

Perguntas e Respostas

RBAC nº 153 (Emenda nº 07)

Aeródromos - Operação, manutenção e resposta à emergência e edição/revisão de instruções suplementares

Sumário

APROVAÇÃO, REVOGAÇÃO E VIGÊNCIA.....	5
1. Qual Resolução aprovou a Emenda nº 07 ao RBAC nº 153?.....	5
2. Onde acesso a Emenda nº 07 ao RBAC nº 153?.....	5
3. Quando a Emenda nº 07 ao RBAC nº 153 entrou em vigor?	5
4. Existe algum dispositivo que tenha vigência diferente do restante do RBAC?.....	5
5. Além da Emenda nº 07 ao RBAC nº 153, mais algum documento de caráter normativo entrou em vigor na mesma data?.....	5
6. Além das Instruções Suplementares publicadas, mais alguma outra mudança foi feita por causa da Emenda nº 07 ao RBAC nº 153?	6
A REVISÃO DO RBAC Nº 153.....	7
7. O que deu origem à edição da Emenda nº 07 ao RBAC nº 153?	7
8. A revisão que deu origem à Emenda 07 ao RBAC nº 153 incluiu a Subparte de resposta à emergência aeroportuária?.....	7
9. E a Subparte do RBAC nº 153 que trata de fauna?	7
ESTRUTURA DA NORMA	8
10. Houve alteração na estrutura do RBAC nº 153?.....	8
ESCOPO E APLICABILIDADE	9
11. Houve alteração no escopo do RBAC nº 153?	9
12. Houve alteração na aplicabilidade do RBAC nº 153?.....	9
13. Então houve alteração na classificação do aeródromo disposta na Seção 153.7 do RBAC nº 153?	9
14. Sou um operador de aeródromo de propriedade privada e de uso privativo, o que na prática mudou para mim?.....	11
15. Como eu sei a classificação de um aeródromo?	12
16. O cumprimento dos requisitos aplicáveis deverá ser prévio ao recebimento da operação aérea pretendida?.....	12
17. Sabendo da classificação do aeródromo, como identifico quais são os requisitos do RBAC nº 153 que precisam ser cumpridos?.....	12
18. A não observância das exigências da classificação dada ao aeródromo traz implicações?	13
19. A ANAC pode enquadrar um aeródromo em classe superior ou determinar cumprimento de requisitos adicionais?.....	13
OPERADOR DE AERÓDROMO	14
20. Em todo o RBAC nº 153 é mencionado o “operador de aeródromo” como quem deve cumprir com os requisitos exigidos, mas não existe no Regulamento a definição do termo. Sendo assim, quem devo considerar como “operador de aeródromo”?	14
21. Mas por que é tão importante ter definido assim o “operador de aeródromo”?	15

HABILITAÇÃO E TREINAMENTOS EXIGIDOS.....	16
22. Vi que o parágrafo 153.35(b) do RBAC nº 153 deixou de exigir que o profissional que tem responsabilidade técnica pelos serviços de manutenção aeroportuária e demais atividades de engenharia executadas no aeródromo esteja vinculado ao Sistema CONFEA/CREA. Mas como eu sei agora que profissional pode exercer essa função?.....	16
23. O conteúdo dos treinamentos foi excluído do RBAC nº 153 na sua Emenda nº 07. Quer dizer que não são mais obrigatórios e posso definir o que eu quiser?	16
24. A Emenda nº 07 ao RBAC nº 153 trouxe alguma mudança em relação ao Programa de Instrução de Segurança Operacional (PISOA)?	16
25. A Emenda nº 07 ao RBAC nº 153 traz um treinamento novo, referente a avaliação e reporte de condições de pista de pouso e decolagem. Por que esse treinamento foi criado e de quem ele será exigido?	17
GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SUBPARTE C – GERAL)	17
26. Por que a Subparte C do RBAC nº 153 mudou de título?	17
27. Por que ter três mecanismos diferentes para gerenciamento da segurança operacional?	18
SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)	19
28. O que mudou no SGSO trazido pela Emenda nº 07 do RBAC nº 153?.....	19
29. No parágrafo 153.53(d) do RBC nº 153 foi inserida a “Coordenação do Plano de Resposta à Emergência”, trazendo a obrigação ao operador de aeródromo de 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. Então preciso criar o cargo de “coordenador do Plano de Resposta à Emergência” na estrutura organizacional do meu aeródromo?.....	20
30. Onde encontro o que preciso saber sobre o SGSO trazido pela Emenda nº 07 ao RBAC nº 153?	20
31. Como operador de aeródromo precisarei revisar todo o SGSO do meu aeródromo para incorporar no MGSO (Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional) as alterações trazidas pela Emenda nº 07 ao RBAC nº 153?.....	20
PLANO DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (PGSO).....	21
32. O que é o PGSO criado pela Emenda nº 07 ao RBAC nº 153?	21
33. Haverá prazo para cumprimento e implementação do PGSO?	21
GERENCIAMENTO DE ASPECTOS CRÍTICOS DE SEGURANÇA OPERACIONAL	22
34. Por que foi criado o “gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional” pela Emenda nº 07 ao RBAC nº 153?.....	22
35. A quem se aplica o gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional?	22
36. Como funciona o gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional?	22
37. Haverá prazo para cumprimento e implementação do gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional?.....	23

38. Onde encontro o material normativo e de orientação relacionado ao gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional?	23
OPERAÇÃO AEROPORTUÁRIA – PROTEÇÃO DA ÁREA OPERACIONAL.....	23
39. A Emenda nº 07 do RBAC nº 153 não traz mais os elementos que podem compor a infraestrutura de um sistema de proteção da área operacional. Então, onde posso encontrar orientações sobre o tipo de infraestrutura específica para isso?	23
40. O parágrafo 153.107(e) do RBAC nº 153 foi revogado pela Emenda nº 07. Então estou dispensado de observar os requisitos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita quando for definir os procedimentos e a infraestrutura a ser utilizada para a proteção da área operacional do aeródromo?	24
OPERAÇÃO AEROPORTUÁRIA – CRITÉRIOS DE MOVIMENTAÇÃO EM SOLO – SEÇÕES 153.109 A 153.131	24
41. O que mudou na Emenda nº 07 do RBAC nº 153 para a Seção 153.109, referente ao Sistema de Orientação e Controle da Movimentação em Solo (SOCMS)?.....	24
42. O que mudou na Emenda nº 07 do RBAC nº 153 para a Seção 153.111, referente à movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional? 25	25
43. O que mudou na Emenda nº 07 do RBAC nº 153 para a Seção 153.113, referente a acesso e permanência na área de manobras?.....	25
44. O que mudou na Emenda nº 07 do RBAC nº 153 para a Seção 153.115, referente a prevenção de incursão em pista?	26
45. O que mudou na Emenda nº 07 do RBAC nº 153 para a Seção 153.119, referente a alocação de aeronaves no pátio?	26
46. O que mudou na Emenda nº 07 do RBAC nº 153 para a Seção 153.121, referente ao estacionamento de aeronaves no pátio?	27
47. O que mudou na Emenda nº 07 do RBAC nº 153 para a Seção 153.123, referente a abordagem à aeronave?	27
48. O que mudou na Emenda nº 07 do RBAC nº 153 para a Seção 153.127, referente ao processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea?.....	27
49. O que mudou na Emenda nº 07 do RBAC nº 153 para a Seção 153.131, referente à operação em baixa visibilidade?	27
OPERAÇÃO AEROPORTUÁRIA – MONITORAMENTO DA CONDIÇÃO FÍSICA E OPERACIONAL NO AERÓDROMO	28
50. O que mudou na Emenda nº 07 do RBAC nº 153 para a Seção 153.133, referente ao monitoramento da condição física e operacional do aeródromo?	28
51. O que é a informação do código de condição de pista (<i>Runway Condition Code – RwyCC</i>)?.....	28
52. A informação do código de condição de pista (<i>Runway Condition Code – RWYCC</i>) é exigida de todos os aeródromos?	29
MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA.....	29
53. O que mudou na Emenda nº 07 do RBAC nº 153 para a Subparte E, referente à manutenção aeroportuária?	29

54.	O profissional designado como responsável técnico por serviços de manutenção aeroportuária no aeródromo não precisa mais manter uma ART de cargo e função nos moldes do Sistema CONFEA/CREA?	30
55.	O que mudou com a revisão C da IS nº 153.205-001?.....	31
56.	A Seção 153.211 do RBAC nº 153 define que o operador de aeródromo deve manter a pista de pouso e decolagem não pavimentada dentro das condições esperadas de frenagem pela aeronave. Mas, quais são estas “condições esperadas de frenagem”?	31
57.	A Emenda nº 07 do RBAC nº 153 excluiu o requisito que exigia a manutenção da altura da vegetação na faixa de pista menor ou igual a 15 (quinze) centímetros. Então posso adotar a altura de vegetação que eu quiser?	31
58.	A Seção 153.217 do RBAC nº 153 exige que o operador de aeródromo mantenha 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. O que significa esse grau de contraste (conspicuidade) e como eu posso mantê-lo?	32
59.	Pela Seção 153.217 da Emenda nº 07 do RBAC nº 153 o operador de aeródromo é obrigado a manter o padrão de cores das luzes em conformidade com o “RBAC nº 154 – Projeto de Aeródromos”. Qual é esse padrão de cores?	33
60.	O que acontece se eu não conseguir atender os requisitos de desempenho estabelecidos na Subparte E em relação à manutenção aeroportuária?	33
61.	O “Informativo sobre obras e serviços de manutenção (IOS)” previsto na Seção 153.229 não existe mais?.....	33
62.	Em quais casos de obras ou serviços de manutenção o operador de aeródromo deverá informar à ANAC a execução de obra ou serviço de manutenção?	34
PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS E VALORES DE MULTA APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES AO RBAC Nº 153.....		34
63.	O que mudou no Apêndice B da Emenda nº 07 do RBAC nº 153?	34
64.	Além da alteração do Apêndice B da Emenda nº 07 do RBAC nº 153, houve alguma mudança no processo sancionatório?	35
65.	Além das sanções do Apêndice B da Emenda nº 07 ao RBAC nº 153, vi que foi publicada também o “Compêndio dos Elementos de Fiscalização (CEF)”. O que é isso e como impacta o operador de aeródromo?	35
66.	O “Compêndio dos Elementos de Fiscalização (CEF)” menciona a possibilidade de aderir ao Programa de Regulação Responsiva. O que é isso?	36
MATERIAL ORIENTATIVO		38
67.	Existe uma página temática sobre segurança operacional de aeroportos?.....	38

1. Qual Resolução aprovou a Emenda nº 07 ao RBAC nº 153?

A Emenda nº 07 ao RBAC nº 153 foi aprovada pela Resolução nº 712, de 14 de abril de 2023. A Resolução pode ser acessada por meio do link destacado abaixo:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/2023/resolucao-712>

2. Onde acesso a Emenda nº 07 ao RBAC nº 153?

A Emenda nº 07 ao RBAC nº 153 está disponível no seguinte endereço eletrônico:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac>

3. Quando a Emenda nº 07 ao RBAC nº 153 entrou em vigor?

O Regulamento entrou em vigor no dia 02 de maio de 2023.

4. Existe algum dispositivo que tenha vigência diferente do restante do RBAC?

Sim. De acordo com a Seção 153.701 do Regulamento, o Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional (PGSO), aplicável a quem não possui Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO), mas está apto a receber operação aérea regida pelo RBAC nº 121 ou, ainda, operação regular pelo RBAC nº 135.

Para quem deve implantar um PGSO os prazos são os seguintes:

- **até 17 de outubro de 2023** para cumprir os requisitos exigidos pela Seção 153.65 (Política e objetivos de segurança operacional);
- **até 17 de abril de 2024** para a implementação dos procedimentos exigidos nas Seções de 153.63 a 153.71.

5. Além da Emenda nº 07 ao RBAC nº 153, mais algum documento de caráter normativo entrou em vigor na mesma data?

Sim. Na mesma data de entrada em vigor da Emenda nº 07 ao RBAC nº 153 também passaram a vigorar as seguintes Instruções Suplementares (IS):

- **IS nº 153-001 – Revisão A** - Critérios de movimentação no solo;
- **IS nº 153-002 – Revisão A** - Manutenção aeroportuária;
- **IS nº 153.37-001 – Revisão B** - Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas;
- **IS nº 153.51-001 – Revisão A** - Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional;

- **IS nº 153.63-001 – Revisão A** - Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional;
- **IS nº 153.73-001 – Revisão A** - Gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional;
- **IS nº 153.107-001 – Revisão A** – Proteção da área operacional do aeródromo;
- **IS nº 153.133-001 – Revisão A** - Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo;
- **IS nº 153.205-001 – Revisão C** - Monitoramento da irregularidade longitudinal, atrito e macrotextura do pavimento da pista pouso e decolagem;
- **IS nº 153.403-001 – Revisão B** - CAT – Categoria Contraincêndio de Aeródromo;
- **IS nº 153.501-001 – Revisão B** - Procedimentos básicos de gerenciamento do risco da fauna.

As Instruções Suplementares mencionadas acima e todas as outras Instruções relacionadas ao RBAC nº 153 podem ser encontradas no seguinte endereço eletrônico:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is>

6. Além das Instruções Suplementares publicadas, mais alguma outra mudança foi feita por causa da Emenda nº 07 ao RBAC nº 153?

Sim. Além das Instruções Suplementares, a ANAC criou e atualizou diversos documentos orientativos e de apoio para auxiliar o operador de aeródromo a entender o que se busca em determinados requisitos e trazer boas práticas adotadas no Brasil e no mundo. São eles:

- Manual sobre proteção da área operacional do aeródromo;
- Manual sobre critérios de movimentação no solo e o SOCMS;
- Manual para prevenção de incursão em pista no aeródromo;
- Manual de gerenciamento de risco associado ao FOD;
- Manual de orientações para elaboração e avaliação de eficácia do Programa de Instrução em Segurança Operacional (PISOA);
- Manual para a implantação do Plano de Gerenciamento de Segurança Operacional (PGSO);
- Modelo de Manual de Operações do Aeródromo (MOPS).

7. O que deu origem à edição da Emenda nº 07 ao RBAC nº 153?

A inclusão do Tema nº 09 na Agenda Regulatória 2021-2022, aprovado pela Diretoria Colegiada, teve como objetivo a revisão do RBAC nº 153 em relação à operação e manutenção de aeródromos com base no aperfeiçoamento da gestão de risco, bem como internalização de regras da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), uma vez que o Brasil é Estado-Membro desta Organização e deve internalizar suas regras para se alinhar à aviação mundial.

8. A revisão que deu origem à Emenda 07 ao RBAC nº 153 incluiu a Subparte de resposta à emergência aeroportuária?

Não. Os requisitos referentes à resposta à emergência aeroportuária, dispostas nas Subpartes F e G do RBAC nº 153, não fizeram parte da revisão normativa que deu origem à Emenda nº 07.

Foram realizados somente ajustes de referência no RBAC e em Instrução Suplementar:

- **Seção 153.325 – Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM)** – ajustada a referência contida no seu parágrafo (a)(5), que trata de mapas de grade, uma vez que fazia remissão ao 155.317 e 155.319 enquanto o correto é 155.317 e 155.319;
- **Instrução Suplementar – IS nº 153.403** - alterar o meio de comunicação à ANAC de redução temporária de CAT (Categoria Contraincêndio do Aeródromo), já que anteriormente o endereço de correio eletrônico utilizado era gtre.sia@anac.gov.br e agora é gtop@anac.gov.br.

9. E a Subparte do RBAC nº 153 que trata de fauna?

A Subparte H do RBAC nº 153, que trata do “Gerenciamento do Risco da Fauna”, foi avaliada dentro da gestão do risco, sendo que as menções ao Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) foram substituídas por Gerenciamento de Segurança Operacional (GSO), tanto na Subparte H quanto na Instrução Suplementar nº 153-501-001.

10. Houve alteração na estrutura do RBAC nº 153?

As Subpartes do RBAC nº 153 permanecem numeradas de “A” a “J” e tratam dos mesmos temas de antes. Vale, porém, pontuar os seguintes ajustes:

- **Subparte B** – a “*Seção 153.13 Constituição do operador de aeródromo*” foi renomeada para “*Seção 153.13 Do operador de aeródromo*” pois passou a ter um conteúdo mais amplo. Pela mesma razão, a “*Seção 153.21 Responsabilidades do operador de aeródromo*” foi revogada, sendo incorporado à Seção 153.13 aqueles requisitos que se mantinham pertinentes. Na Seção 153.39, que trata de documentação, foram excluídos requisitos redundantes e que exigiam manter documentos físicos nas dependências do aeródromo.
- **Subparte C** – com a inclusão de outros mecanismos de gerenciamento do risco, foi alterado o título da Subparte C. Antes denominada de “*Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO)*”, agora passa a se chamar “*Gerenciamento da Segurança Operacional (GSO)*”. Pelo mesmo motivo, foram inseridas novas Seções para tratar dos novos mecanismos. Para maiores informações, vide [GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL \(SUBPARTE C – GERAL\)](#) deste caderno de Perguntas e Respostas.
- **Subparte J** – alterada a “*Seção 153.701 Disposições transitórias*” para excluir aquelas que já produziram efeitos, bem como inseridas outras oriundas desta Emenda nº 07.

Em relação aos Apêndices do RBAC nº 153:

- **Apêndice A** – inteiramente ajustado para incorporar o novo parâmetro de classificação de aeródromos (vide [ESCOPO E APLICABILIDADE](#), tópico seguinte deste caderno de Perguntas e Respostas). A partir da Emenda nº 07, o RBAC nº 153 passa a considerar também o tipo de uso dado ao aeródromo (uso privativo ou uso público) e o tipo de operação aérea que está apto a receber.
- **Apêndice B** – este Apêndice trazia tabela de valores de multas relacionadas a infrações de requisitos constantes nas Subpartes E, G e H. Com a Emenda nº 07 ao RBAC, os valores de multa foram expandidos para infrações relacionadas aos requisitos do RBAC nº 153 que sejam cabíveis a imputação de infrações.
- **Apêndice C** – este Apêndice foi excluído pois tratava do “*Programa de Manutenção do Aeródromo*” cujo conteúdo passou a integrar a “*Instrução Suplementar – IS nº 153-002 – Manutenção Aeroportuária*”.

11. Houve alteração no escopo do RBAC nº 153?

Não. O RBAC nº 153 continua tratando de operação, manutenção e resposta à emergência aeroportuária, bem como fauna sob o prisma da segurança operacional.

12. Houve alteração na aplicabilidade do RBAC nº 153?

Sim. Até sua Emenda 06, o RBAC nº 153 era aplicável somente aos “aeródromos civis públicos brasileiros”.

Com a Emenda nº 07, em função da gestão do risco e considerando o tipo de operação a ser realizada, o Regulamento teve sua aplicabilidade ampliada para todos os aeródromos civis brasileiros, não se restringindo somente aos aeródromos públicos, tal como ocorria antes.

Agora o RBAC nº 153 é aplicável a todo aeródromo civil brasileiro, seja ele de uso público ou de uso privativo, independentemente de sua propriedade.

13. Então houve alteração na classificação do aeródromo disposta na Seção 153.7 do RBAC nº 153?

Sim. A classificação do aeródromo passa a ser definida em função do tipo de uso dado à infraestrutura aeroportuária, do número de passageiros processados e do tipo de operação aérea que o aeródromo está apto a receber no ano corrente, permitindo definir um conjunto de requisitos mais proporcional à classe e com base na gestão de risco.

Como resultado, os aeródromos civis brasileiros passam a ser classificados pelo RBAC nº 153 em:

- **Uso privativo:** aeródromo em que seu operador o utilize em seu próprio benefício ou com sua permissão, vedadas operações de transporte regular de passageiro ou carga, sendo permitidas operações aéreas regidas pela Resolução nº 576/2020.

Em seu próprio benefício significa para uso exclusivo de seu proprietário, sem abertura ao tráfego aéreo de uso público ou prestação de serviços aéreos para terceiros. É, por exemplo, a utilização do aeródromo por si ou por terceiros (seus familiares, seus funcionários, dentre outros) para interesse exclusivamente próprio, ainda que ocorra contratação de serviço aéreo especializado (SAE), bem como utilização do aeródromo como meio para viabilizar sua atividade empresarial, executar a função social, diferenciá-lo em relação ao mercado, promover maior competitividade ou gerar um tipo de facilidade.

Lembre-se, contudo, que em aeródromo de uso privativo pode ocorrer também operação aérea que não seja em seu próprio

benefício. Neste caso, porém, é importante que haja **permissão do operador de aeródromo** para que aconteça. A ANAC recomenda que essa permissão seja feita de maneira tal que seja possível comprovar que a permissão foi dada para o período e para o tipo de operação que ocorrerá.

A seguir estão listados alguns exemplos de aeródromo de uso privativo:

- fazenda que possui aeródromo para realização de serviços de pulverização de pesticidas, para uso exclusivo próprio ou de seus vizinhos, desde com sua permissão, por meio de serviço aéreo especializado contratado;
- pessoa que possui aeródromo para seu acesso às dependências de sua propriedade e permite que terceiros também o utilize com o mesmo propósito;
- órgão público que necessita acessar localidades remotas e possui aeródromo para realizar tal acesso por sua equipe no cumprimento de suas funções, permitindo expressamente que os moradores de tal localidade também utilizem o aeródromo para serviços essenciais, como emergências médicas e recebimento de suprimentos;
- órgão público ou concessionária de serviço público que possui instalações em localidades remotas e precisa de aeródromo para que seus funcionários e terceirizados acessem tal localidade, permitindo que os moradores da região também utilizem o aeródromo para serviços essenciais, como emergências médicas e recebimento de suprimentos;
- sociedade empresária localizada em local de difícil acesso que precisa de aeródromo para acessar essas localidades exclusivamente por seus funcionários e terceirizados ou para facilitar o transporte logístico de seus produtos;
- condomínio de alto padrão que possui aeródromo para uso exclusivo de seus moradores;
- aeroclubes que utilizam o aeródromo exclusivamente para desenvolvimento de suas próprias operações permitindo que terceiros o utilizem como ponto de apoio para serviço aéreo especializado;
- sociedade empresária que possui aeródromo como uma facilidade exclusiva para seus clientes e funcionários;
- sociedade empresária que possui um aeródromo para realização de atividade aerodesportiva, voo panorâmico ou lançamento de paraquedistas, permitindo seu uso por terceiro para instalação de oficina de manutenção de aeronaves;
- sociedade empresária que possui aeródromo para servir de base exclusivamente para a sua atividade principal relacionada à aviação agrícola, permitindo que terceiros o utilizem para execução de atividades relacionadas a outros tipos de serviços

aéreos especializados;

- operador de aeródromo que tem o aeródromo para sua utilização, dentre as quais por meio de contratação de táxi-aéreo, permitindo que terceiros usufruam do serviço de táxi-aéreo no trecho para o qual não o utiliza, desde que a operação aérea ocorra nos moldes da Resolução nº 576/2020.

➤ **Uso público:** aquele aeródromo onde o operador está apto a processar serviço de transporte aéreo ou outras atividades de aviação civil não suportadas pelo uso privativo. Por sua vez, o aeródromo de uso público pode se classificar em:

- Classe IV: aeródromo em que o número de passageiros processados seja igual ou superior a 5.000.000 (cinco milhões).
- Classe III: aeródromo em que o número de passageiros processados seja igual ou superior a 1.000.000 (um milhão) e inferior a 5.000.000 (cinco milhões);
- Classe II: aeródromo em que o número de passageiros processados seja igual ou superior a 200.000 (duzentos mil) e inferior a 1.000.000 (um milhão); e
- Classe I: aeródromo em que o número de passageiros processados seja inferior a 200.000 (duzentos mil). Destaca-se que para aeródromos que processem ou pretendam processar operações regidas pelo RBAC nº 121 ou operações regulares pelo RBAC nº 135 existem exigências adicionais.

14. Sou um operador de aeródromo de propriedade privada e de uso privativo, o que na prática mudou para mim?

Apesar de o operador de aeródromo de propriedade privada já ter o dever de observar a segurança operacional, mantendo sua operação dentro de níveis aceitáveis de risco, e a proteção do entorno, pela Emenda nº 07 do RBAC nº 153, os aeródromos de uso privativo passam a ter, de maneira explícita, a obrigação de observar requisitos referentes a:

- Informações aeronáuticas;
- Condição operacional da pista de pouso e decolagem, seja ela pavimentada ou não.

15. Como eu sei a classificação de um aeródromo?

Para saber a classificação do aeródromo basta consultar a página [“Lista de aeródromos civis cadastrados”](#) no site da ANAC.

A classificação de aeródromo como de uso privativo se dará por meio do ato de sua inscrição no cadastro de aeródromos brasileiros ou mediante autodeclaração de seu proprietário ou operador de aeródromo, a qual conterá manifestação de estar apto a processar as operações pretendidas.

A classificação de aeródromo como de uso público Classe I se dará mediante autodeclaração de seu operador, previamente ao processamento das operações, manifestando-se estar apto a processar:

- operação regida pelo RBAC nº 121;
- operação regular regida pelo RBAC nº 135; ou
- demais tipos de operação, tais como serviços aéreos especializados.

De início, até que o operador de aeródromo se manifeste por meio do ato de inscrição do aeródromo ou por autodeclaração, serão considerados de uso privativo aqueles aeródromos cadastrados junto à ANAC como “aeródromo privado” e serão equiparados a uso público os aeródromos hoje cadastrados como “aeródromo público”.

Já os aeródromos que se enquadrem como de Classe II, III e IV segundo o RBAC nº 153, a própria ANAC fará sua classificação, considerando o número de passageiros processados.

Os detalhes sobre a autodeclaração a ser realizada para aeródromos classificados como de uso privativo ou de uso público – Classe I estão disponíveis em Portaria específica da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária.

16. O cumprimento dos requisitos aplicáveis deverá ser prévio ao recebimento da operação aérea pretendida?

Sim. O atendimento aos requisitos para determinada classificação deve ser sempre prévio ao recebimento da operação aérea pretendida ou do tipo de uso que se pretende dar ao aeródromo. Assim, no caso dos aeródromos cuja classificação dependa de autodeclaração de operador de aeródromo, este permanecerá na classificação que consta no cadastro de aeródromos até que seja apresentada à ANAC autodeclaração que altere sua classificação.

17. Sabendo da classificação do aeródromo, como identifico quais são os requisitos do RBAC nº 153 que precisam ser cumpridos?

Para isso basta consultar o Apêndice A do Regulamento, que traz tabela com a lista dos requisitos, separados por Subparte e Seção, na ordem em que aparecem no regulamento, onde é possível encontrar aqueles que são aplicáveis a cada classificação.

Assim, a regra de interpretação do 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 A.

Além disso, no Apêndice A existe uma coluna para cada tipo de uso e classe, bastando que o operador de aeródromo identifique aquela correspondente à classificação de seu aeródromo.

Quando a obrigatoriedade de um requisito constante na tabela 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, por exemplo, “Obrigatório se operar RBAC 121” leia-se “Obrigatório para que se torne apto a receber operação aérea realizada sob a égide do RBAC nº 121”.

Já quando se verificar a expressão “Obrigatório se operar RBAC nº 135 regular” significa “Obrigatório para que se torne apto a receber operação regular pelo RBAC nº 135”.

Para facilitar a leitura dos requisitos que são aplicáveis a cada classificação de aeródromo, a ANAC criou como material orientativo RBAC personalizados por cada classificação. Este material está disponível na página “Legislação”, junto ao próprio RBAC nº 153 – Emenda 07, no seguinte endereço:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-153-emd-07?visao=tabela>

Ainda é possível encontrar os RBAC personalizados dentro da página temática referente a cada classificação, que são:

- [Aeródromo de uso privativo](#);
- [Aeródromo de uso público – Classe I](#);
- [Aeródromo de uso público – Classes II, III e IV](#).

18. A não observância das exigências da classificação dada ao aeródromo traz implicações?

Sim. A não observância das exigências de classificação do aeródromo, especialmente quanto ao uso da infraestrutura aeroportuária para processar operação de transporte aéreo mais exigente que aquela pela qual está classificado, poderá ensejar a aplicação de medidas acautelatórias ou sancionatórias cabíveis, segundo arcabouço legal e regulamentar aplicável.

19. A ANAC pode enquadrar um aeródromo em classe superior ou determinar cumprimento de requisitos adicionais?

Sim. A qualquer tempo e para qualquer aeródromo a ANAC pode realizar o enquadramento do aeródromo em classe superior ou determinar cumprimento de requisitos adicionais, desde que previamente justificado, por exemplo, em

função da complexidade da operação aeroportuária, da frequência anual de pousos e do risco à segurança operacional.

OPERADOR DE AERÓDROMO

20. Em todo o RBAC nº 153 é mencionado o “operador de aeródromo” como quem deve cumprir com os requisitos exigidos, mas não existe no Regulamento a definição do termo. Sendo assim, quem devo considerar como “operador de aeródromo”?

A definição de operador de aeródromo se encontra no “RBAC nº 01 - Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC”, conforme a seguir:

Operador de aeródromo significa, no caso de aeródromo público, a pessoa jurídica que tenha recebido, por órgão competente, a delegação da exploração da infraestrutura aeroportuária, respondendo integralmente pelas ações necessárias para o cumprimento dos requisitos normativos exigidos pela ANAC e pela segurança no aeródromo, ou, no caso de aeródromo privado, seu proprietário.

O conceito se encontra no RBAC nº 01 pois ele é aplicável a diversos normativos. O RBAC nº 01 pode ser encontrado no seguinte endereço eletrônico:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-01?visao=tabela>

Como se verifica, o conceito de operador de aeródromo está vinculado à propriedade se o aeródromo for de uso privativo e à delegação do serviço público caso o aeródromo seja de uso público. Então, na prática, é considerado “operador de aeródromo”:

- **No caso de propriedade privada** – o proprietário do aeródromo. Neste caso, o “delegatário”, ou seja, o terceiro para o qual o proprietário transfere a prestação de serviço e/ou execução de obras, e, por vezes possui os direitos e deveres atinentes à utilização do aeródromo, não poderá ser considerado operador de aeródromo por restrição trazida pelo artigo 35 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA. Vide a seguir:

Art. 35. Os aeródromos privados serão construídos, mantidos e operados por seus proprietários, obedecidos as instruções, as normas e os planos da autoridade aeronáutica.

Assim, somente o proprietário responde pela construção, manutenção e operação do aeródromo de propriedade privada;

- **No caso de uso público:**
 - Se for administração direta pela União – a própria União será o operador de aeródromo, ainda que administrado por algum Ministério Setorial ou outro órgão da administração direta;
 - Se for administração indireta pela União – a autarquia, empresa pública ou sociedade de economia mista da esfera federal, estadual ou

municipal que detenha poderes conferidos por lei que o qualifique como “operador de aeródromo”;

- Se for celebrado convênio entre a União e estado/município - Governo Estadual ou Prefeitura Municipal, ainda que se opere via Secretaria. Para tanto, deve ser observado quem consta no Termo de Convênio celebrado junto ao Governo Federal;
- Se for celebrado Contrato de Concessão aeroportuária nos moldes da legislação federal – a Concessionária que celebrou o contrato de concessão com a União, estado ou município. Lembre-se que terceiros contratados pela Concessionária para executar atividades vinculadas ao Contrato de Concessão não são considerados como “operador de aeródromo”, observado a concessão nos moldes do Termo de Convênio celebrado junto ao Governo Federal;
- Se for celebrado Termo de Autorização – o próprio Autorizatório, cujo direito foi concedido pela União (aprovação de Plano de Outorga Específico aprovado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil) e ANAC (expedição do Termo de Autorização). No caso de aeródromo de propriedade pública, quando a delegação de um serviço ou atividade se dá mediante contrato de prestação de serviços, não existe a delegação do serviço público e, com isso, não há transferência do “operador de aeródromo”, já que este tipo de contrato não está revestido de todas as exigências legais necessárias.

Por exemplo, caso a União firme convênio de delegação com um município e este, por sua vez, um contrato de concessão subsequente, o operador de aeródromo será a Concessionária, já que revestida de todos os poderes a ela inerentes de lei e do próprio instrumento contratual.

Já se o mesmo município, em vez de fazer um contrato de concessão, realize um contrato de prestação de serviço e/ou execução de obra, esse terceiro contratado não pode ser considerado operador de aeródromo, já que o próprio Termo de Convênio enquadra este tipo de situação como delegação mista, a qual mantém com o delegatário (no exemplo, o município) na condição de operador de aeródromo.

21. Mas por que é tão importante ter definido assim o “operador de aeródromo”?

A manutenção junto à ANAC da informação de quem é o operador de aeródromo é de extrema importância, pois é sobre ele que recairá a responsabilidade pelo cumprimento dos requisitos trazidos pelo RBAC nº 153 e a responsabilização pelo seu não cumprimento e as consequências advindas disso, tais como aplicação de sanções acautelatórias ou sancionatórias.

Lembre-se que informação deve ser mantida sempre atualizada. Ao informar quem é o operador de aeródromo, não se esqueça de apresentar comprovação da propriedade ou do instrumento de delegação que lhe transfere a condição de

operador de aeródromo, tal como o contrato de concessão, o termo de autorização, o termo de convênio, etc.

HABILITAÇÃO E TREINAMENTOS EXIGIDOS

22. Vi que o parágrafo 153.35(b) do RBAC nº 153 deixou de exigir que o profissional que tem responsabilidade técnica pelos serviços de manutenção aeroportuária e demais atividades de engenharia executadas no aeródromo esteja vinculado ao Sistema CONFEA/CREA. Mas como eu sei agora que profissional pode exercer essa função?

O parágrafo 153.35(b) do RBAC nº 153 trazido nesta Emenda nº 07 possui uma redação mais ampla, abarcando outros profissionais, desde que o respectivo conselho profissional o habilite a exercer aquela atividade. Tal entendimento se reflete também no ajuste de redação do parágrafo 153.201(e), que se refere ao profissional designado como responsável técnico por serviços de manutenção aeroportuária.

Com isso, os profissionais habilitados pelo Sistema CONFEA/CREA continuam aptos a atuar como responsável técnico neste caso, mas profissionais de outros conselhos profissionais passam a ter a mesma prerrogativa, desde que prevista tal atribuição em instrumentos legais que lhes deem amparo.

23. O conteúdo dos treinamentos foi excluído do RBAC nº 153 na sua Emenda nº 07. Quer dizer que não são mais obrigatórios e posso definir o que eu quiser?

Não, os treinamentos continuam sendo obrigatórios conforme aplicabilidade disposta no Apêndice A do RBAC nº 153.

Os conteúdos programáticos dos treinamentos foram transferidos como formas de cumprimento para a “IS nº 153.37 – Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas”, disponível no endereço eletrônico abaixo descrito:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is>

24. A Emenda nº 07 ao RBAC nº 153 trouxe alguma mudança em relação ao Programa de Instrução de Segurança Operacional (PISOA)?

Sim. O requisito que exige a estruturação dos treinamentos em um PISOA, antes obrigatório aos aeródromos então classificados como Classe II, III ou IV, teve sua aplicabilidade alterada, passando a ser exigido para os aeródromos que sejam detentores de Certificado Operacional de Aeroporto, conforme o RBAC nº 139.

Para maiores informações sobre como estruturar e garantir o aprimoramento do PISOA, consulte o “Manual de Orientações para Elaboração e Avaliação de Eficácia do Programa de Instrução em Segurança Operacional (PISOA)” disponível no seguinte endereço eletrônico:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/certificacao>

25. A Emenda nº 07 ao RBAC nº 153 traz um treinamento novo, referente a avaliação e reporte de condições de pista de pouso e decolagem. Por que esse treinamento foi criado e de quem ele será exigido?

Na Emenda nº 07 ao RBAC nº 153 foi incluída a obrigação de o operador de aeródromo 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 (*Runway Condition Code* - RWYCC) sempre que houver alterações nas condições de superfície da pista.

Assim, esse treinamento foi criado justamente para que os profissionais que executarão as atividades que fazem parte deste monitoramento específico estejam aptos ao desempenho de suas funções.

Dessa forma, este treinamento somente será exigido para os aeródromos que sejam obrigados a implementarem o RWYCC, conforme aplicabilidade constante no Apêndice A do RBAC nº 153.

Para saber mais sobre este tipo de monitoramento da condição da superfície da pista de pouso e decolagem, acesse a página a seguir:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/seguranca-operacional/runway-safety/runway-condition-code-rwycc>

Ainda, as respostas referentes a “[OPERAÇÃO AEROPORTUÁRIA – MONITORAMENTO DA CONDIÇÃO FÍSICA E OPERACIONAL NO AERÓDROMO](#)” trazem mais detalhes sobre esse tema.

GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SUBPARTE C – GERAL)

26. Por que a Subparte C do RBAC nº 153 mudou de título?

A Subparte C que antes era denominada de “Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional” passou a ser denominada de “Gerenciamento da Segurança Operacional” por terem sido criados mais 02 (dois) mecanismos de gerenciamento da segurança operacional.

Agora, a Subparte C será composta pelos seguintes mecanismos:

- Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO);
- Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional (PGSO); e
- Gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional.

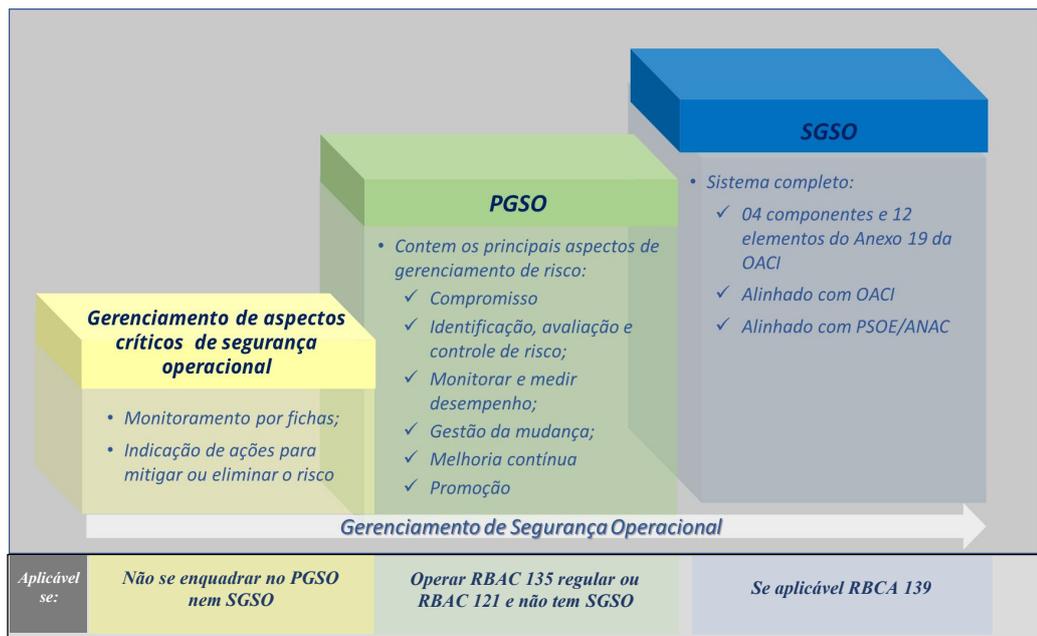
27. Por que ter três mecanismos diferentes para gerenciamento da segurança operacional?

A adoção de três mecanismos distintos de gerenciamento da segurança operacional foi uma estratégia da ANAC para alcançar cada tipo de regulado, estabelecendo o mecanismo mais adequado ao seu perfil operacional.

Assim, a aplicabilidade de cada um dos mecanismos se dará conforme a seguir (vide também Apêndice A do RBAC nº 153):

- **Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO)** – abrange todos os componentes e elementos definidos pelo Anexo 19 da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) da qual o Brasil é Estado-membro, sendo obrigatório aos aeródromos de uso público passíveis de certificação operacional segundo o RBAC nº 139;
- **Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional (PGSO)** – elaborado para trazer os principais pontos do gerenciamento da segurança operacional, sendo cabível aos aeródromos de uso público que estejam aptos a realizar operações regulares pelo RBAC nº 135 ou operações pelo RBAC nº 121, desde que não sejam obrigados a possuir SGSO;
- **Gerenciamento dos aspectos críticos da segurança operacional** – aplicável ao operador de aeródromo de uso público que não seja obrigado a possuir SGSO ou PGSO, visando facilitar o gerenciamento da segurança operacional pela utilização de condutas pré-definidas em Instrução Suplementar e que garantem um mínimo necessário e suficiente para manutenção da segurança operacional dentro de níveis mínimos aceitáveis pela Agência.

A Figura a seguir ilustra essa evolução dos mecanismos de gerenciamento da segurança operacional:



Para mais informações sobre os mecanismos de gerenciamento da segurança operacional, consulte a página temática: “Gerenciamento de segurança operacional” disponível em:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/seguranca-operacional-aerodromos/mecanismos-de-gerenciamento-de-seguranca-operacional>

SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)

28. O que mudou no SGSO trazido pela Emenda nº 07 do RBAC nº 153?

Diversos dispositivos foram transferidos para a “Instrução Suplementar - IS nº 153.51-001 – Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional”.

As principais alterações no SGSO trazidas pela Subparte C foram:

- passou a ser aplicável a todos os aeródromos para os quais é exigido o cumprimento do RBAC nº 139 (certificação operacional de aeroportos);
- no antigo parágrafo 153.51(a), que trata da obrigação de manter e garantir a melhoria contínua do SGSO, foram excluídos seus subitens, os quais eram redundantes e já são abordados em outros pontos do Sistema e dentro de um contexto mais adequado;
- o antigo parágrafo 153.51(b) do RBAC foi revogado, pois o Nível Aceitável de Desempenho da Segurança Operacional (NADSO), segundo define o Anexo 19 da OACI, deve ser estabelecido pelo Estado dentro do programa de segurança operacional do país e não pelo operador de aeródromo.
- o antigo parágrafo 153.51(d) do Regulamento foi excluído pois a declaração expressa exigida por tal parágrafo deixou de existir face à criação do PGSO;
- toda a Seção 153.53, relacionada a política e objetivos de segurança operacional, foi remodelada para destacar o **primeiro componente do SGSO** segundo o Anexo 19 da OACI;
- a Seção 153.55, denominada “*SGSO - Gerenciamento da segurança operacional*” que traz o **segundo componente do SGSO**, bem como a Seção 153.57, denominada “*SGSO - Garantia da segurança operacional*” e a Seção 153.59 referente a “*SGSO – Promoção da segurança operacional*”, que trazem, respectivamente, o **terceiro e quarto componentes do SGSO** segundo OACI, sofreram ajustes pontuais para alinhar à OACI e PSOE/ANAC;
- já a Seção 153.57, que tratava do planejamento formal, foi revogada pois não faz mais sentido obrigar o estabelecimento de um planejamento formal como ferramenta 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.

29. No parágrafo 153.53(d) do RBC nº 153 foi inserida a “Coordenação do Plano de Resposta à Emergência”, trazendo a obrigação ao operador de aeródromo de 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. Então preciso criar o cargo de “coordenador do Plano de Resposta à Emergência” na estrutura organizacional do meu aeródromo?

Não. A definição da estrutura organizacional, pelo operador do aeródromo, é livre.

Quanto à obrigação trazida no item, qual seja, garantir a coordenação entre as atividades constante no SGSO e aquelas estabelecidas no Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária, se refere em assegurar que as atividades estão alinhadas e que não existe conflito entre elas.

Para a execução desta atividade não é necessário criar um cargo ou função associado, podendo ser incorporada a “atividade” dentro da estrutura organizacional existente no aeródromo, seja ela qual for.

30. Onde encontro o que preciso saber sobre o SGSO trazido pela Emenda nº 07 ao RBAC nº 153?

O conjunto de regras e materiais de apoio que se aplicam ao SGSO são:

- o RBAC nº 153, especialmente as Seções de 153.51 a 153.55;
- a Instrução Suplementar – IS nº 153.51-001, que esclarece, detalha e orienta a aplicação dos requisitos referentes ao SGSO dispostos nas Seções 153.51 a 153.59 do RBAC nº 153; e
- o Modelo de SGSO (MGSO).

Este conjunto de informações está disponível na página temática “SGSO Aeródromos” no seguinte endereço eletrônico:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/seguranca-operacional/sgso-aerodromos>

31. Como operador de aeródromo precisarei revisar todo o SGSO do meu aeródromo para incorporar no MGSO (Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional) as alterações trazidas pela Emenda nº 07 ao RBAC nº 153?

Para operadores detentores de certificado operacional de aeródromo o MGSO é um documento integrante do Manual de Operações do Aeródromo (MOPS), por

isso, segue as regras de alteração definidas para o MOPS, dispostas no parágrafo 139.305(e) do RBAC nº 139.

Esse tipo de atualização do MGSO se enquadra no tipo de alteração que exige aprovação prévia da ANAC, em virtude de atualizações de regulamentação técnica.

Orientações mais específicas serão feitas via Ofício-Circular da Agência para que os operadores de aeródromos enviem os MOPS para análise pela ANAC.

PLANO DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (PGSO)

32. O que é o PGSO criado pela Emenda nº 07 ao RBAC nº 153?

O Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional (PGSO) é um mecanismo de gerenciamento da segurança operacional mais simplificado quando comparado com o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO).

Ainda que traga a essência do gerenciamento da segurança operacional e os mesmos quatro componentes do SGSO, o PGSO adequa-se à realidade do grupo de regulados nos quais o plano é aplicável, sem perder de vista, porém, a exigência proporcional do nível de segurança operacional.

Como exemplo, é possível destacar o elemento “*Coordenação do Plano de Resposta à Emergência*”, que é exigido para o SGSO e dispensado para o PGSO.

O regramento do PGSO está disposto nas Seções 153.63 a 159.71 do RBAC nº 153. Já a Instrução Suplementar – IS nº 153.63-001 esclarece, detalha e orienta a aplicação de tais requisitos.

Também foi produzido o “**Manual para implementação do Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional**” para auxiliar o operador de aeródromo a superar esse desafio.

Todos esses materiais normativos e de apoio referente ao PGSO estão disponíveis na página temática “Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional (PGSO)” no seguinte endereço eletrônico:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/seguranca-operacional-aerodromos/plano-de-gerenciamento-da-seguranca-operacional-pgso>

33. Haverá prazo para cumprimento e implementação do PGSO?

Sim. Conforme estabelecido como disposição transitória no RBAC nº 153 (Emenda nº 07), será dado o prazo de:

- até 17 de outubro de 2023 para cumprir os requisitos exigidos pela Seção 153.65;
- até 17 de abril de 2024 para a implementação dos procedimentos exigidos nas Seções 153.63 a 153.71.

34. Por que foi criado o “gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional” pela Emenda nº 07 ao RBAC nº 153?

Foi identificado que existe um grupo de aeródromos de uso público de menor porte e complexidade em que o gerenciamento de segurança operacional foi adaptado para que esses aeródromos pudessem gerenciar a segurança operacional, ainda que de maneira intuitiva e orientada, a partir de fichas pré-definidas pela ANAC para a identificação dos perigos relacionados a aspectos considerados críticos para a segurança.

Os aspectos críticos de segurança operacional contidos em tais fichas se referem à condição operacional do aeródromo em relação a:

- Pista de pouso e decolagem;
- Pistas de táxi;
- Pátio de aeronaves;
- Auxílios e sistemas elétricos;
- Áreas verdes e sistema de drenagem;
- Barreiras de segurança; e
- Fauna.

35. A quem se aplica o gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional?

Este mecanismo é obrigatório para operadores de aeródromos de uso público que não tenham o dever de implementar um SGSO ou um PGSO.

Ou seja, o gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional é aplicável para o operador de aeródromo de uso público que, por exemplo:

- esteja apto a receber **operações aéreas de pequeno porte**, tais como aquelas realizadas com aeronaves de até 19 assentos e capacidade máxima de carga paga de até 3.400 kg (7.500 lb) sem que haja operações regulares pelo RBAC nº 135;
- estejam aptos a processar serviço aéreo especializado.

36. Como funciona o gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional?

O operador de aeródromo deve seguir o seguinte procedimento para o monitoramento:

- 1º) Registrar as condições operacionais verificadas, mantendo por pelo menos 06 (seis) meses os registros realizados a partir do monitoramento;
- 2º) Identificar o perigo existente ou potencial à segurança operacional;
- 3º) Definir e implementar as ações para eliminação dos perigos ou redução das consequências associadas a este perigo, mantendo os registros por pelo menos 12 (doze) meses;
- 4º) Manter controle de ações realizadas para cada tipo de perigo identificado.

O monitoramento traz os aspectos mínimos que devem ser monitorados em cada período de verificação por serem os mais críticos sob o ponto de vista do risco à segurança operacional.

Porém, o operador de aeródromo pode e deve inserir outros perigos que sejam importantes para o seu aeródromo em função do tipo de operação aérea que movimentam e das características específicas do aeródromo, dentre outros fatores.

37. Haverá prazo para cumprimento e implementação do gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional?

Não. A obrigação é de cumprimento imediato, ou seja, a partir da entrada em vigor da Emenda nº 07 ao RBAC nº 153.

38. Onde encontro o material normativo e de orientação relacionado ao gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional?

Todo o material está disponível na página temática “Gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional” pelo seguinte endereço eletrônico:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/seguranca-operacional-aerodromos/gerenciamento-de-aspectos-criticos-de-seguranca-operacional>

OPERAÇÃO AEROPORTUÁRIA – PROTEÇÃO DA ÁREA OPERACIONAL

39. A Emenda nº 07 do RBAC nº 153 não traz mais os elementos que podem compor a infraestrutura de um sistema de proteção da área operacional. Então, onde posso encontrar orientações sobre o tipo de infraestrutura específica para isso?

O conteúdo que lista os elementos da infraestrutura que podem compor o sistema de proteção da área operacional foi transferido para a Instrução Suplementar – IS nº 153.107-001.

Dessa forma, na IS nº 153.107-001 será possível encontrar as Formas de Cumprimento (FC) e as Recomendações associadas a esses elementos de

maneira a atender aos requisitos de desempenho exigidos para o sistema de proteção da área operacional.

A IS nº 153.107-001 pode ser encontrada no seguinte endereço eletrônico:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is>

Também foi criado o “**Manual sobre proteção da área operacional do aeródromo**” para auxiliar os operadores a atingir tal objetivo, também disponível no site da ANAC.

40. O parágrafo 153.107(e) do RBAC nº 153 foi revogado pela Emenda nº 07. Então estou dispensado de observar os requisitos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita quando for definir os procedimentos e a infraestrutura a ser utilizada para a proteção da área operacional do aeródromo?

Não. O parágrafo 153.107(e) foi revogado pois o cumprimento de outras regras editadas pela ANAC é obrigação do operador de aeródromo, estejam ou não expressas no corpo do RBAC nº 153. Assim, o parágrafo foi excluído somente por ser redundante e não por trazer uma obrigação de deixou de existir.

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.

OPERAÇÃO AEROPORTUÁRIA – CRITÉRIOS DE MOVIMENTAÇÃO EM SOLO – SEÇÕES 153.109 A 153.131

41. O que mudou na Emenda nº 07 do RBAC nº 153 para a Seção 153.109, referente ao Sistema de Orientação e Controle da Movimentação em Solo (SOCMS)?

Foram levados para Instrução Suplementar (a *IS nº 153-001 – Critérios de movimentação no solo*) os seguintes comandos:

- as condicionantes do SOCMS;
- o que deve conter no acordo operacional;
- a exigência de desenho técnico específico.

A “*IS nº 153-001 – Critérios de movimentação no solo*” pode ser encontrada no seguinte endereço eletrônico:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is>

Além disso, foi criado o “**Manual sobre critérios de movimentação no solo e o SOCMS**” para auxiliar o operador de aeródromo no cumprimento dos requisitos contidos nas Seções 153.109 a 153.131 do RBAC nº 153, o qual também está disponível no site da ANAC.

42. O que mudou na Emenda nº 07 do RBAC nº 153 para a Seção 153.111, referente à movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional?

Foram levados para Instrução Suplementar (a *IS nº 153-001 – Critérios de movimentação no solo*) os seguintes comandos:

- conteúdo mínimo que deve ser considerado pelo operador de aeródromo ao definir os procedimentos referentes à movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional;
- conteúdo mínimo que deve ser considerado pelo operador de aeródromo ao definir os procedimentos relacionados à atividade de comboio;
- desenho técnico específico.

A *“IS nº 153-001 – Critérios de movimentação no solo”* pode ser encontrada no seguinte endereço eletrônico:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is>

O requisito referente à exaustão de gases dos motores foi transferido para a Seção nº 153.111 por ser requisito de aplicação obrigatória a qualquer aeródromo e não somente a quem detém SOCMS.

Por último, importante destacar o ajuste no parágrafo 153.111(d) para trazer a ordem de prioridade de tráfego na área operacional. Esse ajuste foi necessário em razão do risco e ao alinhamento às regras internacionais.

O **“Manual sobre critérios de movimentação no solo e o SOCMS”** foi criado para auxiliar o operador de aeródromo no cumprimento dos requisitos contidos nas Seções 153.109 a 153.131 do RBAC nº 153 e está disponível no site da ANAC.

43. O que mudou na Emenda nº 07 ao RBAC nº 153 para a Seção 153.113, referente a acesso e permanência na área de manobras?

Foram levados para *“Instrução Suplementar – IS nº 153-001 – Critérios de movimentação no solo”* os seguintes comandos:

- conteúdo mínimo que deve ser considerado pelo operador de aeródromo ao definir os procedimentos referentes à área de manobras;
- desenho técnico específico.

A *“IS nº 153-001 – Critérios de movimentação em solo”* pode ser encontrada no seguinte endereço eletrônico:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is>

Foi revogado, ainda, o parágrafo que mencionava que os requisitos devem ser compatíveis com a normas de responsabilidade da Autoridade Aeronáutica.

Importante destacar que o cumprimento de outras regras editadas por outros órgãos públicos é obrigação do operador de aeródromo, estejam ou não expressas no RBAC nº 153.

Os aspectos de comunicação, quando do acesso e permanência na área de manobras, foram tratados de maneira mais detalhada, tendo sido realizado ajustes nos parágrafos 153.113(c) e 153.113(e), bem como inseridas Formas de Cumprimento (FC) e Recomendações na IS nº 153-001.

O “**Manual sobre critérios de movimentação no solo e o SOCMS**” foi criado para auxiliar o operador de aeródromo no cumprimento dos requisitos contidos nas Seções 153.109 a 153.131 do RBAC nº 153 e está disponível no site da ANAC.

44. O que mudou na Emenda nº 07 ao RBAC nº 153 para a Seção 153.115, referente a prevenção de incursão em pista?

O parágrafo 153.115(a) que existia antes da Emenda nº 07 ao RBAC nº 153 exigia que o operador de aeródromo mantivesse os auxílios visuais em condições físicas e operacionais. Tal requisito é importante, porém muito mais associado à Subparte E do Regulamento, que trata de manutenção aeroportuária.

Assim, o parágrafo 153.115(a) foi alterado para deixar claro que o operador de aeródromo deve garantir 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.

Com isso, o parágrafo 153.115(a) passou a ser um requisito de desempenho, ou seja, que estabelece o objetivo principal, o qual pode ser executado da maneira que o operador de aeródromo entender mais adequada à sua realidade.

Para auxiliar o operador de aeródromo a cumprir as exigências da Seção 153.115 recomenda-se que seja observada a IS nº 153-001, que traz formas de cumprimento e recomendações, e o “Manual para prevenção de incursão em pista no aeródromo”, ambos disponíveis na página temática “Incursão em Pista” no endereço eletrônico a seguir:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/seguranca-operacional/runway-safety/incursao-em-pista>

45. O que mudou na Emenda nº 07 do RBAC nº 153 para a Seção 153.119, referente a alocação de aeronaves no pátio?

Os parágrafos 153.119(d) e (e) da Emenda nº 06 do Regulamento foram transferidos para a IS nº 153-001 como Forma de Cumprimento (FC).

Ainda, o parágrafo 153.119(f) foi excluído do RBAC nº 153 e transferido para a IS nº 153-001 como Recomendação, por se tratar de maneira sugerida para monitorar o que determina o requisito de desempenho posto no 153.119(a) do Regulamento.

46. O que mudou na Emenda nº 07 do RBAC nº 153 para a Seção 153.121, referente ao estacionamento de aeronaves no pátio?

Os parágrafos 153.121(b) e (c) da Emenda nº 06 do Regulamento foram transferidos para a IS nº 153-001 como Forma de Cumprimento (FC).

Ainda, o parágrafo 153.121(a)(1), que trata do “sinaleiro”, passa a referenciar a IS nº 153-001, a qual traz como Forma de Cumprimento (FC) referente a quando se deve utilizar sinaleiro e quais são suas funções, além de trazer menção à “ICA 100-12 – Regras do Ar”, que também trata do tema.

47. O que mudou na Emenda nº 07 do RBAC nº 153 para a Seção 153.123, referente a abordagem à aeronave?

Os parágrafos 153.123(c) a (f) contidos na Emenda nº 06 do RBAC nº 153 foram transferidos para a IS nº 153-001 como Forma de Cumprimento (FC).

Ainda, foi inserido requisito geral que remete às regras de conduta referentes à operação da ponte de embarque contidas na IS nº 153-001.

Por fim, o parágrafo 153.123(e) do RBAC passou a incorporar requisito relacionado à intervenção inicial no caso de princípio de incêndio, alinhando-se às regras internacionais publicadas pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

48. O que mudou na Emenda nº 07 ao RBAC nº 153 para a Seção 153.127, referente processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea?

Com a Emenda nº 07 ao RBAC nº 153, o parágrafo 153.127(c) passa a ser um requisito de desempenho. Parte do conteúdo que o integrava na Emenda nº 06 do RBAC foi transferida para a IS nº 153-001 como Forma de Cumprimento (FC).

Já o parágrafo 153.127(d) do Regulamento foi excluído por ser redundante. Ele somente mencionava a necessidade de se observar outras normas (da ANAC ou de outro órgão regulador). Isso já é obrigação do operador de aeródromo, independentemente de estar previsto no RBAC nº 153.

49. O que mudou na Emenda nº 07 do RBAC nº 153 para a Seção 153.131, referente à operação em baixa visibilidade?

A partir da gestão do risco e necessidade de alinhamento às regras internacionais, foi identificada a necessidade de incluir dois requisitos referentes à definição de procedimentos específicos para condição de baixa visibilidade, quais sejam:

- restrição de acesso a veículos, equipamentos e pessoas, bem como execução de atividades ao mínimo necessário;
- adoção de medidas adicionais nos casos de aeródromos com configuração complexa.

Ainda, foram excluídos parágrafos que exigiam documentos técnicos específicos, os quais passaram a integrar a IS nº 153-001 como Recomendação.

OPERAÇÃO AEROPORTUÁRIA – MONITORAMENTO DA CONDIÇÃO FÍSICA E OPERACIONAL NO AERÓDROMO

50. O que mudou na Emenda nº 07 do RBAC nº 153 para a Seção 153.133, referente ao monitoramento da condição física e operacional do aeródromo?

Foram transferidos para a “IS nº 153.133-001 - Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo” os seguintes comandos:

- o objetivo de cada elemento que compõe o escopo mínimo para o monitoramento;
- os requisitos que definiam como o operador de aeródromo deve desenhar o processo de monitoramento de seu aeródromo;
- a necessidade de desenhos técnicos específicos.

Além disso, foram efetuados ajustes nos elementos de verificação trazidos pelo parágrafo 153.133(b) para alinhamento às regras internacionais e para inserir ou melhorar barreiras de segurança operacional com base na gestão de risco, quais sejam:

- necessidade, para a pista de pouso e decolagem, de inspeção adicional àquelas definidas no Apêndice A do Regulamento para a classificação do aeródromo quando as condições de sua superfície mudarem significativamente em função de alterações nas condições climáticas;
- monitoramento da condição da superfície da pista de pouso e decolagem e informação do Código de Condição de Pista (*Runway Condition Code* – RWYCC) para aeródromos de uso público – Classe IV;
- disponibilização aos pilotos, operadores aéreos e, quando existir, ao Serviço de Tráfego Aéreo do aeródromo de informações sobre eventuais falhas ou operações irregulares que possam afetar as operações aéreas e tenham sido 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 e a presença de contaminantes na área de movimentos.

51. O que é a informação do código de condição de pista (*Runway Condition Code* – RwyCC)?

O monitoramento da condição da pista de pouso e decolagem e a respectiva informação do código de condição de pista é uma metodologia, conhecida como “*Global Reporting Format* (GRF)”, criada com o objetivo de reduzir os riscos de excursão de pista, especialmente quando influenciados por condições meteorológicas adversas, podendo afetá-la com contaminantes, tais como água,

neve ou gelo, capazes de interferir na capacidade de frenagem, aceleração e controle de uma aeronave.

A “IS nº 153-133-001 – Monitoramento das condições físicas e operacionais no aeródromo”, esclarece, detalha e orienta a aplicação da metodologia para atendimento ao requisito contido no parágrafo 153.133(d) do RBAC nº 153.

Por sua vez, o “Manual de Avaliação e Reporte das Condições de Superfície de Pista” e a página temática “Runway Condition Code (RwyCC)” traz orientações, conteúdo explicativo e melhores práticas sobre o tema.

Para maiores informações, acesse a página temática “Runway Condition Code (RwyCC)” no seguinte endereço eletrônico:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/seguranca-operacional/runway-safety/runway-condition-code-rwycc>

52. A informação do código de condição de pista (Runway Condition Code – RWYCC) é exigida de todos os aeródromos?

Não. A Emenda nº 07 ao RBAC nº 153 é de cumprimento obrigatório tão somente aos operadores de aeródromos classificados como de uso público – Classe IV, ou seja, aqueles aeródromos de uso público que processem 5 (cinco) milhões de passageiros ou mais.

Porém, recomenda-se fortemente que os aeródromos classificados como de uso público – Classe III, ou seja, aqueles aeródromos de uso público que processem volume igual ou superior a 1.000.000 (um milhão) e inferior a 5.000.000 (cinco milhões) de passageiros, também adotem tal metodologia. Essa medida é relevante por se tratar de importante barreira à segurança operacional para prevenir a excursão de pista.

MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA

53. O que mudou na Emenda nº 07 do RBAC nº 153 para a Subparte E, referente à manutenção aeroportuária?

Foram excluídos diversos parágrafos constantes nas Seções 153.205 a 153.209 do RBAC nº 153 por simplesmente fazerem remissão a parágrafos da Seção 153.203.

Assim foi inserido o parágrafo 153.203(b) para dizer que o operador de aeródromo deve observar, além do disposto na Seção 153.203 quanto às áreas pavimentadas, os requisitos adicionais trazidos nas Seções 153.205, 153.207 e 153.209 específicos a cada tipo de infraestrutura.

Além disso, para alinhamento às regras internacionais ou devido à gestão do risco, foram realizados os seguintes ajustes:

- incluído item no parágrafo 153.201(a) para trazer um requisito de desempenho referente à manutenção das condições físicas e

operacionais dos equipamentos e sistemas de responsabilidade do operador de aeródromo, visando contribuir com a regularidade e a eficiência da navegação aérea;

- transferido para a “IS nº 153-002 – Manutenção aeroportuária” o conteúdo do Apêndice C contido no RBAC até sua Emenda nº 06;
- separado em itens distintos, no parágrafo 153.203(b)(1)(i), a avaliação estrutural daquela que se refere à avaliação da funcionalidade das áreas pavimentadas. Ainda, na parte relacionada à avaliação estrutural foi inserida a possibilidade de avaliação específica no caso de identificado risco à segurança operacional, seja pelo próprio operador de aeródromo ou pela ANAC;
- inserida a obrigação ao operador de aeródromo de remover contaminantes do pavimento sempre que identificado por meio de processo de monitoramento, não utilizando, para tanto, produtos químicos que possam ter efeitos nocivos às aeronaves, ao pavimento ou ao meio ambiente;
- inseridos requisitos na Seção 153.207 específicos para pistas de pouso e decolagem não pavimentadas e para a RESA (Área de Segurança de Fim de Pista – *Runway End Safety Area*) devido à importância da condição física e operacional destes elementos para a segurança operacional;
- inseridos e ajustados requisitos referentes a *grooving*;
- inserido requisito referente à manutenção do 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;
- inserido requisito que exige a manutenção do padrão de cores das luzes, conforme o RBAC nº 154;
- proibição de se realizar 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 ser imediatamente suspensas enquanto perdurar tal condição.

54. O profissional designado como responsável técnico por serviços de manutenção aeroportuária no aeródromo não precisa mais manter uma ART de cargo e função nos moldes do Sistema CONFEA/CREA?

Veja a resposta à pergunta [“Vi que o parágrafo 153.35\(b\) do RBAC nº 153 deixou de exigir que o profissional que tem responsabilidade técnica pelos serviços de manutenção aeroportuária e demais atividades de engenharia executadas no aeródromo esteja vinculado ao Sistema CONFEA/CREA. Mas como eu sei agora que profissional pode exercer essa função?”](#).

55. O que mudou com a revisão C da IS nº 153.205-001?

Foram feitos ajustes para incorporar alguns aspectos referentes ao *grooving* (ranhura transversal no pavimento) e à camada porosa de atrito (CPA) no relatório de medição de macrotextura, assim como a incorporação dos ajustes feitos no RBAC nº 153 sobre o tema.

Além disso, o relatório de medição do coeficiente de atrito do pavimento deve ser atestado por responsável técnico habilitado e registrado no conselho profissional competente.

56. A Seção 153.211 do RBAC nº 153 define que o operador de aeródromo deve manter a pista de pouso e decolagem não pavimentada dentro das condições esperadas de frenagem pela aeronave. Mas, quais são estas “condições esperadas de frenagem”?

As condições esperadas de frenagem pela aeronave na pista de pouso e decolagem não pavimentada estão definidas na Instrução Suplementar – “IS nº 153-002 – Manutenção aeroportuária”, que apresenta Formas de Cumprimento (FC) diferentes, a depender do tipo de superfície, quais sejam:

- cascalho,
- grama;
- demais tipos de superfície, tais como saibro e areia.

A “IS nº 153-002 – Manutenção aeroportuária” pode ser visualizada no seguinte endereço eletrônico:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is>

57. A Emenda nº 07 do RBAC nº 153 excluiu o requisito que exigia a manutenção da altura da vegetação na faixa de pista menor ou igual a 15 (quinze) centímetros. Então posso adotar a altura de vegetação que eu quiser?

Não. Primeiramente é importante ter em mente que, independentemente da altura de grama estabelecida, as áreas verdes não devem:

- interferir na visualização dos auxílios visuais e de navegação aérea;
- configurar em obstáculo à navegação aérea;
- propiciar condições para atração de fauna;
- comprometer o fluxo do sistema de drenagem.

Porém, como para o gerenciamento do risco da fauna também é utilizado o procedimento de manutenção das áreas verdes, é mais adequado que a definição da altura da vegetação na faixa de pista seja efetuada dentro daquele cenário e para as espécies-problema identificadas, mantidos, porém, os objetivos acima mencionados.

Assim, primeiramente o operador de aeródromo deve seguir o definido na Subparte F do RBAC nº 153 e “IS nº 153.501-001 - Procedimentos básicos de gerenciamento do risco da fauna” em relação a áreas gramadas.

Não sendo possível definir altura da grama mais adequada às espécies-problema presentes no aeródromo, aí sim o operador aeroportuário deve manter a altura da vegetação da faixa de pista menor ou igual a 15 cm (quinze centímetros).

58. A Seção 153.217 do RBAC nº 153 exige que o operador de aeródromo mantenha 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. O que significa esse grau de contraste (conspicuidade) e como eu posso mantê-lo?

Grau de contraste ou conspicuidade significa garantir contraste entre a sinalização horizontal e o pavimento para que a sinalização possa ser vista claramente por pilotos e condutores de veículos.

A figura a seguir exemplifica como o grau de contraste permite melhorar a visualização e o entendimento da sinalização horizontal existente:



Para 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, o operador de aeródromo deve atender ao disposto no “RBAC nº 154 – Projeto de Aeródromos”, especialmente em seus parágrafos 154.301(a)(3)(iv), 154.303(a)(2), 154.303(g), 154.303(l), 154.303(p)(3)(iii) e 154.303(q)(3)(ii). O RBAC nº 154 está disponível no seguinte endereço eletrônico:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-154>

Além disso, o “Manual sobre critérios de movimentação no solo e o SOCMS” traz orientações sobre como o operador de aeródromo pode fazer para alcançar esse grau de contraste e mantê-lo. O Manual também está disponível no site da ANAC

59. Pela Seção 153.217 da Emenda nº 07 do RBAC nº 153 o operador de aeródromo é obrigado a manter o padrão de cores das luzes em conformidade com o “RBAC nº 154 – Projeto de Aeródromos”. Qual é esse padrão de cores?

O padrão de cores a ser mantido pode ser encontrado na Seção 154.305 do RBAC nº 154 e na Instrução Suplementar – IS nº 154-003, que traz maiores orientações, detalhamentos e boas práticas referentes aos auxílios visuais presentes em pistas de pouso e decolagem e pistas de táxi.

O RBAC nº 154 está disponível no seguinte endereço eletrônico:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-154>

Já a IS nº 154-003 pode ser encontrada no seguinte endereço eletrônico:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is>

60. O que acontece se eu não conseguir atender os requisitos de desempenho estabelecidos na Subparte E em relação à manutenção aeroportuária?

Quando as finalidades estabelecidas nos parágrafos 153.203(a), 153.205(a), 153.207(a), 153.211(a), 153.211(b), 153.217(a), 153.219(a) e 153.221(a) da Emenda nº 07 ao RBAC nº 153 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 de Aeronáutica e nos demais regulamentos:

- mitigação do risco para a garantia da segurança operacional;
- manutenção preventiva e/ou corretiva;
- restrição operacional.

Além disso, caso seja concluído que de fato não é possível cumprir um requisito constante no RBAC nº 153, um pedido de isenção deve ser realizado nos moldes definidos no RBAC nº 11, apresentando, ainda, uma medida alternativa que traga um nível de segurança equivalente.

61. O “Informativo sobre obras e serviços de manutenção (IOS)” previsto na Seção 153.229 não existe mais?

O dever de informar a ANAC sobre a realização de obra ou serviço de manutenção continua existindo e a Seção 153.229 passa a ser denominada “*Informação sobre obras e serviços de manutenção*”.

Com a Emenda nº 07 ao RBAC nº 153 o processo de anuência prévia passou a constar somente neste Regulamento, sendo revogados os dispositivos que

tratavam do assunto na Resolução nº 158/2010, especialmente para tratar de obra ou serviço de manutenção em aeródromo já cadastrado.

Assim, a Seção 153.229 foi ajustada para se adequar a essa unificação de processo de anuência, bem como foram excluídos requisitos associados especificamente a aspectos processuais, para simplificação normativa e desburocratização.

Assim, esses aspectos processuais passaram a ser apresentados somente na Portaria nº 3.352/SIA/2018 e refletidos no “Portal de Serviços do Governo Federal” que trata do assunto.

Maiores informações podem ser obtidas no sítio eletrônico da ANAC, em página temática denominada “Obras e serviços de manutenção”, disponível no seguinte endereço eletrônico:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/seguranca-operacional/obras>

62. Em quais casos de obras ou serviços de manutenção o operador de aeródromo deverá informar à ANAC a execução de obra ou serviço de manutenção?

Conforme previsto no parágrafo 153.229(a), o operador de aeródromo deverá informar à ANAC a execução de obra ou serviço de manutenção quando:

- localizados na área de movimento do aeródromo ou áreas de segurança adjacentes, como faixa de pista ou RESA, que necessite de fechamento, considerando o disposto no parágrafo 153.225(a);
- requeira a aprovação da infraestrutura aeroportuária ou de qualquer de seus elementos; ou
- houver necessidade de divulgação no AIS.

Lembre-se que, nestes casos, a obra ou serviço de manutenção somente poderá ter início após aprovação da ANAC.

Além disso, no caso de obra ou serviço de manutenção de caráter emergencial, a ANAC deverá ser informada até o segundo dia útil após a data de início nos seguintes casos:

- alteração de distâncias declaradas de pista de pouso e decolagem; ou
- fechamento total ou parcial de pista de pouso e decolagem.

**PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS E VALORES DE MULTA APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES
AO RBAC Nº 153**

63. O que mudou no Apêndice B da Emenda nº 07 do RBAC nº 153?

O Apêndice B do RBAC nº 153 se refere à tabela onde são apresentados os valores-teto, intermediários e mínimos para multas por ventura cabíveis em relação aos requisitos contidos no RBAC nº 153.

Antes da Emenda nº 07 ao Regulamento, o Apêndice B trazia somente valores de multas aplicáveis às Seções 153.203 e 153.205, bem como Subpartes G e H. Com esta Emenda, o rol de valores-referência trazidos pelo Apêndice B do RBAC foi ampliado, passando a cobrir todas as Seções do Regulamento que trazem requisitos normativos. Estes valores tiveram como ponto de partida os constantes na Resolução nº 472/2018 para a mesma conduta ou para conduta semelhante.

Não houve alteração nos valores máximos estabelecidos na Resolução nº 472/2018 e transpostos para o mencionado Apêndice B, já que o valor-teto foi utilizado para o aeródromo de uso público - Classe IV, ocorrendo uma redução deste valor à medida que reduzia a classificação de aeródromo, sendo a classificação como aeródromo de uso privativo o de menor valor.

Por fim, importante destacar que o Apêndice B do RBAC nº 153 não inclui multas associadas a requisitos da Seção 153.107 face à interrelação desta Seção com as regras de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita dispostas no RBAC nº 107.

64. Além da alteração do Apêndice B da Emenda nº 07 do RBAC nº 153, houve alguma mudança no processo sancionatório?

Não. É importante mencionar que o Apêndice B do RBAC somente apresenta valores de referência (mínimos, intermediários e máximos) para cada tipo de multa cabível por descumprimento a requisitos normativos contidos no RBAC nº 153.

Assim, o processo sancionador, especialmente quanto ao seu rito e suas consequências, permanece o mesmo, os quais são regidos pela Resolução nº 472/2018 e outras que lhe forem correlatas.

65. Além das sanções do Apêndice B da Emenda nº 07 ao RBAC nº 153, vi que foi publicada também o “Compêndio dos Elementos de Fiscalização (CEF)”. O que é isso e como impacta o operador de aeródromo?

O Compêndio dos Elementos de Fiscalização (CEF) do RBAC nº 153 é um documento publicado por meio de Portaria da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária que vem padronizar os elementos de fiscalização e dar transparência sobre como cada requisito normativo do Regulamento será fiscalizado pela Agência.

O Compêndio dos Elementos de Fiscalização (CEF) do RBAC nº 153 já existe, sendo feita com esta Emenda nº 07 ao RBAC a atualização desse Compêndio. Na construção do CEF são considerados o perfil de risco e a severidade para a segurança operacional da não conformidade ao requisito normativo, onde:

- **Severidade** - representa as possíveis consequências de um evento ou uma situação insegura, tomando como referência a pior condição previsível;

- **Perfil de risco** - considera a classe vigente do aeródromo, conforme regulamentação específica, bem como o conjunto de informações que caracterizam a operação que pode ser conduzida no aeródromo, tendo em conta a infraestrutura disponível, os procedimentos estabelecidos e as restrições de uso do aeródromo.

Assim, para cada requisito normativo é informada a situação esperada e o tipo de não conformidade que possa estar relacionada a este requisito. Além disso, o CEF informa a quem se aplica cada elemento de fiscalização e a providência administrativa cabível.

Cabe ressaltar ainda que a ANAC também poderá aplicar providências administrativas acautelatórias não previstas no CEF quando constatado risco que torne necessária adoção de providências céleres necessárias à sua eliminação ou mitigação, com fundamento no art. 57 da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, e no art. 45 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

66. O “Compêndio dos Elementos de Fiscalização (CEF)” menciona a possibilidade de aderir ao Programa de Regulação Responsiva. O que é isso?

O Programa de Regulação Responsiva da SIA tem o condão de utilizar o perfil do operador de aeródromo quanto ao grau de responsividade ao definir qual é a providência administrativa mais adequada ao caso concreto, utilizando, para tanto, critérios claros, objetivos e previsíveis.

Assim, além dos critérios de severidade e perfil de risco já considerados no CEF, ao se aplicar a regulação responsiva, seriam avaliados ainda os indicadores a seguir listados, os quais, como se observa, pautam-se no risco à segurança operacional e no comportamento do regulado perante a ANAC:

- **Cumprimento de requisitos e ações corretivas** - pauta-se no histórico de conformidade com os requisitos normativos aplicáveis ao operador de aeródromo segundo sua classificação, de providências administrativas que lhe foram imputadas (preventivas, sancionatórias e acautelatórias) e medidas adotadas para PAC (Plano de Ações Corretivas) e TAC (Termo de Ajuste de Conduta) celebrados;
- **Nível de interação com a ANAC** - considera as relações entre regulado e a Agência, com base no dever de lealdade e boa-fé. Assim, são englobados neste indicador a comunicação prévia pelo operador de aeródromo de perigo iminente, a troca de informação de maneira transparente, a implementação imediata ou concordância em implementar qualquer medida corretiva necessária, a colaboração com a ação fiscalizadora, a tempestividade das respostas, dentre outros;
- **Gerenciamento de risco** – é considerado o processo contínuo de gerenciamento de risco da segurança operacional, baseado na identificação, avaliação, eliminação do perigo e/ou mitigação dos riscos que ameaçam a segurança operacional relacionada às operações. Assim, estão incluídas nesse processo a identificação de perigos, realização de análise das consequências dos perigos, avaliação dos riscos decorrentes

dos perigos identificados, proposição de ações de eliminação dos perigos e/ou mitigação dos riscos e avaliação da eficácia das ações propostas.

A partir de tais indicadores é definido então o perfil de responsividade do regulado e, sobre este perfil, definida a medida administrativa mais adequada ao caso concreto, agora sob a ótica de um viés mais personalizado ao operador de aeródromo, que considera, além dos aspectos de segurança operacional, o seu comportamento.



De posse das medidas administrativas cabíveis, da severidade do caso concreto e do perfil do operador de aeródromo, é traçada a seguinte matriz, que norteará a definição da medida mais adequada para o evento em análise.

	Perfil do regulado		
	Perfil de risco + Histórico + Interação + Gerenciamento de risco + Outros dados		
	Perfil 1	Perfil 2	Perfil 3
Severidade Catastrófica	Acautelatórias		
Severidade Crítica	Sancionatória	Sancionatória	Preventiva com monitoramento
Severidade Significativa	Sancionatória	Preventiva com monitoramento	Preventiva Leve / Advertência
Severidade Pequena	Preventiva com monitoramento	Preventiva Leve / Advertência	Preventiva Leve / Advertência
Severidade Insignificante	Acompanhamento		

← Monitoramento →

↑ Monitoramento ↓

Como se observa, para um mesmo evento poderão ser aplicadas medidas administrativas completamente distintas, a depender do perfil de responsividade do regulado.

À título exemplificativo, em um caso concreto que se classifique como “significativo” em termos de severidade, será aplicada medida sancionatória se o operador de aeródromo se enquadrar em “Perfil 1” quanto à responsividade. Por sua vez, se este operador de aeródromo se enquadrar como “Perfil 2”, lhe será cabida medida preventiva com monitoramento e, por último, caso seja “Perfil 3”, caberá somente uma medida preventiva leve ou até mesmo mera advertência.

De antemão, cumpre destacar que a metodologia é bastante benéfica ao regulado, ao aplicar medidas mais brandas para o operador de aeródromo que garanta segurança operacional e tenha boa conduta.

Lembre-se, contudo, que a metodologia será aplicável somente aos operadores de aeródromos que tenham previamente aderido a ela, mediante compromisso escrito onde suporta o ônus e o bônus que lhe estejam atrelados.

MATERIAL ORIENTATIVO

67. Existe uma página temática sobre segurança operacional de aeroportos?

Sim. A obtenção de orientações e outras informações pode ser obtida na página temática no seguinte endereço eletrônico:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/seguranca-operacional-aerodromos>

Por essa página é possível acessar também diversas outras páginas que tratam de temas específicos do regulamento ou que estejam relacionadas a classificação do operador de aeródromo, tais como as páginas dedicadas a:

- Aeródromo de uso privativo:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/seguranca-operacional-aerodromos/aerodromo-de-uso-privativo>

- Aeródromo de uso público RBAC nº 153 – Classe I:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/seguranca-operacional-aerodromos/aerodromo-de-uso-publico-rbac-no-153-2013-classe-i>

- Aeródromo de uso público – Classe II, III e IV:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/seguranca-operacional-aerodromos/aerodromo-de-uso-publico-2013-classe-ii-iii-e-iv>

Agência Nacional de Aviação Civil

Setor Comercial Sul • Quadra 09 • Lote C • Ed. Parque Cidade
Corporate - Torre A CEP 70308-200 • Brasília/DF – Brasil

<http://www.anac.gov.br>

Fale com a ANAC - 163