incluindo:
 - (i) operador de aeródromo;
 - (ii) operador de aeronave;
 - (iii) órgão ATS;
 - (iv) prestadores de serviço que atuam no sítio aeroportuário;
 - (v) autoridades públicas;
- (2) avaliação dos riscos envolvidos, com base em argumentos documentados;
- (3) proposição de medidas para eliminação ou mitigação dos riscos;
- (4) definição de prazos e responsáveis pela implementação das medidas propostas.

(d) Após a análise da petição de isenção, a ANAC poderá:

- (1) conceder a isenção temporária ou permanente, conforme peticionado pelo requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto;
- (2) solicitar ao peticionário alteração da petição, caso algum risco tenha sido subestimado ou não identificado, a fim de se obter um nível aceitável de segurança operacional;
- (3) deferir parcialmente a isenção, impondo medidas condicionais para garantir um nível aceitável de segurança operacional;
- (4) indeferir a petição, apresentando a devida fundamentação.

(e) O requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto que tiver obtido isenção temporária ou permanente deve fornecer à ANAC, sempre que solicitadas, informações necessárias para a supervisão da segurança operacional das operações afetadas.

(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)

139.503 Análise e aprovação de Níveis Equivalentes de Segurança Operacional

(a) Todo requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto pode solicitar à ANAC a aprovação de Nível Equivalente de Segurança Operacional a qualquer requisito regulamentar.

(b) A solicitação de aprovação de Nível Equivalente de Segurança Operacional deve ser fundamentada por Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO), Estudo Aeronáutico ou Estudo de Compatibilidade, demonstrando que as operações podem ser mantidas dentro de um nível de segurança operacional equivalente ao proporcionado pelas regras aplicáveis à operação da aeronave mais exigente.

(c) Na análise da solicitação de aprovação de Nível Equivalente de Segurança Operacional, a ANAC avaliará os seguintes aspectos:

(1) coordenação entre as partes interessadas, incluindo:

- (i) operador de aeródromo;
- (ii) operador de aeronave;
- (iii) órgão ATS;
- (iv) prestadores de serviço que atuam no sítio aeroportuário;
- (v) autoridades públicas;

(2) identificação das características físicas e requisitos operacionais da aeronave que impactam na infraestrutura aeroportuária, incluindo as seguintes características físicas do aeródromo:

- (i) comprimento de pista de pouso e decolagem;
 - (ii) largura de pista de pouso e decolagem;
 - (iii) acostamentos de pista de pouso e decolagem;
 - (iv) área de giro de pista de pouso e decolagem;
 - (v) dimensões de faixas de pista de pouso e decolagem;
 - (vi) obstáculos em faixas de pista de pouso e decolagem;
 - (vii) áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA);
 - (viii) largura de pistas de táxi;
 - (ix) curvas de pista de táxi;
 - (x) acostamentos de pistas de táxi;
 - (xi) faixas de pista de táxi;
 - (xii) pistas de táxi em viadutos;
 - (xiii) posições de espera de pista de pouso e decolagem, posições intermediárias de espera e posições de espera em vias de serviço;
 - (xiv) distâncias mínimas de separação para pistas de táxi;
 - (xv) afastamentos em posições de estacionamento de aeronaves;
 - (xvi) resistência do pavimento;
- (3) identificação dos requisitos regulamentares aplicáveis;
- (4) adaptação das instalações do aeródromo, vis-à-vis as exigências da operação da aeronave pretendida;
- (5) proposição de procedimentos específicos.

(d) Após a análise da solicitação de aprovação de Nível Equivalente de Segurança Operacional, a ANAC poderá:

- (1) deferir Nível Equivalente de Segurança Operacional, conforme solicitado pelo requerente ou detentor ou requerente de Certificado Operacional de Aeroporto;
 - (2) demandar ao peticionário alteração da solicitação, caso alguma característica física da aeronave ou requisito operacional não tenha sido identificado ou adequadamente tratado;
 - (3) deferir Nível Equivalente de Segurança Operacional, impondo medidas condicionais para garantir a segurança operacional;
 - (4) indeferir a solicitação, apresentando a devida fundamentação.
- (e) O requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto que tiver obtido a aprovação de Nível Equivalente de Segurança Operacional deve fornecer à ANAC, sempre que solicitadas, informações necessárias para a supervisão da segurança operacional das operações afetadas.

(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)

SUBPARTE G DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

139.601 Disposições transitórias e finais

(a) Os elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional disposto no parágrafo 139.1(b), devem ser atendidos:

(1) no prazo máximo de 3 anos, contados a partir da publicação dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional em normativo específico da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, para quem já processe operações regulares regidas pelo RBAC nº 121;

(2) de forma prévia para quem pretenda processar operações regulares regidas pelo RBAC nº 121.

(b) o não cumprimento integral dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional exigirá avaliação de segurança das operações a ser enviada para análise da ANAC.

(1) a ANAC poderá exigir o estabelecimento de um CAC, contendo ações e prazos para o cumprimento de medidas adicionais para eliminação ou mitigação dos riscos identificados.

(c) O cumprimento dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional será formalizado por meio declaração de ratificação e cumprimento com responsabilização do operador aeroportuário, conforme modelo disponibilizado pela ANAC, e serão verificados, posteriormente, pela ANAC.

(d) Os operadores de aeródromos que se enquadrarem na aplicabilidade deste regulamento deverão ser detentores de Certificado Operacional de Aeroporto no prazo máximo fixado no Acordo Específico de Certificação Estabelecido em conjunto com a ANAC para cada aeroporto.

(e) O disposto na Emenda 06 deste Regulamento aplica-se aos processos iniciados em data anterior à sua emissão, sem necessidade de ratificação ou adequação dos atos já praticados.

(f) Enquanto não for concedido Certificado Operacional de Aeroporto, o operador aeroportuário, na figura de sua pessoa física, será considerado como o responsável primário pela garantia de todos os aspectos de segurança do aeródromo.

(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxx de 20xx)

**APÊNDICE A DO RBAC Nº 139 - DOSIMETRIA DAS SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES AO REGULAMENTO
 (VALORES EXPRESSOS EM REAIS)
 (Apêndice incluído pela Resolução nº xxx, de x.xx.20xx)**

Seção	Descrição	Requisito	Classe do Aeródromo, segundo o RBAC nº 153	Valor			Incidência da sanção
				Mínimo	Intermediário	Máximo	
SUBPARTE B – CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTO							
139.101	Obrigatoriedade de obtenção do Certificado Operacional de Aeroporto	139.101(a)	Classe IV	80.000	140.000	200.000	1 por constatação
			Classe III	60.000	105.000	150.000	
			Classe II	24.000	42.000	60.000	
			Classe I	12.000	21.000	30.000	
		139.101(b)	Classe IV	40.000	70.000	100.000	1 por constatação
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe I	6.000	10.500	15.000	
SUBPARTE D – MANUAL DE OPERAÇÕES DO AERÓDROMO (MOPS)							
139.303	Disponibilização de acesso ao MOPS	139.303(a) 139.303(b) ou 139.303(c)	Classe IV	20.000	35.000	50.000	1 por constatação
			Classe III	15.000	26.250	37.500	
			Classe II	6.000	10.500	15.000	
			Classe I	3.000	5.250	7.500	
139.305	Revisão do MOPS	139.305(b)	Classe IV	20.000	35.000	50.000	1 por constatação
			Classe III	15.000	26.250	37.500	
			Classe II	6.000	10.500	15.000	
			Classe I	3.000	5.250	7.500	
SUBPARTE E - OBRIGAÇÕES, PROVIDÊNCIAS E CONSEQUÊNCIAS ADMINISTRATIVAS							
139.401	Cumprimento de normas e procedimentos	139.401(a) 139.401(a)(1)	Classe IV	40.000	70.000	100.000	1 por constatação
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe I	6.000	10.500	15.000	

Seção	Descrição	Requisito	Classe do Aeródromo, segundo o RBAC nº 153	Valor			Incidência da sanção
				Mínimo	Intermediário	Máximo	
		139.401(b)	Classe IV	160.000	280.000	400.000	1 por voo
			Classe III	120.000	210.000	300.000	
			Classe II	48.000	84.000	120.000	
			Classe I	24.000	42.000	60.000	
		139.401(c)	Classe IV	40.000	70.000	100.000	1 por constatação
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe I	6.000	10.500	15.000	
		130.401(d)	Classe IV	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
			Classe III	6.000	10.500	15.000	
			Classe II	2.400	4.200	6.000	
			Classe I	1.200	2.100	3.000	
SUBPARTE G - DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS							
139.601	Disposições transitórias e finais	130.601(a)	Classe IV	40.000	70.000	100.000	1 por voo
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe I	6.000	10.500	15.000	
		130.601(d)	Classe IV	20.000	35.000	50.000	1 por constatação
			Classe III	15.000	26.250	37.500	
			Classe II	6.000	10.500	15.000	
			Classe I	3.000	5.250	7.500	
Parâmetro de incidência		Forma de aplicação					
1 por constatação		Será aplicada uma multa por cada conjunto de irregularidades identificadas que decorram de violação ao requisito que indica esse parâmetro de incidência.					
1 por voo		Será aplicada uma multa por cada voo envolvido na ocorrência que decorre de violação a requisito que indica esse parâmetro de incidência.					