

CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS

EMENDA N° 05 AO RBAC N° 139

PERGUNTAS E RESPOSTAS

Brasília, 15 de abril de 2016.

SUMÁRIO

Regras de Transição

- 1) Para quais operadores o certificado passa a ser obrigatório?.....3
- 2) Como são definidos a aeronave crítica e os respectivos limites de frequências?3
- 3) Para as outras aeronaves que operam no aeródromo há alguma limitação?4
- 4) O que ocorre com os operadores de aeródromos que já se enquadravam na aplicabilidade do RBAC nº 139, mas ainda não detinham o Certificado Operacional de Aeroporto?.....4
- 5) O que ocorre com os aeródromos já certificados?4
- 6) Quais os impactos da aprovação da Emenda nº 05 ao RBAC nº 139 para processos de certificação em curso?.....5

Regras do processo

- 7) Qual é o fluxo do processo de certificação?5
- 8) Em quais casos é necessária a adequação das instalações aeroportuárias existentes no processo de certificação?6
- 9) Com que antecedência do início da operação desejada o operador de aeródromo deve solicitar junto à ANAC o início do processo de certificação?7
- 10) Como deve ser encaminhada a solicitação de Certificado para início do processo?7
- 11) A ANAC disponibilizará algum guia para a elaboração do Manual de Operações do Aeródromo?7
- 12) Como deve ser encaminhado o Manual de Operações do Aeródromo à ANAC?8

Medidas aplicáveis pela ANAC

- 13) Como se dá o processo de emenda do Certificado Operacional de Aeroporto?8
- 14) Quando é aplicada a consequência administrativa de proibição do aumento de frequências das operações [139.111(b)]?.....8
- 15) Como são aplicadas a proibição do aumento e a redução de frequências das operações?8
- 16) Quando são aplicadas as providências administrativas acautelatórias?.....9

Isenções e níveis equivalentes

- 17) Quais as diferenças entre as isenções e os níveis equivalentes de segurança operacional?.....9

Regulamentos impactados

- 18) Há impacto em outros regulamentos?.....9

1) Para quais operadores o certificado passa a ser obrigatório?

De acordo com a regra anterior, a certificação era obrigatória para “*aeródromos que tenham embarcado e desembarcado mais de um milhão de passageiros no ano anterior*”. Com a Emenda nº 05, a certificação passa a ser obrigatória para todo operador de aeródromo que atua em aeródromo civil público brasileiro, compartilhado ou não, que processa ou pretende processar as seguintes operações:

- (1) operações domésticas ou de bandeira, regidas pelo RBAC 121;
- (2) operações suplementares, regidas pelo RBAC 121, quando houver regularidade; ou
- (3) operações de empresas estrangeiras que têm por objetivo o transporte aéreo civil público no Brasil, regidas pelo RBAC 129.

A exigência de certificação, no entanto, não se aplicará imediatamente a todos os aeródromos que processem tais operações. Com o objetivo de permitir que os operadores possam se preparar para o processo de certificação, foram estabelecidas [regras de transição](#).

De acordo com a Subparte G do RBAC, os operadores de aeródromos que não estavam obrigados a obter o certificado passam a depender do certificado para que [aumentem a frequência de operação da aeronave crítica ou realizem operações mais exigentes](#). Assim, caso não deseje aumentar a frequência de operação da aeronave crítica ou realizar operações mais exigentes, o operador não precisará do Certificado Operacional de Aeroporto.

A aeronave crítica, de acordo com a Seção 154.13 do RBAC nº 154, representa a “aeronave em operação, ou com previsão de operar em um aeródromo, que demande os maiores requisitos em termos de configuração e dimensionamento da infraestrutura aeroportuária, em função de suas características físicas e operacionais”.

Já as operações mais exigentes representam aquelas realizadas com aeronaves cuja operação exija a majoração de ao menos um dos elementos do código de referência do aeródromo ou a utilização de procedimentos de aproximação que demandem requisitos mais exigentes. Os elementos do código de referência são (1) o comprimento básico de pista requerido pela aeronave e (2) a envergadura e a distância entre as rodas externas do trem de pouso principal da aeronave.

Portanto, dependem de prévia obtenção do Certificado a alteração da aeronave crítica (para aeronave mais exigente), o aumento de frequências de operação da aeronave crítica ou a utilização de procedimentos de aproximação que demandem requisitos mais exigentes.

2) Como são definidos a aeronave crítica e os respectivos limites de frequências?

A Portaria nº 908, de 13 de abril de 2016, estabelece quais as aeronaves críticas, respectivas frequências semanais máximas e os tipos de operação para os aeródromos civis que não estavam inseridos na aplicabilidade do processo de certificação. O objetivo da Portaria é estabelecer um [marco a partir do qual os operadores saberão se será necessária ou não a abertura de processo de certificação](#).

A Portaria tem por base os voos autorizados ou realizados nos 24 (vinte e quatro) meses anteriores à aprovação da Emenda nº 05 do RBAC nº 139, conforme o disposto na Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015.

A aeronave crítica estabelecida na Portaria representa a maior aeronave utilizada em voo regular (programação de voos do HOTRAN) no período apurado. Já a frequência semanal representa a maior frequência semanal de operações da aeronave crítica em operações regidas pelo RBAC 121 e RBAC 129 no período.

Com base no limite fixado, independentemente de os voos da aeronave crítica serem realizados com ou sem regularidade, a partir da aprovação da Emenda nº 05 do RBAC nº 139 não poderão ser realizados voos com a aeronave crítica em frequências semanais superiores às listadas na Portaria, até que o operador do aeródromo tenha obtido o Certificado Operacional de Aeroporto. Também não poderão ser utilizadas aeronaves mais exigentes que a aeronave crítica, independentemente de a operação ocorrer com ou sem regularidade.

Para a obtenção dos valores das frequências, foram utilizados dados estatísticos da ANAC, fornecidos pelas empresas aéreas e auditados pela ANAC, relativos a aeródromos civis públicos brasileiros que processaram ou tiveram autorização para processar voo regular [no período de 17 de dezembro de 2013 a 16 de dezembro de 2015](#).

Para aeródromos que operam apenas com regras de voo visual (VFR), ou ainda “não instrumento” (NINST), a frequência mínima estabelecida na Portaria é igual a 7 (sete) operações semanais, tendo em vista o disposto no art. 3º, IV, da Resolução nº 371, de 2015. Assim, ainda que a aeronave crítica não tenha sido operada com esta frequência no período apurado, o operador deverá utilizar como limite esse número de operações. Nesse caso, o operador precisará obter previamente o Certificado Operacional de Aeroporto para que sejam realizadas 8 (oito) ou mais operações com a aeronave crítica.

3) Para as outras aeronaves que operam no aeródromo há alguma limitação?

As disposições transitórias fixadas no regulamento têm como referência a aeronave crítica, suas frequências semanais de operação e o tipo de aproximação utilizado no aeródromo. Portanto, [para as demais aeronaves que operam no aeródromo \(aeronaves menos exigentes que a aeronave crítica\), a frequência de operação não é limitada](#).

No entanto, caso o operador pretenda utilizar [procedimento de aproximação mais exigente](#) que o definido na Portaria, precisará obter previamente o **Certificado Operacional de Aeroporto**, ainda que a aeronave a ser utilizada não demande a majoração de qualquer elemento do código de referência do aeródromo (comprimento básico de pista ou envergadura e distância entre as rodas externas do trem de pouso principal). Esse caso já está contemplado no processo de alteração cadastral, regido pela Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010.

4) O que ocorre com os operadores de aeródromos que já se enquadravam na aplicabilidade do RBAC nº 139, mas ainda não detinham o Certificado Operacional de Aeroporto?

Para estes aeródromos, a [Resolução nº 371, de 2015](#), que aprova a Emenda nº 05 do RBAC nº 139, apresenta [tabelas com os prazos para obtenção do Certificado](#). Caso os prazos não sejam respeitados, os aeródromos serão submetidos às limitações previstas no Regulamento. Os aeródromos que não constam nas tabelas estão sujeitos às consequências administrativas previstas na seção 139.111 do RBAC nº 139, Emenda 05.

5) O que ocorre com os aeródromos já certificados?

Para os operadores de aeródromos já certificados [não há mudança significativa](#), devendo observar as especificações operativas fixadas nos respectivos certificados e as demais regras

aplicáveis. Destaca-se, contudo, que a Emenda nº 05 do RBAC nº 139 alterou as regras relativas à aplicação de sanções e demais providências administrativas cabíveis.

Deve ser observado que a alteração (emenda) do certificado será necessária quando houver alteração das características físicas ou operacionais do aeródromo que reflitam nas especificações operativas ou houver incremento do risco à segurança operacional do aeródromo que torne necessária a alteração de características físicas ou procedimentos operacionais.

6) Quais os impactos da aprovação da Emenda nº 05 ao RBAC nº 139 para processos de certificação em curso?

Os atos já praticados não são prejudicados pela alteração do Regulamento. De acordo com o parágrafo 139.601(b), “o disposto na Emenda 05 deste Regulamento aplica-se aos processos iniciados em data anterior à sua emissão, sem necessidade de ratificação ou adequação dos atos já praticados”.

Caso o requerimento já tenha sido apresentado, mas ainda não tenha sido realizada a inspeção, o operador não precisará complementar ou ratificar o requerimento já encaminhado. As fases de inspeção e certificação, nesse caso, serão conduzidas de acordo com as novas regras. E caso a inspeção já tenha sido realizada, não será necessária a sua complementação.

A decisão sobre a outorga do Certificado Operacional de Aeroporto terá como base o resultado das fases anteriores, independentemente se concluídas antes ou depois da aprovação da Emenda nº 05 ao RBAC nº 139.

Os operadores de aeródromo com processo de certificação em andamento **podem também se valer das regras para concessão de isenções e níveis equivalentes de segurança operacional**, conforme Subparte F do RBAC.

REGRAS DO PROCESSO

7) Qual é o fluxo do processo de certificação?

O processo de certificação possui quatro fases: (1) requerimento formal; (2) avaliação do requerimento pela ANAC; (3) realização de inspeção de certificação; e (4) decisão sobre a concessão do Certificado.

São exigências básicas para todos os aeródromos sujeitos à certificação a existência de **cadastro atualizado do aeródromo perante a ANAC**, conforme a Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010, e o **atendimento aos requisitos da subparte B do RBAC nº 153**.

Atendidas tais exigências, deve ser apresentado **requerimento** contendo (1) a definição das especificações operativas a serem incluídas ou alteradas no Certificado; (2) a planta de localização do aeródromo em relação à cidade e ao seu entorno; e (3) a planta geral do aeródromo, contendo a representação da situação atual da infraestrutura aeroportuária. Anexo ao requerimento deverão ser apresentados o arquivo digital e cópia impressa do Manual de Operações do Aeródromo – MOPS, em conformidade com o disposto na Subparte D do RBAC nº 139.

A partir da análise do requerimento, com base nos critérios fixados na Seção 139.207 do RBAC nº 139, a ANAC notificará o requerente quanto ao resultado da análise e agendará a **inspeção de certificação**, se aplicável, caso o requerimento tenha sido julgado procedente.

Na inspeção de certificação será verificado se as regras, padrões e práticas adotadas no aeródromo correspondem àquelas descritas no MOPS, conforme Seção 139.209. Após a inspeção, a ANAC decidirá o processo de certificação.

Para aeródromos que já realizam as operações descritas na Seção 139.1 (Aplicabilidade)¹, não há certificação provisória (no processo serão observadas todas as fases, com inspeção de certificação) e as operações ficarão limitadas de acordo com a Portaria nº 908, de 13 de abril de 2016, até que seja obtido o certificado.

Para aeródromos novos, aeródromos que passarem por sucessão do operador ou aeródromos que ainda não realizam as operações descritas na Seção 139.1, poderá ser concedido Certificado Operacional Provisório de Aeroporto. Para o caso de sucessão do operador anteriormente estabelecido, haverá inspeção da ANAC para avaliação da capacidade do operador de aeródromo de executar os procedimentos constantes do MOPS e garantir a segurança das operações aeroportuárias. Para os outros dois casos, a fase de inspeção de certificação não é obrigatória, e será realizada após a obtenção de certificado provisório, ao longo do processo de certificação definitiva.

Especificidades dos Processos de Certificação			
AERÓDROMO	INSPEÇÃO DE CERTIFICAÇÃO	CERTIFICADO	LIMITAÇÃO
Aeródromos que já processam as operações descritas na Seção 139.1	No processo de certificação	Certificado Operacional de Aeroporto	Limitação das operações de acordo com a Portaria nº 908, de 13 de abril de 2016, até a obtenção do certificado definitivo
Novos aeródromos	Após deferido o certificado provisório, no processo de certificação definitiva	Certificado Operacional Provisório e posteriormente Certificado Operacional de Aeroporto	Início das operações descritas na Seção 139.1 apenas após a obtenção do certificado provisório, sujeito à ratificação por meio da emissão do certificado definitivo
Aeródromos que ainda não processam as operações descritas na Seção 139.1	Após deferido o certificado provisório, no processo de certificação definitiva	Certificado Operacional Provisório e posteriormente Certificado Operacional de Aeroporto	Início das operações descritas na Seção 139.1 apenas após a obtenção do certificado provisório, sujeito à ratificação por meio da emissão do certificado definitivo
Sucessão do operador de aeródromo anteriormente estabelecido	No processo de certificação definitiva, após inspeção de avaliação no processo de certificação provisória	Certificado Operacional Provisório e posteriormente Certificado Operacional de Aeroporto	Limitação das operações de acordo com as especificações operativas e MOPS do operador anterior, caso existam, até a obtenção do Certificado Operacional Provisório

8) Em quais casos é necessária a adequação das instalações aeroportuárias existentes no processo de certificação?

De acordo com a [Decisão nº 134, de 17 de setembro de 2014, relativa ao parágrafo 154.5\(a\) do RBAC nº 154](#), as instalações aeroportuárias existentes em 12 de maio de 2009 precisam ser adequadas às regras do RBAC nº 154 nos seguintes casos:

- (1) quando determinado expressamente no RBAC nº 154;
- (2) em hipóteses excepcionais de elevado risco operacional;
- (3) quando as instalações forem substituídas ou melhoradas após 12 de maio de 2009 para acomodar aeronaves que possuam maiores exigências;
- (4) quando for determinado pela ANAC em processos de certificação operacional de aeroportos; ou
- (5) quando for determinado pela ANAC em programas específicos de adequação de infraestruturas às regras do RBAC nº 154.

No processo de certificação, portanto, a ANAC poderá estabelecer prazos para a adequação de instalações, visando ao atendimento dos requisitos do RBAC 154. Os principais requisitos sujeitos à adequação estão previstos no modelo de declaração de conformidade com o RBAC nº 154, disponível no Portal da ANAC na internet, na página <http://www2.anac.gov.br/infraestrutura/infraestruturaCoa.asp>.

9) Com que antecedência do início da operação desejada o operador de aeródromo deve solicitar junto à ANAC o início do processo de certificação?

Considerando que o processo de certificação inclui etapas de análise documental e inspeção no aeroporto para verificar se as regras, padrões e práticas adotadas correspondem àquelas constantes do MOPS, englobando os variados aspectos relacionados à segurança operacional, o requerimento deve ser apresentado com [antecedência mínima de 120 \(cento e vinte\) dias da data pretendida para início das operações previstas no parágrafo 139.1\(a\) do Regulamento](#).

O prazo de análise será sobrestado caso a ANAC identifique a necessidade de solicitar providências complementares ao operador de aeródromo, fixando prazo específico para seu atendimento.

Requerimentos [protocolados com menor antecedência](#) serão também analisados, entretanto não haverá garantia de que o processo de certificação será concluído antes da data pretendida pelo operador de aeródromo para início das operações que dependem da obtenção do Certificado.

10) Como deve ser encaminhada a solicitação de Certificado para início do processo?

A solicitação deve ser realizada de acordo com a Seção 139.205 e encaminhada à sede da ANAC, para a Gerência de Certificação de Certificação e Segurança Operacional – GCOP, no seguinte endereço: [Setor Comercial Sul • Quadra 09 • Lote C • Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A • CEP 70308-200 • Brasília/DF – Brasil](#).

Modelos de Solicitação de Emissão ou Alteração de Certificado Operacional de Aeroporto estão disponíveis no Portal da ANAC, na página <http://www2.anac.gov.br/infraestrutura/infraestruturaCoa.asp>.

11) A ANAC disponibilizará algum guia para a elaboração do Manual de Operações do Aeródromo?

Sim. Os aeródromos de baixa complexidade operacional, o que inclui todos os aeródromos Classe I segundo o RBAC 153, Emenda 01, poderão utilizar o modelo de MOPS disponível no Portal da ANAC, na página <http://www2.anac.gov.br/infraestrutura/infraestruturaCoa.asp>. Para os demais

aeródromos, o operador poderá adotar o modelo caso este seja compatível com a complexidade de suas operações. Em caso de dúvida, a Gerência de Certificação poderá ser consultada, por meio do endereço de correio eletrônico gcop.sia@anac.gov.br.

12) Como deve ser encaminhado o Manual de Operações do Aeródromo à ANAC?

Inicialmente, o Manual de Operações do Aeródromo – MOPS deve ser encaminhado à ANAC como anexo da solicitação de emissão ou alteração de Certificado Operacional de Aeroporto. A solicitação e o MOPS deverão ser encaminhados para o endereço indicado acima (Pergunta nº 12). O MOPS também deverá ser encaminhado em versão eletrônica (arquivo digitalizado ou gerado em formato PDF, que permita a busca de texto) para o seguinte endereço de correio eletrônico: gcop.sia@anac.gov.br.

13) Como se dá o processo de emenda do Certificado Operacional de Aeroporto?

Como descrito acima, a emenda deve ocorrer quando houver alteração das características físicas ou operacionais do aeródromo que reflitam nas especificações operativas ou houver incremento do risco à segurança operacional do aeródromo que torne necessária a alteração de características físicas ou procedimentos operacionais.

Na prática, a alteração do certificado é [refletida na emenda das especificações operativas, que deve ser solicitada por meio de requerimento próprio](#), disponível no Portal da ANAC na internet.

MEDIDAS APLICÁVEIS PELA ANAC

14) Quando é aplicada a consequência administrativa de proibição do aumento de frequências das operações [139.111(b)]?

A proibição do aumento de frequências das operações representa a consequência automática do descumprimento das condições para obtenção do Certificado Operacional de Aeroporto, conforme Seção 139.105. Assim, caso o [operador já certificado deixe de manter cadastro atualizado perante a ANAC, deixe de atender os requisitos da Subparte B do RBAC nº 153 ou deixe de manter MOPS em conformidade com a Subparte B do RBAC nº 139](#), as frequências das operações definidas no parágrafo 139.1(a)¹ não poderão ser aumentadas.

15) Como são aplicadas a proibição do aumento e a redução de frequências das operações?

Uma vez aplicadas as medidas que envolvem a proibição do aumento de frequências ou a redução de frequências das operações previstas no parágrafo 139.1(a)¹, o operador de aeródromo é responsável por demandar as ações cabíveis dos operadores aéreos para o cumprimento da decisão administrativa da ANAC. Em caso de negligência do operador de aeródromo ou operadores aéreos, ou ainda na existência de conflito, a ANAC poderá utilizar os mecanismos previstos em regulamentação específica para aprovação de voos regulares (HOTRAN) e não regulares, geridos pela Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos – SAS.

Para a redução de frequências, inicialmente serão afetadas as operações da aeronave crítica do aeródromo. Caso a redução não seja suficiente para a mitigação do risco, poderão ser reduzidas as operações de outras aeronaves utilizadas, ou mesmo adotadas outras medidas mais restritivas. O número de frequências reduzidas irá [variar de acordo com o nível de risco identificado e com as características das operações no aeródromo](#).

16) Quando são aplicadas as providências administrativas acautelatórias?

As providências administrativas acautelatórias são aplicadas em **hipóteses excepcionais de risco significativo à segurança das operações no aeródromo**, nas quais a ANAC deve intervir rapidamente para evitar possíveis incidentes ou acidentes. As providências também podem variar de acordo com a natureza e a extensão do risco identificado e terão efeitos imediatos. Em todos os casos, no entanto, tais providências **serão suspensas pela ANAC quando o risco for mitigado**.

Tendo em vista a urgência das situações que exigem a aplicação de providências administrativas acautelatórias, a **notificação dos agentes regulados afetados por tais providências poderá ser concomitante ou posterior à sua aplicação**, caso a gravidade da situação não permita a prévia notificação.

ISENÇÕES E NÍVEIS EQUIVALENTES

17) Quais as diferenças entre as isenções e os níveis equivalentes de segurança operacional?

Isenções são concedidas em hipóteses excepcionais de operadores que não puderem cumprir integralmente regra estabelecida pela ANAC, desde que o descumprimento não afete a segurança das operações e/ou que haja ações por parte do interessado para garantir um **nível de segurança aceitável**.

Níveis equivalentes de segurança operacional, diferentemente, são concedidos para a condição em que não há o cumprimento integral de requisito estabelecido pela ANAC, mas são adotados meios alternativos ou fatores compensatórios que atingem a finalidade do requisito, garantindo **nível equivalente de segurança**. O reconhecimento de nível equivalente de segurança não envolve isenção, alteração ou criação de requisito, apenas tornando aceite projeto, procedimento ou equipamento específicos que formalmente não se enquadram na literalidade da regra.

Tanto para isenção quanto para o nível equivalente de segurança operacional deverá o solicitante apresentar **Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO), Estudo Aeronáutico ou Estudo de Compatibilidade** contendo a fundamentação técnica.

REGULAMENTOS IMPACTADOS

18) Há impacto em outros regulamentos?

De acordo com o **RBAC n° 164, Emenda n° 01**, os operadores de aeródromos para os quais seja exigido o Certificado Operacional de Aeroporto devem assegurar a realização de **Identificação de Perigo da Fauna – IPF e de Programa de Gerenciamento de Risco da Fauna – PGRF** e submetê-los à ANAC no prazo máximo de 18 meses a partir da data em que se tornar exigível o Certificado.

Para operadores que já estavam enquadrados na aplicabilidade do RBAC n° 139 antes da Emenda n° 05 (17 de dezembro de 2015), **a submissão da IPF e do PGRF à ANAC deverá ocorrer até 18 meses após:**

- (1) **a data de entrada em vigor do RBAC n° 164** (30 de maio de 2014), para os aeródromos que já estavam enquadrados na aplicabilidade do RBAC n° 139 na data da publicação do RBAC n° 164; ou

- (2) a data em que o aeródromo entrou na aplicabilidade do RBAC nº 139, para os aeródromos que entraram na aplicabilidade do RBAC nº 139 (Emenda nº 04) após a publicação do RBAC nº 164.

Para operadores que passaram a se enquadrar na aplicabilidade do RBAC nº139 após a publicação da Emenda 05, considerando que as regras de transição dessa Emenda exigem o Certificado para que seja requerido o aumento de frequências da aeronave crítica ou a realização de operações mais exigentes, a IPF e o PGRF deverão ser submetidos à ANAC até 18 meses após a obtenção do Certificado.

A tabela seguinte resume as diferentes transições para a aplicabilidade do RBAC nº 164:

Aplicação do RBAC nº 164 em função do RBAC nº 139	
SITUAÇÃO	APLICAÇÃO DO RBAC Nº 164
Aeródromos que atingiram o marco de 1.000.000 de passageiros processados ao ano antes da entrada em vigor do RBAC nº 164 (30 de maio de 2014)	A submissão da IPF e do PGRF à ANAC deve ocorrer até 30 de novembro de 2015 . (18 meses após a entrada em vigor do RBAC nº 164). Ex. Se no ano de 2012 (1º de janeiro a 31 de dezembro de 2012) o aeródromo ultrapassou o marco de 1.000.000 de passageiros processados, a certificação passa a ser exigida a partir do ano seguinte (2013). Portanto, o operador já se submetia à exigência do certificado antes do início da vigência das regras do RBAC nº 164 e deveria apresentar a IPF e o PGRF até 30 de novembro de 2015.
Aeródromos que atingiram o marco de 1.000.000 de passageiros processados no ano de 2014 (período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2014)	A submissão da IPF e do PGRF à ANAC deverá ocorrer até 1º de julho de 2016 (18 meses após a inclusão do aeródromo na aplicabilidade do RBAC nº 139). Ex. Se no ano de 2014 (1º de janeiro a 31 de dezembro de 2014) o aeródromo ultrapassou o marco de 1.000.000 de passageiros processados, a certificação passa a ser exigida a partir do ano seguinte (1º de janeiro de 2015). Portanto, a IPF e o PGRF deverão ser apresentados até 1º de julho de 2016 (18 meses após).
Aeródromos enquadrados nas novas regras de aplicabilidade da Emenda nº 05 do RBAC nº 139 (em vigor a partir de 17 de dezembro de 2015)	A submissão da IPF e do PGRF à ANAC deverá ocorrer até 18 meses após a data em que o aeródromo obtiver o Certificado Operacional de Aeroporto . Ex. Se até o ano de 2015 o aeródromo não atingiu o marco de 1.000.000 de passageiros processados ao ano, serão aplicadas as regras da Emenda nº 05 ao RBAC nº 139. Nesse caso, o certificado operacional de aeroporto será exigido para que o operador realize operações mais exigentes ou aumente o número de frequências da aeronave crítica (tendo como base a os limites da Portaria nº 908, de 13 de abril de 2016), e a IPF e o PGRF deverão ser apresentados à ANAC até 18 meses após a obtenção do Certificado.

¹ 139.1(a) Este Regulamento é de cumprimento obrigatório pelo operador de aeródromo que atua em aeródromo civil público brasileiro, compartilhado ou não, que processa ou pretende processar:

- (1) operações domésticas ou de bandeira, regidas pelo RBAC 121;
- (2) operações suplementares, regidas pelo RBAC 121, quando houver regularidade; ou
- (3) operações de empresas estrangeiras que têm por objetivo o transporte aéreo civil público no Brasil, regidas pelo RBAC 129.

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