

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 EMENDA 06 X EMENDA 07

Legenda:

Texto em cor vermelha com fundo cinza – conteúdo inserido

Texto tachado – conteúdo excluído

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
153.1 Termos e definições		
(a) (...) (32) <i>Impacto em Horário de Transporte (HOTRAN)</i> significa qualquer alteração da programação publicada de um operador aéreo, no número de assentos ofertados ou no PMD/PMA em determinado voo regular.	(a) (...) (32) <i>Impacto em Horário de Transporte (HOTRAN)</i> significa qualquer alteração da programação publicada de um operador aéreo, no número de assentos ofertados ou no PMD/PMA em determinado voo regular.	Definição revogada do Regulamento posto tal regulamentação (HOTRAN) não existir mais, sendo a nova sistemática, que o substituiu, realizada por meio de registro no sistema SIROS.
(a) (...) (49) <i>Período de referência</i> significa o período de 3 (três) anos anteriores ao ano corrente dentro do qual é obtida a média aritmética do movimento anual de passageiros processados para efeito do cálculo da classe do aeródromo	(a) (49) <i>Período de referência</i> significa o período de 3 (três) anos anteriores ao ano corrente dentro do qual é obtida a média aritmética do movimento anual de passageiros processados para efeito do cálculo da classe do aeródromo <i>Pista contaminada</i> significa a situação em que uma porção significativa da área da superfície da pista (em áreas isoladas ou não), dentro do comprimento e da largura que estão sendo utilizados, é coberta por um ou mais contaminantes.	A definição “ <i>Período de referência</i> ” foi revogada visto seu conteúdo ter sido incorporado em redação dada para a Seção 153.7 desta minuta de RBAC nº 153. Acrescida definição de pista contaminada, a qual foi baseada no Anexo 14. Vejamos: “d) <i>Contaminated runway. A runway is contaminated when a significant portion of the runway surface área (whether in isolated areas or not) within the length and width being used is covered by one or more of the substances listed in the runway surface condition descriptors.</i> ” Este conceito está refletido também na IS nº 153.133-001 (Revisão A).
(a) -	(a) (49)-I <i>Pista de pouso e decolagem não pavimentada</i> significa a pista de pouso e decolagem cuja superfície do pavimento é composta predominantemente por materiais naturais, tais como terra (saibro ou argila), areia, cascalho, grama ou possíveis misturas de solo.	Definição inserida face à adoção de requisitos específicos sobre este elemento aeroportuário em IS nº 153-002. Baseado na “AC 300-004 - <i>Unpaved Runway Surfaces</i> ”, publicada pela autoridade canadense (TCCA)
(a) (53) <i>Pista molhada</i> significa a situação em que a intensidade de chuva na pista de pouso e decolagem	(a) (53) (49)-II <i>Pista molhada</i> significa a situação em que a intensidade de chuva na pista de pouso e decolagem é	Definição de pista molhada reposicionada para respeitar ordem alfabética.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
é superior a 5,0 mm/h ou razão equivalente.	superior a 5,0 mm/h ou razão equivalente.	
(a) -	(a) (49)-III <i>Pista seca</i> significa a situação em que não há precipitação e a superfície da pista de pouso e decolagem estiver livre de umidade visível e não contaminada, dentro do comprimento e da largura que estão sendo utilizados	Definição baseada nos conceitos constantes no site da ANAC (vide link: https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/seguranca-operacional/runway-safety/laminadagua) e no Anexo 14. <i>Do site da ANAC:</i> “Seca: quando não houver precipitação;” <i>Do Anexo 14:</i> “a) Dry runway. A runway is considered dry if its surface is free of visible moisture and not contaminated within the area intended to be used.”
(a) -	(52)-I <i>Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional (PGSO)</i> significa um conjunto de ferramentas gerenciais e métodos organizados para apoiar as decisões a serem tomadas por um provedor de serviço da aviação civil em relação ao risco à segurança operacional em suas atividades diárias, sendo, porém, mais simplificado quando comparado ao Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) e aplicável a operações aeroportuárias menos complexas e que não exijam a implantação do SGSO.	Acréscimo de definição com o objetivo de facilitar a compreensão, tendo em vista a criação deste novo tipo de instrumento de gerenciamento de segurança operacional previsto na Subparte C desta minuta de RBAC nº 153.
(a) -	(a) (52)-II <i>Posicionamento para intervenção</i> significa o procedimento adotado pelo SESCINC para atendimento às aeronaves na condição de urgência ou socorro, requerendo o posicionamento dos CCI para aguardar a aeronave naquela condição e o acompanhamento da mesma, após o pouso, até a parada total dos motores. (Renumerado pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2022)	Renumeração face à inclusão do conceito acima, relativo ao PGSO.
(a) (53) <i>Pista molhada</i> significa a situação em que a intensidade de chuva na pista de pouso e decolagem é superior a 5,0 mm/h ou razão equivalente.	(a) (53) <i>Pista molhada</i> significa a situação em que a intensidade de chuva na pista de pouso e decolagem é superior a 5,0 mm/h ou razão equivalente. [Reservado]	Definição de pista molhada reposicionada como “(49)-III” para respeitar ordem alfabética.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
153.3 Abreviaturas e símbolos		
	<i>AIP (Aeronautical Information Publication) – Informação de Publicação Aeronáutica</i>	Termo inserido por constar ao longo do Regulamento.
	<i>ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária</i>	Termo inserido por constar ao longo do Regulamento.
	<i>APU (Auxiliary Power Unit) – Unidade Auxiliar de Energia a Bordo</i>	Termo inserido por constar ao longo do Regulamento.
<i>ART – Anotação de Responsabilidade Técnica</i>	<i>ART – Anotação de Responsabilidade Técnica</i>	Termo excluído por não constar mais em Regulamento.
	<i>ASA – Área de Segurança Aeroportuária</i>	Termo inserido por constar ao longo do Regulamento.
	<i>BA - Bombeiro de Aeródromo</i>	Termo inserido por constar ao longo do Regulamento.
	<i>CACI - Curso de Administração em Contraincêndio e Salvamento</i>	Termo inserido por constar ao longo do Regulamento.
	<i>CATCIS - Curso de Atualização Técnica em Contraincêndio e Salvamento</i>	Termo inserido por constar ao longo do Regulamento.
	<i>CBA 1 - Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 1</i>	Termo inserido por constar ao longo do Regulamento.
	<i>CBA 2 - Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 2</i>	Termo inserido por constar ao longo do Regulamento.
	<i>CBBA – Curso Básico de Bombeiro de Aeródromos</i>	Termo inserido por constar ao longo do Regulamento.
	<i>CECIA – Curso Elementar em Contraincêndio e Salvamento</i>	Termo inserido por constar ao longo do Regulamento.
	<i>CENIPA - Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos</i>	Termo inserido por constar ao longo do Regulamento.
	<i>CEOCIS - Curso de Especialização para Oficiais em Contraincêndio e Salvamento</i>	Termo inserido por constar ao longo do Regulamento.
CONFEA – Conselho Federal de Engenharia e Agronomia	CONFEA – Conselho Federal de Engenharia e Agronomia	Termo excluído por não constar mais em Regulamento.
CREA – Conselho Federal de Engenharia e Agronomia	CREA – Conselho Regional de Engenharia e Agronomia	Termo excluído por não constar mais em Regulamento.
	<i>EPB – Estágio de Padronização de Bombeiros para Aeródromos</i>	Termo inserido por constar ao longo do Regulamento.
	<i>FCA – Frequência de Coordenação entre Aeronaves</i>	Termo inserido face à presente revisão normativa
	<i>FTBA – Formação Técnica de Bombeiro de Aeródromo</i>	Termo inserido por constar ao longo do Regulamento.
	<i>GSO – Gerenciamento da Segurança Operacional</i>	Termo inserido face à presente revisão normativa
	<i>IAC – Instrução de Aviação Civil</i>	Termo inserido por constar ao longo do Regulamento.
	<i>IML – Instituto Médico Legal</i>	Termo inserido por constar ao longo do Regulamento.
	<i>MOPS - Manual de Operações do Aeródromo</i>	Termo inserido por constar ao longo do Regulamento.
<i>NOTAM (Notice to Airman) - Aviso aos Aeronavegantes</i>	<i>NOTAM (Notice to Airman) – Aviso aos Aeronavegantes</i>	Termo excluído por não constar mais em Regulamento.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<i>OE-SESCINC</i> - Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para o SESCINC	<i>OE-SESCINC</i> - Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para o SESCINC	Termo excluído por não constar mais em Regulamento.
	PGSO - Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional	Termo inserido face à presente revisão normativa
<i>PMA</i> - Peso Máximo de Aterrissagem	<i>PMA</i> - Peso Máximo de Aterrissagem	Termo excluído por não constar mais em Regulamento.
<i>PMD</i> - Peso Máximo de Decolagem	<i>PMD</i> - Peso Máximo de Decolagem	Termo excluído por não constar mais em Regulamento.
	RWYCC (Runway Condition Code) - Código de Condição da Pista de Pouso e Decolagem	Termo inserido face à presente revisão normativa
153.5 Aplicabilidade		
(a) Este Regulamento é de cumprimento obrigatório pelo operador de aeródromo que atua em aeródromo civil público brasileiro, compartilhado ou não.	(a) Este Regulamento é de cumprimento obrigatório pelo operador de aeródromo que atua em aeródromo civil público brasileiro, compartilhado ou não.	Excluído o termo “público” para que o regulamento seja aplicável ao aeródromo de uso público e de uso privativo.
(b) Este Regulamento também se aplica, nos limites de suas competências e responsabilidades, a todas as pessoas, naturais ou jurídicas, que atuem em aeródromo civil público brasileiro, compartilhado ou não.	(b) Este Regulamento também se aplica, nos limites de suas competências e responsabilidades, a todas as pessoas, naturais ou jurídicas, que atuem em aeródromo civil público brasileiro, compartilhado ou não.	Excluído o termo “público” para que o regulamento seja aplicável ao aeródromo de uso público e de uso privativo.
(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, às restrições e definições impostas em acordo(s) firmado(s) com o(s) país(es) limítrofe(s).	(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, às restrições e definições impostas em acordo(s) firmado(s) com o(s) país(es) limítrofe(s).	Correção de erro tipográfico.
(e) Os requisitos e parâmetros mínimos de segurança operacional são estabelecidos por classe de aeródromo, classificados segundo critérios constantes na seção 153.7, estando disposta no Apêndice A deste Regulamento a exigência de cumprimento e especificidades de cada requisito por classe existente de aeródromo.	(e) Os requisitos e parâmetros mínimos de segurança operacional são estabelecidos por classe de aeródromo, classificados segundo critérios constantes na S seção 153.7, estando disposta no Apêndice A deste Regulamento a exigência de cumprimento e especificidades de cada requisito por classe para cada classificação existente de aeródromo.	Correção de erros de ortografia.
153.7 Classificação do aeródromo		
(a) Todo aeródromo civil público brasileiro, compartilhado ou não, é classificado com vistas a definir os requisitos deste Regulamento que lhe são obrigatórios.	(a) Todo aeródromo civil público brasileiro, compartilhado ou não, é classificado com vistas a definir os requisitos deste Regulamento que lhe são obrigatórios.	Excluído o termo “público” para que o regulamento seja aplicável ao aeródromo de uso público e de uso privativo.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
(b) A classe do aeródromo é definida em função do número de passageiros processados, considerando a média aritmética de passageiros processados no período de referência (vide seção 153.1) e o tipo de voo que o aeródromo processa no ano corrente.	(b) A classe do aeródromo é definida em função do tipo de uso dado à infraestrutura aeroportuária, do número de passageiros processados, considerando a média aritmética de passageiros processados no período de referência (vide seção 153.1) 3 (três) anos anteriores, e do tipo de voo de transporte aéreo que o aeródromo processa está apto a processar no ano corrente.	Classificação alterada para contemplar o conceito de uso privativo e uso público, bem como o tipo de operação aérea que suporta.
(b) -	(1) Quanto ao tipo de uso dado à infraestrutura aeroportuária, os aeródromos classificam-se em: (i) aeródromo de uso privativo aquele aeródromo onde seu proprietário ou operador suporta operações aéreas em seu próprio benefício, por sua conta e risco, sendo expressamente proibido praticar a comercialização de assentos individuais ao público; (ii) aeródromo de uso público aquele aeródromo em que seu operador está apto a processar serviço aéreo público.	
(b) (1) Quanto ao número de passageiros processados:	(b) (2) Quanto ao número de passageiros processados, os aeródromos de uso público classificam-se em:	Ajuste no texto para acrescentar critério de número de passageiros e tipo de operação aérea vinculados somente aos de uso público.
(2) Quanto ao tipo de voo que o aeródromo processa no ano corrente: (i) para os aeródromos enquadrados na classe I, conforme critério constante em parágrafo 153.7(b)(1), considera-se: (A) Aeródromo Classe I-A aquele aeródromo que não processa voo regular; e (B) Aeródromo Classe I-B aquele aeródromo que processa voo regular; (ii) para os aeródromos enquadrados nas classes II, III e IV, conforme critério constante no parágrafo 153.7(b)(1), não há divisão quanto ao tipo de voo processado no aeródromo.	(2) Quanto ao tipo de voo que o aeródromo processa no ano corrente: (i) para os aeródromos enquadrados na classe I, conforme critério constante em parágrafo 153.7(b)(1), considera-se: (A) Aeródromo Classe I-A aquele aeródromo que não processa voo regular; e (B) Aeródromo Classe I-B aquele aeródromo que processa voo regular; (ii) para os aeródromos enquadrados nas classes II, III e IV, conforme critério constante no parágrafo 153.7(b)(1), não há divisão quanto ao tipo de voo processado no aeródromo.	Texto excluído posto não existir na presente proposta a subdivisão em Classe I-A e I-B. Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI 5888302 – folha 58 e ss) – “Da 2ª Etapa – Análise das propostas de situações esperadas trazidas pelo Projeto Setorial de Fiscalização Baseada em Risco que acarretam ajustes na aplicabilidade contida no Apêndice A do RBAC nº 153”
(c) Em aeródromo novo, que possua menos de 3 (três) anos de operação, o operador de aeródromo deve declarar à ANAC a classe em que pretende operar.	(c) Em aeródromo novo, que possua menos de 3 (três) anos de operação, o operador de aeródromo deve declarar à ANAC a classe em que pretende operar. A classificação e a	Texto excluído será instrumentalizado por meio de Portaria de classificação de aeródromos. Por sua vez, é trazida menção aos instrumentos aptos à classificação dos aeródromos.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>(1) A classe atribuída ao aeródromo novo deve ser avaliada durante os 2 (dois) primeiros anos de sua operação, com vistas à adequação de classe se constatada ser esta inferior à situação real de movimento e tipo de voos nele processados.</p>	<p>definição do tipo de uso de cada aeródromo será publicada pela ANAC e se dará:</p> <p>(1) A classe atribuída ao aeródromo novo deve ser avaliada durante os 2 (dois) primeiros anos de sua operação, com vistas à adequação de classe se constatada ser esta inferior à situação real de movimento e tipo de voos nele processados. para aeródromos de uso privativo, por meio do ato de registro ou homologação ou mediante autodeclaração, nos moldes definidos pela ANAC;</p> <p>(2) para aeródromos de uso público classificados como Classe I, mediante autodeclaração do operador aeroportuário ou do proprietário do aeródromo, nos moldes definidos pela ANAC, manifestando-se estar apto a operar:</p> <p>(i) operação de transporte aéreo regida sob a égide do RBAC nº 121;</p> <p>(ii) operação de transporte aéreo regida sob a égide do RBAC nº 135 com comercialização de assentos individuais ao público; ou</p> <p>(i) serviço aéreo privado e serviço aéreo público em operações aéreas em benefício de terceiros, não abarcadas pelas operações elencadas nos incisos anteriores.</p> <p>(3) para aeródromos de uso público enquadrados como Classe II, III e IV, pela ANAC, considerando o número de passageiros processados.</p>	
<p>(d) O operador de aeródromo que tenha alteração na classe de seu aeródromo, enquadrando-se em classe superior, tem o prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a partir de seu conhecimento para adequação aos requisitos exigidos para o novo enquadramento, momento a partir do qual estará sujeito a providências administrativas por não-cumprimento de regra.</p> <p>(1) O operador de aeródromo Classe I-A que pretenda processar voo</p>	<p>(d) O operador de aeródromo que tenha alteração na classe de seu aeródromo, enquadrando-se em classe superior, tem o prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a partir de seu conhecimento para adequação aos requisitos exigidos para o novo enquadramento, momento a partir do qual estará sujeito a providências administrativas por não-cumprimento de regra.</p> <p>(1) O operador de aeródromo Classe I-A que pretenda processar voo regular deve cumprir os requisitos da Classe I-</p>	<p>Texto excluído será instrumentalizado por meio de Portaria de classificação de aeródromos.</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
regular deve cumprir os requisitos da Classe I-B previamente ao início das operações regulares.	B previamente ao início das operações regulares.	
(e) A ANAC pode enquadrar qualquer aeródromo em classe superior àquela em que este seria classificado pelo parágrafo 153.7(b) e seguintes, desde que previamente justificado em função da complexidade da operação aeroportuária, da frequência anual de pousos ou do risco à segurança operacional.	(d) (e) A ANAC pode enquadrar qualquer aeródromo em classe superior àquela em que este seria classificado pelo parágrafo 153.7(b) e seguintes, desde que previamente justificado em função da complexidade da operação aeroportuária, da frequência anual de pousos ou do risco à segurança operacional.	Renumeração e ajuste simples de redação.
(f) A ANAC pode estabelecer requisitos específicos a qualquer aeródromo, desde que previamente justificado em função da complexidade da operação aeroportuária, frequência anual de pousos, do risco à segurança operacional, de suas atividades de fiscalização ou do recebimento por parte desta Agência, de denúncia, de ações civis públicas, relatos de setores da aviação civil, dentre outros.	(e) (f) A ANAC pode estabelecer requisitos específicos a qualquer aeródromo, em adição ao estabelecido no Apêndice A , desde que previamente justificado em função da complexidade da operação aeroportuária, frequência anual de pousos, do risco à segurança operacional, de suas atividades de fiscalização ou do recebimento por parte desta Agência, de denúncia, de ações civis públicas, relatos de setores da aviação civil, dentre outros.	Renumeração e ajuste simples de redação.
	(f) O operador de aeródromo que operar transporte aéreo mais exigente ou der uso diferente ao que está classificado estará sujeito a medidas sancionatórias e acautelatórias cabíveis.	Traz disciplinamento que permite aplicação de multa cujo valor está definido no Apêndice B ou de medida acautelatória correspondente ao risco à segurança operacional, tais como restrição operacional ou interdição do aeródromo.
153.9 Metodologia de leitura e aplicação do RBAC 153	153.9 Metodologia de leitura e aplicação do RBAC 153 [Reservado]	Seção excluída, já que seu conteúdo foi esvaziado.
(a) Apêndice A (1) O Apêndice A deste RBAC 153 tem a finalidade de trazer, para cada classe de aeródromo estabelecida na seção 153.7, a aplicabilidade dos requisitos dispostos neste Regulamento e estabelecer requisitos específicos por classificação de aeródromos quando expressamente definido no texto normativo. (2) O regulado, ao aplicar este Regulamento, deve utilizar a Tabela constante no Apêndice A, identificando a classe do aeródromo de interesse, segundo os critérios da seção 153.7, localizando a coluna no Apêndice A referente à classe em que este se enquadra e efetuando a	(a) Apêndice A (1) O Apêndice A deste RBAC 153 tem a finalidade de trazer, para cada classe de aeródromo estabelecida na seção 153.7, a aplicabilidade dos requisitos dispostos neste Regulamento e estabelecer requisitos específicos por classificação de aeródromos quando expressamente definido no texto normativo. (2) O regulado, ao aplicar este Regulamento, deve utilizar a Tabela constante no Apêndice A, identificando a classe do aeródromo de interesse, segundo os critérios da seção 153.7, localizando a coluna no Apêndice A referente à classe em que este se enquadra e efetuando a	Conteúdo transferido para o Apêndice A.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>leitura dos requisitos aplicáveis à classe atribuída ao aeródromo.</p> <p>(3) A regra de interpretação do Apêndice A utiliza as seções deste Regulamento como parâmetro básico de aplicabilidade. Caso um parágrafo tenha aplicabilidade diferenciada dentro da seção, este será expressamente citado no Apêndice A.</p>	<p>requisitos aplicáveis à classe atribuída ao aeródromo.</p> <p>(3) A regra de interpretação do Apêndice A utiliza as seções deste Regulamento como parâmetro básico de aplicabilidade. Caso um parágrafo tenha aplicabilidade diferenciada dentro da seção, este será expressamente citado no Apêndice A.</p>	
<p>(b) Atribuições e responsabilidades</p> <p>(1) Os requisitos referentes a atribuições e responsabilidades, contidos na Subparte B deste Regulamento, devem ser aplicados somente quando a Tabela do Apêndice A estabelecer que o requisito correspondente à matéria tratada é exigido à classe em que o aeródromo se enquadra.</p>	<p>(b) Atribuições e responsabilidades</p> <p>(1) Os requisitos referentes a atribuições e responsabilidades, contidos na Subparte B deste Regulamento, devem ser aplicados somente quando a Tabela do Apêndice A estabelecer que o requisito correspondente à matéria tratada é exigido à classe em que o aeródromo se enquadra.</p>	<p>Conteúdo revogado posto redundante e por não conter dispositivo normativo associado, sendo meramente conceitual.</p>
<p>153.13 Constituição do operador de aeródromo</p>	<p>153.13 Constituição do Do operador de aeródromo</p>	<p>Seção com título alterado pois tratará de aspectos mais amplos relacionados ao operador de aeródromo, tais como sua responsabilização e delegação de atividades e de responsabilidades.</p>
<p>(a) O operador de aeródromo de que trata este Regulamento deve ser pessoa jurídica.</p>	<p>(a) O operador de aeródromo de que trata este Regulamento deve ser pessoa jurídica. O operador de aeródromo é responsável por:</p> <p>(1) cumprir e fazer cumprir, no sítio aeroportuário, os requisitos definidos neste Regulamento e nas demais normas vigentes;</p> <p>(2) manter o aeródromo dentro de níveis aceitáveis de segurança operacional, conforme requisitos estabelecidos pela ANAC;</p> <p>(3) estabelecer, implementar e garantir o funcionamento de um gerenciamento de segurança operacional que assegure a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos na Subparte C deste Regulamento e no PSOE/ANAC;</p>	<p>Texto excluído pois não é compatível com uso privativo, sendo questão legal não puramente relacionada a regulamento de segurança operacional.</p> <p>Em seu lugar foram incluídas as responsabilidades do operador do aeródromo, dando um melhor sequenciamento lógico ao encadeamento normativo.</p> <p>Responsabilidade transmutada do 153.21(a)(1) do RBAC nº 153</p> <p>Texto extraído do 153.21(a)(4) e ajustado para adequar-se a normativo OACI sobre SGSO – (Anexo 19 - 3.3.2.2 (recommendation)) – bem como ferramenta de auditoria vinculada ao PSOE – 1.1.3, 1.2.1 e 3.1.3.</p> <p>Responsabilidade trazida do 153.21(a)(5) do RBAC nº 153 e ajustada para se adequar à nova proposta da Subparte C, que aborda o PGSO e o SGSO. Ademais, incluído por força de ferramenta de auditoria SGSO – 1.1.3, 1.2.1 e 3.1.3 – advinda do PSOE/ANAC.</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
	(4) estabelecer, implantar e manter operacional um SREA adequado ao tipo e ao porte das operações aéreas do aeródromo e que atenda aos requisitos constantes nas Subpartes F e G deste Regulamento;	Responsabilidade trazida do 153.21(a)(6) do RBAC nº 153, sem alterações.
	(5) garantir a prestação dos serviços aeronáuticos e aeroportuários de acordo com a infraestrutura e serviços disponíveis;	Responsabilidade trazida do 153.21(a)(13) do RBAC nº 153, sem alterações.
	(6) informar à ANAC interdição temporária ou desinterdição em seu aeródromo;	Responsabilidade trazida do 153.21(a)(14) do RBAC nº 153, sem alterações.
	(7) manter a infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, sob sua responsabilidade, em condições operacionais para a garantia da segurança e regularidade dos serviços disponíveis;	Responsabilidade trazida do 153.21(a)(19) do RBAC nº 153, sem alterações.
	(8) garantir a coordenação de pessoal próprio, terceirizado e demais organizações envolvidas na execução das atividades operacionais do aeródromo;	Responsabilidade trazida do 153.21(a)(25) do RBAC nº 153, sem alterações.
	(9) informar previamente à comunidade aeroportuária sobre mudança em procedimentos operacionais no aeródromo.	Incluído face a estudos sobre SGSO (alinhamento Anexo 19 da OACI e ferramenta de auditoria SGSO/PSOE-ANAC)
<p>(b) O operador de aeródromo pode delegar a terceiros as responsabilidades dispostas no parágrafo 153.15(a).</p> <p>(1) O operador de aeródromo permanece como responsável solidário nos casos de delegação das responsabilidades.</p>	<p>(b) O operador de aeródromo pode delegar a terceiros as atividades e responsabilidades dispostas no parágrafo 153.15(a) associadas a este Regulamento.</p> <p>(1) O operador de aeródromo permanece como responsável solidário nos casos de delegação das atividades e responsabilidades.</p>	Redação alterada para deixar o requisito mais explícito, uma vez que é possível delegar atividades isoladas ou o conjunto de atividades que comportam os cargos descritos no 153.15(a).
153.15 Responsáveis operacionais		
(e) O operador de aeródromo que detiver o direito de oferecer serviço público em mais de um aeródromo pode acumular em um único profissional atividades comuns aos diversos sítios aeroportuários, observadas as recomendações do Apêndice A deste Regulamento.	(e) O operador de aeródromo que detiver o direito de oferecer serviço público em mais de um aeródromo pode acumular em um único profissional atividades comuns aos diversos sítios aeroportuários, observadas as recomendações restrições do Apêndice A deste Regulamento.	Redação alterada uma vez que o Apêndice A do Regulamento não traz recomendações e sim requisitos/mínimo permitido a cada classificação de aeródromo.
153.21 Responsabilidades do operador de aeródromo		
(a) (1) cumprir e fazer cumprir, no sítio aeroportuário, os requisitos definidos neste Regulamento e nas demais normas vigentes;	(a) (1) cumprir e fazer cumprir, no sítio aeroportuário, os requisitos definidos neste Regulamento e nas demais normas vigentes; [Reservado]	Seção excluída, já que seu conteúdo foi esvaziado. Responsabilidade trazida no caput do 153.21(a)(1) foi transmutada para o parágrafo 153.13(a) do RBAC nº 153. Excluído o 153.21(a)(1)(i) por ser prerrogativa advinda do RBAC 11 e aplicável a qualquer RBAC.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
(i) sempre que houver a impossibilidade de cumprimento de qualquer requisito constante neste Regulamento, o operador de aeródromo deve solicitar à ANAC isenção do 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;	(i) sempre que houver a impossibilidade de cumprimento de qualquer requisito constante neste Regulamento, o operador de aeródromo deve solicitar à ANAC isenção do 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;	
(a) (2) registrar, arquivar nas dependências do aeródromo e manter atualizadas as informações e os documentos que comprovem o cumprimento dos requisitos exigidos neste Regulamento;	(a) (2) registrar, arquivar nas dependências do aeródromo e manter atualizadas as informações e os documentos que comprovem o cumprimento dos requisitos exigidos neste Regulamento;	Excluído pois repete responsabilidade contida na seção 153.39 referente a documentação.
(a) (3) prover e manter no aeródromo recursos humanos, financeiros e tecnológicos suficientes para cumprir os requisitos e parâmetros estabelecidos neste Regulamento;	(a) (3) prover e manter no aeródromo recursos humanos, financeiros e tecnológicos suficientes para cumprir os requisitos e parâmetros estabelecidos neste Regulamento;	Excluído pois trata-se de atividade meio e devemos cobrar somente o resultado esperado (regulação responsiva + regulação por resultado).
(a) (4) manter a segurança operacional do aeródromo dentro de níveis aceitáveis pela ANAC;	(a) (4) manter a segurança operacional do aeródromo dentro de níveis aceitáveis pela ANAC;	Responsabilidade trazida no 153.21(a)(4) foi transmutada para o parágrafo 153.13(a) do RBAC nº 153.
(a) (4) (i) o operador do aeródromo é responsável por todas as etapas que envolvem o gerenciamento do risco à segurança operacional consolidada em uma AISO.	(a) (4) (i) o operador do aeródromo é responsável por todas as etapas que envolvem o gerenciamento do risco à segurança operacional consolidada em uma AISO.	Texto excluído por ser requisito redundante, já abordado na Subparte C. Ademais, o operador de aeródromo é responsável por tudo que é necessário para atender ao RBAC 153 e normas correlatas.
(a) (5) estabelecer, implementar e garantir o funcionamento de um SGSO que garanta a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos na Subparte C deste Regulamento e no PSOE/ANAC;	(a) (5) estabelecer, implementar e garantir o funcionamento de um SGSO que garanta a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos na Subparte C deste Regulamento e no PSOE/ANAC;	Responsabilidade trazida no 153.21(a)(5) foi transmutada para o parágrafo 153.13(a) do RBAC nº 153.
(a) (6) estabelecer, implantar e manter operacional um SREA adequado ao tipo e ao porte das operações aéreas	(a) (6) estabelecer, implantar e manter operacional um SREA adequado ao tipo e ao porte das operações aéreas do	Responsabilidade trazida no 153.21(a)(4) foi transmutada para o parágrafo 153.13(a) do RBAC nº 153.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
do aeródromo e que atenda aos requisitos constantes nas Subpartes F e G deste Regulamento;	aeródromo e que atenda aos requisitos constantes nas Subpartes F e G deste Regulamento;	
(a) (7) prover treinamento a todo pessoal cuja atividade influencie a segurança operacional, de modo a adequar suas atividades às características específicas do aeródromo, conforme estabelecido na seção 153.37;	(a) (7) prover treinamento a todo pessoal cuja atividade influencie a segurança operacional, de modo a adequar suas atividades às características específicas do aeródromo, conforme estabelecido na seção 153.37;	Texto excluído por ser requisito redundante pois as obrigações já constam na Subparte C e 153.37.
(a) (8) manter o monitoramento da presença de animais no sítio aeroportuário e dos eventos de colisão entre fauna e aeronaves, com o objetivo de avaliar a aplicabilidade dos requisitos específicos para o gerenciamento do risco da fauna em aeródromos;	(a) (8) manter o monitoramento da presença de animais no sítio aeroportuário e dos eventos de colisão entre fauna e aeronaves, com o objetivo de avaliar a aplicabilidade dos requisitos específicos para o gerenciamento do risco da fauna em aeródromos;	Texto excluído por ser requisito redundante pois as obrigações já constam na Subparte H.
(a) (9) monitorar a área operacional de modo a identificar perigos que comprometam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias;	(a) (9) monitorar a área operacional de modo a identificar perigos que comprometam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias;	Texto excluído por ser requisito redundante pois as obrigações já constam na Subparte C e D.
(a) (10) implementar ações mitigadoras que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias;	(a) (10) implementar ações mitigadoras que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias;	Texto excluído por ser requisito redundante pois as obrigações já constam na Subparte C.
(a) (11) comunicar à ANAC qualquer ESO referente ao aeródromo, conforme estabelecido pelo PSOE/ANAC e regulamentação vigente;	(a) (11) comunicar à ANAC qualquer ESO referente ao aeródromo, conforme estabelecido pelo PSOE/ANAC e regulamentação vigente;	Texto excluído por ser requisito redundante pois o procedimento já está contido no item 153.53(b)(9).
(a) (12) elaborar e divulgar procedimentos e requisitos solicitados neste Regulamento que constituam o conjunto das atividades essenciais desenvolvidas no aeródromo;	(a) (12) elaborar e divulgar procedimentos e requisitos solicitados neste Regulamento que constituam o conjunto das atividades essenciais desenvolvidas no aeródromo;	Texto excluído para ser contemplado no capítulo "153.39 Documentação" com a inclusão de mecanismo de documentação eletrônica e protocolo eletrônico.
(a) (13) garantir a prestação dos serviços aeronáuticos e aeroportuários de acordo com a infraestrutura e serviços disponíveis;	(a) (13) garantir a prestação dos serviços aeronáuticos e aeroportuários de acordo com a infraestrutura e serviços disponíveis;	Responsabilidade trazida no 153.21(a)(13) foi transmutada para o parágrafo 153.13(a) do RBAC nº 153.
(a) (14) informar à ANAC interdição temporária ou desinterdição em seu aeródromo;	(a) (14) informar à ANAC interdição temporária ou desinterdição em seu aeródromo;	Responsabilidade trazida no 153.21(a)(13) foi transmutada para o parágrafo 153.13(a) do RBAC nº 153.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
(a) (15) adotar medidas mitigadoras visando manter a área operacional livre da presença de pessoas, equipamentos e veículos não autorizados ou que constituam perigo às operações aéreas e aeroportuárias;	(a) (15) adotar medidas mitigadoras visando manter a área operacional livre da presença de pessoas, equipamentos e veículos não autorizados ou que constituam perigo às operações aéreas e aeroportuárias;	Texto excluído por ser requisito redundante uma vez que a seção "153.107 Proteção da área operacional" já prevê essa obrigação.
(a) (16) adotar medidas mitigadoras visando manter a área operacional livre de animais que constituam perigo às operações aéreas e aeroportuárias;	(a) (16) adotar medidas mitigadoras visando manter a área operacional livre de animais que constituam perigo às operações aéreas e aeroportuárias;	Texto excluído por ser requisito redundante pois a seção "153.107 Proteção da área operacional" e Subparte H já preveem essa obrigação.
(a) (17) manter a pista de pouso e decolagem livre de obstáculos que comprometam a segurança das operações de pouso e decolagem;	(a) (17) manter a pista de pouso e decolagem livre de obstáculos que comprometam a segurança das operações de pouso e decolagem;	Item movido para 153.101(b) do RBAC nº 153
(a) (18) coordenar e fiscalizar a movimentação de veículos, equipamentos e pessoas em solo, no que diz respeito às regras dispostas neste Regulamento e demais normas vigentes;	(a) (18) coordenar e fiscalizar a movimentação de veículos, equipamentos e pessoas em solo, no que diz respeito às regras dispostas neste Regulamento e demais normas vigentes;	Texto excluído por ser requisito redundante, já constante na Subparte D, especialmente nas seções 153.107, 153.109, 153.111 e 153.133.
(a) (19) manter a infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, sob sua responsabilidade, em condições operacionais para a garantia da segurança e regularidade dos serviços disponíveis;	(a) (19) manter a infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, sob sua responsabilidade, em condições operacionais para a garantia da segurança e regularidade dos serviços disponíveis;	Responsabilidade trazida no 153.21(a)(19) foi transmutada para o parágrafo 153.13(a) do RBAC nº 153.
(a) (20) monitorar as informações do aeródromo divulgadas no AIS e solicitar atualização, quando necessário, observando a necessidade de anuência da ANAC nos casos em que se aplique;	(a) (20) monitorar as informações do aeródromo divulgadas no AIS e solicitar atualização, quando necessário, observando a necessidade de anuência da ANAC nos casos em que se aplique;	Texto excluído por ser requisito redundante, já constante na Seção "153.105 Informações aeronáuticas".
(a) (21) solicitar a divulgação ou cancelamento de uma informação no AIS;	(a) (21) solicitar a divulgação ou cancelamento de uma informação no AIS;	Texto excluído por ser requisito redundante, já constante na Seção "153.105 Informações aeronáuticas".
(a) (22) cumprir as medidas operacionais divulgadas no AIS, monitorar o seu cumprimento por parte de operadores aéreos ou aeronavegantes e informar à ANAC a ocorrência de descumprimento;	(a) (22) cumprir as medidas operacionais divulgadas no AIS, monitorar o seu cumprimento por parte de operadores aéreos ou aeronavegantes e informar à ANAC a ocorrência de descumprimento;	Texto excluído por ser requisito redundante, já constante em 153.105(e).
(a)	(a)	Texto excluído por ser requisito redundante, já constante em 153.225(a).

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
(23) garantir a segurança das operações aéreas durante a execução de obra ou serviço de manutenção na área operacional;	(23) garantir a segurança das operações aéreas durante a execução de obra ou serviço de manutenção na área operacional;	
(a) (24) enviar à ANAC as informações a serem divulgadas em decorrência da execução de obra ou serviço de manutenção na área operacional.	(a) (24) enviar à ANAC as informações a serem divulgadas em decorrência da execução de obra ou serviço de manutenção na área operacional.	Texto excluído por ser requisito redundante, já constante em 153.229.
(a) (25) garantir a coordenação de pessoal próprio, terceirizado e demais organizações envolvidas na execução das atividades operacionais do aeródromo.	(a) (25) garantir a coordenação de pessoal próprio, terceirizado e demais organizações envolvidas na execução das atividades operacionais do aeródromo.	Responsabilidade trazida no 153.21(a)(25) foi transmutada para o parágrafo 153.13(a) do RBAC nº 153.
153.23 Responsabilidades e prerrogativas do gestor responsável do aeródromo		
(a) (1) Garantir o atendimento a todos os requisitos normativos constantes neste Regulamento e nas demais normas vigentes;	(a) (1) Garantir o atendimento a todos os requisitos normativos constantes neste Regulamento e nas demais normas vigentes;	Correção de grafia.
(a) (3) assegurar que o SGSO gerenciamento da segurança operacional seja implementado de forma efetiva em todas as áreas da organização do operador de aeródromo, em conformidade com os requisitos aplicáveis, de modo compatível com o porte e a complexidade das operações;	(a) (3) assegurar que o SGSO gerenciamento da segurança operacional seja implementado de forma maneira efetiva em todas as áreas da organização do operador de aeródromo, em conformidade com os requisitos aplicáveis, de modo compatível com o porte e a complexidade das operações;	Texto ajustado para alinhar-se ao contido na Subparte C da minuta de RBAC nº 153, o qual passa a trazer dois instrumentos para gerenciamento da segurança operacional, quais sejam: SGSO e PGSO.
(a) (4) comunicar a toda organização a importância de conduzir as operações em conformidade com os requisitos de segurança operacional aplicáveis;	(a) (4) comunicar a toda organização a importância de conduzir as operações em conformidade com os requisitos de segurança operacional aplicáveis; [Reservado]	Texto excluído por ser requisito implícito no 153.23(a)(1). Ademais, existe no proposto SGSO a Seção 153.59, que trata de promoção da segurança operacional e aborda aspectos de comunicação, pode ser usado para esta finalidade, bem como o 153.53(a)(3) que promove a segurança operacional dentro da organização.
(a) (5) estabelecer e assinar a política da segurança operacional e comunicar a importância do comprometimento de todos os colaboradores com a referida política, assegurando que ela permaneça adequada ao operador de aeródromo;	(a) (5) estabelecer e assinar a política da segurança operacional e comunicar a importância do comprometimento de todos os colaboradores com a referida política, assegurando que ela permaneça adequada ao operador de aeródromo; [Reservado]	Texto excluído por ser requisito redundante, já constante no 153.53.
(a) (6) assegurar a disponibilidade dos recursos necessários para garantir o	(a) (6) assegurar a disponibilidade dos recursos necessários para garantir o	Texto ajustado para alinhar-se ao contido na Subparte C da minuta de RBAC nº 153, o qual passa a trazer dois instrumentos

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
alcançe dos objetivos da segurança operacional e para a gestão do SGSO;	alcançe dos objetivos da segurança operacional e para a gestão do risco do SGSO;	para gerenciamento da segurança operacional, quais sejam: SGSO e PGSO. Ademais é requisito atinente à ferramenta de auditoria SGSO – 1.1.2 e 1.2.1 – ligada ao PSOE/ANAC.
(a) (8) conduzir análises críticas da gestão do SGSO, visando assegurar a melhoria contínua do sistema;	(a) (8) conduzir análises críticas da gestão de relacionadas ao SGSO gerenciamento da segurança operacional , visando assegurar sua melhoria contínua do sistema ;	Texto ajustado para alinhar-se ao contido na Subparte C da minuta de RBAC nº 153, o qual passa a trazer dois instrumentos para gerenciamento da segurança operacional, quais sejam: SGSO e PGSO. Ademais é requisito atinente à ferramenta auditoria SGSO – 1.1.2 e 1.3.1 – ligada ao PSOE/ANAC.
(a) (10) assegurar que as prerrogativas e responsabilidades acerca do gerenciamento da segurança operacional sejam clara e objetivamente estabelecidas e comunicadas em todas as áreas da organização do operador de aeródromo;	(a) (10) assegurar que as prerrogativas e responsabilidades acerca do gerenciamento da segurança operacional sejam claras e objetivamente estabelecidas e comunicadas em todas as áreas da organização do operador de aeródromo;	Correção de grafia.
(a) (12) assegurar que os objetivos da segurança operacional sejam estabelecidos, e que sejam mensuráveis e alinhados com a política da segurança operacional;	(a) (12) assegurar que os objetivos da segurança operacional sejam estabelecidos, e que sejam mensuráveis e alinhados com a política da segurança operacional: as estratégias da organização ;	Redação ajustada para ficar em linha com a ferramenta de auditoria SGSO – 1.1.5 – ligada ao PSOE/ANAC.
(a) (13) assegurar que planos estratégicos, sistemas, manuais e demais documentos normativos internos relativos à gestão do SGSO sejam aprovados pelos gestores competentes;	(a) (13) assegurar que planos estratégicos, sistemas, manuais e demais documentos normativos internos relativos à gestão do SGSO sejam aprovados pelos gestores competentes; [Reservado]	Texto excluído, pois interfere na maneira de gestão do operador de aeródromo.
(a) (14) assegurar que sejam estabelecidos mecanismos eficazes de comunicação interna e com as autoridades, com relação ao desempenho e melhoria contínua do SGSO; e	(a) (14) assegurar que sejam estabelecidos mecanismos eficazes de comunicação interna e com as autoridades, com relação ao desempenho e melhoria contínua do SGSO; e [Reservado]	Texto excluído, pois interfere na maneira de gestão do operador de aeródromo.
(a) (15) assegurar a integridade e o desempenho do SGSO, em face de mudanças internas (na organização ou no SGSO) ou mudanças externas que tenham impactos potenciais sobre a operação do operador de aeródromo.	(a) (15) assegurar a integridade e o desempenho do SGSO gerenciamento da segurança operacional , em face de mudanças internas (na organização ou no SGSO próprio gerenciamento) ou mudanças externas que tenham impactos potenciais sobre a operação do operador de aeródromo.	Redação ajustada para ficar em linha com a alteração realizada na Subparte C (criação do PGSO e do SGSO) e ferramenta de auditoria SGSO – 1.2.1 e 1.3.1 – ligada ao PSOE/ANAC.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
153.25 Responsabilidades e prerrogativas do profissional responsável pelo gerenciamento da segurança operacional		
(a) (1) coordenar a implementação, manutenção e integração do SGSO em todas as áreas da organização do operador de aeródromo, em conformidade com os requisitos aplicáveis e padrões estabelecidos pelo operador de aeródromo;	(a) (1) coordenar a implementação, manutenção, melhoria contínua e integração do SGSO gerenciamento da segurança operacional em todas as áreas da organização do operador de aeródromo, em conformidade com os requisitos aplicáveis e padrões estabelecidos pelo operador de aeródromo;	Substituído o termo “SGSO” para alinhar com a Subparte C do Regulamento, que passa a trazer dois instrumentos de gerenciamento de segurança operacional, quais sejam: PGSO e SGSO. Redação alterada também para alinhar ao que dispõe o proposto parágrafo 153.51(a). Exigência do Anexo 19 (Apêndice 2 - 1.2 (a) e 1.3). É diretriz constante da ferramenta auditoria de SGSO – 1.1.3, 1.1.5, 1.2.2, 1.3.1 e 3.1.3 – do PSEO/ANAC.
(a) (4) formalizar junto ao gestor responsável do aeródromo a necessidade de alocação de recursos demandados para implementação, manutenção e melhoria contínua do SGSO;	(a) (4) formalizar junto ao gestor responsável do aeródromo a necessidade de alocação de recursos demandados para implementação, manutenção e melhoria contínua do gerenciamento da segurança operacional SGSO ;	Substituído o termo “SGSO” para alinhar com a Subparte C do Regulamento, que passa a trazer dois instrumentos de gerenciamento de segurança operacional, quais sejam: PGSO e SGSO. Redação alinhada à ferramenta de auditoria SGSO – 1.1.2 – relacionada ao PSEO/ANAC.
(a) (6) relatar regularmente ao gestor responsável do aeródromo sobre o desempenho do SGSO e qualquer necessidade de melhoria; e	(a) (6) relatar regularmente ao gestor responsável do aeródromo sobre o desempenho do gerenciamento da segurança operacional SGSO e qualquer necessidade de melhoria; e	Substituído o termo “SGSO” para alinhar com a Subparte C do Regulamento, que passa a trazer dois instrumentos de gerenciamento de segurança operacional, quais sejam: PGSO e SGSO. Redação alinhada à ferramenta de auditoria SGSO – 3.1.1 – relacionada ao PSEO/ANAC.
153.35 Habilitação dos responsáveis por atividades específicas		
(b) O operador de aeródromo deve manter profissional de sua estrutura organizacional ou terceirizado, devidamente registrado no Sistema CONFEA/CREA, como responsável técnico pelos serviços referentes à área de manutenção aeroportuária e demais atividades de engenharia executadas em seu aeródromo.	(b) O operador de aeródromo deve manter profissional de sua estrutura organizacional ou terceirizado, devidamente registrado no Sistema CONFEA/CREA em conselho profissional , como responsável técnico pelos serviços referentes à área de manutenção aeroportuária e demais atividades de engenharia executadas em seu aeródromo.	Considerando os diversos questionamentos dos regulados e da Diretoria Colegiada da Agência quanto a possibilidade de técnicos vinculados ao Conselho Federal de Técnicos Industriais (CFT) poderem exercer as atividades mencionadas no parágrafo 153.35(b) do RBAC nº 153, bem como a recorrente permissão da SIA que técnicos vinculados ao CFT exerçam essas atividades, o parágrafo em voga foi ajustado para adaptar-se ao novo cenário, trazendo um texto mais genérico (conselho profissional) e não listando conselhos profissionais específicos.
153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas		
(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implementar treinamentos voltados à segurança das operações de solo para os profissionais que trabalham na área operacional do aeródromo ou em atividades relacionadas com a segurança operacional.	(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implementar e monitorar a realização de treinamentos voltados à segurança das operações de solo para os profissionais que trabalham na área operacional do aeródromo ou em atividades relacionadas com a segurança operacional.	Redação alterada para melhor refletir o texto do DOC 9981 – 3.2. Vejamos: “3.2. On-site verification of the SMS 2) training: the aerodrome operator formally monitors the staff’s and subcontractors’ training, ensuring that it is adequate, and takes action when necessary”

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
		<p>“3.2. Verificação local do SMS (Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional)</p> <p>2) Treinamento: o operador de aeródromo deve monitorar o treinamento dos profissionais e subcontratados, assegurando sua adequação, e tomar ações quando necessários.” (Tradução nossa)</p>
(d) O PISOA deve conter os treinamentos listados abaixo:	(d) O PISOA deve conter pelo menos os treinamentos listados abaixo:	Texto ajustado para deixar bem claro que o rol do RBAC nº 153 relacionado ao PISOA não é exaustivo.
(d) Treinamento para o gerenciamento do risco da fauna.	(d) Treinamento para o gerenciamento do risco da fauna.; e (9) Treinamento para avaliação e reporte de condição de pista de pouso e decolagem.	Inserido para trazer o treinamento do GRF, conforme detalhado em Nota Técnica a qual este quadro comparativo se encontra anexado.
<p>(e) Os treinamentos devem tratar das seguintes áreas e conteúdos:</p> <p>(1) O treinamento geral, destinado a todos os profissionais que atuam ou influenciam diretamente na área operacional, deve conter:</p> <p>(i) familiarização com o aeródromo, que compreende:</p> <p>(A) informações administrativas;</p> <p>(B) acesso à área operacional; e</p> <p>(C) configuração da área operacional;</p> <p>(ii) comportamento na área operacional, o que compreende:</p> <p>(A) produção de faíscas ou similares;</p> <p>(B) uso de celular;</p> <p>(C) comportamentos seguros; e</p> <p>(D) posturas em situações de emergência;</p> <p>(iii) atividades gerais do aeródromo.</p> <p>(2) O treinamento básico de segurança operacional, destinado a todos os profissionais que tenham acesso à área operacional, deve incluir os seguintes conteúdos:</p> <p>(i) política, objetivos e requisitos de segurança operacional do operador de aeródromo, incluindo as responsabilidades relacionadas com a segurança operacional;</p>	<p>(e) Os treinamentos devem ter os seguintes objetivos e público-alvo, trazendo demais aspectos e conteúdos mínimos definidos em Instrução Suplementar específica: tratar das seguintes áreas e conteúdos:</p> <p>(1) O treinamento geral deve ter como objetivo a familiarização com o aeródromo de todos os profissionais que atuam ou influenciam diretamente na área operacional e deve ser direcionado a todos os profissionais que atuam ou influenciam diretamente na área operacional., destinado a todos os profissionais que atuam ou influenciam diretamente na área operacional, deve conter:</p> <p>(i) familiarização com o aeródromo, que compreende:</p> <p>(A) informações administrativas;</p> <p>(B) acesso à área operacional; e</p> <p>(C) configuração da área operacional;</p> <p>(ii) comportamento na área operacional, o que compreende:</p> <p>(A) produção de faíscas ou similares;</p> <p>(B) uso de celular;</p> <p>(C) comportamentos seguros; e</p> <p>(D) posturas em situações de emergência;</p> <p>(iii) atividades gerais do aeródromo.</p> <p>(2) O treinamento básico de segurança operacional deve ser destinado a todos os profissionais que tenham acesso à</p>	<p>Parte relacionada ao conteúdo programático dos treinamentos definidos no parágrafo 153.37(d) foi transferida para IS 153.37-001 (Revisão B), mantendo-se no parágrafo 153.37(e) aspectos referentes ao seu público-alvo e finalidade.</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>(ii) medidas disciplinares, padrões de comportamentos aceitáveis e não aceitáveis e cultura de segurança operacional;</p> <p>(iii) importância do processo de identificação de perigos e perigos específicos presentes na operação do aeródromo;</p> <p>(iv) importância do sistema de relatos de aviação civil, meios disponíveis para relatos no aeródromo e cultura justa;</p> <p>(v) demais assuntos de relevância para o desenvolvimento e melhoria contínua do SGSO</p> <p>(3) O treinamento para condução de veículos na área operacional, destinado a todos os profissionais autorizados a conduzir veículos na área operacional, deve conter:</p> <p>(i) familiarização com a área operacional, que compreende:</p> <p>(A) vias de circulação (configuração / cruzamentos / velocidades);</p> <p>(B) leiaute da área de movimento.</p> <p>(ii) comportamento na área operacional, com enfoque em direção defensiva;</p> <p>(iii) atividades relacionadas à condução de veículos, que compreendem:</p> <p>(A) comunicação e fraseologia em radiocomunicação;</p> <p>(B) atribuições do órgão ATS do aeródromo.</p> <p>(4) O treinamento para acesso e permanência na área de manobras, destinado a todos os profissionais que atuam na área de manobras, deve conter:</p> <p>(i) conhecimento do programa de prevenção de incursão em pista;</p> <p>(ii) leiaute da área de movimento / sistema de pistas;</p> <p>(iii) áreas de risco (hot spots);</p> <p>(iv) comunicação e fraseologia em radiocomunicação; e</p> <p>(v) atribuições do órgão ATS do aeródromo.</p> <p>(5) O treinamento para operações em baixa visibilidade, destinado a todos os profissionais</p>	<p>área operacional, deve incluir os seguintes conteúdos:</p> <p>(i) política, objetivos e requisitos de segurança operacional do operador de aeródromo,</p> <p>incluindo as responsabilidades relacionadas com a segurança operacional;</p> <p>(ii) medidas disciplinares, padrões de comportamentos aceitáveis e não aceitáveis e cultura de segurança operacional;</p> <p>(iii) importância do processo de identificação de perigos e perigos específicos presentes na operação do aeródromo;</p> <p>(iv) importância do sistema de relatos de aviação civil, meios disponíveis para relatos no aeródromo e cultura justa;</p> <p>(v) demais assuntos de relevância para o desenvolvimento e melhoria contínua do SGSO do aeródromo.</p> <p>(3) O treinamento para condução de veículos na área operacional deve ter como objetivo a familiarização e padronização de procedimentos para condução de veículos na área operacional e deve ser direcionado a todos os profissionais autorizados a conduzir veículos na área operacional, destinado a todos os profissionais autorizados a conduzir veículos na área operacional, deve conter:</p> <p>(i) familiarização com a área operacional, que compreende:</p> <p>(A) vias de circulação (configuração / cruzamentos / velocidades);</p> <p>(B) leiaute da área de movimento.</p> <p>(ii) comportamento na área operacional, com enfoque em direção defensiva;</p> <p>(iii) atividades relacionadas à condução de veículos, que compreendem:</p> <p>(A) comunicação e fraseologia em radiocomunicação;</p> <p>(B) atribuições do órgão ATS do aeródromo.</p> <p>(4) O treinamento para acesso e permanência na área de manobras, deve ser destinado a todos os profissionais que atuam na área de manobras, deve conter:</p>	

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>autorizados a conduzir veículos na área de manobras em condições de baixa visibilidade, deve conter:</p> <p>(i) familiarização das operações do aeródromo, que compreende:</p> <p>(A) áreas de risco (hot spots);</p> <p>(B) reconhecimento de aeronaves;</p> <p>(ii) comportamento na área operacional, que compreende:</p> <p>(A) continuação das atividades;</p> <p>(B) situações de emergência;</p> <p>(iii) atividades relacionadas à operação em baixa visibilidade, que compreendem:</p> <p>(A) preparação para operação em baixa visibilidade (área de operações, manutenção e resposta à emergência);</p> <p>(B) procedimentos de emergência.</p> <p>(6) O Programa de Treinamento Recorrente para Bombeiros de Aeródromo (PTR-BA), destinado à manutenção das competências necessárias ao exercício das funções no âmbito do SESCINC, tratadas na seção 153.415.</p> <p>(i) O PTR-BA deve contemplar:</p> <p>(A) atividades planejadas para cada membro de sua equipe de serviço nas diversas situações de emergência, incluindo as caracterizadas no PLEM e no PCINC, pelo menos uma vez a cada 6 (seis) meses;</p> <p>(B) atividades voltadas à manutenção do condicionamento físico dos profissionais em atividade no SESCINC;</p> <p>(C) para os Bombeiros de Aeródromos Classe IV, para o ano seguinte ao da aprovação em Curso de Habilitação ou em Curso de Atualização, a realização dos exercícios práticos previstos no “Módulo Resgate e Combate a Incêndio em Aeronaves” do “Curso de Atualização para Bombeiro de Aeródromo” em área que atenda ao disposto no item 6.3.2.1 do Apêndice do Anexo à Resolução nº 279.</p>	<p>(i) conhecimento do programa de prevenção de incursão em pista;</p> <p>(ii) leiaute da área de movimento / sistema de pistas;</p> <p>(iii) áreas de risco (hot spots);</p> <p>(iv) comunicação e fraseologia em radiocomunicação; e</p> <p>(v) atribuições do órgão ATS do aeródromo.</p> <p>(5) O treinamento para operações em baixa visibilidade deve ser direcionado a todos os profissionais autorizados a ingressar, permanecer ou conduzir veículos na área de manobras em condições de baixa visibilidade; destinado a todos os profissionais autorizados a conduzir veículos na área de manobras em condições de baixa visibilidade, deve conter:</p> <p>(i) familiarização das operações do aeródromo, que compreende:</p> <p>(A) áreas de risco (hot spots);</p> <p>(B) reconhecimento de aeronaves;</p> <p>(ii) comportamento na área operacional, que compreende:</p> <p>(A) continuação das atividades;</p> <p>(B) situações de emergência;</p> <p>(iii) atividades relacionadas à operação em baixa visibilidade, que compreendem:</p> <p>(A) preparação para operação em baixa visibilidade (área de operações, manutenção e resposta à emergência);</p> <p>(B) procedimentos de emergência.</p> <p>(6) O Programa de Treinamento Recorrente para Bombeiros de Aeródromo (PTR-BA), deve ter como objetivo a manutenção do nível de proficiência adquirido durante o processo de habilitação dos profissionais do SESCINC e a familiarização com as particularidades do aeródromo, das aeronaves que nele operam e dos procedimentos previstos na planificação de emergência, e deve ser direcionado aos profissionais do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC), destinado à manutenção das competências necessárias ao exercício das funções no âmbito do destinado à manutenção das competências necessárias ao exercício das funções no âmbito do SESCINC, tratadas na seção 153.415.</p> <p>(i) O PTR-BA deve contemplar:</p>	

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>(ii) O PTR-BA deve reservar pelo menos 16 (dezesesseis) horas mensais para o treinamento disposto em 153.37(e)(6)(i)(A) aos profissionais no exercício das funções do SESCINC relacionadas nos parágrafos 153.415(a)(1) a 153.415(a)(5).</p> <p>(iii) O operador do aeródromo deve promover, anualmente, avaliação do condicionamento físico (aeróbico e anaeróbico) dos profissionais em exercício das funções relacionadas nos parágrafos 153.415(a)(1) a 153.415(a)(5).</p> <p>(iv) O operador de aeródromo deve manter os registros de todos os treinamentos do PTR-BA e da avaliação mencionada em 153.37(e)(6)(iii). (Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)</p> <p>(7) O treinamento básico para operações deve ser ministrado aos profissionais que irão atuar na área operacional, que executem tarefas de supervisão das atividades desenvolvidas em pátio de aeronaves, conforme o seção 153.117 e atividades de monitoramento das condições do aeródromo, conforme o seção 153.133, abordando os seguintes conteúdos, adequados às características físicas e operacionais de cada aeródromo:</p> <p>(i) legislação direcionada à atividade;</p> <p>(ii) principais aeronaves que operam no aeródromo;</p> <p>(iii) embarque e desembarque de passageiros;</p> <p>(iv) operação de ponte de embarque;</p> <p>(v) abastecimento de aeronaves;</p> <p>(vi) noção de controle de movimentação de aeronave em solo;</p> <p>(vii) sinais para manobra de aeronave no solo (atividades do sinaleiro);</p> <p>(viii) fraseologia;</p> <p>(ix) comunicação - uso do rádio portátil;</p>	<p>(A) atividades planejadas para cada membro de sua equipe de serviço nas diversas situações de emergência, incluindo as caracterizadas no PLEM e no PCINC, pelo menos uma vez a cada 6 (seis) meses;</p> <p>(B) atividades voltadas à manutenção do condicionamento físico dos profissionais em atividade no SESCINC;</p> <p>(C) para os Bombeiros de Aeródromos Classe IV, para o ano seguinte ao da aprovação em Curso de Habilitação ou em Curso de Atualização, a realização dos exercícios práticos previstos no “Módulo Resgate e Combate a Incêndio em Aeronaves” do “Curso de Atualização para Bombeiro de Aeródromo” em área que atenda ao disposto no item 6.3.2.1 do Apêndice do Anexo à Resolução nº 279.</p> <p>(ii) O PTR-BA deve reservar pelo menos 16 (dezesesseis) horas mensais para o treinamento disposto em 153.37(e)(6)(i)(A) aos profissionais no exercício das funções do SESCINC relacionadas nos parágrafos 153.415(a)(1) a 153.415(a)(5).</p> <p>(iii) O operador do aeródromo deve promover, anualmente, avaliação do condicionamento físico (aeróbico e anaeróbico) dos profissionais em exercício das funções relacionadas nos parágrafos 153.415(a)(1) a 153.415(a)(5).</p> <p>(iv) O operador de aeródromo deve manter os registros de todos os treinamentos do PTR-BA e da avaliação mencionada em 153.37(e)(6)(iii). (Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)</p> <p>(7) O treinamento básico para operações deve ser ministrado aos profissionais que irão atuar na área operacional, que executem tarefas de supervisão das atividades desenvolvidas em pátio de aeronaves, conforme o Seção 153.117 e atividades de monitoramento das condições do aeródromo, conforme o</p>	

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>(x) infraestrutura do aeródromo - lado ar;</p> <p>(xi) significado das sinalizações horizontais, verticais e luzes;</p> <p>(xii) auxílios à navegação instalados no sítio aeroportuário;</p> <p>(xiii) programas de segurança operacional existentes no aeródromo;</p> <p>(xiv) acordos operacionais do aeródromo;</p> <p>(xv) segurança operacional em obras;</p> <p>(xvi) regras sanitárias;</p> <p>(xvii) veículos e equipamentos;</p> <p>(xviii) cargas (incluindo artigos perigosos) e bagagens;</p> <p>(xix) inspeção da área de movimento e pátio;</p> <p>(xx) plano de emergência (safety); e</p> <p>(xxi) processo de segurança (security).</p> <p>(8) O treinamento para o gerenciamento do risco da fauna deve ser ministrado de acordo com as responsabilidades e capacidades específicas de cada profissional envolvido nessas atividades, sendo coordenado pelo responsável por ações de gerenciamento do risco da fauna no aeródromo, e deve conter, no mínimo, os seguintes assuntos:</p> <p>(i) importância do gerenciamento do risco da fauna à segurança operacional;</p> <p>(ii) apresentação das espécies de fauna que causem maior risco às operações aéreas do aeródromo em questão;</p> <p>(iii) identificação de perigos e focos de atração de animais dentro do sítio aeroportuário;</p> <p>(iv) instrução quanto ao preenchimento de fichas e checklists de observação de fauna e relatos e eventos de segurança operacional envolvendo aeronaves e animais;</p> <p>(v) aplicação segura de métodos para afugentamento de aves e outros animais;</p>	<p>sSeção 153.133, abordando os seguintes conteúdos, adequados às características físicas e operacionais de cada aeródromo:</p> <p>(i) legislação direcionada à atividade;</p> <p>(ii) principais aeronaves que operam no aeródromo;</p> <p>(iii) embarque e desembarque de passageiros;</p> <p>(iv) operação de ponte de embarque;</p> <p>(v) abastecimento de aeronaves;</p> <p>(vi) noção de controle de movimentação de aeronave em solo;</p> <p>(vii) sinais para manobra de aeronave no solo (atividades do sinaleiro);</p> <p>(viii) fraseologia;</p> <p>(ix) comunicação uso do rádio portátil;</p> <p>(x) infraestrutura do aeródromo - lado ar;</p> <p>(xi) significado das sinalizações horizontais, verticais e luzes;</p> <p>(xii) auxílios à navegação instalados no sítio aeroportuário;</p> <p>(xiii) programas de segurança operacional existentes no aeródromo;</p> <p>(xiv) acordos operacionais do aeródromo;</p> <p>(xv) segurança operacional em obras;</p> <p>(xvi) regras sanitárias;</p> <p>(xvii) veículos e equipamentos;</p> <p>(xviii) cargas (incluindo artigos perigosos) e bagagens;</p> <p>(xix) inspeção da área de movimento e pátio;</p> <p>(xx) plano de emergência (safety); e</p> <p>(xxi) processo de segurança (security).</p> <p>(8) O treinamento para o gerenciamento do risco da fauna deve ser destinado a familiarização com os procedimentos para gerenciamento do risco de fauna, de acordo com as responsabilidades e capacidades específicas de cada profissional envolvido nessas atividades, sendo coordenado pelo responsável por ações de gerenciamento do risco da fauna no aeródromo. ministrado de acordo com as responsabilidades e capacidades específicas de cada profissional envolvido nessas atividades, sendo</p>	

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>(vi) aplicação segura de métodos para a remoção de animais da área operacional; e</p> <p>(vii) aplicação segura de métodos para o recolhimento e identificação de carcaças e animais em decomposição.</p>	<p>coordenado pelo responsável por ações de gerenciamento do risco da fauna no aeródromo, e deve conter, no mínimo, os seguintes assuntos:</p> <p>(i) importância do gerenciamento do risco da fauna à segurança operacional;</p> <p>(ii) apresentação das espécies de fauna que causem maior risco às operações aéreas do aeródromo em questão;</p> <p>(iii) identificação de perigos e focos de atração de animais dentro do sítio aeroportuário;</p> <p>(iv) instrução quanto ao preenchimento de fichas e checklists de observação de fauna e relatos e eventos de segurança operacional envolvendo aeronaves e animais;</p> <p>(v) aplicação segura de métodos para afastamento de aves e outros animais;</p> <p>(vi) aplicação segura de métodos para a remoção de animais da área operacional; e</p> <p>(vii) aplicação segura de métodos para o recolhimento e identificação de carcaças e animais em decomposição.</p> <p>(9) Treinamento para avaliação e reporte de condição de pista de pouso e decolagem deve ser direcionado a todos os profissionais que estejam direta ou indiretamente envolvidos na atividade de monitoramento estabelecida no parágrafo 153.133(d) do RBAC nº 153.</p>	
<p>(f) O operador de aeródromo deve realizar periodicamente levantamento das necessidades de treinamento para o pessoal envolvido com atividades relacionadas à segurança operacional, descrevendo no PISOA como é realizado esse levantamento, devendo os currículos dos treinamentos serem apropriados às funções de cada profissional no SGSO.</p> <p>(1) Os demais conteúdos do PISOA devem ser definidos pelo operador de aeródromo, conforme resultados do levantamento periódico das necessidades de qualificação e treinamento, sendo apropriados às</p>	<p>(f) O operador de aeródromo deve realizar periodicamente levantamento das necessidades de treinamento para o pessoal envolvido com atividades relacionadas à segurança operacional, descrevendo no PISOA como é realizado esse levantamento, devendo os currículos conteúdos programáticos dos treinamentos serem apropriados às funções de cada profissional no SGSO.</p> <p>(1) Os demais conteúdos do PISOA devem ser definidos pelo operador de aeródromo, conforme resultados do levantamento periódico das necessidades de qualificação e treinamento, sendo apropriados às funções de cada profissional no SGSO, quando este último for aplicável ao aeródromo.</p>	<p>Ajuste do termo “currículos” para outro mais adequado (conteúdo programático). Além disso, foi incluída a expressão “quando este for aplicável ao aeródromo” uma vez que agora existem na Subparte C do Regulamento duas formas de gerenciamento da segurança operacional, quais sejam: SGSO e PGSO.</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
funções de cada profissional no SGSO.		
(g) O operador de aeródromo deve registrar as alterações realizadas no seu PISOA e as respectivas justificativas para essas alterações.	(g) O operador de aeródromo deve registrar as alterações realizadas no seu PISOA e as respectivas justificativas para essas alterações.	Item excluído do RBAC e incluído na IS 153.37 como forma de cumprimento ao parágrafo 153.37(b) e seção 153.39 do RBAC 153.
153.39 Documentação		
(a) O operador de aeródromo deve manter sob sua posse, pelo período mínimo de 05 (cinco) anos, toda documentação exigida neste Regulamento e demais documentos recebidos ou enviados à Agência.	(a) O operador de aeródromo deve manter sob sua posse, pelo período mínimo de 05 (cinco) anos, toda documentação exigida neste Regulamento e demais documentos recebidos ou enviados à Agência. que comprove o atendimento a requisitos contidos neste Regulamento e normas correlatas.	Ajuste de redação para torná-la mais assertiva.
(a) (3) Revisões, atualizações e emendas dos documentos devem possuir controle das alterações.	(a) (3) Revisões, atualizações e emendas dos documentos devem possuir controle das alterações justificando-as sempre que possível.	Texto ajustado para ficar aderente às diretrizes para a avaliação do SGSO, elaborado pela ANAC no âmbito do Projeto 8 do Programa PSOE: 4.1 Treinamento e qualificação 4.1.1 O provedor de serviços deve desenvolver e manter um programa de treinamento de segurança que garanta que o pessoal seja treinado e competente para executar suas tarefas de SGSO. O escopo do programa de treinamento de segurança deve ser apropriado para o envolvimento de cada indivíduo no SGSO. IV. EFETIVO: O treinamento de SGSO é avaliado em todos os aspectos (objetivos de aprendizado, conteúdo, métodos e estilos de ensino, testes), incluindo avaliação de eficácia. O planejamento do treinamento de SGSO considera os resultados do levantamento de necessidade de treinamento da organização. O treinamento é revisado rotineiramente e considera as avaliações realizadas.
(c) O operador de aeródromo deve manter nas dependências do aeródromo toda a documentação referente aos itens listados a seguir: (1) constituição legal do sítio aeroportuário e do operador de aeródromo; (2) contratos celebrados com terceiros; (3) instrumentos de delegação, total ou parcial, em que o operador de	(e) O operador de aeródromo deve manter nas dependências do aeródromo toda a documentação referente aos itens listados a seguir: (1) constituição legal do sítio aeroportuário e do operador de aeródromo; (2) contratos celebrados com terceiros; (3) instrumentos de delegação, total ou parcial, em que o operador de aeródromo atue em um	Requisito excluído uma vez que o 153.39(a) já fala que ele deve documentar a comprovação de cumprimento de requisitos, o que já abrangeria tudo que consta neste parágrafo 153.39(c). Ademais, é prerrogativa da ANAC pedir qualquer documento que entenda necessário.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>aeródromo atue em um dos polos (delegante ou delegatário) e que tenha por objeto atividade inerente à operação, manutenção aeroportuária ou resposta à emergência.</p> <p>(4) planos, projetos e planejamento aprovados pela ANAC; e</p> <p>(5) documentação sobre os recursos humanos (empregados diretos, terceirizados ou com outra espécie de vínculo de trabalho) cujas atividades são de responsabilidade do operador de aeródromo.</p>	<p>dos polos (delegante ou delegatário) e que tenha por objeto atividade inerente à operação, manutenção aeroportuária ou resposta à emergência.</p> <p>(4) planos, projetos e planejamento aprovados pela ANAC; e</p> <p>(5) documentação sobre os recursos humanos (empregados diretos, terceirizados ou com outra espécie de vínculo de trabalho) cujas atividades são de responsabilidade do operador de aeródromo.</p>	
<p>(d) O operador de aeródromo deve produzir e manter no aeródromo documentação de procedimentos e requisitos de execução das atividades, referentes aos itens estabelecidos, para:</p> <p>(1) Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional;</p> <p>(2) operações aeroportuárias;</p> <p>(3) manutenção aeroportuária;</p> <p>(4) resposta à emergência; e</p> <p>(5) gerenciamento do risco da fauna.</p>	<p>(d) O operador de aeródromo deve produzir e manter no aeródromo documentação de procedimentos e requisitos de execução das atividades, referentes aos itens estabelecidos, para:</p> <p>(1) Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional;</p> <p>(2) operações aeroportuárias;</p> <p>(3) manutenção aeroportuária;</p> <p>(4) resposta à emergência; e</p> <p>(5) gerenciamento do risco da fauna.</p>	<p>O requisito contido em 153.39(a) já atende ao definido neste item.</p>
<p>(e) O operador de aeródromo deve documentar e manter no aeródromo os documentos produzidos no desenvolvimento ou monitoramento das atividades descritas a seguir:</p> <p>(1) treinamento e qualificação de pessoal;</p> <p>(2) Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional;</p> <p>(3) operações aeroportuárias;</p> <p>(4) manutenção aeroportuária;</p> <p>(5) resposta à emergência; e</p> <p>(6) gerenciamento do risco da fauna.</p>	<p>(e) O operador de aeródromo deve documentar e manter no aeródromo os documentos produzidos no desenvolvimento ou monitoramento das atividades descritas a seguir:</p> <p>(1) treinamento e qualificação de pessoal;</p> <p>(2) Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional;</p> <p>(3) operações aeroportuárias;</p> <p>(4) manutenção aeroportuária;</p> <p>(5) resposta à emergência; e</p> <p>(6) gerenciamento do risco da fauna.</p>	
<p>(f) O operador de aeródromo deve elaborar e manter no aeródromo o memorial do sistema aeroportuário, conforme legislação específica da ANAC para o cadastro aeroportuário.</p>	<p>(f) O operador de aeródromo deve elaborar e manter no aeródromo o memorial do sistema aeroportuário, conforme legislação específica da ANAC para o cadastro aeroportuário.</p>	<p>Excluído pois se trata de matéria disciplinada pela Resolução 158/2010 referente a cadastro de aeródromo.</p>
<p>(g) O operador de aeródromo deve manter os seguintes dados atualizados junto à ANAC:</p> <p>(1) nome oficial do aeródromo que opera;</p> <p>(2) nome empresarial da pessoa jurídica que exerce a atividade de operador do aeródromo;</p>	<p>(g) O operador de aeródromo deve manter os seguintes dados atualizados junto à ANAC:</p> <p>(1) nome oficial do aeródromo que opera;</p> <p>(2) nome empresarial da pessoa jurídica que exerce a atividade de operador do</p> <p>(c) (g) O operador de aeródromo deve manter as informações cadastrais atualizadas os seguintes dados atualizados junto à ANAC:</p> <p>(1) nome oficial do aeródromo que opera;</p> <p>(2) nome empresarial da pessoa jurídica que exerce a atividade de operador do</p>	<p>Texto simplificado, retirando a prescritividade dos itens que deverão ser mantidos atualizados. O detalhamento do processo e das informações a serem mantidas se dá por Resolução nº 158/2010 e Portaria SIA nº 3352/2018.</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
(3) título do estabelecimento (nome fantasia); (4) número de inscrição do CNPJ; (5) endereço para envio de correspondência; (6) telefones fixos e móveis para contato; (7) correio eletrônico para contato.	aeródromo; (3) título do estabelecimento (nome fantasia); (4) número de inscrição do CNPJ; (5) endereço para envio de correspondência; (6) telefones fixos e móveis para contato; (7) correio eletrônico para contato.	
(h) [Reservado]	(d) (h)	Excluído o parágrafo 153.39(h) por não possuir conteúdo e ser o último da Seção.
SUBPARTE C SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)	SUBPARTE C SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)	Título da Subparte C do RBAC ajustado para comportar a nossa proposta, por meio da qual o gerenciamento da segurança operacional pode ser realizado por meio do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) ou pelo Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional (PGSO), a depender da aplicabilidade definida no Apêndice A do RBAC nº153 para o aeródromo.
153.51 Generalidades	153.51 Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) - Generalidades	Título das Seções ajustados para separar aquelas aplicáveis ao SGSO e ao PGSO.
(a) O operador de aeródromo deve desenvolver, implantar, manter e garantir a melhoria contínua de um SGSO adequado à complexidade das operações realizadas sob sua responsabilidade e que:	(a) O operador de aeródromo deve desenvolver, implantar, manter e garantir a melhoria contínua de um SGSO compatível com o porte do aeródromo e adequado à complexidade das operações realizadas sob sua responsabilidade e que: bem como alinhado ao Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE/ANAC).	Texto alterado para alinhar-se ao 4.1.1 do Anexo 19 da CACI e ferramenta de auditoria de SGSO (itens 1.1.3, 1.1.5, 1.5.1 e 1.5.2) vinculada ao PSOE/ANAC.
(a) (1) estabeleça uma política de segurança operacional e seus objetivos estratégicos; (2) defina uma estrutura organizacional e designe os responsáveis pela segurança operacional em suas atividades; (3) estabeleça metas e indicadores de desempenho para melhorar o nível de segurança operacional no aeródromo; (4) identifique os perigos e gerencie os riscos à segurança operacional em suas atividades; (5) garanta a aplicação das ações corretivas necessárias a manter um nível aceitável de desempenho da segurança	(a) (1) estabeleça uma política de segurança operacional e seus objetivos estratégicos; (2) defina uma estrutura organizacional e designe os responsáveis pela segurança operacional em suas atividades; (3) estabeleça metas e indicadores de desempenho para melhorar o nível de segurança operacional no aeródromo; (4) identifique os perigos e gerencie os riscos à segurança operacional em suas atividades; (5) garanta a aplicação das ações corretivas necessárias a manter um nível aceitável de desempenho da segurança operacional; (6) preveja a supervisão permanente e a	Conteúdo esvaziado no RBAC pois já constantes em outros itens dentro desta proposta de RBAC. Veja os itens: (1) Item redundante, já exigido em 153.53(a); (2) Item já exigido na seção 153.53(b). (3) Item movido para 153.57(b) por ser mais aderente ao tema (4) Item redundante, já tratado na Seção 153.55 (5) Mover para 153.51(b) por aderência ao tema (6) A seção 153.57 já trata disso, bem como está implícito em vários requisitos. (7) Inserido em item específico – 153.53(c) - para ficar compatível com a organização do RBAC por componentes e elementos. (8) Item redundante pois absorvido pela Seção 153.37.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>operacional; (6) preveja a supervisão permanente e a avaliação periódica do nível de segurança operacional alcançado, com vistas a melhorar continuamente o nível de segurança operacional no aeródromo; (7) garanta coordenação entre suas atividades e aquelas estabelecidas para o Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária; (8) promova o treinamento e a divulgação do SGSO no âmbito de suas responsabilidades, para assegurar que os recursos humanos necessários estejam aptos a realizar suas atividades; (9) contenha a documentação e registros dos processos voltados para a segurança operacional, incluindo mecanismos para o seu controle e atualização; e (10) contenha um conjunto de ferramentas gerenciais e métodos organizados de forma sistêmica para apoiar as decisões a serem tomadas pelo operador de aeródromo em relação ao risco provocado pela fauna à segurança operacional, conforme estabelecido na Subparte H deste regulamento.</p>	<p>avaliação periódica do nível de segurança operacional alcançado, com vistas a melhorar continuamente o nível de segurança operacional no aeródromo; (7) garanta coordenação entre suas atividades e aquelas estabelecidas para o Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária; (8) promova o treinamento e a divulgação do SGSO no âmbito de suas responsabilidades, para assegurar que os recursos humanos necessários estejam aptos a realizar suas atividades; (9) contenha a documentação e registros dos processos voltados para a segurança operacional, incluindo mecanismos para o seu controle e atualização; e (10) contenha um conjunto de ferramentas gerenciais e métodos organizados de forma sistêmica para apoiar as decisões a serem tomadas pelo operador de aeródromo em relação ao risco provocado pela fauna à segurança operacional, conforme estabelecido na Subparte H deste regulamento.</p>	<p>(9) Item redundante pois absorvido pela Seção 153.39. (10) Item excluído pois fauna deve ser encarado como qualquer outro Evento de Segurança Operacional (ESO), não sendo necessário destacar aqui. Tanto é que, além dele, no Projeto Setorial de Fiscalização Baseada em Risco, foram identificados como mais relevantes WILD e BIRD, mas também FOD, RE e RI, devendo todos eles serem tratados da mesma forma.</p>
<p>(b) O operador de aeródromo deve estabelecer e submeter à ANAC Níveis Aceitáveis de Desempenho da Segurança Operacional (NADSO) proporcionais à complexidade de suas operações e em conformidade com a regulamentação vigente e com os requisitos acordados com a ANAC.</p>	<p>(b) O operador de aeródromo deve estabelecer e submeter à ANAC Níveis Aceitáveis de Desempenho da Segurança Operacional (NADSO) proporcionais à complexidade de suas operações e em conformidade com a regulamentação vigente e com os requisitos acordados com a ANAC. [Reservado]</p>	<p>Parágrafo revogado pois não consta no Anexo 19 da CACI. Adicionalmente, o <i>Acceptable Level of Safety Performance</i> (ALoSP), que seria o equivalente ao Nível Aceitável de Desempenho da Segurança Operacional (NADSO), segundo preconiza o mencionado Anexo 19 da CACI, deve ser definido pelo Estado dentro do programa de segurança operacional do país e não pelo provedor de serviços.</p>
<p>(d) O operador de aeródromo deve formalizar e enviar à ANAC uma declaração expressa de comprometimento com a garantia da segurança operacional, conforme modelo definido pela Agência, nos casos previstos no Apêndice A deste Regulamento.</p>	<p>(d) O operador de aeródromo deve formalizar e enviar à ANAC uma declaração expressa de comprometimento com a garantia da segurança operacional, conforme modelo definido pela Agência, nos casos previstos no Apêndice A deste Regulamento. [Reservado]</p>	<p>Item excluído face à criação do PGSO, aplicável aos aeródromos que não possuem a obrigação de prover um SGSO.</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>153.53 Política e objetivos de segurança operacional</p> <p>(a) O operador de aeródromo deve formalizar o conteúdo da política de segurança operacional, o qual deve ser assinado pelo operador do aeródromo e pelo gestor responsável do aeródromo, no caso de serem pessoas distintas.</p> <p>(b) A política de segurança operacional deve conter:</p> <p>(1) os princípios e diretrizes definidos pelo operador de aeródromo para o gerenciamento da segurança operacional;</p> <p>(2) declaração expressa do comprometimento do operador de aeródromo com a garantia da segurança operacional, responsabilizando-se por:</p> <p>(i) cumprir com os requisitos regulamentares;</p> <p>(ii) identificar as linhas de imputabilidade com respeito ao desempenho da segurança operacional;</p> <p>(iii) garantir provisão de recursos humanos e financeiros necessários para implantação do SGSO e para execução de ações estabelecidas para controle dos riscos;</p> <p>(iv) estabelecer formalmente padrões organizacionais e comportamentos aceitáveis, garantindo sua divulgação aos membros da organização e comunidade aeroportuária;</p> <p>(v) estabelecer requisitos de segurança operacional de cumprimento obrigatório para seus funcionários e demais prestadores de serviço que atuam no sítio aeroportuário e que mantenham relação contratual com o operador de aeródromo e cujas atividades tenham impacto sobre a segurança operacional do aeródromo;</p> <p>(vi) gerenciar os riscos à segurança operacional de forma padronizada e contínua, fazendo uso de abordagens reativas, preventivas e preditivas, conforme a complexidade de suas operações aéreas e aeroportuárias;</p>	<p>153.53 SGSO - Política e objetivos de segurança operacional</p> <p>(a) O operador de aeródromo deve formalizar o conteúdo da política de segurança operacional, o qual deve ser assinado pelo operador do aeródromo e pelo gestor responsável do aeródromo, no caso de serem pessoas distintas. (a) Responsabilidade e comprometimento da Alta Direção:</p> <p>(1) A política de segurança operacional deve refletir o compromisso da organização em relação à segurança operacional, incluindo a melhoria contínua do SGSO e a promoção de uma cultura positiva de segurança, contendo ainda uma declaração expressa do comprometimento do operador de aeródromo com a garantia da segurança operacional cujo conteúdo mínimo encontra-se em Instrução Suplementar específica.</p>	<p>Título das Seções ajustados para separar aquelas aplicáveis ao SGSO e ao PGSO.</p> <p>Traz o primeiro elemento do componente “Política e objetivos de segurança operacional”, qual seja: “Responsabilidade e comprometimento da Alta Direção”.</p> <p>Assim, os antigos parágrafos 153.51(a) e (b) foram unificados e reescritos como parágrafo 153.53(a)(1) para alinhar-se ao conteúdo do Anexo 19 da CACI, bem como ferramenta de auditoria de SGSO (itens 1.1.1, 1.1.2 e 1.4) vinculada ao PSOE/ANAC, e para fazer menção à IS nº 153.51-001 (Revisão A), que passa a trazer o conteúdo da política, anteriormente listado no corpo do próprio parágrafo 153.53(b).</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>(vii) garantir que toda e qualquer atividade que possa afetar as operações do aeródromo seja planejada e executada de forma a preservar a segurança operacional;</p> <p>(viii) encorajar os colaboradores e demais usuários a relatar situações que afetem ou possam afetar a segurança operacional, assegurando a preservação das fontes e a não punição dos autores dos relatos, exceto nos casos que envolvam negligência ou violação intencional;</p> <p>(ix) comunicar à ANAC ocorrência de ESO no sítio aeroportuário;</p> <p>(x) promover o SGSO para todo o pessoal envolvido com atividades que possam ter impacto sobre a segurança operacional;</p> <p>(xi) melhorar continuamente o seu nível de desempenho de segurança operacional;</p> <p>(xii) gerenciar mudanças em sua estrutura organizacional que possam influenciar na segurança operacional.</p>		
<p>(d) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar objetivos relacionados com a melhoria do desempenho da segurança operacional mensuráveis e compatíveis com a complexidade do aeródromo.</p>	<p>(a) (...)</p> <p>(2) (d) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar objetivos relacionados com a melhoria do desempenho da segurança operacional, mensuráveis e compatíveis com a complexidade do aeródromo, que reflitam o compromisso de manter ou melhorar continuamente a eficácia geral do SGSO e o que se pretende alcançar em relação aos resultados de segurança operacional.</p>	<p>Antigo parágrafo 153.53(d) do RBAC, o qual passou a ser o parágrafo 153.53(a)(2) teve sua redação alterada para atender o que consta no item 1.1.2 do Apêndice 2 do Anexo 19 da CACI, o DOC 9859 e a ferramenta de auditoria de SGSO (itens 1.1.5) vinculada ao PSOE/ANAC.</p>
<p>(c) O operador de aeródromo deve divulgar o conteúdo da política de segurança operacional entre os membros da organização e comunidade aeroportuária.</p>	<p>(a) (...)</p> <p>(3) (e) O operador de aeródromo deve divulgar o conteúdo da política e dos objetivos de segurança operacional entre os membros da organização e comunidade aeroportuária.</p>	<p>Antigo 153.53(c) foi reposicionado para melhor encadeamento lógico e renumerado para ficar em linha com a nova estruturação que segue a ordem de componentes e elementos trazidos pelo Anexo 19 da CACI.</p>
<p>(e) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos para revisar o conteúdo da política e os objetivos de segurança operacional periodicamente ou sempre que necessário para se adequar às mudanças na regulamentação aplicável, na infraestrutura, na</p>	<p>(a) (...)</p> <p>(4) (e) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos procedimentos para revisar o conteúdo da política e dos objetivos de segurança operacional periodicamente ou sempre que necessário para se adequar às mudanças</p>	<p>Antigo 153.53(e) foi renumerado para ficar em linha com a nova estruturação que segue a ordem de componentes e elementos trazidos pelo Anexo 19 da CACI. Correção pontual para ajuste de termos mais adequados.</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
estrutura organizacional ou na prestação	na regulamentação aplicável, na infraestrutura aerportuária , na estrutura organizacional ou na prestação dos serviços.	
<p>(f) Responsabilidades quanto ao SGSO:</p> <p>(1) O operador de aeródromo deve estabelecer as atribuições dos responsáveis elencados no parágrafo 153.15(a) e demais membros de sua equipe quanto à segurança operacional e, especificamente, quanto ao SGSO.</p>	<p>(f) Responsabilidades quanto ao SGSO: (b) Responsabilidade primária acerca da segurança operacional</p> <p>(1) O operador de aeródromo deve definir claramente as linhas de responsabilidade em toda a organização, em especial as referentes ao corpo gerencial definido no parágrafo 153.15(a), bem como dos funcionários, em relação ao desempenho de segurança, conforme 153.25, 153.27, 153.29, 153.31, 153.33 e 153.35. estabelecer as atribuições dos responsáveis elencados no parágrafo 153.15(a) e demais membros de sua equipe quanto à segurança operacional e, especificamente, quanto ao SGSO.</p> <p>(2) O operador de aeródromo deve estabelecer as atribuições e nomear um gestor responsável do aeródromo que, independentemente de outras funções, é responsável em nome da organização, pela implementação e manutenção de um SGSO efetivo, conforme 153.15(a)(1) e 153.23. e documentar requisitos de segurança operacional de cumprimento obrigatório nos contratos com outros PSAC e demais prestadores de serviços cujas atividades possam afetar a segurança operacional do aeródromo.</p>	<p>Antigo parágrafo 153.53(f) renumerado como segundo elemento do componente “Política e objetivos de segurança operacional”.</p> <p>Antigo parágrafo 153.53(f)(1), renumerado para 153.53(b)(1) foi ajustado para que alinhamento ao Apêndice 2 do Anexo 19, especialmente itens 1.3, 1.2(a), (b) e 1.2(e), bem como ferramenta de auditoria SGSO – 1.2.2 e 1.3.1 – vinculada ao PSOE/ANAC.</p> <p>Este parágrafo somado às seções de responsabilidade do pessoal-chave definido no 153.15(a) atende aos requisitos do App.2 do Anexo 19 da CACI. Tais responsabilidades, nesta nova estruturação, encontram-se definidas nas Seções 153.13, 153.23 a 153.31 do Regulamento.</p> <p>Destaca-se ainda que o conteúdo do antigo 153.53(f)(2) foi excluído uma vez que já se encontrar abordado pela política em IS nº 153.51-001 (Revisão A).</p>
<p>(f)</p> <p>(...)</p> <p>(3) O operador de aeródromo deve instituir, por ato oficial, Comissão de Segurança Operacional (CSO) composta pelos profissionais designados como responsáveis pelas atividades elencadas no parágrafo 153.15(a) e membros de outras áreas da estrutura organizacional do operador de aeródromo relacionadas à segurança operacional da aviação civil.</p>	<p>(f) (b)</p> <p>(...)</p> <p>(3) O operador de aeródromo deve instituir, por ato oficial, Comissão de Segurança Operacional (CSO) composta pelos profissionais designados como responsáveis pelas atividades elencadas no parágrafo 153.15(a) e membros de outras áreas da estrutura organizacional do operador de aeródromo relacionadas à segurança operacional da aviação civil.</p>	<p>Renumerado nesta nova estruturação como parágrafo 153.53(b)(3).</p>
<p>(4) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar regimento para disciplinar o</p>	<p>(4) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar regimento para disciplinar o funcionamento da CSO, que deve compreender:</p>	<p>Item movido para IS nº 153.51-001 (Revisão A) sendo a parte de funções da CSO como FC e a parte “administrativa”,</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>funcionamento da CSO, que deve compreender:</p> <p>(i) definição do profissional responsável pela presidência da Comissão;</p> <p>(ii) critérios para convocação de membros externos à estrutura organizacional do aeródromo, conforme a complexidade das operações desenvolvidas no aeródromo;</p> <p>(iii) periodicidade para realização de reuniões ordinárias e critérios para convocação de reuniões extraordinárias;</p> <p>(iv) registro em ata de todas as reuniões realizadas, incluindo relatório dos assuntos tratados, ações e recomendações de segurança operacional definidas;</p> <p>(v) atividades da CSO, que devem compreender:</p> <p>(A) assessorar o gestor responsável do aeródromo no processo de gerenciamento do risco, conforme metodologia definida no MGSO, incluindo a elaboração da Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO);</p> <p>(B) assessorar o responsável pelo gerenciamento da segurança operacional em outros assuntos relacionados à segurança operacional;</p> <p>(C) propor ações para eliminação ou mitigação do risco associado aos perigos identificados;</p> <p>(D) avaliar o cumprimento do planejamento formal para implantação do SGSO;</p> <p>(E) avaliar a eficácia das ações executadas dentro do planejamento formal para implantação do SGSO e o planejamento para cumprimento dos objetivos de segurança operacional;</p> <p>(F) avaliar a eficácia das ações implementadas para eliminação ou mitigação de riscos;</p> <p>(G) propor revisão das ações implementadas para eliminação ou</p>	<p>(i) definição do profissional responsável pela presidência da Comissão;</p> <p>(ii) critérios para convocação de membros externos à estrutura organizacional do aeródromo, conforme a complexidade das operações desenvolvidas no aeródromo;</p> <p>(iii) periodicidade para realização de reuniões ordinárias e critérios para convocação de reuniões extraordinárias;</p> <p>(iv) registro em ata de todas as reuniões realizadas, incluindo relatório dos assuntos tratados, ações e recomendações de segurança operacional definidas;</p> <p>(v) atividades da CSO, que devem compreender:</p> <p>(A) assessorar o gestor responsável do aeródromo no processo de gerenciamento do risco, conforme metodologia definida no MGSO, incluindo a elaboração da Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO);</p> <p>(B) assessorar o responsável pelo gerenciamento da segurança operacional em outros assuntos relacionados à segurança operacional;</p> <p>(C) propor ações para eliminação ou mitigação do risco associado aos perigos identificados;</p> <p>(D) avaliar o cumprimento do planejamento formal para implantação do SGSO;</p> <p>(E) avaliar a eficácia das ações executadas dentro do planejamento formal para implantação do SGSO e o planejamento para cumprimento dos objetivos de segurança operacional;</p> <p>(F) avaliar a eficácia das ações implementadas para eliminação ou mitigação de riscos;</p> <p>(G) propor revisão das ações implementadas para eliminação ou mitigação de riscos, bem como propor ações adicionais;</p> <p>(H) avaliar a eficácia do PISOA;</p>	<p>referente ao regimento interno, como recomendação.</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
mitigação de riscos, bem como propor ações adicionais; (H) avaliar a eficácia do PISOA; (I) avaliar periodicamente o desempenho da segurança operacional no aeródromo; (J) realizar análise crítica dos relatórios finais de auditorias internas de segurança operacional; (K) elaborar e apresentar ao gestor responsável do aeródromo pareceres periódicos sobre o desempenho da segurança operacional no aeródromo.	(I) avaliar periodicamente o desempenho da segurança operacional no aeródromo; (J) realizar análise crítica dos relatórios finais de auditorias internas de segurança operacional; (K) elaborar e apresentar ao gestor responsável do aeródromo pareceres periódicos sobre o desempenho da segurança operacional no aeródromo.	
(f) (...) (5) O responsável pelo gerenciamento da segurança operacional deve coordenar as atividades relacionadas ao desenvolvimento, implementação, manutenção e melhoria contínua do SGSO estabelecido para o aeródromo.	(f) (...) (5) O responsável pelo gerenciamento da segurança operacional deve coordenar as atividades relacionadas ao desenvolvimento, implementação, manutenção e melhoria contínua do SGSO estabelecido para o aeródromo.	O antigo parágrafo 153.53(f)(5) foi excluído posto incorporado ao 153.25(a)(1), face à sua pertinência temática.
	(c) Coordenação do Plano de Resposta à Emergência (1) O operador de aeródromo deve estabelecer e manter um SGSO que garanta coordenação entre suas atividades e aquelas estabelecidas para o Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária conforme Subparte F.	Trata-se do terceiro elemento do componente “Política e objetivos de segurança operacional”. Redação baseada no item 1.4 do Apêndice 2 do Anexo 19 da CACI.
(g) Sistema de documentação: (1) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar os requisitos de controle da documentação e dos registros relacionados ao SGSO, compreendendo identificação, armazenamento, distribuição, atualização, revisão e descarte.	(g) Sistema de (d) Documentação do SGSO (1) O operador de aeródromo deve estabelecer, em harmonia ao quanto estabelecido na Seção 153.39 deste Regulamento, e documentar os requisitos de controle da documentação e dos registros relacionados ao SGSO, compreendendo identificação, armazenamento, distribuição, atualização, revisão e descarte.	Trata-se do terceiro elemento do componente “Política e objetivos de segurança operacional”. Conteúdo baseado no item 1.5 do Apêndice 2 do Anexo 19 da CACI. Sua total aderência ao Anexo se dá, contudo, pela leitura conjunta com a Seção 153.39. O parágrafo foi renumerado com vistas a adaptar-se à nova estruturação em componentes e elementos.
(2) O operador de aeródromo deve, como parte da documentação controlada do SGSO, elaborar e documentar um Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO), compreendendo: (i) escopo do SGSO;	(2) O operador de aeródromo deve, como parte da documentação controlada do SGSO, elaborar e documentar um Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO) cujo conteúdo mínimo encontra-se na IS nº 153.51-001., compreendendo:	Alinhado ainda à ferramenta de auditoria SGSO – 1.5.1, 1.5.2 e 3.1.3 – vinculada ao PSEO/ANAC. Destaca-se que o parágrafo (2) foi ajustado para redirecionar para a IS nº 153.51-001 (Revisão A) o conteúdo do MGSO.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
(ii) conteúdo da política; (iii) objetivos de segurança operacional; (iv) requisitos de segurança operacional; (v) procedimentos, programas e metodologias definidas para o SGSO; e (vi) responsabilidades relacionadas à segurança operacional.	(i) escopo do SGSO; (ii) conteúdo da política; (iii) objetivos de segurança operacional; (iv) requisitos de segurança operacional; (v) procedimentos, programas e metodologias definidas para o SGSO; e (vi) responsabilidades relacionadas à segurança operacional.	
153.55 Gerenciamento dos riscos de segurança operacional	153.55 SGSO - Gerenciamento dos riscos de segurança operacional	Título das Seções ajustados para separar aquelas aplicáveis ao SGSO e ao PGSO.
	(a) O operador de aeródromo deve gerenciar os riscos à segurança operacional de maneira padronizada e contínua, implementando ao menos os seguintes processos: (1) identificação de perigos; (2) avaliação e controle de riscos.	Parágrafo inserido para destacar os elementos que compõem este componente do SGSO.
(a) Identificação de perigos: (1) O operador de aeródromo deve estabelecer um processo contínuo e formal para identificar perigos existentes ou potenciais das operações desenvolvidas. (2) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos, fontes de dados e recursos a serem utilizados para identificação de perigos referentes à abordagem reativa, preventiva e preditiva, conforme a complexidade de suas operações. (3) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos para considerar informações sobre perigos obtidas a partir das recomendações decorrentes de investigações de incidentes e acidentes aeronáuticos, visando ao gerenciamento reativo.	(a) (b) Identificação de perigos: (1) O operador de aeródromo deve estabelecer um processo contínuo e formal para identificar perigos existentes ou potenciais que possam impactar a segurança operacional das atividades e das operações desenvolvidas em todas as áreas do aeródromo. (2) O operador de aeródromo deve estabelecer procedimentos requisitos , fontes de dados e recursos a serem utilizados para identificação de perigos referentes às abordagens abordagens reativa e proativa , preventiva e preditiva , conforme a complexidade de suas operações. (3) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos para considerar informações sobre perigos obtidas a partir das recomendações decorrentes de investigações de incidentes e acidentes aeronáuticos, visando ao gerenciamento do risco reativo .	Parágrafo renumerado como 153.55(b) face à inserção do 153.55(a) com a listagem dos elementos que integram o componente “Gerenciamento da segurança operacional”. Conteúdo do parágrafo alterado para alinhar-se ao disposto no item 2.1 do Apêndice 2 do Anexo 19 da CACI e DOC 9859, bem como item 2.1.2 da ferramenta de auditoria SGSO, vinculada ao PSOE/ANAC.
(b) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar um procedimento para realização de investigações internas de eventos de interesse da segurança operacional, indicando as responsabilidades e a forma de tratamento dos dados e das informações obtidas com a investigação.	(b) (4) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar um procedimento para considerar informações sobre perigos a partir de realização de investigações internas de eventos de interesse da segurança operacional, indicando as responsabilidades e a forma de tratamento dos dados e das informações obtidas com a investigação.	

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>(b)</p> <p>(1) O operador de aeródromo deve estabelecer um sistema de relatos de aviação civil como ferramenta para aquisição de dados de entrada para o processo de identificação de perigos, que compreenda reportes obrigatórios, voluntários e confidenciais.</p> <p>(2) O operador de aeródromo deve estabelecer, quando solicitado pelo relator ou quando for de interesse da segurança operacional, requisitos para garantia da preservação da identidade do relator no caso de relatos confidenciais.</p> <p>(3) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos para informar ao relator sobre as ações adotadas a partir da análise de seu relato.</p>	<p>(b)</p> <p>(1) (5) O operador de aeródromo deve estabelecer um sistema de relatos de aviação civil como ferramenta para aquisição de dados de entrada para o processo de identificação de perigos, que compreenda contenha reportes obrigatórios, e voluntários, sendo estes últimos e confidenciais.</p> <p>(2) (i) O operador de aeródromo deve estabelecer, quando solicitado pelo relator ou quando for de interesse da segurança operacional, requisitos para garantia da preservação da identidade do relator no caso de relatos voluntários ou quando for de interesse da segurança operacional confidenciais.</p> <p>(3) (ii) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos para informar ao relator sobre as ações adotadas a partir da análise de seu relato.</p> <p>(iii) Os meios para a realização de relatos devem ser acessíveis a toda comunidade aeroportuária</p>	<p>Ajustado o grau de hierarquia do parágrafo para deixar claro que o sistema de relatos pode servir como fonte de dados não somente para o procedimento de investigação interna. Além disso, deixou-se cristalino que os relatos voluntários são confidenciais. Texto em sintonia com 1.1.1(c) do Apêndice 2 do Anexo 19 e DOC 9859, bem como tópico 1.5.2 da ferramenta de auditoria SGO, vinculada ao PSOE/ANAC.</p>
<p>(b)</p> <p>(4) O processo de identificação de perigos deve ser composto pelas seguintes etapas:</p> <p>(i) identificação de perigos existentes ou potenciais;</p> <p>(ii) análise dos perigos identificados;</p> <p>(iii) estimativa das consequências relacionadas a cada perigo identificado;</p> <p>(iv) armazenamento de dados e informação de segurança operacional;</p> <p>(v) distribuição de informações de segurança operacional resultantes dos dados coletados e analisados.</p>	<p>(b)</p> <p>(4) O processo de identificação de perigos deve ser composto pelas seguintes etapas:</p> <p>(i) identificação de perigos existentes ou potenciais;</p> <p>(ii) análise dos perigos identificados;</p> <p>(iii) estimativa das consequências relacionadas a cada perigo identificado;</p> <p>(iv) armazenamento de dados e informação de segurança operacional;</p> <p>(v) distribuição de informações de segurança operacional resultantes dos dados coletados e analisados.</p>	<p>As etapas do processo de identificação de perigo foram transferidas para a IS nº 153.51-001 (Revisão A) como forma de cumprimento ao parágrafo 153.55(b)(1) dentro da lógica de estruturação e sistematização de requisitos definidos nesta revisão normativa.</p>
<p>(b)</p> <p>(5) O operador de aeródromo deve estabelecer e manter atualizada uma biblioteca dos perigos identificados.</p> <p>(i) Na biblioteca dos perigos identificados devem ser indicadas as ações estabelecidas com relação a cada um dos perigos.</p>	<p>(b)</p> <p>(5) O operador de aeródromo deve estabelecer e manter atualizada uma biblioteca dos perigos identificados, que contenha as ações estabelecidas para o controle dos riscos associados a cada um dos perigos.</p> <p>(i) Na biblioteca dos perigos identificados devem ser indicadas as ações estabelecidas com relação a cada um dos perigos.</p>	<p>Unificação do requisito relacionado à biblioteca de perigos com seu subitem dando mais coesão redacional.</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
(c) Avaliação e mitigação de riscos:	(c) Avaliação e mitigação controle de riscos:	O nome do elemento foi ajustado para alinhar-se à ferramenta de auditoria SGSO – 2.2.1- vinculada ao PSOE/ANAC.
(c) (2) O operador de aeródromo deve estabelecer e descrever em seu MGSO a metodologia para avaliação do risco à segurança operacional em suas operações, a qual deve compreender as seguintes etapas: (i) critérios para estimar a probabilidade de ocorrência de determinado evento; (ii) critérios para estimar a severidade das consequências de determinado evento; (iii) critérios para definir a tolerabilidade dos riscos de determinado evento analisado; (iv) critérios para consultar partes externas à organização quanto à execução de ações para eliminação ou mitigação dos riscos; (v) requisitos para divulgação das ações para eliminação ou mitigação dos riscos.	(c) (2) O operador de aeródromo deve estabelecer e descrever em seu MGSO a metodologia para avaliação do risco à segurança operacional em suas operações, a qual deve compreender as seguintes etapas: (i) critérios para estimar a probabilidade de ocorrência de determinado evento; (ii) critérios para estimar a severidade das consequências de determinado evento; (iii) critérios para definir a tolerabilidade dos riscos de determinado evento analisado; (iv) critérios para consultar partes externas à organização quanto à execução de ações para eliminação ou mitigação dos riscos; (v) requisitos para divulgação das ações para eliminação ou mitigação dos riscos.	Item levado para IS nº 153.51-001 por trazer etapas que fazem parte da metodologia para avaliação do risco. Está previsto na ferramenta de auditoria SGSO – 2.2.1- vinculada ao PSOE/ANAC.
(d) O resultado do processo de gerenciamento de risco deve ser consolidado em um formulário padronizado de Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO), o qual deve apresentar: (1) descrição e motivação do objeto da AISO; (2) perigos identificados; (3) análise dos perigos identificados; (4) estimativa das consequências relacionadas a cada perigo identificado; (5) risco associado a cada consequência e sua tolerabilidade em função de defesas existentes; (6) proposição de medidas adicionais para eliminação ou mitigação dos riscos, quando aplicável; (7) risco de cada consequência e sua tolerabilidade em função das defesas existentes e das medidas adicionais estabelecidas; (8) indicação do responsável por cada medida adicional proposta ou defesas existentes; (9) indicação do	(c) (...) (2) (2) O resultado do processo de gerenciamento de risco deve ser consolidado em um formulário padronizado de Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO), o qual tem seu conteúdo definido em Instrução Suplementar . deve apresentar: (1) descrição e motivação do objeto da AISO; (2) perigos identificados; (3) análise dos perigos identificados; (4) estimativa das consequências relacionadas a cada perigo identificado; (5) risco associado a cada consequência e sua tolerabilidade em função de defesas existentes; (6) proposição de medidas adicionais para eliminação ou mitigação dos riscos, quando aplicável; (7) risco de cada consequência e sua tolerabilidade em função das defesas existentes e das medidas adicionais estabelecidas; (8) indicação do responsável por cada medida adicional proposta ou defesas	Face à revogação do parágrafo anterior, este foi renumerado. Ademais, o conteúdo do AISO passou a compor IS nº 153.51-001 (Revisão A). Tópico previsto em ferramenta de auditoria SGSO – 2.2.2 e 3.1.3 – vinculada ao PSOE/ANAC.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
prazo de execução ou de implantação para cada medida adicional proposta ou defesas existentes, quando aplicável.	existentes; (9) indicação do prazo de execução ou de implantação para cada medida adicional proposta ou defesas existentes, quando aplicável.	
(e) O operador de aeródromo deve detalhar e documentar as defesas existentes e medidas adicionais para eliminação ou mitigação dos riscos em um documento denominado Procedimentos Específicos de Segurança Operacional (PESO). (1) O PESO tem como objetivo a descrição da implantação e/ou da execução das defesas existentes e medidas adicionais para eliminação ou mitigação dos riscos decorrentes da AISO.	(c) (...) (e) (3) O operador de aeródromo deve detalhar e documentar as defesas existentes e medidas adicionais para eliminação ou mitigação dos riscos em um documento denominado Procedimentos Específicos de Segurança Operacional (PESO). (1) O PESO tem como objetivo a descrição da implantação e/ou da execução das defesas existentes e medidas adicionais para eliminação ou mitigação dos riscos decorrentes da AISO.	O parágrafo 153.55(e)(1) foi excluído por trazer requisito conceitual, sendo trasmutado, contudo, para a IS nº 153.51-001 (Revisão A). Destaca-se que seu conteúdo está alinhado com a ferramenta de auditoria SGSO – 2.2.2 e 3.1.3 – do PSOE/ANAC.
(f) O operador de aeródromo fica dispensado de documentar as defesas existentes em um PESO quando já estiverem documentadas e implementadas como rotina da organização e desde que mantidas as condições executivas e operacionais do aeródromo.	(c) (...) (3) (f) (1) O operador de aeródromo fica dispensado de documentar as defesas existentes em um PESO quando já estiverem documentadas e implementadas como rotina da organização e desde que mantidas as condições executivas e operacionais do aeródromo.	Parágrafo renumerado face aos ajustes anteriores.
153.57 Garantia da segurança operacional	153.57 SGSO - Garantia da segurança operacional	Título das Seções ajustados para separar aquelas aplicáveis ao SGSO e ao PGSO.
(a) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos e prover recursos para garantir a segurança operacional por meio de: (1) monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional; (2) gerenciamento da mudança; (3) melhoria contínua do SGSO.	(a) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos e prover recursos para garantir a segurança operacional por meio de: garantir a segurança operacional, implementando ao menos os seguintes processos: (1) monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional; (2) gerenciamento da de mudanças; (3) melhoria contínua do SGSO.	Requisito transformado em desempenho. Em conformidade com itens 3.1, 3.2 e 3.3 do Apêndice 2 do Anexo 19 da CACI e ferramenta de auditoria SGSO - 3.1.1 e 3.1.2 – vinculada ao PSOE/ANAC.
(b) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos para monitoramento contínuo, acompanhamento da execução das defesas e medição do desempenho da segurança operacional com o objetivo de: (1) verificar o desempenho da segurança operacional; (2) verificar a eficácia dos controles de riscos à segurança operacional implantados.	(b) Monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos para monitoramento contínuo, acompanhamento da execução das defesas e medição do desempenho da segurança operacional com o objetivo de: (1) verificar o desempenho da segurança operacional; O operador de aeródromo deve monitorar continuamente a	Parágrafo 153.57(b) ajustado para trazer o primeiro elemento do componente “ <i>Garantia da segurança operacional</i> ”. O antigo parágrafo 153.57(c) foi renumerado face à estruturação em componentes e elementos. Ainda, o conteúdo previsto no antigo 153.57(g) foi trazido para cá e teve sua redação ajustada, tendo como referência o disposto no 9.5.4.1 do DOC 9859.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>(c) O operador de aeródromo deve estabelecer indicadores para medição do desempenho da segurança operacional, os quais devem ser mensuráveis e estar associados, quando aplicável, aos objetivos de segurança operacional estabelecidos.</p> <p>(g) O operador de aeródromo deve estabelecer um programa de auditorias periódicas de segurança operacional, com a finalidade de verificar:</p> <p>(1) o cumprimento dos requisitos regulamentares;</p> <p>(2) a conformidade dos procedimentos implementados com a política e objetivos de segurança operacional pré-estabelecidos;</p> <p>(3) a conformidade das atividades executadas com os procedimentos estabelecidos pelo operador de aeródromo;</p> <p>(4) a adequação dos recursos existentes para a execução das atividades;</p> <p>(5) a adequação e o desempenho dos recursos humanos frente aos procedimentos implementados.</p>	<p>segurança operacional em seu aeródromo com o objetivo de verificar o desempenho e a eficácia dos controles de riscos à segurança operacional implantandos.</p> <p>(1) verificar o desempenho da segurança operacional;</p> <p>(2) verificar a eficácia dos controles de riscos à segurança operacional implantandos.</p> <p>(e) (i) O operador de aeródromo deve estabelecer indicadores mensuráveis para medição de desempenho da segurança operacional, os quais devem ser mensuráveis e estar associados, quando aplicável, e metas associadas aos objetivos de segurança operacional estabelecidos, conforme parâmetros estabelecidos em Instrução Suplementar - IS nº metas 153.51-001.</p> <p>(g) (ii) O operador de aeródromo deve estabelecer um programa de auditorias internas periódicas de segurança operacional para avaliar a eficácia do SGSO e identificar pontos de melhoria, com a finalidade de verificar:</p> <p>(1) o cumprimento dos requisitos regulamentares;</p> <p>(2) a conformidade dos procedimentos implementados com a política e objetivos de segurança operacional pré-estabelecidos;</p> <p>(3) a conformidade das atividades executadas com os procedimentos estabelecidos pelo operador de aeródromo;</p> <p>(4) a adequação dos recursos existentes para a execução das atividades;</p> <p>(5) a adequação e o desempenho dos recursos humanos frente aos procedimentos implementados.</p>	<p>Textos ajustados para alinhamento aos itens 3.1.1 e 3.1.2 do Apêndice 2 do Anexo 19 da CACI e ferramenta de auditoria SGSO - 3.1.1, 3.1.2 e 3.1.3 – vinculada ao PSOE/ANAC</p> <p>Adicionalmente, requisitos transformados em desempenho e ajustes de redação realizados, pois a avaliação do desempenho e da eficácia dos procedimentos seguranças se trata de um processo único que será referenciado unicamente na IS nº 153.51-001 (Revisão A).</p>
<p>(d) O operador de aeródromo deve enviar para a ANAC, até o dia 20 dos meses de janeiro, maio e setembro, relatórios quadrimestrais do SGSO, conforme modelo disponibilizado pela ANAC. (1) Eventos de Segurança Operacional (ESO) caracterizados como acidente, incidente grave e incidente aeronáuticos devem ser comunicados à ANAC</p>	<p>(d) (2) O operador de aeródromo deve enviar para a ANAC, até o dia 20 dos meses de janeiro, maio e setembro, relatórios quadrimestrais do SGSO, conforme modelo disponibilizado pela ANAC.</p> <p>(1) (i) Eventos de Segurança Operacional (ESO) caracterizados como acidente, incidente grave e incidente aeronáuticos devem ser comunicados à ANAC imediatamente,</p>	<p>Renumerado face à nova estruturação em componentes e elementos.</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>imediatamente, pelo meio disponível, e formalmente em até 48 horas da sua ocorrência, sem prejuízo às obrigações de comunicação aos órgãos do sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.</p>	<p>pelo meio disponível, e formalmente em até 48 horas da sua ocorrência, sem prejuízo às obrigações de comunicação aos órgãos do sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.</p>	
<p>(e) O operador de aeródromo deve utilizar, quando aplicável, as seguintes ferramentas para monitoramento e medição de desempenho da segurança operacional, considerando a complexidade de suas operações e o desempenho da segurança operacional aferido anteriormente:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) relatos de segurança operacional; (2) auditorias internas de segurança operacional; (3) pesquisas de segurança operacional; (4) estudos de segurança operacional; (5) investigações internas de segurança operacional; (6) relatórios de inspeção da ANAC 	<p>(e) O operador de aeródromo deve utilizar, quando aplicável, as seguintes ferramentas para monitoramento e medição de desempenho da segurança operacional, considerando a complexidade de suas operações e o desempenho da segurança operacional aferido anteriormente:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) relatos de segurança operacional; (2) auditorias internas de segurança operacional; (3) pesquisas de segurança operacional; (4) estudos de segurança operacional; (5) investigações internas de segurança operacional; (6) relatórios de inspeção da ANAC 	<p>Parágrafo revogado e incluído em IS nº 153.51-001 (Revisão A) como recomendação por serem ferramentas consideradas adequadas ao monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional, mas não única alternativa possível, sendo dada discricionariedade ao operador de aeródromo buscar o meio mais adequado à sua realidade.</p>
<p>(f) O responsável pelo gerenciamento da segurança operacional deve avaliar periodicamente o desempenho da segurança operacional no aeródromo frente aos objetivos, metas e indicadores estabelecidos.</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) O responsável pelo gerenciamento da segurança operacional deve submeter a avaliação periódica do desempenho da segurança operacional no aeródromo à apreciação do gestor responsável do aeródromo. (2) O gestor responsável do aeródromo deve submeter a avaliação periódica do desempenho do SGSO à apreciação do operador de aeródromo, nos casos de delegação da função de gestor responsável, conforme parágrafo 153.13(b). (3) O operador de aeródromo deve definir e implantar ações para correção de desvios verificados na avaliação de desempenho da organização frente aos objetivos, 	<p>(f) O responsável pelo gerenciamento da segurança operacional deve avaliar periodicamente o desempenho da segurança operacional no aeródromo frente aos objetivos, metas e indicadores estabelecidos.</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) O responsável pelo gerenciamento da segurança operacional deve submeter a avaliação periódica do desempenho da segurança operacional no aeródromo à apreciação do gestor responsável do aeródromo. (2) O gestor responsável do aeródromo deve submeter a avaliação periódica do desempenho do SGSO à apreciação do operador de aeródromo, nos casos de delegação da função de gestor responsável, conforme parágrafo 153.13(b). (3) O operador de aeródromo deve definir e implantar ações para correção de desvios verificados na avaliação de desempenho da organização frente aos objetivos, metas e indicadores estabelecidos previamente. 	<p>Conteúdo do caput do artigo 153.57(f) absorvido pelo atual 153.57(b)(1). Adicionalmente, seus subparágrafos foram excluídos pois interferem na gestão do aeródromo por seu operador.</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
metas e indicadores estabelecidos previamente.		
<p>(h) O operador de aeródromo deve estabelecer escopo, frequência e métodos a serem utilizados para realização das auditorias.</p> <p>(i) Cada auditoria realizada deve ser consolidada em relatório, contendo:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) o período de sua realização; (2) a relação dos auditores envolvidos; (3) as atividades, áreas ou funções auditadas; (4) os métodos utilizados; (5) os principais resultados; (6) as não-conformidades identificadas; (7) as propostas de ações corretivas e preventivas. 	<p>(h) O operador de aeródromo deve estabelecer escopo, frequência e métodos a serem utilizados para realização das auditorias.</p> <p>(i) Cada auditoria realizada deve ser consolidada em relatório, contendo:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) o período de sua realização; (2) a relação dos auditores envolvidos; (3) as atividades, áreas ou funções auditadas; (4) os métodos utilizados; (5) os principais resultados; (6) as não-conformidades identificadas; (7) as propostas de ações corretivas e preventivas. 	<p>O conteúdo dos antigos parágrafos 153.57(h) e (i) foram excluídos da presente proposta de RBAC, passando a constar em IS nº 153.51-001 (Revisão A) como recomendação por estar associada ao modo como o operador pode estabelecer seu processo de auditoria interna e apresentar seus resultados.</p>
<p>(j) O operador de aeródromo pode contratar outra organização ou pessoa, com conhecimentos técnicos apropriados e experiência comprovada para realizar auditorias de segurança operacional.</p>	<p>(j) O operador de aeródromo pode contratar outra organização ou pessoa, com conhecimentos técnicos apropriados e experiência comprovada para realizar auditorias de segurança operacional.</p>	<p>Este parágrafo foi excluído pois, como definido nas atribuições do operador de aeródromo, ele pode delegar a terceiros suas atividades, o que já abrangeria a de auditoria.</p>
	<p>(c) Gerenciamento de mudanças</p>	<p>Parágrafo inserido para introduzir o segundo elemento do componente “Garantia da segurança operacional”.</p>
<p>(k) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para gerenciar de forma segura mudanças no sistema onde esteja implantado o SGSO, compreendendo:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) identificar as mudanças dentro da organização que possam afetar os procedimentos e serviços implementados, incluindo previsão para realização de obras e serviços na área de movimento; (2) descrever os mecanismos propostos para garantir a segurança operacional antes da execução e implantação das mudanças; (3) eliminar ou modificar os controles de riscos de segurança operacional que já não sejam mais necessários ou efetivos devido às mudanças identificadas. 	<p>(k) (1) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para gerenciar identificar as mudanças que possam afetar a segurança das operações e para gerenciar os riscos associados a estas mudanças. de forma segura mudanças no sistema onde esteja implantado o SGSO, compreendendo:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) identificar as mudanças dentro da organização que possam afetar os procedimentos e serviços implementados, incluindo previsão para realização de obras e serviços na área de movimento; (2) descrever os mecanismos propostos para garantir a segurança operacional antes da execução e implantação das mudanças; (3) eliminar ou modificar os controles de riscos de segurança operacional que já não sejam mais necessários ou efetivos devido às mudanças identificadas. 	<p>Conteúdo ajustado para trazer requisito de desempenho alinhado ao 3.2 do Apêndice 2 do Anexo 19 da CACI e ferramenta de auditoria SGSO – item 3.2.1 – vinculada ao PSOE/ANAC. No que tange ao material que o complementa, será inserido em IS nº 153.51-001 (Revisão A) detalhamento mais condizente e alinhado ao texto 3.3 do Apêndice 2 do Anexo 19 da CACI.</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>(l) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para buscar a melhoria contínua do SGSO implantado, compreendendo:</p> <p>(1) execução de ações corretivas para eliminar as causas de desempenho da segurança operacional inferior ao planejado;</p> <p>(2) execução de ações para prevenir o desempenho da segurança operacional inferior ao planejado.</p>	<p>(d) Melhoria contínua do SGSO</p> <p>(l) (1) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para buscar a melhoria contínua do SGSO implantado, compreendendo:</p> <p>(1) execução de ações corretivas para eliminar as causas de desempenho da segurança operacional inferior ao planejado;</p> <p>(2) execução de ações para prevenir o desempenho da segurança operacional inferior ao planejado.</p>	<p>Parágrafo inserido para introduzir o terceiro elemento do componente “<i>Garantia da segurança operacional</i>”.</p> <p>Conteúdo ajustado para trazer requisito de desempenho alinhado ao 3.3 do Apêndice 2 do Anexo 19 da CACI e ferramenta de auditoria SGSO – item 3.3.1 – vinculada ao PSOE/ANAC.</p>
<p>153.59 Promoção da segurança operacional</p>	<p>153.59 SGSO - Promoção da segurança operacional</p>	<p>Título das Seções ajustados para separar aquelas aplicáveis ao SGSO e ao PGSO.</p>
	<p>(a) O operador de aeródromo deve promover a segurança operacional no aeródromo, implementando ao menos os seguintes processos:</p> <p>(1) Treinamento e qualificação; e</p> <p>(2) Divulgação do SGSO e comunicação acerca da segurança operacional.</p>	<p>Parágrafo inserido para introduzir os elementos do componente “<i>Promoção da segurança operacional</i>”.</p>
<p>(a) Treinamento e qualificação:</p> <p>(1) O operador de aeródromo deve estabelecer e manter um PISOA, a fim de assegurar que o pessoal envolvido com atividades relacionadas à segurança operacional esteja qualificado e treinado para desempenhar suas funções, conforme disposto no parágrafo 153.37(b).</p>	<p>(a) (b) Treinamento e qualificação:</p> <p>(1) O operador de aeródromo deve estabelecer e manter um PISOA, a fim de assegurar que o pessoal envolvido com atividades relacionadas à segurança operacional esteja qualificado e treinado para desempenhar suas funções, conforme disposto no parágrafo 153.37(b).</p>	<p>Este parágrafo traz o primeiro elemento do componente “<i>Promoção da segurança operacional</i>”. Não houve alteração de seu conteúdo, somente sendo renumerado face à inserção do parágrafo anterior, uma vez que seu conteúdo já se encontra alinhado com o item 4.1 do Apêndice 2 do Anexo 19 da CACI e item 4.1.1 da ferramenta de auditoria de SGSO vinculada ao PSOE/ANAC.</p>
<p>(b) Comunicação de segurança operacional:</p> <p>(1) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar meios para a difusão e comunicação da segurança operacional com vistas a:</p> <p>(i) comunicar informações críticas sobre segurança operacional;</p> <p>(ii) explicar sobre a adoção de ações específicas de segurança operacional;</p> <p>(iii) explicar sobre inclusão ou alterações de procedimentos de segurança operacional; e</p> <p>(iv) transmitir outras informações julgadas relevantes no que tange à segurança operacional.</p>	<p>(b) Comunicação de segurança operacional: (c) Divulgação do SGSO e comunicação acerca da segurança operacional</p> <p>(1) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar meios para a difusão e comunicação da segurança operacional à comunidade aeroportuária com vistas a:</p> <p>(i) comunicar transmitir informações críticas sobre segurança operacional;</p> <p>(ii) explicar sobre a adoção de ações específicas de para aumentar a segurança operacional;</p> <p>(iii) explicar sobre inclusão ou alterações de procedimentos de segurança operacional; e</p> <p>(iv) transmitir outras informações julgadas relevantes no que tange à segurança operacional, garantindo que aqueles que atuam na área operacional do aeródromo estejam cientes das</p>	<p>Este parágrafo traz o segundo elemento do componente “<i>Promoção da segurança operacional</i>”.</p> <p>Seu conteúdo foi ajustado para refletir o disposto no item 4.1 do Apêndice 2 do Anexo 19 da CACI, estando em linha também com o item 4.1.1 da ferramenta de auditoria de SGSO vinculada ao PSOE/ANAC.</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
	informações relevantes às funções que desempenham.	
153.61 Planejamento formal para implantação do SGSO	153.61–Planejamento formal para sua implantação do SGSO [Reservado]	Seção excluída posto não ser mais relevante obrigar o estabelecimento de um planejamento formal como ferramenta de <i>enforcement</i> para assegurar a implantação do SGSO pelo grupo de regulados para o qual é aplicável, já que o Sistema está implantado por praticamente sua totalidade, sendo possível, para o rol residual, utilizar de outros meios para garantir que isso aconteça.
(a) O operador de aeródromo deve estabelecer, documentar e submeter à ANAC um planejamento formal para implantação do SGSO. (1) O planejamento formal para a implantação do SGSO deve ter prazo máximo de até 48 (quarenta e oito) meses a partir da data de protocolização do documento na ANAC.	(a) O operador de aeródromo deve estabelecer, documentar e submeter à ANAC um planejamento formal para implantação do SGSO. (1) O planejamento formal para a implantação do SGSO deve ter prazo máximo de até 48 (quarenta e oito) meses a partir da data de protocolização do documento na ANAC.	Vide justificativa para a Seção.
(b) O operador de aeródromo deve consolidar seu planejamento formal para implantação em um cronograma identificando cada atividade, os respectivos prazos para execução e sua situação quanto à execução. (1) O cronograma deve apresentar as atividades referentes à implantação das abordagens reativa, preventiva e preditiva do gerenciamento da segurança operacional, além dos elementos de garantia da segurança operacional e promoção da segurança operacional de forma consolidada em fases específicas. (2) Os elementos relacionados à abordagem reativa devem ser implantados até o prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, a contar da data definida para início da implantação do SGSO. (3) Os elementos relacionados à abordagem preventiva devem ser implantados até o prazo máximo de 36 (trinta e seis) meses, a contar da data definida para início da implantação do SGSO. (4) Os elementos relacionados à abordagem preditiva e à garantia da segurança operacional devem ser implantados até o prazo máximo de	(b) O operador de aeródromo deve consolidar seu planejamento formal para implantação em um cronograma identificando cada atividade, os respectivos prazos para execução e sua situação quanto à execução. (1) O cronograma deve apresentar as atividades referentes à implantação das abordagens reativa, preventiva e preditiva do gerenciamento da segurança operacional, além dos elementos de garantia da segurança operacional e promoção da segurança operacional de forma consolidada em fases específicas. (2) Os elementos relacionados à abordagem reativa devem ser implantados até o prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, a contar da data definida para início da implantação do SGSO. (3) Os elementos relacionados à abordagem preventiva devem ser implantados até o prazo máximo de 36 (trinta e seis) meses, a contar da data definida para início da implantação do SGSO. (4) Os elementos relacionados à abordagem preditiva e à garantia da segurança operacional devem ser implantados até o prazo máximo de 48	Vide justificativa para a Seção.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
48 (quarenta e oito) meses, a contar da data definida para início da implantação do SGSO.	(quarenta e oito) meses, a contar da data definida para início da implantação do SGSO.	
(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para controle da implantação das atividades estabelecidas no planejamento formal, incluindo revisão ordinária do planejamento formal com periodicidade no mínimo semestral e revisões extraordinárias quando julgadas necessárias.	(e) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para controle da implantação das atividades estabelecidas no planejamento formal, incluindo revisão ordinária do planejamento formal com periodicidade no mínimo semestral e revisões extraordinárias quando julgadas necessárias.	Vide justificativa para a Seção.
(d) O operador de aeródromo que submeter seu planejamento formal para implantação do SGSO à ANAC está sujeito à fiscalização quanto ao seu cumprimento de acordo com os compromissos estabelecidos e sujeito às sanções cabíveis pelo seu descumprimento.	(d) O operador de aeródromo que submeter seu planejamento formal para implantação do SGSO à ANAC está sujeito à fiscalização quanto ao seu cumprimento de acordo com os compromissos estabelecidos e sujeito às sanções cabíveis pelo seu descumprimento.	Vide justificativa para a Seção.
(e) O operador de aeródromo deve elaborar e enviar à ANAC, até o dia 20 de janeiro de cada ano, relatório anual com dados e informações referentes ao cumprimento das atividades estabelecidas em seu planejamento formal para implantação do SGSO.	(e) O operador de aeródromo deve elaborar e enviar à ANAC, até o dia 20 de janeiro de cada ano, relatório anual com dados e informações referentes ao cumprimento das atividades estabelecidas em seu planejamento formal para implantação do SGSO.	Vide justificativa para a Seção.
(f) O operador de aeródromo deve apresentar, juntamente com o planejamento formal para implantação do SGSO, no mínimo, o seguinte conjunto de conteúdos do MGSO: (1) os elementos referentes à política e objetivos de segurança operacional, incluindo a discriminação das responsabilidades dos responsáveis elencados no parágrafo 153.15(a); (2) os requisitos para controle da documentação relacionada ao SGSO; (3) a metodologia para avaliação e mitigação de risco, constante do parágrafo 153.55(c); (4) os elementos para promoção da segurança operacional coerentes com o estágio de implantação do SGSO.	(f) O operador de aeródromo deve apresentar, juntamente com o planejamento formal para implantação do SGSO, no mínimo, o seguinte conjunto de conteúdos do MGSO: (1) os elementos referentes à política e objetivos de segurança operacional, incluindo a discriminação das responsabilidades dos responsáveis elencados no parágrafo 153.15(a); (2) os requisitos para controle da documentação relacionada ao SGSO; (3) a metodologia para avaliação e mitigação de risco, constante do parágrafo 153.55(c); (4) os elementos para promoção da segurança operacional coerentes com o estágio de implantação do SGSO.	Vide justificativa para a Seção.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
	<p>153.63 Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional (PGSO) - Generalidades</p>	<p>Seções introduzidas para disciplinamento do PGSO, conforme disposto em Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302), em propostas de solução ao “<i>Problema 4 – Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO)</i>”, constante em folha 77 e seguintes do Relatório.</p>
	<p>(a) O operador de aeródromo deve manter um Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional (PGSO) compatível com o porte do aeródromo e com a complexidade das operações realizadas sob sua responsabilidade.</p> <p>(b) A estruturação do PGSO deve conter os seguintes componentes, bem como outros derivados de regulamentos pertinentes:</p> <p>(1) política e objetivos de segurança operacional;</p> <p>(2) gerenciamento dos riscos à segurança operacional;</p> <p>(3) garantia da segurança operacional; e</p> <p>(4) promoção da segurança operacional.</p> <p>(c) O operador de aeródromo deve monitorar periodicamente as condições operacionais do aeródromo e, quando necessário, adotar as ações e medidas mitigadoras cabíveis.</p>	<p>Como se trata do PGSO uma maneira mais simplificada de gerenciamento de segurança operacional, mas baseado no SGSO, incorporando sua essência, também para o PGSO foram adotados os mesmos componentes do SGSO.</p> <p>Devido seu caráter mais simplificado e por ser direcionado a um público com conhecimentos mais triviais sobre segurança operacional, foi estabelecida a necessidade de se realizar monitoramento das condições operacionais e vincular a adoção de ações ou medidas mitigadoras cabíveis. Ainda, em IS nº 153.63-001 (Revisão A) serão trazidas fichas padronizadas para realização desta atividade.</p>
	<p>153.65 PGSO - Política e objetivos de segurança operacional</p>	<p>Seções introduzidas para disciplinamento do PGSO, conforme disposto em Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302), em propostas de solução ao “<i>Problema 4 – Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO)</i>”, constante em folha 77 e seguintes do Relatório.</p>
	<p>(a) Responsabilidade e comprometimento da Alta Direção</p> <p>(1) A política de segurança operacional deve refletir o compromisso da organização em relação à segurança operacional, contendo ainda uma declaração expressa do comprometimento do operador de aeródromo com a garantia da segurança operacional cujo conteúdo mínimo encontra-se na IS nº 153.63-001.</p> <p>(2) O operador de aeródromo deve estabelecer objetivos relacionados com a segurança operacional que sejam mensuráveis e compatíveis com a complexidade do aeródromo.</p>	<p>Traz o primeiro elemento do componente “<i>Política e objetivos de segurança operacional</i>”, qual seja: “<i>Responsabilidade e comprometimento da Alta Direção</i>”.</p> <p>Conteúdo do parágrafo baseado no 153.53(a)(1) e (2), que traz o mesmo elemento desenhado para o SGSO, sendo, contudo, simplificado em relação a este.</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
	<p>(b) Responsabilidade primária acerca da segurança operacional</p> <p>(1) O operador de aeródromo deve estabelecer as atribuições dos responsáveis elencados no parágrafo 153.15(a) e demais membros de sua equipe quanto à segurança operacional e, especificamente, quanto ao PGSO.</p>	<p>Traz o segundo elemento do componente “Política e objetivos de segurança operacional”, qual seja: “Responsabilidade primária acerca da segurança operacional”.</p> <p>Conteúdo do parágrafo baseado no 153.53(b)(1) e (2), que traz o mesmo elemento desenhado para o SGSO, sendo, contudo, simplificado em relação a este.</p>
	<p>(c) Documentação do SGSO</p> <p>(1) O operador de aeródromo deve, em harmonia ao quanto definido na Seção 153.39 deste Regulamento, estabelecer os requisitos de controle da documentação e dos registros relacionados ao PGSO, compreendendo identificação, armazenamento, distribuição, atualização, revisão e descarte.</p> <p>(2) O operador de aeródromo deve, como parte da documentação controlada de segurança operacional, documentar o Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional (PGSO) cujo conteúdo mínimo encontra-se na IS nº 153.63-001.</p>	<p>Traz o terceiro elemento do componente “Política e objetivos de segurança operacional”, qual seja: “Documentação do SGSO”.</p> <p>Conteúdo do parágrafo baseado no 153.53(c), que traz o mesmo elemento desenhado para o SGSO, sendo, contudo, simplificado em relação a este.</p>
	<p>153.67 PGSO - Gerenciamento dos riscos de segurança operacional</p>	<p>Seções introduzidas para disciplinamento do PGSO, conforme disposto em Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302), em propostas de solução ao “Problema 4 – Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO)”, constante em folha 77 e seguintes do Relatório.</p>
	<p>(a) O operador de aeródromo deve gerenciar os riscos à segurança operacional de maneira padronizada e contínua, implementando ao menos os seguintes processos:</p> <p>(1) identificação de perigos;</p> <p>(2) avaliação e controle de riscos.</p>	<p>Parágrafo inserido para destacar os elementos que compõem este componente do PGSO, contendo redação idêntica ao parágrafo 153.55(a) que disciplina este mesmo componente para o SGSO.</p>
	<p>(b) Identificação de perigos</p> <p>(1) O operador de aeródromo deve estabelecer um processo contínuo e formal para identificar perigos existentes ou potenciais que possam impactar a segurança operacional das atividades e das operações desenvolvidas em todas as áreas do aeródromo.</p> <p>(2) O operador de aeródromo deve manter atualizada uma biblioteca dos perigos identificados, que contenha as ações estabelecidas para o controle dos</p>	<p>Traz o primeiro elemento do componente “Gerenciamento da segurança operacional”, qual seja: “Identificação de perigos”.</p> <p>Conteúdo do parágrafo baseado no 153.55(b)(1), (5) e (6), que traz o mesmo elemento desenhado para o SGSO, sendo, contudo, simplificado em relação a este.</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
	<p>riscos associados a cada um deles.</p> <p>(3) O operador de aeródromo deve estabelecer um sistema de relatos de aviação civil como ferramenta para aquisição de dados de entrada para o processo de identificação de perigos, que compreenda reportes obrigatórios e voluntários, sendo estes últimos confidenciais.</p> <p>(i) O operador de aeródromo deve garantir a preservação da identidade do relator no caso de relatos voluntários ou quando for de interesse da segurança operacional.</p> <p>(ii) O operador de aeródromo deve informar ao relator sobre as ações adotadas a partir da análise de seu relato.</p> <p>(iii) Os meios para a realização de relatos devem ser acessíveis a todo o pessoal operacional.</p>	
	<p>(c) Avaliação e controle de riscos</p> <p>(1) O operador de aeródromo deve estabelecer um processo contínuo e formal para o gerenciamento do risco associado à realização de suas atividades que assegure a avaliação dos riscos e proposição de ações adicionais para controle dos riscos.</p> <p>(2) O resultado do processo de gerenciamento de risco deve ser consolidado em um formulário padronizado de Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO), o qual tem seu conteúdo definido em Instrução Suplementar.</p> <p>(3) O operador de aeródromo deve detalhar e documentar as defesas existentes e medidas adicionais para controle dos riscos em um documento denominado Procedimentos Específicos de Segurança Operacional (PESO).</p> <p>(i) O operador de aeródromo fica dispensado de documentar as defesas existentes em um PESO quando já estiverem documentadas e implementadas como rotina da organização e desde que mantidas as condições executivas e operacionais do aeródromo.</p>	<p>Traz o segundo elemento do componente “Gerenciamento da segurança operacional”, qual seja: “Avaliação e controle de riscos”.</p> <p>Conteúdo do parágrafo baseado no 153.55(c), que traz o mesmo elemento desenhado para o SGSO, sendo, contudo, simplificado em relação a este.</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
	<p>153.69 PGSO - Garantia da segurança operacional</p>	<p>Seções introduzidas para disciplinamento do PGSO, conforme disposto em Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302), em propostas de solução ao “<i>Problema 4 – Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO)</i>”, constante em folha 77 e seguintes do Relatório.</p>
	<p>(a) O operador de aeródromo deve garantir a segurança operacional, implementando ao menos os seguintes processos:</p> <p>(1) monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional;</p> <p>(2) gerenciamento de mudanças;</p> <p>(3) melhoria contínua do SGSO.</p>	<p>Parágrafo inserido para destacar os elementos que compõem este componente do PGSO, contendo redação idêntica ao parágrafo 153.57(a) que disciplina este mesmo componente para o SGSO.</p>
	<p>(b) Monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional</p> <p>(1) O operador de aeródromo deve monitorar continuamente a segurança operacional em seu aeródromo com o objetivo de verificar o desempenho da segurança operacional e a eficácia dos controles de riscos à segurança operacional implantando</p> <p>(2) O operador de aeródromo deve estabelecer indicadores mensuráveis de desempenho da segurança operacional e metas associadas aos objetivos de segurança operacional estabelecidos.</p> <p>(3) O operador de aeródromo deve definir e implantar ações para correção de desvios verificados na avaliação de desempenho da organização frente aos objetivos, metas e indicadores estabelecidos previamente.</p>	<p>Parágrafo 153.69(b) traz o primeiro elemento do componente “<i>Garantia da segurança operacional</i>”.</p> <p>Redação idêntica ao parágrafo 153.57(b) que trata do mesmo elemento em relação ao SGSO.</p>
	<p>(c) Gerenciamento de mudanças</p> <p>(1) O operador de aeródromo deve estabelecer procedimentos para identificar as mudanças que possam afetar a segurança das operações e para gerenciar os riscos associados a essas mudanças.</p>	<p>Parágrafo 153.69(c) traz o segundo elemento do componente “<i>Garantia da segurança operacional</i>”.</p> <p>Redação idêntica à do parágrafo 153.57(c) que trata de gerenciamento de mudanças no SGSO.</p>
	<p>(d) Melhoria contínua do SGSO</p> <p>(1) O operador de aeródromo deve periodicamente avaliar os processos associados ao PGSO quanto à manutenção ou melhoria da efetividade do PGSO.</p>	<p>Parágrafo 153.69(d) traz o terceiro elemento do componente “<i>Garantia da segurança operacional</i>”.</p> <p>Redação idêntica à do parágrafo 153.57(d) que trata de gerenciamento de mudanças no SGSO.</p>
	<p>(e) Eventos de Segurança Operacional (ESO) caracterizados como acidente, incidente grave e incidente aeronáuticos devem ser comunicados à ANAC</p>	<p>Redação idêntica à do parágrafo 153.57(b)(2)(i) que traz a obrigação de informar ESO no SGSO.</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
	imediatamente, pelo meio disponível, e formalmente em até 48 horas da sua ocorrência, sem prejuízo às obrigações de comunicação aos órgãos do sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.	
	153.71 PGSO - Promoção da segurança operacional	Seções introduzidas para disciplinamento do PGSO, conforme disposto em Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302), em propostas de solução ao “ <i>Problema 4 – Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO)</i> ”, constante em folha 77 e seguintes do Relatório
	(a) O operador de aeródromo deve promover a segurança operacional no aeródromo, implementando ao menos os seguintes processos: (i) Treinamento e qualificação; e (ii) Divulgação do PGSO e comunicação da segurança operacional.	Parágrafo inserido para introduzir os elementos do componente “ <i>Promoção da segurança operacional</i> ”. Redação idêntica à trazida pelo parágrafo 153.59(a) para o SGSO.
	(b) Treinamento e qualificação (1) O operador de aeródromo deve estabelecer um treinamento geral, nos termos definidos no parágrafo 153.37(d)(1) deste Regulamento, destinado a todos os profissionais que atuam ou influenciam diretamente na área operacional, a fim de assegurar que o pessoal envolvido com atividades relacionadas à segurança operacional esteja qualificado e treinado para desempenhar suas funções.	Este parágrafo traz o primeiro elemento do componente “ <i>Promoção da segurança operacional</i> ”. Com ele é exigido tão somente o treinamento geral disciplinado na Seção 153.37 do RBAC nº 153 face à baixa complexidade das operações realizadas por este grupo de regulados e, conseqüentemente, baixo risco associado.
	(c) Divulgação do PGSO e comunicação da segurança operacional (1) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar meios para a comunicação da segurança operacional com vistas a: (i) transmitir informações críticas sobre segurança operacional; (ii) explicar sobre a adoção de ações específicas para aumentar a segurança operacional; (iii) explicar sobre inclusão ou alterações de procedimentos de segurança operacional; e (iv) transmitir outras informações julgadas relevantes no que tange à segurança operacional, garantindo que aqueles que atuam na área operacional do aeródromo estejam cientes das informações relevantes às funções que desempenham.	Este parágrafo traz o segundo elemento do componente “ <i>Promoção da segurança operacional</i> ”. Redação idêntica ao do parágrafo 153.59(c) que traz este mesmo elemento para o SGSO.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
	153.73 Gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional	Seção inserida face ao novo mecanismo de gerenciamento da segurança operacional trazido por esta revisão normativa.
	(a) O operador de aeródromo deve verificar periodicamente as condições operacionais do aeródromo, identificando os perigos existentes ou potenciais que possam impactar a segurança operacional das atividades e das operações desenvolvidas no aeródromo. (b) O operador de aeródromo deve definir e implantar ações para eliminação dos perigos ou mitigação das consequências associadas. (c) O operador deve manter registro das condições operacionais verificadas e as ações adotadas para a eliminação dos perigos ou mitigação das consequências associadas conforme estabelecido em Instrução Suplementar ou aprovado pela ANAC.	Parágrafos inseridos para disciplinar o novo mecanismo de gerenciamento da segurança operacional trazido por esta revisão normativa.
153.63 a 153.99 [Reservado]	153.63 153.75 a 153.99 [Reservado]	Atualização da numeração reservada, a qual foi diminuída com a inserção do PGSO na Subparte C do Regulamento.
153.101 Posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo		
(b) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado, o posicionamento dos equipamentos e instalações de auxílio à navegação aérea que estejam dentro do sítio aeroportuário e em suas imediações.	(b) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado, o posicionamento dos equipamentos e instalações de auxílio à navegação aérea que estejam dentro do sítio aeroportuário e em suas imediações. O operador de aeródromo deve garantir que a pista de pouso e decolagem esteja livre de obstáculos que comprometam a segurança das operações de pouso e decolagem.	Item movido de 153.21(a)(17). A redação excluída será mesclada dentro do que foi proposto na IS nº 153-001 (Revisão A).
153.103 Condição operacional para a infraestrutura disponível		
(b) (1) Quando a quantidade de luzes inoperantes ultrapassar os limites estabelecidos para aquele tipo de operação aérea, conforme definido nas Tabelas 153.103-1 e 153.103-2 deste Regulamento, o operador de aeródromo deve:	(b) (1) Quando a quantidade de luzes inoperantes ultrapassar os limites estabelecidos para aquele tipo de operação aérea, conforme definido nas Tabelas 153.103-1, e 153.103-2 e 153.103-3 deste Regulamento, o operador de aeródromo deve:	Texto ajustado para fazer menção à Tabela 153.103-3 que foi incluída nesta Seção para atendimento ao 10.5.11 (STD) do Anexo 14, conforme detalhado em Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302).

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA										
<p>Tabela 153.103-2 - Quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas, de acordo com o RVR</p> <p>-</p>	<p>Tabela 153.103-2 - Quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas, de acordo com o RVR</p> <table border="1" data-bbox="586 401 982 716"> <tr> <td data-bbox="586 401 716 485">Tipo de Luz [1]</td> <td data-bbox="716 401 846 485">RVR ≥350m [2]</td> <td data-bbox="846 401 982 485">RVR <350m [2]</td> </tr> <tr> <td colspan="3" data-bbox="586 485 982 516">Pista de táxi</td> </tr> <tr> <td data-bbox="586 516 716 716">Luzes de eixo</td> <td data-bbox="716 516 846 716">-</td> <td data-bbox="846 516 982 716">No máximo 2 luzes, desde que não sejam consecutivas</td> </tr> </table>	Tipo de Luz [1]	RVR ≥350m [2]	RVR <350m [2]	Pista de táxi			Luzes de eixo	-	No máximo 2 luzes, desde que não sejam consecutivas	<p>Requisito inserido na Tabela 153.103-2 do RBAC nº 153 para atendimento ao item 10.5.9 (STD) do Anexo 14, conforme detalhado em Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302).</p>	
Tipo de Luz [1]	RVR ≥350m [2]	RVR <350m [2]										
Pista de táxi												
Luzes de eixo	-	No máximo 2 luzes, desde que não sejam consecutivas										
<p>-</p>	<p>Tabela 153.103-3 - Quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas para operações de decolagem com RVR menor que 550m</p> <table border="1" data-bbox="586 890 982 1457"> <tr> <td data-bbox="586 890 781 974">Tipo de Luz [1]</td> <td data-bbox="781 890 982 974">RVR <550m [2]</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="586 974 982 1016">Pista de pouso e decolagem</td> </tr> <tr> <td data-bbox="586 1016 781 1163">Luzes de eixo de pista</td> <td data-bbox="781 1016 982 1163">5% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas</td> </tr> <tr> <td data-bbox="586 1163 781 1310">Luzes de borda de pista</td> <td data-bbox="781 1163 982 1310">5% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas</td> </tr> <tr> <td data-bbox="586 1310 781 1457">Luzes de fim de pista</td> <td data-bbox="781 1310 982 1457">25% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas</td> </tr> </table>	Tipo de Luz [1]	RVR <550m [2]	Pista de pouso e decolagem		Luzes de eixo de pista	5% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas	Luzes de borda de pista	5% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas	Luzes de fim de pista	25% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas	<p>Tabela 153.103-3 inserida no RBAC nº 153 para atendimento ao 10.5.11 (STD) do Anexo 14, conforme detalhado em Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302).</p>
Tipo de Luz [1]	RVR <550m [2]											
Pista de pouso e decolagem												
Luzes de eixo de pista	5% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas											
Luzes de borda de pista	5% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas											
Luzes de fim de pista	25% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas											
153.105 Informações aeronáuticas												
<p>(a) O operador de aeródromo deve solicitar a atualização das informações do aeródromo no AIS mediante anuência da ANAC nos seguintes casos:</p> <p>(1) inscrição, atualização ou alteração do cadastro;</p>	<p>(a) O operador de aeródromo deve solicitar a atualização das informações do aeródromo no AIS mediante anuência da ANAC nos seguintes casos:</p> <p>(1) inscrição, ou atualização ou alteração do cadastro;</p>	<p>Texto ajustado para ficar alinhado com a Resolução nº 158/2010, que trata de cadastro de aeródromos.</p>										

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
153.107 Proteção da área operacional		
(a) O operador de aeródromo deve implantar e manter um sistema de proteção da área operacional do aeródromo e suas respectivas operações aéreas, composto de infraestrutura e procedimentos adequados ao entorno urbano no qual o sítio aeroportuário encontra-se, para: (1) prevenção de entrada de animais ou objetos que constituam perigo às operações aéreas; (2) contenção de acesso não autorizado, premeditado ou inadvertido, de veículos e pessoas	(a) (1) prevenção de entrada de animais terrestres ou objetos que constituam perigo às operações aéreas;	Inserido o termo “terrestre” no 153.107(a)(1) para deixar claro não abordar aves.
(b) A infraestrutura do sistema de proteção à operação aeroportuária compõe-se por barreiras de segurança, artificiais ou naturais, edificações e postos de controle de acesso capazes de atender às finalidades listadas no parágrafo 153.107(a).	(b) A definição das características e do tipo de sistema ou da infraestrutura de proteção à operação aeroportuária deve ser estabelecida pelo operador do aeródromo de acordo com a complexidade e o risco específico do seu aeródromo, desde que sejam capazes de atender as A infraestrutura do sistema de proteção à operação aeroportuária compõe-se por barreiras de segurança, artificiais ou naturais, edificações e postos de controle de acesso capazes de atender às finalidades listadas no parágrafo 153.107(a).	O parágrafo 153.107(b) do RBAC nº 153 trazia um requisito conceitual referente aos elementos possíveis de composição do sistema de proteção da área operacional. Este foi incorporado pela IS nº 153.107-001 (Revisão A) e em seu lugar foi trazido requisito que remete à adequação do sistema à complexidade e ao risco do aeródromo, incorporando a lógica de gerenciamento de risco contida na Subparte C do RBAC nº 153, bem como com os critérios que serão abordados na mencionada IS.
(d) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado, o posicionamento dos elementos de infraestrutura, conforme definido no parágrafo 153.107(b), que delimitam a área operacional protegida.	(d) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado, o posicionamento dos elementos de infraestrutura, conforme definido no parágrafo 153.107(b), que delimitam a área operacional protegida.	O conteúdo deste parágrafo foi incorporado na IS nº 153.107-001 (Revisão A) com caráter de recomendação, tendo em vista que sua exigência como documento específico poderia limitar a atuação do operador do aeródromo na busca por soluções mais adequadas a seu contexto para o cumprimento de requisitos regulamentares.
(e) O operador de aeródromo deve observar os requisitos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, definidos em regulamentação específica, ao estabelecer requisitos, procedimentos e prover infraestrutura para a proteção da área operacional do aeródromo	(e) O operador de aeródromo deve observar os requisitos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, definidos em regulamentação específica, ao estabelecer requisitos, procedimentos e prover infraestrutura para a proteção da área operacional do aeródromo	O parágrafo foi revogado por ser redundante, uma vez que o cumprimento de outras regras editadas pela ANAC são de cumprimento obrigatório pelo regulado, estejam ou não aqui expressas. Cumpre ressaltar, contudo, que a menção à necessidade de observar tais normas encontra-se na IS nº 153.107-001 (Revisão A) como recomendação.
153.109 Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo (SOCMS)		
(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implementar um SOCMS, composto de infraestrutura e procedimentos, cujos elementos	(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implementar manter um SOCMS, composto de infraestrutura e procedimentos, cujos elementos estejam	O requisito foi ajustado para se adequar melhor a um requisito de desempenho e seu encadeamento lógico, uma vez que para “manter” é necessário primeiramente

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
estejam integrados entre si e que seja capaz de: (Vide IS nº 153.109)	integrados entre si e que seja capaz de: (Vide IS nº 153-001)	"estabelecer" e "implantar".
(b) O SOCMS caracteriza-se pelos seguintes elementos:	(b) O SOCMS caracteriza-se por pelo menos os pelos seguintes elementos:	É requisito conceitual que caracteriza o SOCMS. Pode ser levado para IS nº 153-001 (Revisão A) mas será mantido pois faz a conexão com as demais seções que caracterizam o sistema e justificam colocar seu detalhamento na IS nº 153-001 (Revisão A). Redação ajustada para deixar claro que se trata de um rol mínimo, podendo o operador de aeródromo incluir outros elementos, a depender de sua realidade.
<p>(c) O operador de aeródromo deve atender às seguintes condicionantes no SOCMS:</p> <p>(1) a quantidade e localização das sinalizações horizontal e vertical, luzes e demais facilidades que compõem o SOCMS devem estar adequadas à:</p> <p>(i) condição de visibilidade mais restritiva em que o aeródromo opera;</p> <p>(ii) densidade de tráfego aéreo na hora-pico; e</p> <p>(iii) complexidade do aeródromo.</p> <p>(2) o dimensionamento do sistema e o posicionamento dos equipamentos devem estar compatíveis com a condição de visibilidade mais restritiva sob a qual as operações serão realizadas, bem como com a densidade de tráfego aéreo na hora-pico;</p> <p>(3) para a configuração da área de movimento, deve ser observado que a velocidade de exaustão de gases dos motores das aeronaves posicionadas em direção a edificações, equipamentos, veículos e pessoas, durante operações aéreas, não ultrapasse 56 km/h quando atingir estes elementos;</p> <p>(4) a quantidade de posições de estacionamento de aeronaves no pátio, bem como sua disposição e área específica, deve considerar:</p> <p>(i) as características do pátio de aeronaves, terminal de passageiros e suas facilidades;</p> <p>(ii) a natureza do transporte (carga, mala postal ou passageiro);</p> <p>(iii) as características das aeronaves que operam no aeródromo;</p>	<p>(c) Para a implementação do SOCMS que cumpra os objetivos definidos no parágrafo 153.109(a), o operador de aeródromo deve atender às condicionantes estabelecidas em Instrução Suplementar ou aprovado pela ANAC.</p> <p>(e) O operador de aeródromo deve atender às seguintes condicionantes no SOCMS:</p> <p>(1) a quantidade e localização das sinalizações horizontal e vertical, luzes e demais facilidades que compõem o SOCMS devem estar adequadas à:</p> <p>(i) condição de visibilidade mais restritiva em que o aeródromo opera;</p> <p>(ii) densidade de tráfego aéreo na hora-pico; e</p> <p>(iii) complexidade do aeródromo.</p> <p>(2) o dimensionamento do sistema e o posicionamento dos equipamentos devem estar compatíveis com a condição de visibilidade mais restritiva sob a qual as operações serão realizadas, bem como com a densidade de tráfego aéreo na hora-pico;</p> <p>(3) para a configuração da área de movimento, deve ser observado que a velocidade de exaustão de gases dos motores das aeronaves posicionadas em direção a edificações, equipamentos, veículos e pessoas, durante operações aéreas, não ultrapasse 56 km/h quando atingir estes elementos;</p> <p>(4) a quantidade de posições de estacionamento de aeronaves no pátio, bem como sua disposição e área específica, deve considerar:</p> <p>(i) as características do pátio de aeronaves, terminal de passageiros e suas facilidades;</p>	<p>Requisitos contidos em 153.109(c)(1) e (2) foram transferidos para IS nº 153-001 (Revisão A) como fator de cumprimento. Seu conteúdo deriva das recomendações 9.8.2 e 9.8.3 do Anexo 14. Para atender o 9.8.2 foi a redação do antigo parágrafo 153.109(c) ajustada em IS nº 153-001 (Revisão A), bem como criado o subitem 7.2.1.4 para contemplar a recomendação 9.8.3.</p> <p>Requisito contido em 153.109(c)(3) foi movido para a seção 153.111 por pertinência temática e por não estar adstrito ao SOCMS.</p> <p>Já o requisito 153.109(c)(4), dentro da premissa de regulação baseada na gestão do risco, foi transferido para IS nº 153-001 (Revisão A) como recomendação.</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
(iv) o apoio de atendimento de cada operador aéreo; (v) os horários de chegada e partida dos voos; (vi) o volume de tráfego de aeronaves; e (vii) os trajetos de passageiros, equipamentos e veículos no pátio de aeronaves.	(ii) a natureza do transporte (carga, mala postal ou passageiro); (iii) as características das aeronaves que operam no aeródromo; (iv) o apoio de atendimento de cada operador aéreo; (v) os horários de chegada e partida dos voos; (vi) o volume de tráfego de aeronaves; e (vii) os trajetos de passageiros, equipamentos e veículos no pátio de aeronaves.	
(d) Os requisitos definidos no SOCMS devem ser estabelecidos entre o operador de aeródromo e o órgão ATS do aeródromo e consolidados em acordo operacional assinado pelas partes, definindo-se os meios e procedimentos necessários para a coordenação de todas as atividades relacionadas ao fluxo de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área de movimento e a responsabilidade de cada um dos entes envolvidos. (1) O acordo operacional deve estabelecer meios para prevenir incursão em pista e evitar acidentes e incidentes na área de movimento. (2) O acordo operacional deve prever, quando cabível, o uso compartilhado, total ou parcial, da área de movimento por aeronaves militares. (3) O acordo operacional deve ser respeitado por todas as pessoas que atuem no sítio aeroportuário.	(d) O operador de aeródromo e o órgão de controle de tráfego aéreo devem estabelecer acordo operacional, o qual conterá os procedimentos necessários para um fluxo ordenado de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área de movimento, indicando a responsabilidade de cada um dos entes envolvidos, conforme conteúdo mínimo estabelecido em Instrução Suplementar ou aprovado pela ANAC.. Os requisitos definidos no SOCMS devem ser estabelecidos entre o operador de aeródromo e o órgão ATS do aeródromo e consolidados em acordo operacional assinado pelas partes, definindo-se os meios e procedimentos necessários para a coordenação de todas as atividades relacionadas ao fluxo de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área de movimento e a responsabilidade de cada um dos entes envolvidos. (1) O acordo operacional deve estabelecer meios para prevenir incursão em pista e evitar acidentes e incidentes na área de movimento. (2) O acordo operacional deve prever, quando cabível, o uso compartilhado, total ou parcial, da área de movimento por aeronaves militares. (3) O acordo operacional deve ser respeitado por todas as pessoas que atuem no sítio aeroportuário.	Dada nova redação ao parágrafo para trazer um requisito mais geral sobre o acordo operacional, o qual foi detalhado da Seção 19 da IS nº 153-001 (Revisão A). Subparágrafos 153.109(d)(1) a (3) foram excluídos do RBAC e transferidos para a Seção 19 da IS nº 153-001 (Revisão A) como forma de cumprimento do requisito 153.109(d) do RBAC.
(e) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado, o posicionamento das sinalizações horizontal e vertical, luzes e demais facilidades que compõem o SOCMS para o sistema de pistas.	(e) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado, o posicionamento das sinalizações horizontal e vertical, luzes e demais facilidades que compõem o SOCMS para o sistema de pistas.	É instrumento apto a auxiliar no monitoramento do que determina o requisito de desempenho posto no 153.109(a), constando em IS nº 153-001 (Revisão A) como recomendação.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
153.111 Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional		
(a) O operador de aeródromo deve manter na área operacional apenas as pessoas, veículos e equipamentos capazes de executar os serviços de modo a manter a segurança das operações aéreas e aeroportuárias.	(a) O operador de aeródromo deve manter na área operacional apenas as pessoas, veículos e equipamentos capazes de executar os serviços, em respeito a regras e procedimentos estabelecidos para o aeródromo , de modo a manter a segurança das operações aéreas e aeroportuárias.	Texto acrescido para atender 9.7.3 do Anexo 14.
(d) veículos atuando em atividade de resposta à emergência devem ter prioridade de tráfego dentro da área operacional do aeródromo.	veículos atuando em atividade de resposta à emergência devem ter prioridade de tráfego dentro da área operacional do aeródromo. O operador de aeródromo deve observar a ordem de prioridade de tráfego a seguir definida: (1) veículos atuando em atividade de resposta à emergência tem prioridade de tráfego dentro da área operacional do aeródromo; (2) no pátio de aeronaves, aeronave em procedimento de taxiamento, prestes a taxiar, sendo rebocada ou empurrada tem prioridade de tráfego sobre veículos.	O texto contido atualmente no RBAC nº 153 já atende ao 9.5.5 e 9.5.6 (parte) do Anexo 14 e 3.8.3 do Anexo 11. Somente ajustado para encaixar os demais requisitos de prioridade de tráfego definidos pelo Anexo 14 dentro deste mesmo item 153.111(d). Subitem (2) - Incorporado item 9.5.6 (restante) do Anexo 14.
(g) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos de movimentação na área operacional quanto a: (1) altura máxima permitida para veículos e equipamentos que acessem a área operacional; (2) velocidade de deslocamento nas vias de acesso e vias de serviço; (i) a velocidade máxima de veículos nas áreas próximas às posições de estacionamento de aeronaves é de 20 km/h, sendo de 30 km/h no restante do pátio de aeronaves, exceto veículos atuando em situação de emergência; (3) pontos de parada nas vias; (4) sentido das vias; (5) cruzamentos de vias com pista de táxi; (6) cruzamentos entre vias; (7) movimentação de aeronave em procedimento de tratoramento; (8) trânsito de passageiros no pátio de aeronaves durante procedimentos de embarque e desembarque, se cabível; (9) prioridade de tráfego de veículos atuando em atividade de resposta à emergência.	(g) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos de movimentação na área operacional, devendo conter o escopo mínimo indicado em Instrução Suplementar ou aprovado pela ANAC. (g) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos de movimentação na área operacional quanto a: (1) altura máxima permitida para veículos e equipamentos que acessem a área operacional; (2) velocidade de deslocamento nas vias de acesso e vias de serviço; (i) a velocidade máxima de veículos nas áreas próximas às posições de estacionamento de aeronaves é de 20 km/h, sendo de 30 km/h no restante do pátio de aeronaves, exceto veículos atuando em situação de emergência; (3) pontos de parada nas vias; (4) sentido das vias; (5) cruzamentos de vias com pista de táxi; (6) cruzamentos entre vias; (7) movimentação de aeronave em procedimento de tratoramento; (8) trânsito de passageiros no pátio de aeronaves durante procedimentos de	Parágrafo 153.111(g) alterado e conteúdo anterior transferido para a Seção 8 da IS nº 153-001 (Revisão A) como forma de cumprimento.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
	embarque e desembarque, se cabível; (9) prioridade de tráfego de veículos atuando em atividade de resposta à emergência.	
<p>(h) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para execução de atividades de comboio, compreendendo:</p> <p>(1) comboio de aeronaves para táxi; (2) comboio de veículos na área operacional, em especial:</p> <p>(i) veículo ou equipamento não credenciado que necessite adentrar a área de movimento; (ii) veículo ou equipamento conduzido por motorista que não esteja credenciado para o sítio aeroportuário em que pretende executar a atividade; (iii) qualquer outra situação definida pelo operador de aeródromo como rotineira ao sítio aeroportuário que opere e que necessite ter procedimento padronizado;</p> <p>(3) número máximo permitido de veículos comboiados.</p> <p>(i) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado, as vias de circulação para veículos, com sentidos e velocidades, e de pedestres que estejam dentro da área operacional.</p>	<p>(h) Quanto à movimentação de aeronaves na área de movimento, o operador de aeródromo deve assegurar que a velocidade de exaustão de gases dos motores das aeronaves posicionadas em direção a edificações, equipamentos, veículos e pessoas, durante operações aéreas, não ultrapasse 56 km/h quando atingir estes elementos. (h) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para execução de atividades de comboio, compreendendo:</p> <p>(1) comboio de aeronaves para táxi; (2) comboio de veículos na área operacional, em especial:</p> <p>(i) veículo ou equipamento não credenciado que necessite adentrar a área de movimento;</p> <p>(ii) veículo ou equipamento conduzido por motorista que não esteja credenciado para o sítio aeroportuário em que pretende executar a atividade;</p> <p>(iii) qualquer outra situação definida pelo operador de aeródromo como rotineira ao sítio aeroportuário que opere e que necessite ter procedimento padronizado;</p> <p>(3) número máximo permitido de veículos comboiados.</p> <p>(i) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado, as vias de circulação para veículos, com sentidos e velocidades, e de pedestres que estejam dentro da área operacional.</p>	<p>Parágrafo 153.111(h) alterado para inserir requisito referente à exaustão de gases quando da movimentação de aeronaves, o qual foi extraído da Seção 153.109. Seu conteúdo anterior foi transferido para a Seção 8 da IS nº 153-001 (Revisão A) como forma de cumprimento.</p>
<p>(i) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado, as vias de circulação para veículos, com sentidos e velocidades, e de pedestres que estejam dentro da área operacional.</p>	<p>(i) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado, as vias de circulação para veículos, com sentidos e velocidades, e de pedestres que estejam dentro da área operacional.</p>	<p>Parágrafo 153.111(i) excluído do RBAC e transferido para a subseção 6.5 da IS nº 153-001 (Revisão A) como recomendação.</p>
153.113 Acesso e permanência na área de manobras		
<p>(c) O operador de aeródromo deve proibir o acesso e permanência na área de manobras de veículos e equipamentos que não tenham equipamento de radiocomunicação operante.</p>	<p>(c) O operador de aeródromo deve proibir o acesso e permanência na área de manobras de pessoas, veículos e equipamentos que não tenham portem ou possuam equipamento de radiocomunicação operante com</p>	<p>A redação até então posta continha falha por não incluir "pessoas". Ademais, é necessário melhor definir "equipamentos de comunicação", o que se dará mediante inclusão e ajuste de requisitos em IS nº</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
	<p>alcance em toda a área operacional do aeródromo e clareza de áudio, conforme parâmetros de desempenho e de verificação previstos em Instrução Suplementar. (Vide IS nº 153-001)</p>	<p>153-001 (Revisão A), conforme definido em Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302).</p>
<p>(e) O motorista de veículo ou equipamento deve manter, durante a execução de sua atividade na área de manobras, comunicação bilateral permanente com o órgão ATS, na frequência designada pelo operador de aeródromo.</p>	<p>(e) O motorista de Pessoa, veículo ou equipamento deve manter, durante a execução de sua atividade na área de manobras, comunicação bilateral permanente com o órgão ATS, na frequência designada pelo operador de aeródromo ou, no caso de aeródromo não controlado ou naquele que o órgão ATS opere em tempo parcial, durante o seu período de indisponibilidade, na Frequência de Coordenação entre Aeronaves (FCA) definida na AIP para o aeródromo.</p>	<p>A redação até então posta continha falha por não incluir "pessoas". Ainda, foi acrescido à redação original requisito atinente a aeródromo não controlado. O ajuste deve refletir também na IS nº 153-001 (Revisão A).</p>
<p>(f) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para a área de manobras quanto a:</p> <p>(1) ingresso de veículos, pessoas e aeronaves;</p> <p>(2) reboque de aeronaves;</p> <p>(3) comunicação por RTF;</p> <p>(4) comportamento da movimentação de aeronaves e veículos;</p> <p>(5) remoção de veículo ou pessoa não-autorizada.</p>	<p>(f) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para a área de manobras quanto a:</p> <p>(1) ingresso de veículos, pessoas e aeronaves;</p> <p>(2) reboque de aeronaves;</p> <p>(3) comunicação por RTF;</p> <p>(4) comportamento da movimentação de aeronaves e veículos;</p> <p>(5) remoção de veículo ou pessoa não-autorizada.</p>	<p>Parágrafo 153.113(f) excluído do RBAC e transferido para a Seção 9 da IS nº 153-001 (Revisão A) como forma de cumprimento dos requisitos 153.109(a) e 153.113(a) a (e).</p> <p>Ademais, o conteúdo inserido na IS foi ajustado para atender ao item 3.8.4 (a) e (b) do Anexo 11.</p> <p>O item 3.8.4(c) do Anexo 11 já é atendido pelos itens anteriores do 153.113 ao vincular às regras do ATS enquanto o 3.8.4(d) é atendido pelo 153.111(d).</p>
<p>(g) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado, a delimitação da área de manobras e do(s) pátio(s) de estacionamento.</p>	<p>(g) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado, a delimitação da área de manobras e do(s) pátio(s) de estacionamento.</p>	<p>Parágrafo 153.113(g) excluído do RBAC e transferido para IS nº 153-001 (Revisão A) como recomendação. É instrumento que pode ser utilizado para monitorar o que determina o requisito de desempenho posto no 153.109(a), devendo ser movido para IS nº 153-001 (Revisão A) como recomendação.</p>
<p>(h) Os requisitos estabelecidos pelo operador de aeródromo para atendimento ao parágrafo 153.113(f) não podem conflitar com as normas de responsabilidade da Autoridade Aeronáutica.</p>	<p>(h) Os requisitos estabelecidos pelo operador de aeródromo para atendimento ao parágrafo 153.113(f) não podem conflitar com as normas de responsabilidade da Autoridade Aeronáutica.</p>	<p>Requisito 153.113(h) excluído do RBAC posto ser redundante. O cumprimento de uma norma nunca pode conflitar ou gerar o descumprimento de outra, seja do mesmo órgão regulador ou de qualquer outra entidade. De qualquer forma, essa necessidade de compatibilização de normas é trazida na IS nº 153-001 (Revisão A) como recomendação.</p>
<p>153.115 Prevenção de incursão em pista</p>		
<p>(a) O operador de aeródromo deve manter os auxílios visuais em condições físicas e operacionais que garantam que a pista de pouso e</p>	<p>(a) O operador de aeródromo deve manter os auxílios visuais em condições físicas e operacionais que garantam que a pista de pouso e decolagem esteja</p>	<p>Parágrafo 153.115(a) ajustado para deixar claro o objetivo e dar mais amplitude, uma vez que não só os auxílios visuais devem estar em condições físicas e</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
decolagem esteja facilmente identificada e visível para os pilotos e motoristas.	facilmente identificada e visível para os pilotos e motoristas. O operador de aeródromo deve garantir a consciência situacional em relação à pista de pouso e decolagem, mantendo-a facilmente identificável e visível para os pilotos e todas as demais pessoas, veículos e equipamentos que trafegam na área de manobras.	operacionais. Ajustado também o parágrafo 153.217(a) para guardar coerência.
(b) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos de prevenção de incursão em pista nas seguintes situações:	(b) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos de prevenção de incursão em pista nas seguintes situações: garantir a segurança operacional no:	Requisito ajustado para transformar em requisito de desempenho. Em lugar de “estabelecer e documentar”, passa-se a falar em “garantir a segurança operacional”.
153.117 Gerenciamento do pátio de aeronaves		
(a) O operador de aeródromo deve, com o objetivo de garantir a segurança operacional e o funcionamento das atividades descritas nas seções 153.119 a 153.129 deste Regulamento, disponibilizar pessoa(s) que execute(m) a tarefa de supervisão das atividades desenvolvidas no(s) pátio(s) de estacionamento de aeronaves.	(a) O operador de aeródromo deve, com o objetivo de garantir a segurança operacional e o funcionamento das atividades descritas nas seções 153.119 a 153.129 deste Regulamento, disponibilizar pessoa(s) que execute(m) a tarefa de supervisão mantendo a supervisão permanente das atividades desenvolvidas no(s) pátio(s) de estacionamento de aeronaves.	Alterada a redação para transformar em requisito de desempenho. Disponibilizar pessoas para cumprir a tarefa de supervisão é meio para atingir a finalidade de garantir a segurança e o funcionamento das atividades descritas nas seções 153.119 a 153.129 e, por isso, deve ser mencionado em IS. Ademais, foi inserido o termo “Supervisão permanente” em alinhamento com a OACI.
153.119 Alocação de aeronaves no pátio		
(d) O operador de aeródromo deve prever, quando houver demanda, posição de estacionamento específica para aeronave militar ou em operação de transporte de autoridades.	(d) O operador de aeródromo deve prever, quando houver demanda, posição de estacionamento específica para aeronave militar ou em operação de transporte de autoridades.	Requisito excluído do RBAC e movido para IS nº 153-001 (Revisão A) como FC 153.119(a).
(e) O operador de aeródromo deve definir, quando houver movimento extraordinário, requisitos específicos para processamento de aeronaves maiores que a de referência (aeronave crítica de projeto), de forma a garantir a distância mínima entre qualquer construção adjacente, aeronave em posição de estacionamento e outros objetos.	(e) O operador de aeródromo deve definir, quando houver movimento extraordinário, requisitos específicos para processamento de aeronaves maiores que a de referência (aeronave crítica de projeto), de forma a garantir a distância mínima entre qualquer construção adjacente, aeronave em posição de estacionamento e outros objetos.	Requisito excluído do RBAC e movido para IS nº 153-001 (Revisão A) como FC 153.119(a).
(f) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado: (1) as posições de estacionamento existentes no aeródromo; (2) os tipos de aeronaves que podem estacionar em cada uma das posições; e (3) a sinalização horizontal, com cotas que permitam a verificação da	(f) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado: (1) as posições de estacionamento existentes no aeródromo; (2) os tipos de aeronaves que podem estacionar em cada uma das posições; e (3) a sinalização horizontal, com cotas que permitam a verificação da conformidade com as distâncias	Parágrafo 153.119(f) excluído do RBAC e transferido para a Seção 12 da IS nº 153-001 (Revisão A) como recomendação, uma vez ser forma sugerida para monitorar o que determina o requisito de desempenho posto no 153.119(a), devendo constar em IS como recomendação.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
conformidade com as distâncias mínimas de separação de aeronaves (espaço livre entre as extremidades das aeronaves) definidas no parágrafo 154.303(m) do RBAC n° 154.	mínimas de separação de aeronaves (espaço livre entre as extremidades das aeronaves) definidas no parágrafo 154.303(m) do RBAC n° 154.	
153.121 Estacionamento de aeronaves no pátio		
(a) O operador de aeródromo deve assegurar orientação capaz de nortear o correto estacionamento da aeronave. (1) O sinaleiro deve orientar o piloto durante o procedimento de estacionamento, de forma a nortear o posicionamento correto da aeronave.	(a) O operador de aeródromo deve assegurar orientação capaz de nortear o correto estacionamento da aeronave. (1) O sinaleiro deve orientar o piloto durante o procedimento de estacionamento, de forma a nortear o posicionamento correto da aeronave, nos moldes definidos em Instrução Suplementar.	A regulamentação sobre o sinaleiro ficará em Seção 13 da IS n° 153-001 (Revisão A). Lembrar, ainda, que o constante em IS somente complementa a regulamentação do COMAER sobre a matéria.
(b) O responsável pela colocação dos calços não deve se aproximar da aeronave até que os motores e as luzes anticolisão tenham sido desligados.	(b) O responsável pela colocação dos calços não deve se aproximar da aeronave até que os motores e as luzes anticolisão tenham sido desligados.	Requisito 153.121(b) será excluído pois já abordado no escopo do 153.123(a).
(c) O responsável pela remoção dos calços não deve efetuar o procedimento de remoção dos calços até que a operação seja autorizada pelo comandante da aeronave.	(c) O responsável pela remoção dos calços não deve efetuar o procedimento de remoção dos calços até que a operação seja autorizada pelo comandante da aeronave.	Requisito 153.123(c) será transferido para IS n° 153-001 (Revisão A) como recomendação associada à Seção 153.123.
153.123 Abordagem à aeronave		
(c) O profissional responsável pela operação da ponte de embarque e desembarque deve assegurar que a passarela móvel, quando em sua posição de estacionamento, mantenha as rodas dentro da zona desobstruída	(c) (g) O profissional responsável pela limpeza ou manutenção da aeronave não deve efetuar despejo de materiais no pátio de aeronaves. O profissional responsável pela operação da ponte de embarque e desembarque deve assegurar que a passarela móvel, quando em sua posição de estacionamento, mantenha as rodas dentro da zona desobstruída	O conteúdo dos atuais parágrafos 153.123(c) a (f) do RBAC n° 153 foram transferidos para a IS n° 153-001 (Revisão A) como forma de cumprimento, enquanto o parágrafo 153.123(g) remanejado como 153.123(c). Em lugar do atual parágrafo 153.123(d) foi inserido requisito geral, que remete para a IS n° 153-001 (Revisão A) as regras de conduta atinentes à operação da ponte de embarque.
(d) O profissional responsável pela operação da ponte de embarque e desembarque deve, quando a ponte não estiver acoplada em uma aeronave, manter a passarela móvel na sua posição de origem e fechada	(d) O profissional responsável pela operação da ponte de embarque e desembarque deve, quando a ponte não estiver acoplada em uma aeronave, manter a passarela móvel na sua posição de origem e fechada	Ainda, o parágrafo 153.123(e) do RBAC passou a incorporar requisitos com vistas a atender à PQ 8349 – item 9.6.1 do Anexo 14.
(e) O profissional responsável pela operação da ponte de embarque e desembarque deve recolher, fechar e travar a passarela fixa da ponte após o seu desacoplamento da aeronave.	(e) O operador de aeródromo deve manter, durante serviço de rampa, pessoal treinado e equipamento acessível para utilização na intervenção inicial caso ocorra princípio de incêndio, conforme disposto em	

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
	Instrução Suplementar. O profissional responsável pela operação da ponte de embarque e desembarque deve recolher, fechar e travar a passarela fixa da ponte após o seu desacoplamento da aeronave.	
(f) O operador de aeródromo deve manter o interior da zona desobstruída da ponte de embarque e desembarque livre da presença de veículos, equipamentos e pessoas.	(f) O operador de aeródromo deve manter o interior da zona desobstruída da ponte de embarque e desembarque livre da presença de veículos, equipamentos e pessoas.	
(g) O profissional responsável pela limpeza ou manutenção da aeronave não deve efetuar despejo de materiais no pátio de aeronaves.	(g) O profissional responsável pela limpeza ou manutenção da aeronave não deve efetuar despejo de materiais no pátio de aeronaves.	
153.125 Abastecimento e transferência do combustível da aeronave		
(d) (1) O responsável pelo abastecimento de aeronave deve disponibilizar, nas unidades de abastecimento de aeronaves, equipamentos extintores portáteis para intervenção inicial em caso de incêndio em combustível.	(d) (1) O responsável pelo abastecimento de aeronave deve disponibilizar, nas unidades de abastecimento de aeronaves, equipamentos extintores portáteis para intervenção inicial em caso de incêndio em combustível.	Ajuste para concisão do texto.
153.127 Processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea		
(c) O operador de aeródromo deve atender aos seguintes requisitos quanto ao processamento de bagagens, carga aérea e mala postal: (1) as cargas aéreas, malas postais ou bagagens transportadas devem ser condicionadas de maneira segura para evitar que objetos caiam na área de movimento; e (2) as cargas aéreas, enquanto não embarcadas ou quando já liberadas, devem ser armazenadas em locais apropriados para este fim.	(c) O operador de aeródromo deve atender aos seguintes requisitos quanto ao processamento de bagagens, carga aérea e mala postal garantir que as cargas aéreas, malas postais ou bagagens transportadas sejam condicionadas de maneira segura para evitar que objetos caiam na área de movimento. (1) as cargas aéreas, malas postais ou bagagens transportadas devem ser condicionadas de maneira segura para evitar que objetos caiam na área de movimento; e (2) as cargas aéreas, enquanto não embarcadas ou quando já liberadas, devem ser armazenadas em locais apropriados para este fim.	Requisito transformado em desempenho, unificando o 153.127(c)(1) com seu caput. Quanto ao 153.127(c)(2), foi transferido para Seção 16 da IS nº 153-001 (Revisão A) como forma de cumprimento deste parágrafo 153.127(c).
(d) O operador de aeródromo deve observar ainda, quando cabível, os requisitos constantes no RBAC 175 - “Transporte de artigos perigosos em aeronaves civis” e demais normas que o complementem ou o substituam, bem como requisitos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, definidos em regulamentação específica.	(d) O operador de aeródromo deve observar ainda, quando cabível, os requisitos constantes no RBAC 175 - “Transporte de artigos perigosos em aeronaves civis” e demais normas que o complementem ou o substituam, bem como requisitos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, definidos em regulamentação específica.	Excluído posto ser redundante, uma vez que somente menciona a necessidade de se observar outras normas, seja da ANAC ou de outro órgão regulador. De qualquer forma, essa necessidade de compatibilização de normas é trazida na IS nº 153-001 (Revisão A) como recomendação.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
153.131 Operações em baixa visibilidade		
(b) O operador de aeródromo deve proibir a condução de veículos na área de manobra por condutores que não possuam treinamento específico para atuar em condição de baixa visibilidade, conforme requisitos constantes no parágrafo 153.37(e)(5) deste Regulamento.	(b) O operador de aeródromo deve proibir a condução de veículos na área de manobra por condutores que não possuam treinamento específico para atuar em condição de baixa visibilidade, conforme requisitos constantes no parágrafo 153.37(ed)(5) deste Regulamento.	Alterada a redação para referenciar o parágrafo 153.37(d)(5) já que o 153.37(e)(5) somente é mencionada a finalidade e público-alvo dos treinamentos definidos no parágrafo 153.37(d) do RBAC.
(e) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar procedimentos específicos para operação em baixa visibilidade quanto a: (...) (7) restrições de acesso de veículos, pessoas e atividades.	(e) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar procedimentos específicos para operação em baixa visibilidade quanto a(s): (...) (7) restrições de acesso de veículos, pessoas e atividades restrição de acesso a veículos, equipamentos e pessoas, bem como execução de atividades, ao mínimo necessário à operação em baixa visibilidade. (8) adoção de medidas adicionais nos casos de aeródromos com configuração complexa.	Ajustado o parágrafo 153.131(e)(7) para atender melhor ao requisito 9.5.4 do Anexo 14 da CACI, conforme previsto em Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302). Já o critério constante do parágrafo 153.131(e)(8), referente à adoção de medidas adicionais em caso de aeródromo com configuração complexa, deriva da gestão do risco, sendo barreira à segurança operacional.
(f) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado, as rotas padronizadas para táxi de aeronaves nas operações de pouso e decolagem e movimentação de veículos.	(f) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado, as rotas padronizadas para táxi de aeronaves nas operações de pouso e decolagem e movimentação de veículos. [Reservado]	O contido nos parágrafos 153.131(f) e (g) trazem tipo de documento que pode ser útil de monitorar o que determina os requisitos de desempenho postos no 153.131(a) e (e), devendo constar em IS como recomendação.
(g) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado, os pontos potenciais de ocorrências de acidentes e incidentes na área de movimento (hot spots).	(g) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado, os pontos potenciais de ocorrências de acidentes e incidentes na área de movimento (hot spots). [Reservado]	
153.133 Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo		
(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implementar procedimentos de monitoramento na área operacional com vistas a identificar condições de perigo para as operações aéreas e aeroportuárias. (1) A atividade de monitoramento de obstáculos tem por finalidade identificar violação nas superfícies de proteção do aeródromo que possa gerar impacto direto na operação de aeronaves. (2) A atividade de monitoramento do risco da fauna tem por finalidade	(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implementar procedimentos de monitoramento na área operacional com vistas a identificar condições de perigo para as operações aéreas e aeroportuárias, devendo conter o escopo mínimo indicado a seguir, cujas finalidades estão descritas em Instrução Suplementar ou aprovado pela ANAC: (1) A atividade de monitoramento de obstáculos tem por finalidade identificar violação nas superfícies de proteção do aeródromo que possa gerar impacto direto na operação de aeronaves.	Ajustes para transferir para IS nº 153.133 (Revisão A) a finalidade associada a cada elemento definido no parágrafo 153.13(a) como escopo mínimo para monitoramento.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>a identificação de fatores e focos atrativos de animais.</p> <p>(3) A atividade de monitoramento do sistema de proteção da área operacional tem por finalidade identificar falhas no controle de acesso de pessoas e animais na área operacional no aeródromo.</p> <p>(4) A atividade de monitoramento da área de movimento tem por finalidade identificar situações, pessoas, equipamentos ou veículos que possam gerar impacto direto na operação aérea ou aeroportuária.</p> <p>(5) A atividade de monitoramento das posições de estacionamento de aeronaves tem por finalidade identificar se as distâncias entre aeronaves estão sendo respeitadas e se os procedimentos de abordagem de aeronave ou relacionados à movimentação de pessoas, veículos e equipamentos estão sendo cumpridos.</p> <p>(6) A atividade de monitoramento de equipamentos e veículos tem por finalidade a identificação de falhas na sua condição física ou de funcionamento, bem como procedimentos negligenciados ou omitidos no desenvolvimento das atividades de atendimento em solo.</p> <p>(7) A atividade de monitoramento de obras ou serviços de manutenção tem por finalidade verificar se as atividades estão sendo executados conforme planejado no PESO e identificar situações que possam pôr em risco a operação de aeronaves.</p>	<p>(2) A atividade de monitoramento de risco da fauna tem por finalidade a identificação de fatores e focos atrativos de animais.</p> <p>(3) A atividade de monitoramento do sistema de proteção da área operacional tem por finalidade identificar falhas no controle de acesso de pessoas e animais na área operacional no aeródromo.</p> <p>(4) A atividade de monitoramento da área de movimento tem por finalidade identificar situações, pessoas, equipamentos ou veículos que possam gerar impacto direto na operação aérea ou aeroportuária.</p> <p>(5) A atividade de monitoramento das posições de estacionamento de aeronaves tem por finalidade identificar se as distâncias entre aeronaves estão sendo respeitadas e se os procedimentos de abordagem de aeronave ou relacionados à movimentação de pessoas, veículos e equipamentos estão sendo cumpridos.</p> <p>(6) A atividade de monitoramento de equipamentos e veículos tem por finalidade a identificação de falhas na sua condição física ou de funcionamento, bem como procedimentos negligenciados ou omitidos no desenvolvimento das atividades de atendimento em solo.</p> <p>(7) A atividade de monitoramento de obras ou serviços de manutenção tem por finalidade verificar se as atividades estão sendo executados conforme planejado no PESO e identificar situações que possam pôr em risco a operação de aeronaves.</p>	
<p>(b) O operador de aeródromo deve considerar, na elaboração das atividades listadas no parágrafo 153.133(a), os seguintes elementos de verificação:</p>	<p>(b) O operador de aeródromo deve considerar, pelo menos, na elaboração das atividades listadas no parágrafo 153.133(a), os seguintes elementos de verificação:</p>	<p>O rol definido no parágrafo 153.133(b) não é exaustivo, podendo, à critério do regulado, ser acrescido de outros elementos julgados por ele pertinentes. Ajuste de redação efetuado para deixar mais claro tal entendimento.</p>
<p>(b)</p> <p>(1) condições físicas e de funcionamento dos seguintes elementos:</p> <p>(i) pavimento;</p>	<p>(b)</p> <p>(1) condições físicas e de funcionamento dos seguintes elementos:</p> <p>(i) pavimento aeroportuário da área de movimento do aeródromo, com especial atenção às irregularidades ou superfícies danificadas deste pavimento;</p>	<p>Atendimento à PQ 8134 – item 2.9.2(b) do Anexo 14 da CACI, conforme Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
(b) (1) (...) (vi) faixa de pista de pouso e decolagem e de pista de táxi;	(b) (1) (...) (vi) faixa de pista de pouso e decolagem, e de pista de táxi; e as áreas de segurança de fim de pista (RESA);	Inclusão do elemento aeroportuário RESA devido sua relevância como barreira de segurança operacional.
-	(b) (1) (...) (xiii) sistemas elétricos, em especial: (A) avaria ou funcionamento irregular das fontes de alimentação principal e secundária do aeródromo; (B) avaria ou funcionamento irregular de uma parte ou de todo o sistema de iluminação do aeródromo;	Atendimento à PQ 8134 – item 2.9.2(h) e (i) do Anexo 14 da CACI, conforme Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).
(b) (...) (2) (i) contaminantes no pavimento:	(b) (...) (2) (i) contaminantes no pavimento, em especial: (A) água, neve, neve semiderretida, gelo ou geada na pista de pouso e decolagem, na pista de táxi ou no pátio de aeronaves; (B) produtos químicos líquidos anticongelantes ou outros contaminantes em pista de pouso e decolagem, pista de táxi ou pátio de aeronaves; (C) bancos de neve ou neve acumulada nas proximidades da pista de decolagem, pista de táxi ou pátio de aeronaves;	Atendimento à PQ 8134 – item 2.9.2(c), (e) e (f) do Anexo 14 da CACI, conforme Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).
(2) -	(2) (...) (vi) eventuais perigos temporários;	Atendimento à PQ 8134 – item 2.9.2(g) do Anexo 14 da CACI, conforme Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).
(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para a execução das atividades de monitoramento, considerando a finalidade definida no parágrafo 153.133(a), os itens listados no parágrafo 153.133(b) e outros que julgar necessário, bem como os seguintes aspectos: (1) programação da atividade de monitoramento, considerando seu horário de realização e periodicidade; (2) realização da atividade de monitoramento, considerando o	(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para a execução das atividades de monitoramento, considerando a finalidade definida no parágrafo 153.133(a), os itens listados no parágrafo 153.133(b) e outros que julgar necessário, bem como os seguintes aspectos: (1) programação da atividade de monitoramento, considerando seu horário de realização e periodicidade; (2) realização da atividade de monitoramento, considerando o pessoal envolvido, veículo, equipamento;	O conteúdo original do parágrafo 153.133(c) foi movido para IS nº 153.133-001 (Revisão A), como forma de cumprimento.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>pessoal envolvido, veículo, equipamento, comunicação, percurso e coleta de dados;</p> <p>(3) estabelecimento da rota a ser seguida durante a atividade de monitoramento;</p> <p>(4) relação de itens a serem verificados durante a execução da atividade de monitoramento;</p> <p>(5) armazenamento dos dados coletados em atividade de monitoramento;</p> <p>(6) distribuição e processamento dos dados coletados durante o monitoramento; e</p> <p>(7) realização das providências cabíveis.</p>	<p>comunicação, percurso e coleta de dados;</p> <p>(3) estabelecimento da rota a ser seguida durante a atividade de monitoramento;</p> <p>(4) relação de itens a serem verificados durante a execução da atividade de monitoramento;</p> <p>(5) armazenamento dos dados coletados em atividade de monitoramento;</p> <p>(6) distribuição e processamento dos dados coletados durante o monitoramento; e</p> <p>(7) realização das providências cabíveis.</p>	
<p>(d) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado, a(s) rota(s) padronizada(s) para o monitoramento da área de movimento, envolvendo todo o sistema de pistas de pouso e decolagem e pistas de táxi.</p>	<p>(d) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado, a(s) rota(s) padronizada(s) para o monitoramento da área de movimento, envolvendo todo o sistema de pistas de pouso e decolagem e pistas de táxi.</p>	<p>Item excluído do RBAC e inserido na IS nº 153.133-001 (Revisão A) como recomendação.</p>
<p>(e) O operador de aeródromo deve estabelecer monitoramento diário da área de movimento, conforme periodicidade definida no Apêndice A deste Regulamento.</p> <p>(1) Havendo mais de um monitoramento diário, o operador de aeródromo deve estabelecer que as atividades de monitoramento ocorram em períodos distintos do dia (manhã, tarde ou noite).</p> <p>-</p>	<p>(e) (c) O operador de aeródromo deve estabelecer monitoramento diário da área de movimento, conforme periodicidade definida no Apêndice A deste Regulamento.</p> <p>(1) Havendo mais de um monitoramento diário, o operador de aeródromo deve estabelecer que as atividades de monitoramento ocorram em períodos distintos do dia (manhã, tarde ou noite).</p> <p>(2) Para as pistas de pouso e decolagem, inspeções adicionais à estabelecida no parágrafo 153.133(c) deverão ser realizadas se as condições da superfície da pista de pouso e decolagem mudarem significativamente devido às condições meteorológicas.</p>	<p>Renumerado como parágrafo 153.133(c) face à exclusão dos parágrafos 153.133(c) e (d).</p> <p>Atendimento no parágrafo 153.133(c)(2) à PQ 8143 – item 2.9.3(b) do Anexo 14 da CACI, conforme Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302).</p>
<p>-</p>	<p>(d) O operador de aeródromo deve monitorar a condição da superfície da pista de pouso e decolagem e manter rotina de medição de contaminantes, informando ao órgão de controle de tráfego aéreo o código de condição da pista de pouso e decolagem (<i>Runway Condition Code - RWYCC</i>) sempre que houver alterações no referido código, conforme disposto em Instrução</p>	<p>Item incluído em atendimento à PQ 8145 – implementação da metodologia GRF, conforme Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302).</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
	Suplementar específica ou aprovado pela ANAC.	
-	(e) Informações sobre eventuais falhas ou operações irregulares que possam afetar as operações aéreas detectadas no pavimento, na sinalização horizontal e vertical, na sinalização luminosa, nos padrões de movimentação no solo e nos auxílios à navegação, bem como a presença de eventuais perigos temporários, deverão ser disponibilizadas pelo operador de aeródromo aos pilotos, aos operadores aéreos e, quando existir, ao Serviço de Tráfego Aéreo do aeródromo.	Item incluído em atendimento à PQ 8134 — item 2.9.2 (caput) do Anexo 14 da CACI, conforme Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302).
-	(f) Informações sobre a presença na área de movimento de contaminantes listados em Instrução Suplementar específica e que possam afetar as operações aéreas, deverão ser disponibilizados, pelo operador de aeródromo aos pilotos, aos operadores aéreos e, quando existir, ao Serviço de Controle de Tráfego Aéreo do aeródromo. (1) Em casos de relevância significativa à segurança das operações, o operador deverá avaliar a necessidade de publicação no AIS, desde que cabível segundo as normas de responsabilidade da Autoridade Aeronáutica.	Atendimento à PQ 8134 – item 2.9.2 (caput) do Anexo 14 da CACI, conforme Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302).
153.201 Sistema de manutenção aeroportuária		
(a)	(a) (...) (3) manter as condições físicas e operacionais dos equipamentos e sistemas de sua responsabilidade, visando contribuir com a regularidade e a eficiência da navegação aérea.	Subitem acrescentado para ficar em conformidade com o requisito 10.1.1 do Anexo 14 da CACI.
(b) O sistema de manutenção aeroportuária deve ser estruturado em programas que abordem as seguintes áreas:	(b) O sistema de manutenção aeroportuária deve ser estruturado em programas que abordem abordar pelo menos as seguintes áreas e sistemas:	Texto ajustado para que o rol não fique exaustivo e para ficar alinhado com as seções abaixo, que trazem as áreas que o sistema de manutenção aeroportuária deve cobrir. Foi excluído o termo “estruturado em programas” para que dê ao regulado mais flexibilidade de definir a estruturação de seu sistema. Apesar de ser conteúdo cabível exclusivamente em IS, optou-se por deixar em RBAC por ser estruturante das seções seguintes.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
(b) (...) (5) auxílios visuais;	(b) (5) auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito;	Inserido para ficar alinhado com o nome da seção correspondente.
(b) (7) proteção da área operacional; (8) equipamentos, veículos e sinalização viária utilizados na área operacional; e (9) edificações inseridas ou limites à área operacional.	(b) (7) proteção da área operacional; e (8) equipamentos, veículos e sinalização viária utilizados na área operacional; e (9) edificações inseridas ou limites à área operacional.	Excluído pois não há seção correspondente, ou seja, não existem requisitos específicos, além de ser o rol deste parágrafo não exaustivo.
(c) Cada programa de manutenção elencado no parágrafo 153.201(b) deve conter processos contínuos de: (1) monitoramento; (2) manutenção preventiva; e (3) manutenção corretiva.	(c) O sistema de manutenção deve considerar, para o escopo definido no parágrafo 153.201(b) deste Regulamento, Cada programa de manutenção elencado no parágrafo 153.201(b) deve conter processos contínuos de: (1) monitoramento; (2) manutenção preventiva; e (3) manutenção corretiva.	Assim, como no parágrafo 153.201(b), este 153.201(c) também foi ajustado para retirar menção a “programa”, dando ao regulado mais flexibilidade de definir a estruturação de seu sistema de manutenção aeroportuária.
(d) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar cada programa de manutenção elencado no parágrafo 153.201(b) conforme requisitos estabelecidos no Apêndice C deste Regulamento.	O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar cada programa de manutenção elencado no parágrafo 153.201(b) conforme requisitos estabelecidos no Apêndice C deste Regulamento. [Reservado]	O conteúdo do parágrafo 153.201(d) foi revogado e o do Apêndice C do RBAC foi movimentado para IS nº 153-002 (Revisão A), uma vez se tratar de modelagem dos programas que compõem o sistema de manutenção, ou seja, meramente procedimental.
(e) O profissional designado como responsável técnico por serviços de manutenção aeroportuária deve manter uma ART de cargo e função, conforme regras do Sistema CONFEA/CREA, vinculada ao serviço em questão.	O profissional designado como responsável técnico por serviços de manutenção aeroportuária deve manter uma ART de cargo e função, conforme regras do Sistema CONFEA/CREA, vinculada ao serviço em questão. um instrumento que define, para os efeitos legais, o vínculo para desempenho de cargo e função, conforme regras do conselho profissional vinculado ao serviço em questão.	Assim, como no parágrafo 153.35(b), considerando os diversos questionamentos dos regulados e da Diretoria Colegiada da Agência quanto a possibilidade de técnicos vinculados ao Conselho Federal de Técnicos Industriais (CFT) poderem exercer as atividades mencionadas no parágrafo 153.35(b) do RBAC nº 153, bem como a recorrente permissão da SIA que técnicos vinculados ao CFT exerçam essas atividades, o parágrafo em voga foi ajustado para adaptar-se ao novo cenário, trazendo um texto mais genérico (conselho profissional) e não listando conselhos profissionais específicos.
(f) Quando as finalidades estabelecidas nos parágrafos 153.203(a), 153.205(a), 153.207(a), 153.211(b), 153.217(a) e 153.219(a) não forem atendidas, o operador de aeródromo deve realizar uma avaliação técnica e de segurança operacional, tendo como possíveis ações, sem prejuízo de aplicação das eventuais sanções previstas no	(f) Quando as finalidades estabelecidas nos parágrafos 153.203(a), 153.205(a), 153.207(a), 153.211(a), 153.211(b), 153.217(a) e, 153.219(a) e 153.221(a) não forem atendidas, o operador de aeródromo deve realizar uma avaliação técnica e de segurança operacional, tendo como possíveis ações, sem prejuízo de aplicação das eventuais sanções previstas no Código Brasileiro	Incluído na redação do parágrafo 153.201(f) os itens referentes a manutenção de faixa preparada (153.211(a)) e proteção da área operacional (153.211(e)), como definido em Relatório de AIR nº 4 (vide “Seção 153.201 Sistema de manutenção aeroportuária” em folha 51 e ss).

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
Código Brasileiro de Aeronáutica e nos demais regulamentos:	de Aeronáutica e nos demais regulamentos:	
153.203 Área pavimentada - Generalidades		
(b) (...) (i) O operador de aeródromo deve manter as condições estruturais e funcionais da área operacional conforme aceito pela ANAC;	(b)(1) (i) O operador de aeródromo deve manter as condições estruturais e funcionais da área operacional conforme aceito pela ANAC (A) suas condições estruturais; (1) O operador de aeródromo deve apresentar avaliação estrutural específica quando identificado risco à segurança operacional por meio de seu gerenciamento de risco ou pela ANAC. (B) suas condições funcionais, conforme estabelecido em Instrução Suplementar específica.	Ajuste do parágrafo 153.203(b)(1)(i) para separar a avaliação estrutural e a avaliação funcional em itens distintos, conforme proposto em Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302).
	(b) (...) (5) Contaminantes; (i) O operador de aeródromo deve remover contaminantes do pavimento sempre que identificado por meio de processo de monitoramento contido no item 153.133(b)(2), não utilizando, para tanto, produtos químicos que possam ter efeitos nocivos sobre aeronaves, pavimento ou meio ambiente.	Atendimento à PQ 8252 – itens 10.3.1 e 10.3.6 e recomendações 10.3.2 e 10.3.3 do Anexo 14 da CACI, conforme Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).
(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos e procedimentos de monitoramento e avaliação do estado do pavimento baseados em metodologia de sistema de gerenciamento de pavimentos, a fim de manter as condições estruturais e funcionais e cumprir os requisitos estabelecidos nas seções 153.203, 153.205, 153.207, 153.215 e Apêndice C deste Regulamento.	(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos e procedimentos de monitoramento e avaliação do estado do pavimento baseados em metodologia de sistema de gerenciamento de pavimentos, a fim de manter as condições estruturais e funcionais e cumprir os requisitos estabelecidos nas seções 153.203, 153.205, 153.207 e 153.215 e Apêndice deste Regulamento.	Excluída referência ao Apêndice C pois incorporado seu conteúdo na IS nº 153-002 (Revisão A).
	(d) O operador de aeródromo deve observar, além do disposto nesta Seção quanto a áreas pavimentadas, os requisitos adicionais trazidos nas Seções 153.205, 153.207 e 153.209 específicos a cada tipo de infraestrutura.	Com a finalidade de facilitar a leitura do texto e deixar o Regulamento mais limpo e claro, foi adicionado este parágrafo para possibilitar a retirada de itens ao longo das Seções 153.205, 153.207 e 153.209 que somente fazem remissão à esta Seção 153.203.
153.205 Área pavimentada – Pista de pouso e decolagem		
(b) A exigência prevista no parágrafo 153.205(a) deve compreender os seguintes aspectos: (...)	(b) A exigência prevista no parágrafo 153.205(a) deve considerar compreender os seguintes aspectos: (...)	Item inserido para guardar coerência com o 153.203(b)(5), 153.205(a) e com os requisitos atinentes ao <i>grooving</i> .

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
(6) macrotextura; e (7) acúmulo de borracha.	(6) macrotextura; (7) presença de contaminantes; (7)-(8) acúmulo de borracha; e (9) drenagem do pavimento.	
(c) Estrutura e funcionalidade do pavimento: (1) Os requisitos referentes à estrutura e funcionalidade do pavimento encontram-se descritos no parágrafo 153.203(b)(1). (2) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão descritas no parágrafo 153.201(f).	(c) Estrutura e funcionalidade do pavimento: (1) Os requisitos referentes à estrutura e funcionalidade do pavimento encontram-se descritos no parágrafo 153.203(b)(1). (2) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão descritas no parágrafo 153.201(f). [Reservado]	Requisito excluído face à inclusão do parágrafo 153.203(d).
(d) Defeitos no pavimento: (1) Os requisitos referentes a defeitos no revestimento do pavimento e ações de monitoramento encontram-se descritos no parágrafo 153.203(b)(2). (2) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão descritas no parágrafo 153.201(f).	(d) Defeitos no pavimento: (1) Os requisitos referentes a defeitos no revestimento do pavimento e ações de monitoramento encontram-se descritos no parágrafo 153.203(b)(2). (2) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão descritas no parágrafo 153.201(f). [Reservado]	Requisito excluído face à inclusão do parágrafo 153.203(d).
(g) (...) (5) Os parâmetros de referência, nível de manutenção e nível mínimo, para o ensaio serão definidos em Instrução Suplementar específica https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacaoou em processo de aprovação de método alternativo de medição do coeficiente de atrito do pavimento. (Vide IS nº 153.205-001)	(g) (...) (5) Os parâmetros de referência, nível de manutenção e nível mínimo, para o ensaio de medição do coeficiente de atrito do pavimento serão definidos em Instrução Suplementar específica ou conforme aprovado pela ANAC. https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacaoou em processo de aprovação de método alternativo de medição do coeficiente de atrito do pavimento. (Vide IS nº 153.205-001)	Ajuste textual para tirar link existente no meio do parágrafo e retirada da parte que descreve processo de aprovação de método alternativo pois isso é padrão e já previsto na própria IS.
(g) (...) (7) (...) (iii) solicitar a expedição de NOTAM contendo informação de que a pista de pouso e decolagem contém trecho(s) passível(eis) de estar(em) escorregadio(s) quando molhado(s), com a localização e extensão do(s) trecho(s) da pista que apresenta(m) valor do coeficiente de atrito inferior ao nível mínimo.	(g) (...) (7) (...) (iii) solicitar a expedição de NOTAM divulgação de informação aeronáutica contendo informação de que a pista de pouso e decolagem contém trecho(s) passível(eis) de estar(em) escorregadio(s) quando molhado(s), com a localização e extensão do(s) trecho(s) da pista que apresenta(m) valor do coeficiente de atrito inferior ao nível mínimo.	Ajuste do termo por ser tecnicamente mais correto.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>(h) (...) (7) Para pavimentos com camada porosa de atrito, quando a classificação de algum dos terços da pista de pouso e decolagem deixar de ser muito aberta, o operador de aeródromo deve solicitar a expedição de NOTAM contendo informação de que a camada porosa de atrito não está disponível.</p>	<p>(h) (...) (7) Para pavimentos com camada porosa de atrito, quando a classificação de algum dos terços da pista de pouso e decolagem deixar de ser muito aberta, o operador de aeródromo deve solicitar divulgação de informação aeronáutica de indisponibilidade da camada porosa de atrito. a expedição de NOTAM contendo informação de que a camada porosa de atrito não está disponível.</p>	<p>Ajuste resultante de estudos de <i>grooving</i>, conforme Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302) – vide “Do Problema 3: parâmetros de monitoramento e manutenção do <i>grooving</i>” em folha 73 e seguintes.</p>
	<p>(h) (...) (7-I Para pavimentos com ranhuras transversais (<i>grooving</i>), quando a profundidade média da macrotextura de algum dos terços da pista for inferior a 1,0 mm, o operador de aeródromo deve solicitar divulgação de informação aeronáutica de indisponibilidade das ranhuras transversais (<i>grooving</i>).</p>	<p>Inserção de parágrafo resultante de estudos de <i>grooving</i>, conforme Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302) – vide “Do Problema 3: parâmetros de monitoramento e manutenção do <i>grooving</i>” em folha 73 e seguintes.</p>
<p>(i) (...) (4) Para pavimentos com ranhuras transversais (<i>grooving</i>), quando o acúmulo de borraça comprometer as condições de drenabilidade da pista, o operador de aeródromo deve solicitar a expedição de NOTAM contendo informação de que o <i>grooving</i> não está disponível.</p>	<p>(i) (4) Para pavimentos com ranhuras transversais (<i>grooving</i>), quando o acúmulo de borraça comprometer as condições de drenabilidade da pista, o operador de aeródromo deve solicitar a expedição de NOTAM contendo informação de que o <i>grooving</i> não está disponível.</p>	<p>Item excluído face à inclusão de requisitos de <i>grooving</i>, conforme Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302) – vide “Do Problema 3: parâmetros de monitoramento e manutenção do <i>grooving</i>” em folha 73 e seguintes.</p>
153.207 Área pavimentada – Pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves		
<p>(b) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 153.207(a) conforme os seguintes requisitos quanto à pista de táxi e ao pátio de estacionamento de aeronaves:</p> <p>1) Estrutura e funcionalidade:</p> <p>(i) Os requisitos referentes à estrutura e funcionalidade do pavimento encontram-se descritos no parágrafo 153.203(b)(1).</p> <p>(ii) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão descritas no parágrafo 153.201(f).</p> <p>(2) Defeitos no pavimento:</p> <p>(i) Os requisitos referentes a defeitos no revestimento do pavimento encontram-se descritos no parágrafo 153.203(b)(2).</p>	<p>(b) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 153.207(a) conforme os seguintes requisitos quanto à pista de táxi e ao pátio de estacionamento de aeronaves:</p> <p>1) Estrutura e funcionalidade:</p> <p>(i) Os requisitos referentes à estrutura e funcionalidade do pavimento encontram-se descritos no parágrafo 153.203(b)(1).</p> <p>(ii) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão descritas no parágrafo 153.201(f).</p> <p>(2) Defeitos no pavimento:</p> <p>(i) Os requisitos referentes a defeitos no revestimento do pavimento encontram-se descritos no parágrafo 153.203(b)(2).</p>	<p>Requisito excluído face à inclusão do parágrafo 153.203(d).</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>(ii) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão descritas no parágrafo 153.201(f).</p> <p>(3)</p> <p>Desníveis/Depressões/Deformações :</p> <p>(i) Os parâmetros para desníveis/depressões/deformações são os apontados no parágrafo 153.203(b)(3).</p> <p>(ii) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão apontadas no parágrafo 153.201(f).</p>	<p>(ii) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão descritas no parágrafo 153.201(f).</p> <p>(3)</p> <p>Desníveis/Depressões/Deformações:</p> <p>(i) Os parâmetros para desníveis/depressões/deformações são os apontados no parágrafo 153.203(b)(3).</p> <p>(ii) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão apontadas no parágrafo 153.201(f).</p>	
153.209 Área pavimentada – Vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas		
<p>(b) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 153.209(a) conforme os seguintes requisitos quanto às vias pavimentadas:</p> <p>(1) Defeitos no pavimento:</p> <p>(i) Os requisitos referentes a defeitos no revestimento do pavimento encontram-se dispostos no parágrafo 153.203(b)(2).</p> <p>(ii) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão descritas no parágrafo 153.201(f).</p> <p>(2) Desníveis / depressões / deformações:</p>	<p>(b) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 153.209(a) conforme os seguintes requisitos quanto às vias pavimentadas:</p> <p>(1) Defeitos no pavimento:</p> <p>(i) Os requisitos referentes a defeitos no revestimento do pavimento encontram-se dispostos no parágrafo 153.203(b)(2).</p> <p>(ii) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão descritas no parágrafo 153.201(f).</p> <p>(2) Desníveis / depressões / deformações:</p>	<p>Requisito ajustado face à inclusão do parágrafo 153.203(d).</p>
<p>(2) O operador de aeródromo deve manter as vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais ou propiciem a perda do controle direcional dos veículos e equipamentos.</p> <p>(i) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão apontadas no parágrafo 153.201(f).</p>	<p>(2) (b) O operador de aeródromo deve manter as vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais ou propiciem a perda do controle direcional dos veículos e equipamentos.</p> <p>(1) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão apontadas no parágrafo 153.201(f).</p>	<p>Parágrafo renumerado em razão da exclusão dos itens anteriores.</p>
153.211 Área não-pavimentada		
<p>(b)</p> <p>(...)</p> <p>(2) à integridade dos equipamentos aeronáuticos.</p>	<p>(b)</p> <p>(...)</p> <p>(2) à integridade dos equipamentos aeronáuticos;</p> <p>(3) condições esperadas de frenagem pela aeronave na pista de pouso e decolagem, conforme estabelecido em Instrução Suplementar.</p>	<p>Inclusão no parágrafo 153.211(b) de tópico dedicado às condições de frenagem em pistas de pouso e decolagem não pavimentadas, detalhando os critérios correlacionados em IS nº 153-002 (Revisão A). Deriva de proposta contida no Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302) – Vide “Seção 153.211 Área não pavimentada” constante em folha 53 e seguintes.</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>(c) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados nos parágrafos 153.211(a) e 153.211(b) conforme os seguintes requisitos quanto à pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves:</p> <p>(1) Defeitos na superfície:</p> <p>(i) O operador de aeródromo deve manter a superfície das áreas não-pavimentadas compactada e estável, de forma a não propiciar o aparecimento de:</p> <p>(A) sulcos feitos por aeronaves;</p> <p>(B) desprendimento ou acumulação de material na superfície que possa prejudicar o controle direcional da aeronave ou a drenagem da superfície; e</p> <p>(C) declividade maior que 2:1 entre as bordas da superfície não-pavimentada e o terreno existente;</p>	<p>(c) O operador de aeródromo deve manter a superfície das áreas não-pavimentadas referentes à pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de aeronaves compactadas e estáveis, de modo a não propiciar o aparecimento de: atender aos requisitos apontados nos parágrafos 153.211(a) e 153.211(b) conforme os seguintes requisitos quanto à pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves:</p> <p>(1) Defeitos na superfície:</p> <p>(i) O operador de aeródromo deve manter a superfície das áreas não-pavimentadas compactada e estável, de forma a não propiciar o aparecimento</p> <p>(A) (1) sulcos feitos por aeronaves;</p> <p>(B) (2) desprendimento ou acumulação de material na superfície que possa prejudicar o controle direcional da aeronave ou a drenagem da superfície; e</p> <p>(C) (3) declividade maior que 2:1 entre as bordas da superfície não-pavimentada e o terreno existente.</p>	<p>Redação ajustada para representar melhor um requisito de desempenho.</p>
<p>(e) A faixa preparada deve ser mantida nivelada, sem sulcos, saliências, depressões ou outras variações de superfície que possam comprometer as finalidades definidas no parágrafo 153.211(a).</p>	<p>(e) A faixa preparada e a área de segurança de fim de pista (RESA) devem ser mantidas niveladas, sem sulcos, saliências, depressões ou outras variações de superfície que possam comprometer as finalidades definidas no parágrafo 153.211(a).</p>	<p>Inclusão do item devido à importância da manutenção da condição operacional do elemento para a segurança operacional, especialmente quando de excursão de pista.</p>
<p>153.213 Áreas verdes</p>		
<p>(b) Quanto à manutenção das áreas verdes por meio do controle da vegetação, o operador de aeródromo deve ainda atender aos seguintes requisitos:</p> <p>(1) manter a altura da vegetação da faixa de pista menor ou igual a 15 cm (quinze centímetros); ou</p> <p>(2) executar, quando aplicável, as ações referentes ao gerenciamento do risco da fauna, conforme requisitos específicos na subparte H.</p>	<p>(b) Quanto à manutenção das áreas verdes por meio do controle da vegetação, o operador de aeródromo deve ainda atender aos seguintes requisitos:</p> <p>(1) manter a altura da vegetação da faixa de pista menor ou igual a 15 cm (quinze centímetros); ou</p> <p>(2) executar, quando aplicável, as ações referentes ao gerenciamento do risco da fauna, conforme requisitos específicos na subparte H. específicos contidos na Subparte H deste Regulamento e em Instrução Suplementar correspondente.</p>	<p>Requisito alterado para reduzir o grau de prescritividade, transferindo o requisito prescritivo do 153.213(b)(1) como requisito residual em IS nº 153.501-001 (Revisão B) - item 6.4.3(c). Deriva de proposta contida no Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302) – vide “Seção 153.213 Áreas verdes – alinhamento com a Subparte H e IS nº 153.501” em folha 54 e seguintes.</p>
<p>153.215 Sistema de drenagem</p>		
<p>(b) (...)</p>	<p>(b) (...)</p>	<p>Ajuste resultante de estudos de <i>grooving</i>, conforme Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302) – vide “Do Problema 3:</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
(2) manter as ranhuras transversais (<i>grooving</i>), quando houver, livres de obstruções que possam comprometer as condições de drenabilidade da pista;	(2) manter as ranhuras transversais (<i>grooving</i>), quando houver, livres de obstruções em condições que possam comprometer não comprometam as condições de drenabilidade da pista; (i) Caso a as ranhuras transversais (<i>grooving</i>) estejam em condições que comprometam a drenabilidade da pista, o operador de aeródromo deve solicitar divulgação de informação aeronáutica de indisponibilidade das ranhuras transversais (<i>grooving</i>).	<i>parâmetros de monitoramento e manutenção do grooving</i> ” em folha 73 e seguintes.
153.217 Auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito		
(a) O operador de aeródromo deve manter os auxílios visuais em condições operacionais, objetivando a visualização, identificação e entendimento do auxílio visual por parte do piloto e pessoal em solo.	(a) O operador de aeródromo deve manter os auxílios visuais em condições físicas e operacionais, objetivando a visualização, identificação e entendimento do auxílio visual por parte do piloto e pessoal em solo. , bem como da infraestrutura ao qual estiver associado, se for o caso.	Texto ajustado para trazer mais coerência e atender seu objetivo, qual seja, gerar consciência situacional.
(d) (...) (1) O operador de aeródromo deve, quanto à sinalização horizontal, atender ao estabelecido no parágrafo 153.217(a) e ainda aos seguintes requisitos: (...) (iv) manter as ações de manutenção preventiva e recuperação da sinalização horizontal conforme especificações e orientações do fabricante do produto aplicado.	(d) (...) (1) O operador de aeródromo deve, quanto à sinalização horizontal, atender ao estabelecido no parágrafo 153.217(a) e ainda aos seguintes requisitos: (...) (iv) manter as ações de manutenção preventiva e recuperação da sinalização horizontal conforme especificações e orientações do fabricante do produto aplicado. ; (v) manter o grau de contraste (conspicuidade) entre a sinalização horizontal e o pavimento de modo a possibilitar sua integral visualização pelo piloto e demais usuários da área operacional.	Inclusão no parágrafo 153.217(d)(1) de tópico dedicado à conspicuidade da sinalização horizontal da área operacional com parâmetros detalhados em IS nº 153-002 (Revisão A). Deriva de Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302) – vide “ <i>Seção 153.217 Auxílios visuais e indicação de áreas de uso restrito – conspicuidade</i> ” em folha 56.
(e) (...) (1) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 153.217(a), bem como: (...) (iii) atender aos requisitos estabelecidos no parágrafo 153.103(b) deste Regulamento, quanto às luzes dos auxílios visuais para navegação aérea.	(e) (...) (1) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 153.217(a), bem como: (...) (iii) atender aos requisitos estabelecidos no parágrafo 153.103(b) deste Regulamento, quanto às luzes dos auxílios visuais para navegação aérea. ; (iv) manter o padrão de cores das luzes em conformidade com o quanto definido no RBAC nº 154.	Inclusão de requisito dedicado à manutenção do padrão das cores das luzes uma vez constatado em fiscalizações que nem sempre tal padrão é mantido. Deriva de Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302) – vide “ <i>Seção 153.217 Auxílios visuais e indicação de áreas de uso restrito – cores</i> ” em folha 56 e seguintes.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
153.225 Planejamento e execução de obra e serviço de manutenção		
	(a) (...) <p>(2) Fica expressamente proibida a realização de obra ou serviço de manutenção nas proximidades de sistemas elétricos quando o aeródromo estiver operando em condição de baixa visibilidade, devendo as atividades que estiverem em andamento serem imediatamente suspensas enquanto perdurar tal condição.</p> <p>(i) A distância de segurança em relação aos sistemas elétricos, para a realização de obras ou serviço de manutenção quando aeródromo estiver operando em baixa visibilidade, deve ser definida pelo operador de aeródromo em função da infraestrutura aeroportuária e das características dos sistemas instalados.</p>	Atendimento à “PQ 8259 - Item 10.5.13 (RP) – manutenção”, conforme Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302) – vide folha 19.
(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos capazes de atender ao parágrafo 153.225(a) quanto a: (...) <p>(7) inspeção durante a execução da obra ou serviço de manutenção e antes da reabertura ao tráfego.</p>	(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos capazes de atender ao parágrafo 153.225(a) quanto a: (...) <p>(7) inspeção durante a execução da obra ou serviço de manutenção e antes da reabertura ao tráfego;</p> <p>(8) critérios para retorno temporário às operações antes do término de obras de pavimentação de pista de pouso e decolagem.</p>	Atendimento à “PQ 8252 – Parte 2 – recapeamento”, referente aos itens 10.4.1 e 10.4.4 do Anexo 14 da CACI, conforme Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302) – vide folha 12 e seguintes.
153.701 Disposições transitórias		
(a) Com vistas à definição da classe do aeródromo segundo critérios definidos na seção 153.7, para os aeródromos que não possuem o movimento de passageiros processados, deve-se considerar, para o ano de emissão da Emenda 01 deste Regulamento, a classe correspondente ao ano anterior. (1) O movimento de passageiros em aeródromos brasileiros nos anos de 2014 e 2016 não serão considerados para efeito da classificação estabelecida na seção 153.7 deste Regulamento, devendo ser repetidos os valores de movimentação de passageiros dos anos anteriores, 2013 e 2015, respectivamente.	(a) Com vistas à definição da classe do aeródromo segundo critérios definidos na seção 153.7, para os aeródromos que não possuem o movimento de passageiros processados, deve-se considerar, para o ano de emissão da Emenda 01 deste Regulamento, a classe correspondente ao ano anterior. (1) O movimento de passageiros em aeródromos brasileiros nos anos de 2014 e 2016 não serão considerados para efeito da classificação estabelecida na seção 153.7 deste Regulamento, devendo ser repetidos os valores de movimentação de passageiros dos anos anteriores, 2013 e 2015, respectivamente.	A redação contida no parágrafo 153.701(a) foi excluída tendo em vista já ter produzido plenos efeitos.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>(b) O operador de aeródromo tem até 31 de julho de 2018 para cumprimento do estabelecido no parágrafo 153.13(a).</p> <p>(1) Decorrido o período de flexibilização citado no parágrafo, serão suspensas as operações dos aeródromos que não possuem pessoa jurídica atuando como operador de aeródromo.</p>	<p>(b) O operador de aeródromo tem até 31 de julho de 2018 para cumprimento do estabelecido no parágrafo 153.13(a).</p> <p>(1) Decorrido o período de flexibilização citado no parágrafo, serão suspensas as operações dos aeródromos que não possuem pessoa jurídica atuando como operador de aeródromo.</p>	<p>A redação contida no parágrafo 153.701(b) foi excluída tendo em vista já ter produzido plenos efeitos. Tal ato ganha mais relevo uma vez que a exigência de pessoa jurídica trazida pelo próprio parágrafo 153.13(a) deixa de existir com esta proposta de revisão normativa por passar o Regulamento a ser aplicável ao operador de aeródromo uso privativo, o qual comporta, também, pessoa física.</p>
<p>(c) O operador de aeródromo deve protocolar na ANAC, em até 12 (doze) meses a partir da data de emissão da Emenda 01 deste Regulamento, o planejamento formal para a implantação do SGSO, conforme estabelecido na Subparte C.</p>	<p>(c) O operador de aeródromo deve protocolar na ANAC, em até 12 (doze) meses a partir da data de emissão da Emenda 01 deste Regulamento, o planejamento formal para a implantação do SGSO, conforme estabelecido na Subparte C.</p>	<p>A redação contida no parágrafo 153.701(c) foi excluída tendo em vista já ter produzido plenos efeitos.</p>
<p>(d) O operador de aeródromo deve apresentar à ANAC, em até 12 (doze) meses a partir da data de emissão da Emenda 01 deste Regulamento, plano de ação para atendimento ao disposto na seção 153.101, relativo ao posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo, contendo a especificação de cada ação a ser implementada para atendimento deste Regulamento, bem como o cronograma para sua execução, com duração de até 24 (vinte e quatro) meses. (1) O operador de aeródromo que tiver apresentado à ANAC plano de ação em data anterior à emissão da Emenda 01 deste Regulamento terá até 36 (trinta e seis) meses a partir da referida data para implementar as ações descritas no plano e atender ao disposto na seção 153.101.</p>	<p>(d) O operador de aeródromo deve apresentar à ANAC, em até 12 (doze) meses a partir da data de emissão da Emenda 01 deste Regulamento, plano de ação para atendimento ao disposto na seção 153.101, relativo ao posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo, contendo a especificação de cada ação a ser implementada para atendimento deste Regulamento, bem como o cronograma para sua execução, com duração de até 24 (vinte e quatro) meses.</p> <p>(1) O operador de aeródromo que tiver apresentado à ANAC plano de ação em data anterior à emissão da Emenda 01 deste Regulamento terá até 36 (trinta e seis) meses a partir da referida data para implementar as ações descritas no plano e atender ao disposto na seção 153.101.</p>	<p>A redação contida no parágrafo 153.701(d) foi excluída tendo em vista já ter produzido plenos efeitos.</p>
<p>(e) O operador de aeródromo que opere em baixa visibilidade deve, em até 12 (doze) meses a partir da data de emissão da Emenda 01 deste Regulamento, estabelecer e implantar um SOCMS com procedimentos específicos para tal condição, conforme exigido na seção 153.131 deste Regulamento. (1) O operador de aeródromo deve adotar medidas mitigadoras para</p>	<p>(e) O operador de aeródromo que opere em baixa visibilidade deve, em até 12 (doze) meses a partir da data de emissão da Emenda 01 deste Regulamento, estabelecer e implantar um SOCMS com procedimentos específicos para tal condição, conforme exigido na seção 153.131 deste Regulamento.</p> <p>(1) O operador de aeródromo deve adotar medidas mitigadoras para operação em baixa visibilidade, a fim de</p>	<p>A redação contida no parágrafo 153.701(e) foi excluída tendo em vista já ter produzido plenos efeitos.</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
operação em baixa visibilidade, a fim de garantir a segurança operacional do aeródromo até que SOCMS com procedimentos específicos para condição de baixa visibilidade seja implantado.	garantir a segurança operacional do aeródromo até que SOCMS com procedimentos específicos para condição de baixa visibilidade seja implantado.	
(f) Operadores de aeródromos classe I-A têm até 6 (seis) meses, a partir da data de emissão da Emenda 01 deste Regulamento, para cumprimento dos requisitos aplicáveis segundo o Apêndice A.	(f) Operadores de aeródromos classe I-A têm até 6 (seis) meses, a partir da data de emissão da Emenda 01 deste Regulamento, para cumprimento dos requisitos aplicáveis segundo o Apêndice A.	A redação contida no parágrafo 153.701(f) foi excluída tendo em vista já ter produzido plenos efeitos.
(g) O operador de aeródromo tem até 6 (seis) meses, a partir da data de emissão da Emenda 01 deste Regulamento, para cumprimento do estabelecido nas seções 153.225, 153.227 e 153.229.	(g) O operador de aeródromo tem até 6 (seis) meses, a partir da data de emissão da Emenda 01 deste Regulamento, para cumprimento do estabelecido nas seções 153.225, 153.227 e 153.229.	A redação contida no parágrafo 153.701(f) foi excluída tendo em vista já ter produzido plenos efeitos.
(h) O disposto na Emenda 03 deste Regulamento aplica-se aos processos iniciados em data anterior à sua emissão, sem necessidade de ratificação ou adequação dos atos já praticados, observado o disposto no parágrafo 153.701(a)(1).	(h) (a) O disposto na Emenda 03 deste Regulamento aplica-se aos processos iniciados em data anterior à sua emissão, sem necessidade de ratificação ou adequação dos atos já praticados, observado o disposto no parágrafo 153.701(a)(1).	Parágrafo renumerado face à exclusão do conteúdo trazido pelas disposições transitórias 153.701(a) a (g).
(i) O operador de aeródromo tem até 6 (seis) meses, contados a partir da data de emissão da Emenda 03 deste Regulamento, para adequar o processo de designação dos responsáveis listados no parágrafo 153.15(a) ao estabelecido nas seções 153.15, 153.23 e 153.25	(i) O operador de aeródromo tem até 6 (seis) meses, contados a partir da data de emissão da Emenda 03 deste Regulamento, para adequar o processo de designação dos responsáveis listados no parágrafo 153.15(a) ao estabelecido nas seções 153.15, 153.23 e 153.25	A redação contida no parágrafo 153.701(i) foi excluída tendo em vista já ter produzido plenos efeitos.
(j) Até 31 de dezembro de 2019, para aeródromos Classes I e II, a função BA-MC poderá ser exercida por Bombeiro de Aeródromo que tenha sido aprovado no Curso Básico de Bombeiro de Aeródromos (CBBA), mencionado no parágrafo 153.417(d)(7), que contenha a indicação de realização de treinamento de dirigibilidade de CCI de, no mínimo, oito horas.	(j) Até 31 de dezembro de 2019, para aeródromos Classes I e II, a função BA-MC poderá ser exercida por Bombeiro de Aeródromo que tenha sido aprovado no Curso Básico de Bombeiro de Aeródromos (CBBA), mencionado no parágrafo 153.417(d)(7), que contenha a indicação de realização de treinamento de dirigibilidade de CCI de, no mínimo, oito horas.	A redação contida no parágrafo 153.701(j) foi excluída tendo em vista já ter produzido plenos efeitos.
(k) Até as datas abaixo, a função BA-CE poderá ser exercida por profissional com experiência de 2 (dois) anos na função de bombeiro de aeródromo e que tenha sido aprovado em Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 2 (BA-2): (1) até 30 de junho de 2020, em aeródromos Classe IV;	(k) (b) Até as datas abaixo, a função BA-CE poderá ser exercida por profissional com experiência de 2 (dois) anos na função de bombeiro de aeródromo e que tenha sido aprovado em Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 2 (BA-2): (1) até 30 de junho de 2020, em aeródromos Classe IV;	Parágrafo renumerado face à exclusão do conteúdo trazido por disposições transitórias contidas em parágrafos anteriores.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
(2) até 30 de junho de 2021, em aeródromos Classe III; (3) até 30 de junho de 2022, em aeródromos Classe II; e (4) até 30 de junho de 2023, em aeródromos Classe I.	(2) até 30 de junho de 2021, em aeródromos Classe III; (3) até 30 de junho de 2022, em aeródromos Classe II; e (4) até 30 de junho de 2023, em aeródromos Classe I.	
(l) O disposto no parágrafo 153.417(b) passa a ser exigível: (1) a partir de 1º de janeiro de 2020, para os operadores de aeródromos Classe III; (2) a partir de 1º de janeiro de 2021, para os operadores de aeródromos Classe II; e (3) a partir de 1º de janeiro de 2022, para os operadores de aeródromos Classe I.	(c) (l) O disposto no parágrafo 153.417(b) passa a ser exigível: (1) a partir de 1º de janeiro de 2020, para os operadores de aeródromos Classe III; (2) a partir de 1º de janeiro de 2021, para os operadores de aeródromos Classe II; e (3) a partir de 1º de janeiro de 2022, para os operadores de aeródromos Classe I.	Parágrafo renumerado face à exclusão do conteúdo trazido por disposições transitórias contidas em parágrafos anteriores.
(m) Até 31 de dezembro de 2020, a equipe de resgate em aeródromos Classe III poderá ser composta por 1(um) BA-RE e 1(um) BA-LR.	(m) Até 31 de dezembro de 2020, a equipe de resgate em aeródromos Classe III poderá ser composta por 1(um) BA-RE e 1(um) BA-LR.	A redação contida no parágrafo 153.701(m) foi excluída tendo em vista já ter produzido plenos efeitos.
(n) O operador de aeródromo tem até 12 (doze) meses, a partir da entrada em vigor da Emenda nº 04 deste Regulamento, para se adequar às exigências da seção 153.423 que não eram aplicáveis à sua Classe na vigência da Resolução nº 279/2013.	(n) O operador de aeródromo tem até 12 (doze) meses, a partir da entrada em vigor da Emenda nº 04 deste Regulamento, para se adequar às exigências da seção 153.423 que não eram aplicáveis à sua Classe na vigência da Resolução nº 279/2013.	A redação contida no parágrafo 153.701(n) foi excluída tendo em vista já ter produzido plenos efeitos.
(o) O disposto no parágrafo 153.427(b)(1) passa a ser exigível 24 (vinte e quatro) meses após a entrada em vigor da Emenda nº 04 deste Regulamento.	(o) O disposto no parágrafo 153.427(b)(1) passa a ser exigível 24 (vinte e quatro) meses após a entrada em vigor da Emenda nº 04 deste Regulamento.	A redação contida no parágrafo 153.701(o) foi excluída tendo em vista já ter produzido plenos efeitos.
(p) O operador de aeródromo que não conte com via de acesso de emergência da SCI às pistas de pouso e decolagem tem até 48 (quarenta e oito) meses, a partir da entrada em vigor da Emenda nº 04 deste Regulamento, para se adequar às exigências da seção 153.429.	(d) (p) O operador de aeródromo que não conte com via de acesso de emergência da SCI às pistas de pouso e decolagem tem até 48 (quarenta e oito) meses, a partir da entrada em vigor da Emenda nº 04 deste Regulamento, para se adequar às exigências da seção 153.429.	Parágrafo renumerado face à exclusão do conteúdo trazido por disposições transitórias contidas em parágrafos anteriores.
(q) O disposto no parágrafo 153.37(e)(6)(iii) passa a ser exigível 24 (vinte e quatro) meses após a entrada em vigor da Emenda nº 04 deste Regulamento.	(q) O disposto no parágrafo 153.37(e)(6)(iii) passa a ser exigível 24 (vinte e quatro) meses após a entrada em vigor da Emenda nº 04 deste Regulamento.	A redação contida no parágrafo 153.701(q) foi excluída tendo em vista já ter produzido plenos efeitos.
(r) O operador de aeródromo tem os seguintes prazos, a partir da entrada em vigor da Emenda nº 05 deste Regulamento, para realizar o primeiro monitoramento da funcionalidade do pavimento por meio de medições que representem numericamente um índice de	(e) (r) O operador de aeródromo tem os seguintes prazos, a partir da entrada em vigor da Emenda nº 05 deste Regulamento, para realizar o primeiro monitoramento da funcionalidade do pavimento por meio de medições que representem numericamente um índice de serventia da condição geral da	Parágrafo renumerado face à exclusão do conteúdo trazido por disposições transitórias contidas em parágrafos anteriores.

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>serventia da condição geral da superfície do pavimento da pista de pouso e decolagem, da pista de táxi e do pátio de estacionamento de aeronaves, nos termos do parágrafo 153.203(b)(1)(ii):</p> <p>(1) até 12 (doze) meses, para os operadores de aeródromo Classe IV;</p> <p>(2) até 18 (dezoito) meses, para os operadores de aeródromo Classe III; e</p> <p>(3) até 24 (vinte e quatro) meses, para os operadores de aeródromo Classes II e I-B.</p>	<p>superfície do pavimento da pista de pouso e decolagem, da pista de táxi e do pátio de estacionamento de aeronaves, nos termos do parágrafo 153.203(b)(1)(ii):</p> <p>(1) até 12 (doze) meses, para os operadores de aeródromo Classe IV;</p> <p>(2) até 18 (dezoito) meses, para os operadores de aeródromo Classe III; e</p> <p>(3) até 24 (vinte e quatro) meses, para os operadores de aeródromo Classes II e I-B.</p>	
<p>(s) O operador de aeródromo que já tenha elaborado um PGRF ou documentação semelhante deve rever os procedimentos à luz deste regulamento, de modo a identificar a necessidade de elaboração de uma IPF, de acordo com os critérios expostos nos parágrafos 153.501(e) e 153.501(f).</p>	<p>(f) (s) O operador de aeródromo que já tenha elaborado um PGRF ou documentação semelhante deve rever os procedimentos à luz deste regulamento, de modo a identificar a necessidade de elaboração de uma IPF, de acordo com os critérios expostos nos parágrafos 153.501(e) e 153.501(f).</p>	<p>Parágrafo renumerado face à exclusão do conteúdo trazido por disposições transitórias contidas em parágrafos anteriores.</p>
<p>(t) O operador de aeródromo que se enquadre na aplicabilidade do parágrafo 153.501(e) terá o prazo máximo de 6 (seis) meses para obtenção do PGRF em conformidade a este regulamento, contado da data da ciência da aceitação da IPF dada pela ANAC, respeitado o prazo determinado no parágrafo 153.501(g).</p> <p>(1) O prazo máximo mencionado no parágrafo 153.701(s) é suspenso pelo início da análise do processo pela ANAC, começando o seu curso a partir da data de notificação feita ao operador de aeródromo interessado quanto à decisão.</p> <p>(2) Para fins de sanção, considera-se que o operador incorre em nova infração a cada ano subsequente ao vencimento do prazo estabelecido no parágrafo 153.701(s).</p>	<p>(g) (t) O operador de aeródromo que se enquadre na aplicabilidade do parágrafo 153.501(e) terá o prazo máximo de 6 (seis) meses para obtenção do PGRF em conformidade a este regulamento, contado da data da ciência da aceitação da IPF dada pela ANAC, respeitado o prazo determinado no parágrafo 153.501(g).</p> <p>(1) O prazo máximo mencionado no parágrafo 153.701(s) é suspenso pelo início da análise do processo pela ANAC, começando o seu curso a partir da data de notificação feita ao operador de aeródromo interessado quanto à decisão.</p> <p>(2) Para fins de sanção, considera-se que o operador incorre em nova infração a cada ano subsequente ao vencimento do prazo estabelecido no parágrafo 153.701(s).</p>	<p>Parágrafo renumerado face à exclusão do conteúdo trazido por disposições transitórias contidas em parágrafos anteriores.</p>
	<p>(h) Em relação ao Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional (PSGO), aplicam-se as seguintes disposições transitórias:</p> <p>(1) até 6 (seis) meses, contados a partir da publicação da Emenda 07 deste Regulamento, para cumprir os requisitos exigidos pela Seção 153.65;</p>	<p>Dispositivo referente ao PGSO, consubstanciado em Seções 153.63 a 153.71. Por se tratar o PGSO de uma nova abordagem para o gerenciamento da segurança operacional nos aeródromos não obrigados a implantar o SGSO e, por conseguinte, trazer novas obrigações a este grupo de regulados, foi verificada a necessidade de se estabelecer disposições</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
	(2) até 12 (doze) meses, contados a partir da publicação da Emenda 07 deste Regulamento, para a implementação dos procedimentos exigidos em Seções 153.63 a 153.71.	transitórias visto o período adequado para a implementação de tais obrigações não acompanha o prazo de vigência adotado à Emenda 07 do RBAC nº 153, Assim, fixa-se o prazo de 06 (seis) meses para aspectos formais, os quais se encontram definidos na Seção 153.65 (definição de política, objetivos, etc) e de 12 (doze) meses para a implementação dos procedimentos associados ao PGSO.
153.703 Disposições finais		
(c) A partir da entrada em vigor da Emenda nº 04 deste Regulamento, as violações ao previsto na Subparte G deste Regulamento sujeitam o infrator às sanções de multa previstas no Apêndice B.	(c) A partir da entrada em vigor da Emenda nº 04 deste Regulamento, as violações ao previsto na Subparte G deste Regulamento sujeitam o infrator às sanções de multa previstas no Apêndice B. As violações ao previsto neste Regulamento sujeitam o infrator às penalidades constantes no art. 289 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica, a serem apuradas em conformidade com o procedimento descrito na Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, ou em outros normativos que os substituírem, adotando-se os valores previstos no Apêndice B deste Regulamento, com exceção àquelas referentes à Seção nº 153.107, que permanecem os valores adotados na mencionada Resolução nº 472/2018.	Foi dada nova redação à disposição final materializada no parágrafo 153.703(c) do RBAC devido à ampliação do rol de valores de penalidades trazidas pelo Apêndice B e da particularidade dada a tipificações comuns.
Apêndice A do RBAC 153 – Tabela de requisitos segundo a classe do aeródromo	Apêndice A do RBAC 153 – Tabela de requisitos segundo a classe classificação do aeródromo	Título do Apêndice A alterado para ficar em sintonia com a Seção 153.7, que apresenta a nova sistemática de classificação dos aeródromos.
	<p>A 153.1 Generalidades</p> <p>(1) Este Apêndice tem a finalidade de trazer, para cada classificação de aeródromo estabelecida na Seção 153.7, a aplicabilidade dos requisitos dispostos ao longo do RBAC nº 153 e estabelecer requisitos específicos por classificação de aeródromos quando expressamente definido no texto normativo.</p> <p>(i) A regra de interpretação deste Apêndice A utiliza as Seções do RBAC nº 153 como parâmetro básico de aplicabilidade. Caso um parágrafo tenha aplicabilidade diferenciada dentro da Seção, este será expressamente citado no Apêndice.</p>	<p>Esta Seção ao Apêndice A tem por fulcro esclarecer a metodologia de aplicação do referido Apêndice.</p> <p>Seu conteúdo se baseou no constante da Seção 153.9, a qual foi excluída.</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
	<p>(ii) Quando a obrigatoriedade de um requisito constante na Tabela a seguir estiver vinculada ao tipo de operação aérea, será feita menção ao Regulamento relacionado à operação aérea mais exigente ao qual o aeródromo está apto a operar. Assim, onde se lê “Obrigatório se operar RBAC xx” leia-se “Obrigatório para que se torne apto a receber operação aérea realizada sob a égide do RBAC n° xx”.</p> <p>(2) O operador de aeródromo deve utilizar a Tabela constante a seguir, identificando a coluna que apresenta a classificação sobre a qual pretende operar, segundo os critérios da Seção 153.7, para detectar os requisitos que lhe são aplicáveis.</p>	
<p>153.13 Constituição do operador de aeródromo</p> <ul style="list-style-type: none"> Obrigatório - Classe I-A, Classe I-B, II, III e IV 	<p>153.13 Constituição do operador de aeródromo</p> <ul style="list-style-type: none"> Obrigatório - uso público (Classe I, II, III e IV) 	<p>Aplicabilidade estendida para aeródromos de uso público Classe I posto tratar de regras de responsabilização.</p>
<p>153.15(a) Responsáveis operacionais</p> <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A - Obrigatório somente 153(a)(1) Classe I-B, II, III e IV - Obrigatório 	<p>153.15(a) Responsáveis Operacionais</p> <p>(2) responsável pelo gerenciamento da segurança operacional;</p> <p>(3) responsável pelas operações aeroportuárias;</p> <p>(4) responsável pela manutenção do aeródromo; e</p> <p>(5) responsável pela resposta à emergência aeroportuária.</p> <ul style="list-style-type: none"> Não exigido – uso privativo Obrigatório – Classe I (se operar RBAC n° 121), II, III e IV 	<p>Desonerados os operadores de aeródromo que estejam aptos a operar RBAC n° 135 agendados por ser uma operação de menor complexidade. Ademais, ressalta-se que tais responsabilizações recaem, em última medida, na figura do próprio operador de aeródromo e de seu gestor do aeródromo.</p>
<p>153.15(b) - Acumulação de responsabilidades pelas atividades descritas no parágrafo 153.15(a)</p> <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido Classe I-B – livre acumulação Classe II - Vedada a acumulação das responsabilidades 153.15(a)(1) e (2) Classe III - Vedada a acumulação das responsabilidades 153.15(a)(1) e (2). 	<p>153.15(b) - Acumulação de responsabilidades pelas atividades descritas no parágrafo 153.15(a)</p> <ul style="list-style-type: none"> Uso privativo – não exigido Classe I: <ul style="list-style-type: none"> Livre acumulação - se RBAC n° 135 agendado ou RBAC n° 121 Não exigido – demais aeródromos Classe II - Vedada a acumulação das 	<p>Simple conversão de Classe I-B para Classe I (operação RBAC n° 135 agendado ou RBAC n° 121), sem alteração com efeito real sobre o regulado, apenas para adequar-se ao novo padrão de classificação. Vide Relatório de AIR n° 4 (SEI n° 5888302).</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>Recomendado o mínimo de 3 profissionais para as responsabilidades do parágrafo 153.15(a)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Classe IV - Vedada a acumulação das responsabilidades 153.15(a)(1) e (2). Recomendada a não acumulação das responsabilidades 	<p>responsabilidades 153.15(a)(1) e (2)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Classe III - Vedada a acumulação das responsabilidades 153.15(a)(1) e (2). Recomendado o mínimo de 3 profissionais para as responsabilidades do parágrafo 153.15(a) • Classe IV - Vedada a acumulação das responsabilidades 153.15(a)(1) e (2). Recomendada a não acumulação das responsabilidades 	
<p>153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Classe I-A – não exigido • Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	<p>153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 121 • Classe II, III e IV – obrigatório 	<p>Ajustado conforme definido em Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302) – 3ª etapa - Apêndice A - retirar a obrigatoriedade para Classe I (Perfil 135 agendado).</p>
<p>153.37(d)(1) – treinamento geral</p> <ul style="list-style-type: none"> • Classe I-A – não exigido • Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	<p>153.37(d)(1) – treinamento geral</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 121 • Classe II, III e IV – obrigatório 	<p>Ajustado conforme definido em Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302) – 3ª etapa - Apêndice A - retirar a obrigatoriedade para Classe I (Perfil 135 agendado).</p>
	<p>153.37(d)(9) – treinamento para avaliação e reporte da condição de pista de pouso e decolagem</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I, II e III – não exigido • Classe IV - obrigatório 	<p>Treinamento inserido a ser aplicável para os aeródromos que implementem o GRF. Conforme Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302) – “Do Problema 1.2 – Implementação do Global Reporting Format (GRF)”, constante em folha 21 e ss, somente aplicar-se-á à Classe IV.</p>
<p>153.51 Generalidades</p> <ul style="list-style-type: none"> • Classe I-A – não exigido • Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	<p>153.51 Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) - Generalidades</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Uso público – obrigatório se detentor de Certificado Operacional de Aeroporto (RBAC nº 139) 	<p>Segundo Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302) – exigido SGSO (componentes e elementos da OACI) para todos os internacionais para atender OACI, o que se dará pela aplicabilidade do RBAC nº 139, que os inclui. A graduação dos requisitos ocorre em relação aos elementos que não são explícitos no Anexo 19 da CACI.</p>
<p>153.51(a) - Implantação do SGSO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Classe I-A – não exigido • Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	<p>153.51(a) Implantação do SGSO</p>	
<p>153.51(b) - Estabelecimento de NADSO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Classe I-A e I-B – não exigido 	<p>153.51(b) Estabelecimento de NADSO</p>	

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<ul style="list-style-type: none"> Classe, II, III e IV – obrigatório 		
153.51(d) - Declaração de comprometimento com a garantia da segurança <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – obrigatório Classe I-B, II, III e IV – não exigido 	153.51(d) - Declaração de comprometimento com a garantia da segurança	
153.53 Da política e objetivos de segurança operacional <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	153.53 SGSO - Da Política e objetivos de segurança operacional <ul style="list-style-type: none"> Use privativo – não exigido Use público – obrigatório se detentor de Certificado Operacional de Aeroporto (RBAC nº 139) 	Segundo Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302) – exigido SGSO (componentes e elementos da OACI) para todos os internacionais para atender OACI, o que se dará pela aplicabilidade do RBAC nº 139 que os inclui. A graduação dos requisitos ocorre em relação aos elementos que não são explícitos no Anexo 19 da CACI.
153.53(f)(3) e (4) - Comissão de Segurança Operacional (CSO) <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A, I-B e II – não exigido Classe III e IV – obrigatório 	153.53(f)(3) e (4) (b)(4) – Comissão de Segurança Operacional (CSO) <ul style="list-style-type: none"> Use privativo – não exigido Classe I e II – não exigido Classe III e IV – obrigatório 	Mantida a aplicabilidade originária sendo somente feita a adaptação para inclusão da classificação de uso privativo e da substituição das Classes I-A e I-B por Classe I.
153.55 Gerenciamento dos riscos de segurança operacional 153.57 Garantia da segurança operacional <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	153.55 SGSO - Gerenciamento dos riscos de segurança operacional 153.57 SGSO - Garantia da segurança operacional <ul style="list-style-type: none"> Use privativo – não exigido Use público – obrigatório se detentor de Certificado Operacional de Aeroporto (RBAC nº 139) 	
153.57(g) - Programa de auditoria interna de segurança operacional 153.57(h) - Escopo, frequência e métodos para auditoria interna de segurança operacional 153.57(i) - Relatório de auditoria interna de segurança operacional 153.57(k) - Gerenciamento da mudança da segurança operacional 153.57(l) - Melhoria contínua da segurança operacional <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A, I-B e II – não exigido Classe III e IV – obrigatório 	153.57(g) - Programa de auditoria interna de segurança operacional 153.57(h) - Escopo, frequência e métodos para auditoria interna de segurança operacional 153.57(i) - Relatório de auditoria interna de segurança operacional 153.57(k) - Gerenciamento da mudança da segurança operacional 153.57(l) - Melhoria contínua da segurança operacional	Segundo Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302) – exigido SGSO (componentes e elementos da OACI) para todos os internacionais para atender OACI, o que se dará pela aplicabilidade do RBAC nº 139 que os inclui. A graduação dos requisitos ocorre em relação aos elementos que não são explícitos no Anexo 19 da CACI.
153.59 Promoção da segurança operacional <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido 	153.59 SGSO - Promoção da segurança operacional <ul style="list-style-type: none"> Use privativo – não exigido 	

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<ul style="list-style-type: none"> Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	<ul style="list-style-type: none"> Uso público – obrigatório se detentor de Certificado Operacional de Aeroporto (RBAC nº 139) 	
	<p>153.63 Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional (PGSO) - Generalidades</p> <p>153.65 PGSO - Política e objetivos de segurança operacional</p> <p>153.67 PGSO - Gerenciamento dos riscos de segurança operacional</p> <p>153.69 PGSO - Garantia da segurança operacional</p> <p>153.71 PGSO - Promoção da segurança operacional</p> <ul style="list-style-type: none"> Uso privativo – não exigido Uso público – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121, exceto se possuir SGSO 	<p>Aplicabilidade inserida face à criação do PGSO. Conforme mencionado em Relatório de AIR nº 4 (SEI! 5888302), seu rol é residual, sendo cabível aos operadores de aeródromo que não possuam SGSO.</p>
	<p>153.73 Gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional</p> <ul style="list-style-type: none"> Uso privativo – não exigido Uso público – obrigatório se não possuir SGSO ou PGSO 	<p>Aplicabilidade inserida face à criação do mecanismo.</p>
<p>153.101 Posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo</p> <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	<p>153.101 Posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo</p> <ul style="list-style-type: none"> Uso privativo – não exigido Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 Classe II, III e IV – obrigatório 	<p>Simple conversão de Classe I-B para Classe I (operação RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121), sem alteração com efeito real sobre o regulado, apenas para adequar-se ao novo padrão de classificação. Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).</p>
<p>153.103 Condição operacional para a infraestrutura disponível</p> <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	<p>153.103 Condição operacional para a infraestrutura disponível</p> <ul style="list-style-type: none"> Uso privativo – não exigido Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 Classe II, III e IV – obrigatório 	<p>Simple conversão de Classe I-B para Classe I (operação RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121), sem alteração com efeito real sobre o regulado, apenas para adequar-se ao novo padrão de classificação. Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).</p>
	<p>153.103(b) Condições operacionais quanto às luzes dos auxílios visuais para navegação aérea</p> <ul style="list-style-type: none"> Uso privativo – não exigido Classe I – Obrigatório para luzes associadas à operação da pista de pouso e decolagem Classe II, III e IV – obrigatório 	<p>Ajustado conforme definido em Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302) – 3ª etapa - 153.103(b) - Apêndice A - classe I tornar obrigatório para PPD e demais classes obrigatório para todos os elementos, face à gestão do risco e à importância do elemento PPD como barreira de segurança operacional.</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
153.105 Informações aeronáuticas <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A, I-B, II, III e IV – obrigatório 	153.105 Informações aeronáuticas <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – obrigatório Classe I-A, I-B, II, III e IV – obrigatório 	Obrigatoriedade estendida a todas as classificações de aeródromo, seja de uso privativo ou público, face à importância da informação atualizada do aeródromo para todo o sistema de aviação, sendo barreira essencial de segurança operacional.
153.107(c) – credenciamento <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	153.107(c) – credenciamento <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 Classe II, III e IV – obrigatório 	Simples conversão de Classe I-B para Classe I (operação RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121), sem alteração com efeito real sobre o regulado, apenas para adequar-se ao novo padrão de classificação. Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).
153.111 Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	153.111 Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 Classe II, III e IV – obrigatório 	Simples conversão de Classe I-B para Classe I (operação RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121), sem alteração com efeito real sobre o regulado, apenas para adequar-se ao novo padrão de classificação. Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).
153.111 (geral) <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	153.111(a) – manter na área operacional apenas pessoas, veículos e equipamentos necessários à operação <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório Classe II, III e IV – obrigatório 	O parágrafo 153.111(a) teve sua aplicabilidade ampliada a todos os aeródromos de uso público face à sua importância como barreira de segurança operacional e baixo custo ao regulado para mantê-la em conformidade.
153.111 (geral) <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	153.111(b) – proibição de equipamento ou atividade que produza faísca, fogo ou combustão. <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório Classe II, III e IV – obrigatório 	O parágrafo 153.111(b) teve sua aplicabilidade ampliada a todos os aeródromos de uso público face à sua importância como barreira de segurança operacional e baixo custo ao regulado para mantê-la em conformidade.
153.113 Acesso e permanência na área de manobras <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	153.113 Acesso e permanência na área de manobras <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 Classe II, III e IV – obrigatório 	Simples conversão de Classe I-B para Classe I (operação RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121), sem alteração com efeito real sobre o regulado, apenas para adequar-se ao novo padrão de classificação. Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).
153.119 Alocação de aeronaves no pátio <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	153.119 Alocação de aeronaves no pátio <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 Classe II, III e IV – obrigatório 	Simples conversão de Classe I-B para Classe I (operação RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121), sem alteração com efeito real sobre o regulado, apenas para adequar-se ao novo padrão de classificação. Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
153.121 Estacionamento de aeronaves no pátio <ul style="list-style-type: none"> • Classe I-A – não exigido • Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	153.121 Estacionamento de aeronaves no pátio <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 • Classe II, III e IV – obrigatório 	Simples conversão de Classe I-B para Classe I (operação RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121), sem alteração com efeito real sobre o regulado, apenas para adequar-se ao novo padrão de classificação. Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).
153.123 Abordagem à aeronave <ul style="list-style-type: none"> • Classe I-A – não exigido • Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	153.123 Abordagem à aeronave <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 • Classe II, III e IV – obrigatório 	Simples conversão de Classe I-B para Classe I (operação RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121), sem alteração com efeito real sobre o regulado, apenas para adequar-se ao novo padrão de classificação. Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).
	153.123(e) – intervenção inicial contraincêndio <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 121 ou se detentor de Certificado Operacional de Aeroporto (RBAC nº 139) • Classe II, III e IV – obrigatório 	O parágrafo 153.123(e) foi criado para atendimento à “PQ 8349 – Intervenção Inicial”, visível em folha 14 do Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302). Sua aplicabilidade abarca todos os aeródromos que estejam aptos a operação RBAC nº 121, por ser importante barreira à segurança operacional adequada a aeródromos de maior complexidade operacional, e àqueles que estejam enquadrados no RBAC nº 139 para alinhamento com a OACI.
153.125 Abastecimento e transferência do combustível da aeronave <ul style="list-style-type: none"> • Classe I-A – não exigido • Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	153.125 Abastecimento e transferência do combustível da aeronave <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 • Classe II, III e IV – obrigatório 	Simples conversão de Classe I-B para Classe I (operação RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121), sem alteração com efeito real sobre o regulado, apenas para adequar-se ao novo padrão de classificação. Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).
153.127 Processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea <ul style="list-style-type: none"> • Classe I-A – não exigido • Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	153.127 Processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 • Classe II, III e IV – obrigatório 	Simples conversão de Classe I-B para Classe I (operação RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121), sem alteração com efeito real sobre o regulado, apenas para adequar-se ao novo padrão de classificação. Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).
153.129 Liberação de aeronave <ul style="list-style-type: none"> • Classe I-A – não exigido • Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	153.129 Liberação de aeronave <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 • Classe II, III e IV – obrigatório 	Simples conversão de Classe I-B para Classe I (operação RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121), sem alteração com efeito real sobre o regulado, apenas para adequar-se ao novo padrão de classificação. Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).
153.133 Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo	153.133 Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido 	Simples conversão de Classe I-B para Classe I (operação RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121), sem

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	<ul style="list-style-type: none"> Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 Classe II, III e IV – obrigatório 	<p>alteração com efeito real sobre o regulado, apenas para adequar-se ao novo padrão de classificação. Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).</p>
<p>153.133(a)(1) – monitoramento de obstáculos</p> <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A, I-B e II – não exigido Classe III e IV – obrigatório 	<p>153.133(a)(1) – monitoramento de obstáculos</p> <ul style="list-style-type: none"> Uso privativo – não exigido Classe I e II – obrigatório Classe III e IV – obrigatório 	<p>O monitoramento de obstáculos teve sua aplicabilidade ampliada posto ser dever do operador de aeródromo identificar sua existência e tomar as medidas cabíveis como forma de gerenciamento de risco. Tal dinâmica está em linha com o princípio de gerenciamento disposto tanto no PGSO quanto SGSO dispostos na Subparte C da minuta de RBAC nº 153.</p>
<p>153.133(a)(2) (geral)</p> <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	<p>153.133(a)(2) - gerenciamento do risco da fauna</p> <ul style="list-style-type: none"> Uso privativo – não exigido Classe I, II, III e IV – obrigatório 	<p>Folha 61 e ss do Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302) – “3ª etapa - Monitoramento da condição física e operacional – risco da fauna” - tornar obrigatório para todas as classes de uso público, alinhando a aplicabilidade deste requisito ao do parágrafo 153.501(b), visto serem complementares.</p>
<p>153.133(a)(3) – monitoramento do sistema de proteção da área operacional</p> <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A e I-B – não exigido Classe II, III e IV – obrigatório 	<p>153.133(a)(3) – monitoramento do sistema de proteção da área operacional</p> <ul style="list-style-type: none"> Uso privativo – não exigido Classe I, II, III e IV – obrigatório 	<p>Ajuste da aplicabilidade para guardar coerência com a Seção 153.107.</p>
<p>153.133(a)(4) geral</p> <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	<p>153.133(a)(4) – monitoramento da área de movimento</p> <ul style="list-style-type: none"> Uso privativo – não exigido Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 ou se detentor de Certificado Operacional de Aeroporto (RBAC nº 139) Classe II, III e IV – obrigatório 	<p>A aplicabilidade do requisito foi ampliada para todas as Classes de uso público que estejam aptos a operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 devido à complexidade de sua operação (vide Relatório de AIR nº 4 – SEI 5888302 – Folha 62), e a todos os operadores de aeródromo enquadrados no RBAC nº 139 para alinhamento à OACI. Atendimento à PQ 8347 (<i>Does the State ensure that aerodrome operators provide for visual monitoring of aircraft stand clearances and the control of vehicle movement on aprons?</i>).</p>
<p>153.133(a)(5) a (7) - atividades de monitoramento</p> <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A, I-B e II, – não exigido Classe III e IV – obrigatório 	<p>153.133(a)(5) a (7) – atividades de monitoramento</p> <p>153.133(a)(5) – posições de estacionamento de aeronaves</p> <ul style="list-style-type: none"> Uso privativo – não exigido Classe I – obrigatório se detentor de Certificado Operacional de Aeroporto (RBAC nº 139) Classe III e IV – obrigatório 	<p>A aplicabilidade do requisito foi ampliada para todas as Classes de uso público que estejam enquadrados no RBAC nº 139 para alinhamento à OACI. Atendimento à PQ 8347 (<i>Does the State ensure that aerodrome operators provide for visual monitoring of aircraft stand clearances and the control of vehicle movement on aprons?</i>).</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<p>153.133(a)(5) a (7) - atividades de monitoramento</p> <ul style="list-style-type: none"> • Classe I-A, I-B e II, – não exigido • Classe III e IV – obrigatório 	<p>153.133(a)(5) a (7) – atividades de monitoramento</p> <p>153.133(a)(6) - equipamentos e veículos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 ou se detentor de Certificado Operacional de Aeroporto (RBAC nº 139) • Classe II, III e IV – obrigatório 	<p>A aplicabilidade do requisito foi ampliada para todas as Classes de uso público que estejam aptos a operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 devido à complexidade de sua operação (vide Relatório de AIR nº 4 – SEI! 5888302 – folha 62), e a todos os operadores de aeródromo enquadrados no RBAC nº 139 para alinhamento à OACI. Atendimento à PQ 8347 (<i>Does the State ensure that aerodrome operators provide for visual monitoring of aircraft stand clearances and the control of vehicle movement on aprons?</i>).</p>
<p>153.133(a)(5) a (7) - atividades de monitoramento</p> <ul style="list-style-type: none"> • Classe I-A, I-B e II, – não exigido • Classe III e IV – obrigatório 	<p>153.133(a)(5) a (7) – atividades de monitoramento</p> <p>153.133(a)(7) – obras ou serviços de manutenção</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório quando obra ou serviço de manutenção realizado em área protegida da PPD com o aeródromo em funcionamento • Classe II, III e IV – obrigatório 	<p>Tornar o requisito trazido pelo parágrafo 153.133(a)(7) obrigatório para Classe II, compatibilizando-o com o contido nas Seções 153.225 e 153.227. Ademais, foi inserida a obrigatoriedade para a Classe I quando da execução de obra ou serviço de manutenção na área protegida da PPD com aeródromo em funcionamento devido ao alto grau de risco associado (vide Relatório de AIR nº 4 – SEI! 5888302 – Folha 62).</p>
<p>153.133(e) - periodicidade do monitoramento diário da área de movimento</p> <ul style="list-style-type: none"> • Classe I-A – não exigido • Classe I-B e II – pelo menos 1 (uma) vez por dia • Classe III e IV – pelo menos 2 (duas) vezes por dia 	<p>153.133 (d) (e) - periodicidade do monitoramento diário da área de movimento</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I e II – pelo menos 2 (duas) vezes por dia se detentor de Certificado Operacional de Aeroporto (RBAC nº 139) e 1 (uma) vez por dia para os demais • Classe III e IV – pelo menos 2 (duas) vezes por dia 	<p>Ajuste de aplicabilidade conforme Relatório de AIR nº 4 – SEI! 5888302 – folha 14 e ss - “PQ 8.143 - Item 2.9.3 (STD) – monitoramento das condições da área de movimento”, trazendo a obrigatoriedade de se realizar dois monitoramentos diários a todos os aeródromos de uso público Classe I e II que estejam vinculados ao processo de certificação operacional (RBAC nº 139).</p>
	<p>153.133(e) – RWYCC</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I, II e III – não exigido • Classe IV – obrigatório 	<p>Conforme Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302) – “Do Problema 1.2 – Implementação do Global Reporting Format (GRF)”, constante em folha 21 e ss, somente aplicar-se-á à Classe IV.</p>
	<p>153.133(f) - informações sobre eventuais falhas ou operações irregulares que possam afetar as operações aéreas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido 	<p>Ajuste de aplicabilidade conforme Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302) – PQ 8134 – item 2.9.2 (caput) do Anexo 14 – “2.9.2 The condition of the movement area and the operational status of related facilities shall be monitored, and reports</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
	<ul style="list-style-type: none"> Classe I, II, III e IV - obrigatório 	<i>on matters of operational significance affecting aircraft and aerodrome operations shall be provided in order to take appropriate action, particularly in respect of the following: (...)</i> ”.
	<p>153.133(g) - Informações sobre a presença na área de movimento de contaminantes listados no parágrafo 153.133(b)(2)(i), que possam afetar as operações aéreas</p> <ul style="list-style-type: none"> Uso privativo – não exigido Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado e RBAC nº 121 Classe II, III e IV - obrigatório 	Ajuste de aplicabilidade conforme Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302) – PQ 8134. Foi trazida a aplicabilidade adotada para o item 153.133(b)(2) para guardar coerência.
<p>153.201(f) - avaliação técnica e de segurança operacional</p> <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	<p>153.201(f) - avaliação técnica e de segurança operacional</p> <ul style="list-style-type: none"> Uso privativo – não exigido Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 Classe II, III e IV – obrigatório 	Simples conversão de Classe I-B para Classe I (operação RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121), sem alteração com efeito real sobre o regulado, apenas para adequar-se ao novo padrão de classificação. Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).
	<p>153.203(b)(1)(i)(A) – condições estruturais</p> <ul style="list-style-type: none"> Uso privativo – não exigido Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 121 Classe II, III e IV – obrigatório 	Aplicabilidade diferenciada fruto da divisão do parágrafo 153.203(b)(1)(i) em condições estruturais (A) e funcionais (B). Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302 – folha 63 e ss) – 3ª etapa – “Seção 153.203 Áreas pavimentadas – generalidades – avaliação estrutural” - Tornar o requisito obrigatório para as Classes I (Perfil 121), II, III e IV.
<p>153.203(b)(1)(ii) a (iv) - monitoramento da funcionalidade do pavimento</p> <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	<p>153.203(b)(1)(ii) a (iv) - monitoramento da funcionalidade do pavimento</p> <ul style="list-style-type: none"> Uso privativo – não exigido Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 Classe II, III e IV – obrigatório 	Simples conversão de Classe I-B para Classe I (operação RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121), sem alteração com efeito real sobre o regulado, apenas para adequar-se ao novo padrão de classificação. Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).
	<p>153.203(b)(2) – defeitos no pavimento</p> <ul style="list-style-type: none"> Uso privativo – não exigido Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 Classe II, III e IV – obrigatório 	Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302 – folha 64 e ss)– 3ª etapa – “Seção 153.203 Áreas pavimentadas – generalidades – defeitos no pavimento” - Tornar o requisito obrigatório para as Classes I (Perfil 135 agendado ou 121), II, III e IV.
	<p>153.203(b)(4)(i) e (ii) – juntas de dilatação</p> <ul style="list-style-type: none"> Uso privativo – não exigido Classe I – obrigatório para PPD e pista de táxi. 	Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302 – folha 65 e ss) – 3ª etapa – “Seção 153.203 Áreas pavimentadas – generalidades – juntas de dilatação” - Apêndice A - desonerar de cumprimento

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
	<p>Obrigatório para pátio de aeronaves e vias de serviço se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121</p> <ul style="list-style-type: none"> • Classe II, III e IV – obrigatório 	<p>dos requisitos trazidos pelos subitens 153.203(b)(4)(i) e (ii) para Classe I (Perfil 91, 141 e 135 não agendado) em relação ao pátio de aeronaves e vias de serviço.</p>
<p>153.203(b)(4)(iii) - monitoramento de juntas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Classe I-A – não exigido • Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	<p>153.203(b)(4)(iii) - monitoramento de juntas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 • Classe II, III e IV – obrigatório 	<p>Simple conversão de Classe I-B para Classe I (operação RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121), sem alteração com efeito real sobre o regulado, apenas para adequar-se ao novo padrão de classificação. Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).</p>
<p>153.205 Área pavimentada - pista de pouso e decolagem</p> <ul style="list-style-type: none"> • Classe I-A – não exigido • Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	<p>153.205 Área pavimentada - pista de pouso e decolagem</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – obrigatório • Classe I, II, III e IV – obrigatório 	<p>O requisito foi ampliado para todos os aeródromos, sejam eles de uso privativo ou de uso público, por resguardar a condição do elemento da infraestrutura aeroportuária (pista de pouso e decolagem) onde é mais significativa a probabilidade de ocorrerem incidentes ou acidentes de maior severidade. É, portanto, barreira vital à segurança operacional. Porém, por tratar o parágrafo 153.205(e)(2) de critérios mais prescritivos específicos para empoçamento, entende-se que estes não precisam ser expandidos para os aeródromos de uso privativo visto não se ter uma relação equilibrada risco x custo x aumento da segurança operacional.</p>
	<p>153.205(e)(2) – empoçamento</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I, II, III e IV – obrigatório 	
<p>153.205(g) – Atrito 153.205(h) – Macrot textura 153.205(i) - Acúmulo de borracha</p> <ul style="list-style-type: none"> • Classe I-A – não exigido • Classe I-B e II – obrigatório para voo regular de aeronaves com motor a reação • Classe III e IV – obrigatório 	<p>153.205(g) – Atrito 153.205(h) – Macrot textura 153.205(i) - Acúmulo de borracha</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 121 em aeronaves com motor a reação • Classe II – obrigatório se operar aeronaves com motor a reação • Classe III e IV – obrigatório 	<p>Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302 – folha 65 e ss) – 3ª etapa – “Seção 153.205 Áreas pavimentadas – pista de pouso e decolagem – exigências relacionadas a aeronaves com motor à reação” – 153.205(g), (h) e (i) - Apêndice A - desonerar de cumprimento dos requisitos pelos aeródromos Classe I (Perfil 135 agendado), mantendo em relação aos demais critérios associados a operação de aeronaves com motor à reação.</p>
<p>153.207 Área pavimentada - pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves</p> <ul style="list-style-type: none"> • Classe I-A – não exigido • Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	<p>153.207 Área pavimentada - pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 • Classe II, III e IV – obrigatório 	<p>Simple conversão de Classe I-B para Classe I (operação RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121), sem alteração com efeito real sobre o regulado, apenas para adequar-se ao novo padrão de classificação. Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).</p>

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
153.209 Área pavimentada - vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas <ul style="list-style-type: none"> • Classe I-A – não exigido • Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	153.209 Área pavimentada - vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 • Classe II, III e IV – obrigatório 	Simples conversão de Classe I-B para Classe I (operação RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121), sem alteração com efeito real sobre o regulado, apenas para adequar-se ao novo padrão de classificação. Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).
153.211 Área não-pavimentada <ul style="list-style-type: none"> • Classe I-A – não exigido • Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	153.211 Área não-pavimentada <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – obrigatório em relação à PPD • Classe I – obrigatório em relação à PPD e faixa de pista. Demais áreas não pavimentadas, obrigatório somente se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 • Classe II, III e IV – obrigatório 	Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302 – folha 68 e ss) – 3ª etapa – “Áreas não pavimentadas – pista de pouso e decolagem não pavimentada” - Apêndice A - ampliar a obrigatoriedade para Classe I (Perfil 91, 141 e 135 não agendado, atual Classe I-A) somente para a pista de pouso e decolagem e sua faixa preparada, mantendo a exigência em relação a todas as áreas pavimentadas que compõem a área operacional tão somente em relação às demais Classes, quais sejam: Classe I (Perfil 135 agendado e 121), II, III e IV. Ampliar aplicabilidade também para os aeródromos de uso privativo tão somente em relação à PPD, em linha com o quanto exigido para este elemento aeroportuário pela Seção 153.205 (vide justificativa acima).
	153.211(d) - vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 • Classe II, III e IV – obrigatório 	
	153.213(b) – gerenciamento do risco da fauna <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I, II, III e IV – obrigatório quando aplicável a Subparte H 	Aplicabilidade diferenciada para alinhamento com a Subparte H.
153.217(d)(1)(i) - sinalização horizontal - aspecto, contornos e alinhamentos <ul style="list-style-type: none"> • Classe I-A, I-B – não exigido • Classe II, III e IV – obrigatório 	153.217(d)(1)(i) - sinalização horizontal - aspecto, contornos e alinhamentos <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório para a PPD se operar RBAC nº 135 agendado e obrigatório para PPD e pista de táxi se operar RBAC nº 121 • Classe II, III e IV – obrigatório 	Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302 – folha 69 e ss) – 3ª etapa – “Auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito - sinalização horizontal” - 153.217(d)(1)(i) e (ii)” - [Apêndice A - ampliar a obrigatoriedade para: (1º) Classe I (Perfil 135 agendado) somente para a pista de pouso e decolagem; (2º) Classe I (Perfil 121 agendado ou não) para a sinalização horizontal referente à pista de pouso e decolagem e pistas de táxi. Permanece o requisito obrigatório para as Classe II, III e IV em relação a todos os elementos que compõem a área operacional.]
153.217(d)(1)(ii) - sinalização horizontal – integridade <ul style="list-style-type: none"> • Classe I-A, I-B – não exigido • Classe II, III e IV – obrigatório 	153.217(d)(1)(ii) - sinalização horizontal – integridade <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório para a PPD se operar RBAC nº 135 agendado e obrigatório para PPD e pista de táxi se operar RBAC nº 121 	

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
	<ul style="list-style-type: none"> Classe II, III e IV – obrigatório 	
153.217(e) – Luzes <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	153.217(e) – Luzes <ul style="list-style-type: none"> Uso privativo – não exigido Classe I, II, III e IV – obrigatório 	Ampliada a exigência a todos os aeródromos de uso público por se tratar de um elemento de grande relevância como barreira de segurança operacional. Ademais, como definido em Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302 – folha 71 e ss) – 3ª etapa – “Auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito – luzes, sinalização vertical e balizas”, o requisito deve ser compatibilizado com o 153.103(b), o qual foi estendido a todos os aeródromos de uso público.
153.217(f) - Sinalização vertical 153.217(g) – Balizas <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	153.217(f) - Sinalização vertical 153.217(g) – Balizas <ul style="list-style-type: none"> Uso privativo – não exigido Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 121 Classe II, III e IV – obrigatório 	Como definido em Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302 – folha 71 e ss) – 3ª etapa – “Auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito – luzes, sinalização vertical e balizas”, é possível desonerar os requisitos trazidos em 153.217(f) e (g) para aeródromos aptos a operar RBAC nº 135 agendado. Porém, tal desoneração não é possível para Classe I (Perfil 121 agendado ou não) devido ao maior porte das aeronaves envolvidas que, aliada à frequência, promovem um incremento ao risco.
153.217(h) - Indicadores de áreas de uso restrito <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	153.217(h) - Indicadores de áreas de uso restrito <ul style="list-style-type: none"> Uso privativo – não exigido Classe I, II, III e IV – obrigatório 	Adotada a mesma aplicabilidade dada à luzes para guardar coerência.
153.225 Execução de obra e serviço de manutenção <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A, I-B – não exigido Classe II, III e IV – obrigatório 	153.225 Execução de obra e serviço de manutenção 153.225(b) - Procedimentos a serem seguidos 153.227 Procedimentos Específicos de Segurança Operacional referentes à Obra ou Serviço de Manutenção	
153.225(b) - Procedimentos a serem seguidos <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	153.229 Informativo sobre obras e serviços de manutenção <ul style="list-style-type: none"> Uso privativo – não exigido Classe I – obrigatório quando obra ou serviço de manutenção realizado em área protegida da PPD com o aeródromo em funcionamento 	Seções 153.225 a 153.229 - Inserida a obrigatoriedade para a Classe I quando da execução de obra ou serviço de manutenção na área protegida da PPD com aeródromo em funcionamento devido ao alto grau de risco associado (vide Relatório de AIR nº 4 – SEI! 5888302 – Folha 62).
153.227 Procedimentos Específicos de Segurança Operacional referentes à Obra ou Serviço de Manutenção <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A, I-B – não exigido 	<ul style="list-style-type: none"> Classe II, III e IV – obrigatório 	

TEXTO EM VIGOR (Emenda 06)	TEXTO PROPOSTO (Emenda 07) (com controle de alterações)	JUSTIFICATIVA
<ul style="list-style-type: none"> Classe II, III e IV – obrigatório 		
<p>153.229 Informativo sobre obras e serviços de manutenção</p> <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 		
<p>153.315 Recursos externos 153.317 Mapa de grade 153.319 Distribuição dos mapas de grade 153.501(c) e (d) - procedimentos de gerenciamento do risco da fauna associados ao SGSO</p> <ul style="list-style-type: none"> Classe I-A – não exigido Classe I-B, II, III e IV – obrigatório 	<p>153.315 Recursos externos 153.317 Mapa de grade 153.319 Distribuição dos mapas de grade 153.501(c) e (d) - procedimentos de gerenciamento do risco da fauna associados ao SGSO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uso privativo – não exigido • Classe I – obrigatório se operar RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121 • Classe II, III e IV – obrigatório 	<p>Simple conversão de Classe I-B para Classe I (operação RBAC nº 135 agendado ou RBAC nº 121), sem alteração com efeito real sobre o regulado, apenas para adequar-se ao novo padrão de classificação. Vide Relatório de AIR nº 4 (SEI nº 5888302).</p>

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 - APÊNDICE B - EMENDA 06 X EMENDA 07

Tipo de item (novo/existente)	Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)			Incidência da Sanção	Justificativa
					Mínimo	Intermediário	Máximo		
Novo	153.13	Classificação do aeródromo	153.7(f)	uso privativo	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item g) Deixar de proibir que operações mais exigentes que as especificações operativas contidas no Certificado sejam realizadas, exceto quando houver AISO e PESO dessas operações aceitos pela ANAC.
				Classe I	12.000	21.000	30.000		
				Classe II	24.000	42.000	60.000		
				Classe III	60.000	105.000	150.000		
				Classe IV	80.000	140.000	200.000		
Novo	153.13	Do operador de aeródromo	153.13(a)(1) - antigo 153.21(a)(1)	Classe I	1.200	2.100	3.000	1 por constatação	Item n) Descumprir previsão do Código Brasileiro de Aeronáutica ou regra afeta à construção, modificação, operação, manutenção ou resposta à emergência em aeródromo não contemplada nos demais itens desta tabela. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	2.400	4.200	6.000		
				Classe III	6.000	10.500	15.000		
				Classe IV	8.000	14.000	20.000		
Novo	153.13	Do operador de aeródromo	153.13(a)(2) - novo	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item o) Deixar de estabelecer, implementar ou garantir o funcionamento de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional que garanta a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo	153.13	Do operador de aeródromo	153.13(a)(3) - antigo 153.21(a)(4)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item o) Deixar de estabelecer, implementar ou garantir o funcionamento de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional que garanta a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo	153.13	Do operador de aeródromo	153.13(a)(4) - antigo 153.21(a)(5)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item p) Deixar de estabelecer, implantar ou manter operacional um Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária adequado ao tipo e ao porte das operações aéreas do aeródromo, de acordo com o estabelecido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo	153.13	Do operador de aeródromo	153.13(a)(5) - antigo 153.21(a)(12)	Classe I	1.200	2.100	3.000	1 por constatação	Item n) Descumprir previsão do Código Brasileiro de Aeronáutica ou regra afeta à construção, modificação, operação, manutenção ou resposta à emergência em aeródromo não contemplada nos demais itens desta tabela. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	2.400	4.200	6.000		
				Classe III	6.000	10.500	15.000		
				Classe IV	8.000	14.000	20.000		
Novo	153.13	Do operador de aeródromo	153.13(a)(6) - antigo 153.21(a)(13)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item v) Deixar de informar à ANAC interdição temporária ou desinterdição no aeródromo. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	6.000	10.500	15.000		
				Classe III	15.000	26.250	37.500		
				Classe IV	20.000	35.000	50.000		
Novo	153.13	Do operador de aeródromo	153.13(a)(7) - antigo 153.21(a)(18)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	y) Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo	153.13	Do operador de aeródromo	153.13(a)(8) - antigo 153.21(a)(24)	Classe I	1.200	2.100	3.000	1 por constatação	Item n) Descumprir previsão do Código Brasileiro de Aeronáutica ou regra afeta à construção, modificação, operação, manutenção ou resposta à emergência em aeródromo não contemplada nos demais itens desta tabela. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	2.400	4.200	6.000		
				Classe III	6.000	10.500	15.000		
				Classe IV	8.000	14.000	20.000		
Novo	153.13	Do operador de aeródromo	153.21(a)(9) - novo	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item u) Deixar de divulgar procedimentos e atividades desenvolvidas no aeródromo, quando exigido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	6.000	10.500	15.000		
				Classe III	15.000	26.250	37.500		
				Classe IV	20.000	35.000	50.000		

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 - APÊNDICE B - EMENDA 06 X EMENDA 07

Tipo de item (novo/existente)	Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)			Incidência da Sanção	Justificativa				
					Mínimo	Intermediário	Máximo						
Novo	153.15	Responsáveis operacionais	153.15(c)(1) e 153.15(c)(2)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item i) Deixar de observar requisito relativo à certificação operacional de aeroporto não compreendido nos itens anteriores. Tabela I, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.				
Classe II				6.000	10.500	15.000							
Classe III				15.000	26.250	37.500							
Classe IV				20.000	35.000	50.000							
Novo	153.15	Responsáveis operacionais	153.15(d)(1)	Classe I	4.000	7.000	10.000	1 por constatação	Por simetria ao Item 153.431(a) O operador do aeródromo deve encaminhar, à ANAC, em até 15 (quinze) dias após o fim de cada semestre, relatório relativo aos acionamentos do SESCINC no período, contendo a descrição de cada ocorrência. Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.				
Classe II													
Classe III													
Classe IV													
Novo	153.23	Responsabilidades e prerrogativas do gestor responsável do aeródromo	153.23(a)(1)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item n) Descumprir previsão do Código Brasileiro de Aeronáutica ou regra afeta à construção, modificação, operação, manutenção ou resposta à emergência em aeródromo não contemplada nos demais itens desta tabela. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.				
Classe II				12.000	21.000	30.000							
Classe III				30.000	52.500	75.000							
Classe IV				40.000	70.000	100.000							
Novo			153.23	Responsabilidades e prerrogativas do gestor responsável do aeródromo	153.23(a)(2)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	y) Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.		
Classe II						12.000	21.000	30.000					
Classe III						30.000	52.500	75.000					
Classe IV						40.000	70.000	100.000					
Novo					153.23	Responsabilidades e prerrogativas do gestor responsável do aeródromo	153.23(a)(3) a 153.23(a)(7)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item o) Deixar de estabelecer, implementar ou garantir o funcionamento de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional que garanta a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
Classe II								12.000	21.000	30.000			
Classe III								30.000	52.500	75.000			
Classe IV								40.000	70.000	100.000			
Novo	153.23	Responsabilidades e prerrogativas do gestor responsável do aeródromo					153.23(a)(8)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item o) Deixar de estabelecer, implementar ou garantir o funcionamento de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional que garanta a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
Classe II								6.000	10.500	15.000			
Classe III								15.000	26.250	37.500			
Classe IV								20.000	35.000	50.000			
Novo			153.23	Responsabilidades e prerrogativas do gestor responsável do aeródromo			153.23(a)(9)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item o) Deixar de estabelecer, implementar ou garantir o funcionamento de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional que garanta a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
Classe II								6.000	10.500	15.000			
Classe III								15.000	26.250	37.500			
Classe IV								20.000	35.000	50.000			
Novo					153.23	Responsabilidades e prerrogativas do gestor responsável do aeródromo	153.23(a)(10), 153.23(a)(11), 153.23(a)(12) e 153.23(a)(15)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item o) Deixar de estabelecer, implementar ou garantir o funcionamento de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional que garanta a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018. 153.23(a)(11) - Por simetria ao Item q) Deixar de manter devidamente treinado funcionário cuja atividade influencie a segurança operacional, considerando as características específicas do aeródromo, conforme estabelecido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
Classe II								12.000	21.000	30.000			
Classe III								30.000	52.500	75.000			
Classe IV								40.000	70.000	100.000			
Novo	153.25	Responsabilidades e prerrogativas do profissional responsável pelo gerenciamento da segurança operacional					153.25(a)(1) a 153.25(a)(7)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item o) Deixar de estabelecer, implementar ou garantir o funcionamento de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional que garanta a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
Classe II								12.000	21.000	30.000			
Classe III								30.000	52.500	75.000			
Classe IV								40.000	70.000	100.000			

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 - APÊNDICE B - EMENDA 06 X EMENDA 07

Tipo de item (novo/existente)	Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)			Incidência da Sanção	Justificativa	
					Mínimo	Intermediário	Máximo			
Novo	153.27	Responsabilidades do profissional responsável pela operação aeroportuária	153.27(a)(1)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Por simetria ao Item 153.29(a)(1).	
				Classe II	12.000	21.000	30.000			
				Classe III	30.000	52.500	75.000			
				Classe IV	40.000	70.000	100.000			
Novo			153.27(a)(2) e 153.27(a)(3)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item r) Deixar de monitorar a área operacional de modo a identificar perigos que comprometam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias, conforme estabelecido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.	
					Classe II	6.000	10.500			15.000
					Classe III	15.000	26.250			37.500
					Classe IV	20.000	35.000			50.000
Novo			153.27(a)(4)	Classe I	12.000	21.000	30.000	1 por constatação	Item s) Deixar de implementar, em situações de risco às operações, ações mitigadoras que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.	
					Classe II	24.000	42.000			60.000
					Classe III	60.000	105.000			150.000
					Classe IV	80.000	140.000			200.000
Novo	153.29	Responsabilidades do profissional responsável pela manutenção aeroportuária	153.29(a)(1)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item y) Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.	
				Classe II	12.000	21.000	30.000			
				Classe III	30.000	52.500	75.000			
				Classe IV	40.000	70.000	100.000			
Novo			153.29(a)(2) e 153.29(a)(3)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item r) Deixar de monitorar a área operacional de modo a identificar perigos que comprometam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias, conforme estabelecido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.	
					Classe II	6.000	10.500			15.000
					Classe III	15.000	26.250			37.500
					Classe IV	20.000	35.000			50.000
Novo			153.29(a)(4)	Classe I	12.000	21.000	30.000	1 por constatação	Item s) Deixar de implementar, em situações de risco às operações, ações mitigadoras que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.	
					Classe II	24.000	42.000			60.000
					Classe III	60.000	105.000			150.000
					Classe IV	80.000	140.000			200.000
Novo	153.31	Responsabilidades do profissional responsável pela resposta à emergência aeroportuária	153.31(a)(1)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item p) Deixar de estabelecer, implantar ou manter operacional um Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária adequado ao tipo e ao porte das operações aéreas do aeródromo, de acordo com o estabelecido em regulamento.	
				Classe II	12.000	21.000	30.000			
				Classe III	30.000	52.500	75.000			
				Classe IV	40.000	70.000	100.000			
Novo			153.31(a)(2) e 153.31(a)(3)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item r) Deixar de monitorar a área operacional de modo a identificar perigos que comprometam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias, conforme estabelecido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.	
					Classe II	6.000	10.500			15.000
					Classe III	15.000	26.250			37.500
					Classe IV	20.000	35.000			50.000

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 - APÊNDICE B - EMENDA 06 X EMENDA 07

Tipo de item (novo/existente)	Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)			Incidência da Sanção	Justificativa
					Mínimo	Intermediário	Máximo		
Novo			153.31(a)(4)	Classe I	12.000	21.000	30.000	1 por constatação	Item s) Deixar de implementar, em situações de risco às operações, ações mitigadoras que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	24.000	42.000	60.000		
				Classe III	60.000	105.000	150.000		
				Classe IV	80.000	140.000	200.000		
Novo	153.35	Habilitação dos responsáveis por atividades específicas	153.35(a), 153.35(b) e 153.35(c)	Classe II	2.000	3.500	5.000	1 por constatação	Por simetria aos Itens 153.417(b)(1) e 153.417(b)(2). Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe III	4.000	7.000	10.000		
				Classe IV	4.000	7.000	10.000		
Novo	153.35	Habilitação dos responsáveis por atividades específicas	153.35(d)	Classe I	2.000	3.500	5.000	1 por constatação	Por simetria aos Itens 153.417(b)(1) e 153.417(b)(2). Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe II	2.000	3.500	5.000		
				Classe III	4.000	7.000	10.000		
				Classe IV	4.000	7.000	10.000		
Novo	153.37	Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas	153.37(a)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item q) Deixar de manter devidamente treinado funcionário cuja atividade influencie a segurança operacional, considerando as características específicas do aeródromo, conforme estabelecido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	6.000	10.500	15.000		
				Classe III	15.000	26.250	37.500		
				Classe IV	20.000	35.000	50.000		
Novo	153.39	Documentação	153.39(a)	uso privativo	1.500	2.625	3.750	1 por constatação	Por simetria ao Item b) Deixar de manter número suficiente de cópias atualizadas do MOPS, impressas ou em dispositivo eletrônico, em condição de fácil acesso pelo pessoal do aeródromo. Tabela I, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe I	3.000	5.250	7.500		
				Classe II	6.000	10.500	15.000		
				Classe III	15.000	26.250	37.500		
				Classe IV	20.000	35.000	50.000		
Novo	153.39	Documentação	153.39(c)	uso privativo	1.500	2.625	3.750	1 por constatação	Por simetria ao Item c) Deixar de manter atualizadas as informações do aeródromo no Serviço de Informações Aeronáuticas (AIS). Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe I	3.000	5.250	7.500		
				Classe II	6.000	10.500	15.000		
				Classe III	15.000	26.250	37.500		
				Classe IV	20.000	35.000	50.000		
Novo	153.51	Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) – Generalidades	153.51(a)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item o) Deixar de estabelecer, implementar ou garantir o funcionamento de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional que garanta a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo			153.53(a)(3)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item u) Deixar de divulgar procedimentos e atividades desenvolvidas no aeródromo, quando exigido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	6.000	10.500	15.000		
				Classe III	15.000	26.250	37.500		
				Classe IV	20.000	35.000	50.000		

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 - APÊNDICE B - EMENDA 06 X EMENDA 07

Tipo de item (novo/existente)	Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)			Incidência da Sanção	Justificativa
					Mínimo	Intermediário	Máximo		
Novo	153.53	SGSO - Política e objetivos de segurança operacional	153.53(b)(3)	Classe III	30.000	52.500	75.000	1 por constatação	Item b) Deixar de ativar ou garantir o funcionamento de uma Comissão de Segurança Aeroportuária, nas condições exigidas pela norma. Tabela III, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
Classe IV				40.000	70.000	100.000			
Novo			153.53(d)(2)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
Classe III	30.000	52.500		75.000					
Classe IV	40.000	70.000		100.000					
Novo	153.55	SGSO - Gerenciamento dos riscos de segurança operacional	153.55(c)(2)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item o) Deixar de estabelecer, implementar ou garantir o funcionamento de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional que garanta a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
Classe II				12.000	21.000	30.000			
Classe III				30.000	52.500	75.000			
Classe IV				40.000	70.000	100.000			
Novo	153.55	SGSO - Gerenciamento dos riscos de segurança operacional	153.55(a)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Por simetria ao Item o) Deixar de estabelecer, implementar ou garantir o funcionamento de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional que garanta a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
Classe II				12.000	21.000	30.000			
Classe III				30.000	52.500	75.000			
Classe IV				40.000	70.000	100.000			
Novo	153.57	SGSO - Garantia da segurança operacional	153.57(a)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Por simetria ao Item o) Deixar de estabelecer, implementar ou garantir o funcionamento de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional que garanta a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
Classe II				12.000	21.000	30.000			
Classe III				30.000	52.500	75.000			
Classe IV				40.000	70.000	100.000			
Novo	153.59	SGSO - Promoção da segurança operacional	153.59(a)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Por simetria ao Item o) Deixar de estabelecer, implementar ou garantir o funcionamento de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional que garanta a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
Classe II				12.000	21.000	30.000			
Classe III				30.000	52.500	75.000			
Classe IV				40.000	70.000	100.000			
Novo	153.63	Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional (PGSO) - Generalidades	153.63(a)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item o) Deixar de estabelecer, implementar ou garantir o funcionamento de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional que garanta a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
Classe II				12.000	21.000	30.000			
Classe III				30.000	52.500	75.000			
Classe IV				40.000	70.000	100.000			

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 - APÊNDICE B - EMENDA 06 X EMENDA 07

Tipo de item (novo/existente)	Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)			Incidência da Sanção	Justificativa
					Mínimo	Intermediário	Máximo		
Novo	153.65	PGSO - Política e objetivos de segurança operacional	153.65(c)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Por simetria ao Item d) Deixar de manter o MOPS atualizado, omitindo revisões para incorporar modificações de características físicas, operacionais e outros procedimentos ou práticas adotadas ou alterações exigidas pela ANAC. Tabela I, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo	153.67	PGSO - Gerenciamento dos riscos de segurança operacional	153.67(a)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Por simetria ao Item o) Deixar de estabelecer, implementar ou garantir o funcionamento de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional que garanta a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo	153.69	PGSO - Garantia da segurança operacional	153.69(a)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Por simetria ao Item o) Deixar de estabelecer, implementar ou garantir o funcionamento de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional que garanta a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo	153.71	PGSO - Promoção da segurança operacional	153.71(a)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Por simetria ao Item o) Deixar de estabelecer, implementar ou garantir o funcionamento de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional que garanta a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo	153.67	PGSO - Gerenciamento dos riscos de segurança operacional	153.67(c)(2)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Foi adotado o mesmo critério da proposta do requisito 153.55(c)(2).
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo	153.101	Posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo	153.101(a)	Classe I	12.000	21.000	30.000	1 por constatação	Item x) Deixar de manter a pista de pouso e decolagem livre de obstáculos que comprometam a segurança das operações de pouso e decolagem. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	24.000	42.000	60.000		
				Classe III	60.000	105.000	150.000		
				Classe IV	80.000	140.000	200.000		
Novo	153.101	Posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo	153.101(b)	Classe I	12.000	21.000	30.000	1 por constatação	Item x) Deixar de manter a pista de pouso e decolagem livre de obstáculos que comprometam a segurança das operações de pouso e decolagem. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	24.000	42.000	60.000		
				Classe III	60.000	105.000	150.000		
				Classe IV	80.000	140.000	200.000		
Novo			153.103(a)(2)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Foi adotado o mesmo critério da proposta do requisito 153.55(c)(2).
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 - APÊNDICE B - EMENDA 06 X EMENDA 07

Tipo de item (novo/existente)	Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)			Incidência da Sanção	Justificativa	
					Mínimo	Intermediário	Máximo			
Novo	153.103	Condição operacional para a infraestrutura disponível	153.103(b)(1)(i)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item u) Deixar de divulgar procedimentos e atividades desenvolvidas no aeródromo, quando exigido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.	
Classe II				6.000	10.500	15.000				
Classe III				15.000	26.250	37.500				
Classe IV				20.000	35.000	50.000				
Novo			153.103(b)(1)(ii) e 153.103(b)(1)(iii)	Classe I	12.000	21.000	30.000	1 por constatação		
Classe II				24.000	42.000	60.000				
Classe III				60.000	105.000	150.000				
Classe IV				80.000	140.000	200.000				
Novo	153.105	Informações aeronáuticas	153.105(a) e 153.105(b)	uso privativo	1.500	2.625	3.750	1 por constatação	Item c) Deixar de manter atualizadas as informações do aeródromo no Serviço de Informações Aeronáuticas (AIS). Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.	
Classe I				3.000	5.250	7.500				
Classe II				6.000	10.500	15.000				
Classe III				15.000	26.250	37.500				
Classe IV				20.000	35.000	50.000				
Novo			153.105(d)	uso privativo	3.000	5.250	7.500	1 por constatação		
Classe I				6.000	10.500	15.000				
Classe II				12.000	21.000	30.000				
Classe III				30.000	52.500	75.000				
Novo			153.105(e)(1)	uso privativo	1.500	2.625	3.750	1 por constatação		Item aa) Descumprir medida operacional divulgada no Serviço de Informações Aeronáuticas. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
Classe I				3.000	5.250	7.500				
Classe II				6.000	10.500	15.000				
Classe III	15.000	26.250		37.500						
Classe IV	20.000	35.000		50.000						
N/A	153.107	Proteção da área operacional	N/A	Classe I	N/A	N/A	N/A	N/A	Para tipificação por descumprimento de requisitos constantes da Seção 153.107 utilizar-se-á as condutas trazidas pela Resolução nº 472/2018, face à sua correlação com os regramentos de segurança operacional (<i>safety</i>) e segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (<i>security</i>).	
Classe II				N/A	N/A	N/A				
Classe III				N/A	N/A	N/A				
Classe IV				N/A	N/A	N/A				
Novo	153.109	Sistema de Orientação e Controle de Movimentação em Solo (SOCMS)	153.109(a) e 153.109(d)	Classe III	15.000	26.250	37.500	1 por constatação		
Classe IV				20.000	35.000	50.000				

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 - APÊNDICE B - EMENDA 06 X EMENDA 07

Tipo de item (novo/existente)	Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)			Incidência da Sanção	Justificativa
					Mínimo	Intermediário	Máximo		
Novo	153.111	Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional	153.111(a) a 153.111(c), 153.111(e) e 153.111(f)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Por simetria ao Item k) Deixar de coordenar ou fiscalizar a movimentação de veículos, equipamentos ou pessoas em solo, conforme estabelecido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	6.000	10.500	15.000		
				Classe III	15.000	26.250	37.500		
				Classe IV	20.000	35.000	50.000		
Novo			153.113(a)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Por simetria ao Item g) Deixar de garantir que apenas pessoas, veículos e equipamentos previamente identificados e autorizados tenham acesso à área controlada, observando as condicionantes da norma. Tabela III, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo	153.113	Acesso e permanência na área de manobras	153.113(b)(1)	Classe I	1.500	2.625	3.750	1 por constatação	Por simetria ao Item aa) Permitir o acesso à ARS de pessoa desacompanhada ou de veículo ou equipamento sem comboio, sem observar as condicionantes exigidas pela norma. Tabela III, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	3.000	5.250	7.500		
				Classe III	7.500	13.125	18.750		
				Classe IV	10.000	17.500	25.000		
Novo			153.113(c), 153.113(d) e 153.113(e)	Classe I	1.200	2.100	3.000	1 por constatação	Item n) Descumprir previsão do Código Brasileiro de Aeronáutica ou regra afeta à construção, modificação, operação, manutenção ou resposta à emergência em aeródromo não contemplada nos demais itens desta tabela. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	2.400	4.200	6.000		
				Classe III	6.000	10.500	15.000		
				Classe IV	8.000	14.000	20.000		
Novo	153.115	Prevenção de incursão em pista	153.115(b) e 153.115(c)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item k) Deixar de coordenar ou fiscalizar a movimentação de veículos, equipamentos ou pessoas em solo, conforme estabelecido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	6.000	10.500	15.000		
				Classe III	15.000	26.250	37.500		
				Classe IV	20.000	35.000	50.000		
Novo			153.117(b)	Classe III	18.000	31.500	45.000	1 por constatação	Por simetria ao Item 153.427(a)(2). Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe IV	24.000	42.000	60.000		
Novo	153.117	Gerenciamento do pátio de aeronaves	153.117(c)	Classe III	15.000	26.250	37.500	1 por constatação	Item k) Deixar de coordenar ou fiscalizar a movimentação de veículos, equipamentos ou pessoas em solo, conforme estabelecido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe IV	20.000	35.000	50.000		
Novo			153.117(d) e 153.117(e)	Classe III	30.000	52.500	75.000	1 por constatação	Por simetria ao Item g) Deixar de garantir que apenas pessoas, veículos e equipamentos previamente identificados e autorizados tenham acesso à área controlada, observando as condicionantes da norma. Tabela III, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo	153.119	Alocação de aeronaves no pátio	153.119(a)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item k) Deixar de coordenar ou fiscalizar a movimentação de veículos, equipamentos ou pessoas em solo, conforme estabelecido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	6.000	10.500	15.000		
				Classe III	15.000	26.250	37.500		
				Classe IV	20.000	35.000	50.000		
Novo			153.119(b)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item u) Deixar de divulgar procedimentos e atividades desenvolvidas no aeródromo, quando exigido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	6.000	10.500	15.000		
				Classe III	15.000	26.250	37.500		
				Classe IV	20.000	35.000	50.000		
Novo	153.121	Estacionamento de aeronaves no pátio	153.121(a)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item k) Deixar de coordenar ou fiscalizar a movimentação de veículos, equipamentos ou pessoas em solo, conforme estabelecido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	6.000	10.500	15.000		
				Classe III	15.000	26.250	37.500		
				Classe IV	20.000	35.000	50.000		

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 - APÊNDICE B - EMENDA 06 X EMENDA 07

Tipo de item (novo/existente)	Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)			Incidência da Sanção	Justificativa
					Mínimo	Intermediário	Máximo		
Novo	153.123	Abordagem à aeronave	153.123(a) a 153.123(e)	Classe I	1.200	2.100	3.000	1 por constatação	Item n) Descumprir previsão do Código Brasileiro de Aeronáutica ou regra afeta à construção, modificação, operação, manutenção ou resposta à emergência em aeródromo não contemplada nos demais itens desta tabela. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	2.400	4.200	6.000		
				Classe III	6.000	10.500	15.000		
				Classe IV	8.000	14.000	20.000		
Novo	153.125	Abastecimento e transferência do combustível da aeronave	153.125(a), 153.125(b) e 153.125(d)	Classe I	1.200	2.100	3.000	1 por constatação	Item n) Descumprir previsão do Código Brasileiro de Aeronáutica ou regra afeta à construção, modificação, operação, manutenção ou resposta à emergência em aeródromo não contemplada nos demais itens desta tabela. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	2.400	4.200	6.000		
				Classe III	6.000	10.500	15.000		
				Classe IV	8.000	14.000	20.000		
Novo			153.125(c), 153.125(f), 153.125(g) e 153.125(h)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item k) Deixar de coordenar ou fiscalizar a movimentação de veículos, equipamentos ou pessoas em solo, conforme estabelecido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
Novo			153.125(e)	Classe I	3.600	6.300	9.000	1 por constatação	Por simetria ao Item 153.427(a)(2). Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
Novo	153.127	Processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea	153.127(a) e 153.127(b)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item k) Deixar de coordenar ou fiscalizar a movimentação de veículos, equipamentos ou pessoas em solo, conforme estabelecido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	6.000	10.500	15.000		
				Classe III	15.000	26.250	37.500		
				Classe IV	20.000	35.000	50.000		
Novo			153.127(c)	Classe I	1.200	2.100	3.000	1 por constatação	Item n) Descumprir previsão do Código Brasileiro de Aeronáutica ou regra afeta à construção, modificação, operação, manutenção ou resposta à emergência em aeródromo não contemplada nos demais itens desta tabela. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	2.400	4.200	6.000		
				Classe III	6.000	10.500	15.000		
				Classe IV	8.000	14.000	20.000		
Novo	153.129	Liberação de aeronave	153.129(a), 153.129(b) e 153.129(c)	Classe I	1.200	2.100	3.000	1 por constatação	Item n) Descumprir previsão do Código Brasileiro de Aeronáutica ou regra afeta à construção, modificação, operação, manutenção ou resposta à emergência em aeródromo não contemplada nos demais itens desta tabela. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	2.400	4.200	6.000		
				Classe III	6.000	10.500	15.000		
				Classe IV	8.000	14.000	20.000		
Novo			153.131(a)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item k) Deixar de coordenar ou fiscalizar a movimentação de veículos, equipamentos ou pessoas em solo, conforme estabelecido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	6.000	10.500	15.000		
				Classe III	15.000	26.250	37.500		
				Classe IV	20.000	35.000	50.000		

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 - APÊNDICE B - EMENDA 06 X EMENDA 07

Tipo de item (novo/existente)	Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)			Incidência da Sanção	Justificativa	
					Mínimo	Intermediário	Máximo			
Novo	153.131	Operações em baixa visibilidade	153.131(d)	Classe I	600	1.050	1.500	1 por constatação	Por simetria aos Itens 153.417(b)(1) e 153.417(b)(2). Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.	
				Classe II	1.200	2.100	3.000			
				Classe III	3.000	5.250	7.500			
				Classe IV	4.000	7.000	10.000			
Novo			153.131(e) e 153.131(h)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Por simetria ao Item 153.109(a).	
				Classe II	6.000	10.500	15.000			
				Classe III	15.000	26.250	37.500			
				Classe IV	20.000	35.000	50.000			
Novo			153.133(a) e 153.133(c)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item r) Deixar de monitorar a área operacional de modo a identificar perigos que comprometam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias, conforme estabelecido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.	
				Classe II	6.000	10.500	15.000			
				Classe III	15.000	26.250	37.500			
				Classe IV	20.000	35.000	50.000			
Novo	153.133	Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo	153.133(d)	Classe IV	40.000	70.000	100.000	1 por constatação	Por simetria ao item o) Deixar de estabelecer, implementar ou garantir o funcionamento de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional que garanta a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.	
Novo				153.133(e) e 153.133(f)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item u) Deixar de divulgar procedimentos e atividades desenvolvidas no aeródromo, quando exigido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
					Classe II	6.000	10.500	15.000		
					Classe III	15.000	26.250	37.500		
	Classe IV	20.000	35.000		50.000					
Novo	153.201	Sistema de manutenção aeroportuária (Vide IS nº 153.201-001)	153.201(a)	Classe III	30.000	52.500	75.000	1 por constatação	Item y) Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.	
				Classe IV	40.000	70.000	100.000			
Novo			153.201(e)	Classe III	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Por simetria ao Item 153.35(b).	
				Classe IV	4.000	7.000	10.000			
Novo			153.201(f)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Por simetria ao Item s) Deixar de implementar, em situações de risco às operações, ações mitigadoras que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.	
				Classe II	12.000	21.000	30.000			
				Classe III	30.000	52.500	75.000			
				Classe IV	40.000	70.000	100.000			
Novo			153.203(a)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item y) Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.	
				Classe II	12.000	21.000	30.000			
				Classe III	30.000	52.500	75.000			
				Classe IV	40.000	70.000	100.000			
Novo			153.203(b)(1)(i)(A)(1)	Classe I	12.000	21.000	30.000	1 por constatação	Por simetria ao Item s) Deixar de implementar, em situações de risco às operações, ações mitigadoras que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.	
				Classe II	24.000	42.000	60.000			
				Classe III	60.000	105.000	150.000			
				Classe IV	80.000	140.000	200.000			

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 - APÊNDICE B - EMENDA 06 X EMENDA 07

Tipo de item (novo/existente)	Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)			Incidência da Sanção	Justificativa
					Mínimo	Intermediário	Máximo		
Existente	153.203	Área pavimentada - Generalidades	153.203(b)(1)(ii)(A)	Classe I	4.000	7.000	10.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe II					
				Classe III					
				Classe IV					
Existente			153.203(b)(1)(iii)	Classe I	40.000	70.000	100.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe II	44.000	77.000	110.000		
				Classe III	48.000	84.000	120.000		
				Classe IV	52.000	91.000	130.000		
Novo			153.203(b)(2)(i)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item y) Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
	Classe III	30.000		52.500	75.000				
	Classe IV	40.000		70.000	100.000				
Novo	153.203(b)(2)(ii)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Por simetria ao Item r) Deixar de monitorar a área operacional de modo a identificar perigos que comprometam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias, conforme estabelecido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.		
		Classe II	6.000	10.500	15.000				
		Classe III	15.000	26.250	37.500				
		Classe IV	20.000	35.000	50.000				
Novo	153.203(b)(3)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item y) Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.		
		Classe II	12.000	21.000	30.000				
		Classe III	30.000	52.500	75.000				
		Classe IV	40.000	70.000	100.000				
Novo	153.203(b)(4)(i) e 153.203(b)(4)(ii)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item y) Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.		
		Classe II	12.000	21.000	30.000				
		Classe III	30.000	52.500	75.000				
		Classe IV	40.000	70.000	100.000				
Novo	153.203(b)(4)(iii)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Por simetria ao Item r) Deixar de monitorar a área operacional de modo a identificar perigos que comprometam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias, conforme estabelecido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.		
		Classe II	6.000	10.500	15.000				
		Classe III	15.000	26.250	37.500				
		Classe IV	20.000	35.000	50.000				
Novo	153.203(b)(5)(i)	Classe I	12.000	21.000	30.000	1 por constatação	Por simetria ao Item s) Deixar de implementar, em situações de risco às operações, ações mitigadoras que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.		
		Classe II	24.000	42.000	60.000				
		Classe III	60.000	105.000	150.000				
		Classe IV	80.000	140.000	200.000				

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 - APÊNDICE B - EMENDA 06 X EMENDA 07

Tipo de item (novo/existente)	Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)			Incidência da Sanção	Justificativa
					Mínimo	Intermediário	Máximo		
Novo			153.203(c)	Classe III	30.000	52.500	75.000	1 por constatação	Item y) Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo			153.205(a)	uso privativo	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item y) Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe I	6.000	10.500	15.000		
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo			153.205(e)(1)	uso privativo	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item y) Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe I	6.000	10.500	15.000		
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo			153.205(e)(2)	uso privativo	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item s) Deixar de implementar, em situações de risco às operações, ações mitigadoras que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe I	12.000	21.000	30.000		
				Classe II	24.000	42.000	60.000		
				Classe III	60.000	105.000	150.000		
				Classe IV	80.000	140.000	200.000		
Existente			153.205(f)(1)(i)	Classe III	4.000	7.000	10.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe IV					
Existente			153.205(f)(2)	Classe III	9.600	16.800	24.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe IV	10.400	18.200	26.000		
Novo			153.205(f)(5)	Classe III	60.000	105.000	150.000	1 por constatação	Item s) Deixar de implementar, em situações de risco às operações, ações mitigadoras que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe IV	80.000	140.000	200.000		
Existente			153.205(g)(1)(i)	Classe I	4.000	7.000	10.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe II					
				Classe III					
				Classe IV					

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 - APÊNDICE B - EMENDA 06 X EMENDA 07

Tipo de item (novo/existente)	Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)			Incidência da Sanção	Justificativa		
					Mínimo	Intermediário	Máximo				
Existente	153.205	Área pavimentada - Pista de pouso e decolagem	153.205(g)(2)	Classe I	9.000	16.000	23.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.		
				Classe II	9.900	17.600	25.300				
				Classe III	10.800	19.200	27.600				
				Classe IV	11.700	20.800	29.900				
Novo			153.205(g)(6) e 153.205(g)(7)			Classe I	12.000	21.000	30.000	1 por constatação	Item s) Deixar de implementar, em situações de risco às operações, ações mitigadoras que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
						Classe II	24.000	42.000	60.000		
						Classe III	60.000	105.000	150.000		
						Classe IV	80.000	140.000	200.000		
Existente			153.205(h)(1)(i)			Classe I	4.000	7.000	10.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
						Classe II					
	Classe III										
	Classe IV										
Existente	153.205(h)(2)			Classe I	5.750	10.000	14.250	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.		
				Classe II	6.325	11.000	15.675				
				Classe III	6.900	12.000	17.100				
				Classe IV	7.475	13.000	18.525				
Novo	153.205(h)(6)			Classe I	12.000	21.000	30.000	1 por constatação	Item s) Deixar de implementar, em situações de risco às operações, ações mitigadoras que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.		
				Classe II	24.000	42.000	60.000				
				Classe III	60.000	105.000	150.000				
				Classe IV	80.000	140.000	200.000				
Novo	153.205(h)(7) e 153.205(h)(7)-1			Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item z) Deixar de solicitar a divulgação ou cancelamento de informação no Serviço de Informações Aeronáuticas. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.		
				Classe II	6.000	10.500	15.000				
				Classe III	15.000	26.250	37.500				
				Classe IV	20.000	35.000	50.000				
Novo	153.205(i)(1)			Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Por simetria ao Item r) Deixar de monitorar a área operacional de modo a identificar perigos que comprometam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias, conforme estabelecido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.		
				Classe II	6.000	10.500	15.000				
				Classe III	15.000	26.250	37.500				
				Classe IV	20.000	35.000	50.000				
Novo	153.205(i)(2)			Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item y) Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.		
				Classe II	12.000	21.000	30.000				
				Classe III	30.000	52.500	75.000				
				Classe IV	40.000	70.000	100.000				

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 - APÊNDICE B - EMENDA 06 X EMENDA 07

Tipo de item (novo/existente)	Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)			Incidência da Sanção	Justificativa
					Mínimo	Intermediário	Máximo		
Novo	153.207	Área pavimentada - Pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves	153.207(a)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item y) Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo	153.209	Área pavimentada - Vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas	153.209(a) e 153.209(b)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item y) Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo	153.211	Área não-pavimentada	153.211(a), 153.211(b) e 153.211(c)	uso privativo	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item y) Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe I	6.000	10.500	15.000		
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo	153.211	Área não-pavimentada	153.211(d) e 153.211(e)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item y) Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo	153.211	Área não-pavimentada	153.211(f)	uso privativo	1.500	2.625	3.750	1 por constatação	Por simetria ao Item r) Deixar de monitorar a área operacional de modo a identificar perigos que comprometam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias, conforme estabelecido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe I	3.000	5.250	7.500		
				Classe II	6.000	10.500	15.000		
				Classe III	15.000	26.250	37.500		
				Classe IV	20.000	35.000	50.000		
Novo	153.213	Áreas verdes	153.213(a)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item y) Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo	153.215	Sistema de drenagem	153.215(a) e 153.215(b)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item y) Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo	153.215	Sistema de drenagem	153.215(b)(2)(i)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item z) Deixar de solicitar a divulgação ou cancelamento de informação no Serviço de Informações Aeronáuticas. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	6.000	10.500	15.000		
				Classe III	15.000	26.250	37.500		
				Classe IV	20.000	35.000	50.000		

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 - APÊNDICE B - EMENDA 06 X EMENDA 07

Tipo de item (novo/existente)	Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)			Incidência da Sanção	Justificativa
					Mínimo	Intermediário	Máximo		
Novo	153.217	Auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito	153.217(a), 153.217(c), 153.217(d), 153.217(e), 153.217(f), 153.217(g) e 153.217(h)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item y) Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo	153.219	Sistema elétrico	153.219(a) e 153.219(c)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item y) Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo			153.219(d)	Classe II	12.000	21.000	30.000	1 por constatação	Item y) Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
			Classe III	30.000	52.500	75.000			
			Classe IV	40.000	70.000	100.000			
Novo	153.223	Equipamentos, veículos e sinalização viária da área operacional	153.223(a), 153.223(b) e 153.223(c)	Classe II	12.000	21.000	30.000	1 por constatação	Item y) Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo	153.225	Planejamento e execução de obra e serviço de manutenção	153.225(a)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item cc) Deixar de garantir a segurança das operações aéreas durante a execução de obra ou serviço de manutenção na área operacional, conforme estabelecido regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo	153.225	Planejamento e execução de obra e serviço de manutenção	153.225(b)(1)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Por simetria ao Item g) Deixar de garantir que apenas pessoas, veículos e equipamentos previamente identificados e autorizados tenham acesso à área controlada, observando as condicionantes da norma. Tabela III, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Novo	153.225	Planejamento e execução de obra e serviço de manutenção	153.225(b)(2)	Classe I	3.600	6.300	9.000	1 por constatação	Por simetria ao Item 153.427(a)(2). Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe II	7.200	12.600	18.000		
				Classe III	18.000	31.500	45.000		
				Classe IV	24.000	42.000	60.000		
Novo	153.225	Planejamento e execução de obra e serviço de manutenção	153.225(b)(3)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	w) Deixar de adotar medidas mitigadoras visando manter a área operacional livre da presença de objetos estranhos (FOD) e de pessoas, equipamentos e veículos não autorizados ou que constituam perigo às operações aéreas e aeroportuárias. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 - APÊNDICE B - EMENDA 06 X EMENDA 07

Tipo de item (novo/existente)	Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)			Incidência da Sanção	Justificativa
					Mínimo	Intermediário	Máximo		
Novo	153.227	Procedimentos específicos de segurança operacional para obra ou serviço de manutenção	153.225(c)	Classe III	30.000	52.500	75.000	1 por constatação	Item cc) Deixar de garantir a segurança das operações aéreas durante a execução de obra ou serviço de manutenção na área operacional, conforme estabelecido regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
Classe IV				40.000	70.000	100.000			
Novo			153.225(d)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item cc) Deixar de garantir a segurança das operações aéreas durante a execução de obra ou serviço de manutenção na área operacional, conforme estabelecido regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
Classe II				12.000	21.000	30.000			
Classe III				30.000	52.500	75.000			
Classe IV				40.000	70.000	100.000			
Novo			153.227(a)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Item cc) Deixar de garantir a segurança das operações aéreas durante a execução de obra ou serviço de manutenção na área operacional, conforme estabelecido regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
Classe II				12.000	21.000	30.000			
Classe III				30.000	52.500	75.000			
Classe IV				40.000	70.000	100.000			
Novo			153.227(b)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item dd) Deixar de enviar à ANAC as informações a serem divulgadas em decorrência da execução de obra ou serviço de manutenção na área operacional, conforme estabelecido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
Classe II				6.000	10.500	15.000			
Classe III	15.000	26.250		37.500					
Classe IV	20.000	35.000		50.000					
Novo	153.227(d)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Por simetria ao Item aa) Descumprir medida operacional divulgada no Serviço de Informações Aeronáuticas. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.		
Classe II		12.000	21.000	30.000					
Classe III		30.000	52.500	75.000					
Classe IV		40.000	70.000	100.000					
Novo	153.229	Informativo sobre obras e serviços de manutenção - IOS	153.229(a), 153.229(b), 153.229(d), 153.229(g) e 153.229(k)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Item dd) Deixar de enviar à ANAC as informações a serem divulgadas em decorrência da execução de obra ou serviço de manutenção na área operacional, conforme estabelecido em regulamento. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
Classe II				6.000	10.500	15.000			
Classe III				15.000	26.250	37.500			
Classe IV				20.000	35.000	50.000			
Novo			153.229(h)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Por simetria ao Item aa) Descumprir medida operacional divulgada no Serviço de Informações Aeronáuticas. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
Classe II				12.000	21.000	30.000			
Classe III				30.000	52.500	75.000			
Classe IV				40.000	70.000	100.000			
Novo			153.229(i)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Por simetria ao Item z) Deixar de solicitar a divulgação ou cancelamento de informação no Serviço de Informações Aeronáuticas. Tabela II, Anexo III, da Resolução nº 472/2018.
Classe II				6.000	10.500	15.000			
Classe III				15.000	26.250	37.500			
Classe IV				20.000	35.000	50.000			
Existente			153.403(b)(1)	Classe I	24.000	42.000	60.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
Classe II				48.000	84.000	120.000			
Classe III				120.000	210.000	300.000			

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 - APÊNDICE B - EMENDA 06 X EMENDA 07

Tipo de item (novo/existente)	Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)			Incidência da Sanção	Justificativa
					Mínimo	Intermediário	Máximo		
Existente	153.403	CAT – Categoria Contraincêndio do Aeródromo	153.403(c)(1)	Classe IV	160.000	280.000	400.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe I	12.000	21.000	30.000		
				Classe II	24.000	42.000	60.000		
				Classe III	60.000	105.000	150.000		
				Classe IV	80.000	140.000	200.000		
Existente	153.403(c)(2)		153.403(c)(2)	Classe I	36.000	63.000	90.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe II	72.000	126.000	180.000		
				Classe III	180.000	315.000	450.000		
				Classe IV	240.000	420.000	600.000		
Existente	153.407	Carro Contraincêndio (CCI) e demais veículos do SESCINC	153.407(c)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por veículo	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe II	7.000	12.250	17.500		
				Classe III	8.000	14.000	20.000		
				Classe IV	10.000	17.500	25.000		
Existente	153.407	Carro Contraincêndio (CCI) e demais veículos do SESCINC	153.407(d)	Classe I	12.000	21.000	30.000	1 por veículo	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe II	14.000	24.500	35.000		
				Classe III	16.000	28.000	40.000		
				Classe IV	20.000	35.000	50.000		
Existente	153.409	Tempo-Resposta	153.409(c)	Classe I	8.000	14.000	20.000	1 por constatação, para as 4 (quatro) últimas medições exigidas.	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe II					
				Classe III					
				Classe IV					
Existente	153.413	Operações Compatíveis com a CAT	153.413(a)	Classe II	4.000	7.000	10.000	1 para cada operação autorizada (e realizada) que não seja compatível com a CAT divulgada	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe III	8.000	14.000	20.000		
				Classe IV	16.000	28.000	40.000		
Existente	153.413	Operações Compatíveis com a CAT	153.413(d)	Classe I	1.600	2.800	4.000	1 para cada operador aéreo não comunicado	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe II	4.000	7.000	10.000		
				Classe III	8.000	14.000	20.000		
				Classe IV	16.000	28.000	40.000		
Existente	153.417	Formação dos Profissionais	153.417(b)(1)	Classe I	2.000	3.500	5.000	1 por profissional	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe II					
			153.417(b)(2)	Classe III	4.000	7.000	10.000	1 por profissional	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe IV					

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 - APÊNDICE B - EMENDA 06 X EMENDA 07

Tipo de item (novo/existente)	Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)			Incidência da Sanção	Justificativa	
					Mínimo	Intermediário	Máximo			
Existente	153.419	Equipe de Serviço	153.419(b)	Classe I	12.000	21.000	30.000	1 por profissional (BA-CE ou OC)	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.	
				Classe II						
				Classe III						
				Classe IV						
Existente			153.419(c)	Classe III	12.000	21.000	30.000			1 por profissional (BA-RE ou BA-LR)
				Classe IV						
Existente		153.419(d)	Classe I	7.200	12.600	18.000	1 por profissional			
			Classe II							
			Classe III							
			Classe IV							
Existente		153.421	Equipamentos de Proteção	153.421(a)(2)	Classe I	8.000	14.000	20.000		1 por equipamento
					Classe II					
	Classe III									
	Classe IV									
Existente	153.421(c)		Classe I	16.000	28.000	40.000	1 por equipamento			
			Classe II							
			Classe III							
			Classe IV							
Existente	153.423	Equipamentos de Apoio às Operações de Resgate	153.423(a), c/c Tabela 153.423-1, itens 1.1; 2.5; e 2.6	Classe I	40.000	70.000	100.000	1 por equipamento		
				Classe II						
				Classe III						
				Classe IV						
Existente		153.423(a), c/c Tabela 153.423-1: itens 1.2 a 1.6, 2.1 a 2.4, 2.7 e 3.1 a 3.6	Classe I	2.400	4.200	6.000	1 por equipamento			
			Classe II							
			Classe III							
			Classe IV							
Existente	153.425(b)(1)	153.425(b)(1)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação			
			Classe II	12.000	21.000	30.000				
			Classe III	30.000	52.500	75.000				
			Classe IV	40.000	70.000	100.000				
Existente		153.425(b)(1)(i)	Classe I	4.800	8.400	12.000	1 por constatação			
			Classe II	9.600	16.800	24.000				
			Classe III	24.000	42.000	60.000				
			Classe IV	32.000	56.000	80.000				

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 - APÊNDICE B - EMENDA 06 X EMENDA 07

Tipo de item (novo/existente)	Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)			Incidência da Sanção	Justificativa	
					Mínimo	Intermediário	Máximo			
Existente	153.425	Seção Contraincêndio (SCI)	153.425(b)(2)	Classe I	4.800	8.400	12.000	1 por veículo	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.	
				Classe II	5.600	9.800	14.000			
				Classe III	6.400	11.200	16.000			
				Classe IV	8.000	14.000	20.000			
Existente			153.425(b)(3)	Classe I	3.600	6.300	9.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.	
					Classe II	7.200	12.600			18.000
					Classe III	18.000	31.500			45.000
					Classe IV	24.000	42.000			60.000
Existente			153.425(b)(4)	Classe I	4.800	8.400	12.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.	
					Classe II	9.600	16.800			24.000
					Classe III	24.000	42.000			60.000
					Classe IV	32.000	56.000			80.000
Existente	153.425(b)(5)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.			
			Classe II	12.000	21.000			30.000		
			Classe III	30.000	52.500			75.000		
			Classe IV	40.000	70.000			100.000		
Existente	153.425(b)(6)	Classe I	4.800	8.400	12.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.			
			Classe II	9.600	16.800			24.000		
			Classe III	24.000	42.000			60.000		
			Classe IV	32.000	56.000			80.000		
Existente	153.427	Sistemas de Comunicação e Alarme	153.427(a)(1)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.	
				Classe II	12.000	21.000	30.000			
				Classe III	30.000	52.500	75.000			
				Classe IV	40.000	70.000	100.000			
Existente			153.427(a)(2)	Classe I	3.600	6.300	9.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.	
					Classe II	7.200	12.600			18.000
					Classe III	18.000	31.500			45.000
					Classe IV	24.000	42.000			60.000
Existente			153.427(b)	Classe I	4.800	8.400	12.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.	
					Classe II	9.600	16.800			24.000
					Classe III	24.000	42.000			60.000
					Classe IV	32.000	56.000			80.000

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 - APÊNDICE B - EMENDA 06 X EMENDA 07

Tipo de item (novo/existente)	Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)			Incidência da Sanção	Justificativa
					Mínimo	Intermediário	Máximo		
Existente	153.429	Vias de Acesso de Emergência	153.429(a)	Classe I	4.800	8.400	12.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe II	9.600	16.800	24.000		
				Classe III	24.000	42.000	60.000		
				Classe IV	32.000	56.000	80.000		
Existente	153.429	Vias de Acesso de Emergência	153.429(b)	Classe I	3.600	6.300	9.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe II	7.200	12.600	18.000		
				Classe III	18.000	31.500	45.000		
				Classe IV	24.000	42.000	60.000		
Existente	153.431	Informações Operacionais	153.431(a)	Classe I	4.000	7.000	10.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe II					
				Classe III					
				Classe IV					
Existente	153.431	Informações Operacionais	153.431(b)	Classe I	8.000	14.000	20.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe II					
				Classe III					
				Classe IV					
Existente	153.501	Gerenciamento do Risco da Fauna	153.501(b)(1)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Existente	153.501	Gerenciamento do Risco da Fauna	153.501(b)(2)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Existente	153.501	Gerenciamento do Risco da Fauna	153.501(b)(3)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Existente	153.501	Gerenciamento do Risco da Fauna	153.501(b)(4) 153.501(d)(2)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Existente	153.501	Gerenciamento do Risco da Fauna	153.501(b)(5), 153.501(b)(6) e 153.501(d)(1)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe II	6.000	10.500	15.000		
				Classe III	15.000	26.250	37.500		
				Classe IV	20.000	35.000	50.000		
Existente	153.501	Gerenciamento do Risco da Fauna	153.501(b)(7) e 153.501(b)(8)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
				Classe II	12.000	21.000	30.000		
				Classe III	30.000	52.500	75.000		
				Classe IV	40.000	70.000	100.000		

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 - APÊNDICE B - EMENDA 06 X EMENDA 07

Tipo de item (novo/existente)	Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)			Incidência da Sanção	Justificativa		
					Mínimo	Intermediário	Máximo				
Existente			153.501(d)(3)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.		
				Classe II	12.000	21.000	30.000				
				Classe III	30.000	52.500	75.000				
				Classe IV	40.000	70.000	100.000				
Existente			153.501(f)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.		
				Classe II	12.000	21.000	30.000				
				Classe III	30.000	52.500	75.000				
				Classe IV	40.000	70.000	100.000				
Existente			153.501(g)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.		
				Classe II	12.000	21.000	30.000				
				Classe III	30.000	52.500	75.000				
				Classe IV	40.000	70.000	100.000				
Existente	153.503	Identificação do Perigo da Fauna - IPF	153.503(c)(2)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.		
				Classe II	12.000	21.000	30.000				
				Classe III	30.000	52.500	75.000				
				Classe IV	40.000	70.000	100.000				
Existente			153.503(d)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.		
				Classe II	12.000	21.000	30.000				
				Classe III	30.000	52.500	75.000				
				Classe IV	40.000	70.000	100.000				
Existente		Programa de Gerenciamento do	153.505(a)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.		
				Classe II	12.000	21.000	30.000				
				Classe III	30.000	52.500	75.000				
				Classe IV	40.000	70.000	100.000				
Existente					153.505(a)(3)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
						Classe II	12.000	21.000	30.000		
						Classe III	30.000	52.500	75.000		
						Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Existente					153.505(a)(4)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
						Classe II	12.000	21.000	30.000		
						Classe III	30.000	52.500	75.000		
						Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Existente			153.505(e)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.		
				Classe II	6.000	10.500	15.000				
				Classe III	15.000	26.250	37.500				
				Classe IV	20.000	35.000	50.000				
Existente			153.505(g)(1)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.		
				Classe II	12.000	21.000	30.000				
				Classe III	30.000	52.500	75.000				
				Classe IV	40.000	70.000	100.000				
Existente			153.505(h)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.		
				Classe II	12.000	21.000	30.000				
				Classe III	30.000	52.500	75.000				
				Classe IV	40.000	70.000	100.000				
Existente	153.505		153.505(h)(1)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.		
				Classe II	12.000	21.000	30.000				
				Classe III	30.000	52.500	75.000				
				Classe IV	40.000	70.000	100.000				

QUADRO COMPARATIVO – RBAC Nº 153 - APÊNDICE B - EMENDA 06 X EMENDA 07

Tipo de item (novo/existente)	Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor (R\$)			Incidência da Sanção	Justificativa	
					Mínimo	Intermediário	Máximo			
Existente	153.507	Risco da Fauna - PGRF	153.505(i)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.	
				Classe II	12.000	21.000	30.000			
				Classe III	30.000	52.500	75.000			
				Classe IV	40.000	70.000	100.000			
Existente			153.505(i)(1)	153.505(i)(1)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
					Classe II	12.000	21.000	30.000		
					Classe III	30.000	52.500	75.000		
					Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Existente			153.505(j)	153.505(j)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
					Classe II	12.000	21.000	30.000		
					Classe III	30.000	52.500	75.000		
					Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Existente	153.505(l)	153.505(l)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.		
			Classe II	12.000	21.000	30.000				
			Classe III	30.000	52.500	75.000				
			Classe IV	40.000	70.000	100.000				
Existente	153.505(m)(2)(ii)	153.505(m)(2)(ii)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.		
			Classe II	12.000	21.000	30.000				
			Classe III	30.000	52.500	75.000				
			Classe IV	40.000	70.000	100.000				
Existente	153.505(p)	153.505(p)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.		
			Classe II	12.000	21.000	30.000				
			Classe III	30.000	52.500	75.000				
			Classe IV	40.000	70.000	100.000				
Existente	153.505(t)	153.505(t)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.		
			Classe II	6.000	10.500	15.000				
			Classe III	15.000	26.250	37.500				
			Classe IV	20.000	35.000	50.000				
Existente	153.507	Comissão de Gerenciamento do Risco da Fauna - CGRF	153.507(b)(1)(iii)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.	
				Classe II	6.000	10.500	15.000			
				Classe III	15.000	26.250	37.500			
				Classe IV	20.000	35.000	50.000			
Existente			153.507(c)(2)	153.507(c)(2)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
					Classe II	6.000	10.500	15.000		
					Classe III	15.000	26.250	37.500		
					Classe IV	20.000	35.000	50.000		
Existente			153.507(c)(3)	153.507(c)(3)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.
					Classe II	12.000	21.000	30.000		
					Classe III	30.000	52.500	75.000		
					Classe IV	40.000	70.000	100.000		
Existente	153.507(d)	153.507(d)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação	Conforme Apêndice B do RBAC nº 153, Emd 06.		
			Classe II	12.000	21.000	30.000				
			Classe III	30.000	52.500	75.000				
			Classe IV	40.000	70.000	100.000				