

REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL



RBAC nº 153

EMENDA nº 07

AERÓDROMO DE USO PÚBLICO

CLASSE I

– GERAL –

**DEMAIS PERFIS NÃO ABARCADOS PELO RBAC Nº
121 OU QUE NÃO SEJAM OPERAÇÕES
REGULARES REGIDAS PELO RBAC Nº
135**

Título: **AERÓDROMOS - OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E
RESPOSTA À EMERGÊNCIA**

Aprovação: Resolução nº 240, de 26 de junho de 2012. [Emenda nº 00] **Origem:** SIA
Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016. [Emenda nº 01]
Resolução nº 464, de 22 de fevereiro de 2018. [Emenda nº 02]
Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. [Emenda nº 03]
Resolução nº 517, de 14 de maio de 2019. [Emenda nº 04]
Resolução nº 585, de 15 de setembro de 2020. [Emenda nº 05]
Resolução nº 611, de 09 de março de 2021. [Emenda nº 06]
Resolução nº 712, de 14 de abril de 2023. [Emenda nº 07]

ESTE DOCUMENTO NÃO TEM CARÁTER OFICIAL, SENDO MATERIAL ORIENTATIVO CRIADO PARA FACILITAR A LEITURA DO REGULAMENTO PELO OPERADOR DE AERÓDROMO DE USO PÚBLICO – CLASSE I E QUE ESTEJA APTO A RECEBER DE MAIS OPERAÇÕES AÉREAS NÃO ABARCADAS PELO ESCOPO DAS OPERAÇÕES REGIDAS PELO RBAC Nº 121 OU DAS OPERAÇÕES REGULARES REGIDAS PELO RBAC Nº 135, AQUI DENOMINADO “AERÓDROMO DE USO PÚBLICO – CLASSE I – GERAL”.

CONSIDERA-SE “AERÓDROMO DE USO PÚBLICO - CLASSE I” AQUELE AERÓDROMO ONDE SÃO PROCESSADOS MENOS DE 200 (DUZENTOS) MIL PASSAGEIROS.

ENQUADRA-SE NESTE GRUPO OPERADORES DE AERÓDROMOS QUE ESTEJAM APTOS A RECEBER OPERAÇÕES AÉREAS REALIZADAS COM AERONAVES DE ATÉ 19 (DEZENOVE) ASSENTOS E CAPACIDADE MÁXIMA DE CARGA PAGA DE ATÉ 3.400 KG (7.500 LB) DESDE QUE NÃO REALIZEM OPERAÇÕES REGULARES DE PASSAGEIROS OU CARGA. UM EXEMPLO DE OPERAÇÃO AÉREA PROCESSADA NESTE GRUPO DE AEROPORTOS É A DE SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS (SAE).

EM CASO DE DIVERGÊNCIA ENTRE ESTE MATERIAL ORIENTATIVO E O

**CONSTANTE NO RBAC Nº 153 PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO (DOU),
DISPONÍVEL NA PÁGINA TEMÁTICA “LEGISLAÇÃO” DO SÍTIO ELETRÔNICO DA
ANAC, PREVALECERÁ AQUELE PUBLICADO NO DOU.**

SUMÁRIO

SUBPARTE A GENERALIDADES

- 153.1 Termos e definições
- 153.3 Abreviaturas e símbolos
- 153.5 Aplicabilidade
- 153.7 Classificação do aeródromo
- 139.9 Metodologia de leitura e aplicação do RBAC nº 153 [Incorporada na personalização do Regulamento]

SUBPARTE B OPERADOR DE AERÓDROMO

- 153.11 [Reservado]
- 153.13 Do operador de aeródromo
- 153.15 Responsáveis operacionais
- 153.17 a 153.21 [Reservado]
- 153.23 Responsabilidades e prerrogativas do gestor responsável do aeródromo
- 153.25 a 153.31 [Estas Seções não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]
- 153.33 Responsabilidades de diversos entes na área de movimento do aeródromo
- 153.35 Habilitação dos responsáveis por atividades específicas
- 153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas
- 153.39 Documentação
- 153.41 a 153.49 [Reservado]

SUBPARTE C GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (GSO)

- 153.51 a 153.59 [Estas Seções não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I - Geral]
- 153.61 [Reservado]
- 153.63 a 153.71 [Estas Seções não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I - Geral]
- 153.73 Gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional
- 153.75 a 153.99 [Reservado]

SUBPARTE D OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS

- 153.101 [Esta Seção não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I - Geral]
- 153.103 Condição operacional para a infraestrutura disponível
- 153.105 Informações aeronáuticas
- 153.107 Proteção da área operacional
- 153.109 [Esta Seção não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]
- 153.111 Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional
- 153.113 [Esta Seção não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]
- 153.115 Prevenção de incursão em pista
- 153.117 a 153.129 [Estas Seções não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]
- 153.131 Operações em baixa visibilidade [Obrigatório quando houver operação em baixa visibilidade]
- 153.133 Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo
- 153.135 a 153.199 [Reservado]

SUBPARTE E MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA

- 153.201 [Esta Seção não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]
- 153.203 Área pavimentada - generalidades
- 153.205 Área pavimentada - pista de pouso e decolagem
- 153.207 e 153.209 [Estas Seções não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

- 153.211 Área não-pavimentada [Obrigatório para pista de pouso e decolagem sua faixa preparada e RESA]
- 153.213 Áreas verdes
- 153.215 Sistema de drenagem
- 153.217 Auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito
- 153.219 Sistema elétrico
- 153.221 Proteção da área operacional
- 153.223 [Esta Seção não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]
- 153.225 Planejamento e execução de obra e serviço de manutenção
- 153.227 [Esta Seção não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]
- 153.229 Informação sobre obras e serviços de manutenção
- 153.231 a 153.299 [Reservado]

SUBPARTE F RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA

- 153.301 Generalidades
- 153.303 Recursos necessários para o atendimento às emergências aeroportuárias [Obrigatório quando aplicável]
- 153.305 a 153.307 [Reservado]
- 153.309 a 153.321 [Estas Seções não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]
- 153.323 Planos resultantes do SREA
- 153.325 Plano de emergência em aeródromo (PLEM) [Obrigatório modelo simplificado]
- 153.327 [Reservado]
- 153.329 Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC) [Obrigatório se possuir SESCINC implantado]
- 153.331 [Esta Seção não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]
- 153.333 a 153.399 [Reservado]

SUBPARTE G SERVIÇOS DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO

- 153.401 Generalidades
- 153.403 CAT – Categoria Contraincêndio do Aeródromo
- 153.405 Agentes Extintores
- 153.407 Carro Contraincêndio (CCI) e demais veículos do sescinc
- 153.409 Tempo-Resposta
- 153.411 CAT-AV - Categoria Contraincêndio de Aeronave
- 153.413 Operações Compatíveis com a CAT
- 153.415 Funções no âmbito do SESCINC
- 153.417 Formação dos Profissionais
- 153.419 Equipe de Serviço
- 153.421 Equipamentos de Proteção
- 153.423 Equipamentos de Apoio às Operações de Resgate
- 153.425 Seção Contraincêndio (SCI)
- 153.427 Sistemas de Comunicação e Alarme
- 153.429 Vias de Acesso de Emergência
- 153.431 Informações Operacionais
- 153.433 Serviço Especializado de Salvamento Aquático (SESAQ)
- 153.435 a 153.499 [Reservado]

SUBPARTE H GERENCIAMENTO DO RISCO DA FAUNA

- 153.501 Gerenciamento do Risco da Fauna
- 153.503 Identificação do Perigo da Fauna (IPF)
- 153.505 Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF)
- 153.507 Comissão de Gerenciamento do Risco da Fauna (CGRF)
- 153.509 a 153.599 [Reservado]

SUBPARTE I

[Até a Emenda 07 ao RBAC nº 153, esta Subparte não possuía conteúdo definido e aplicável a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

SUBPARTE J DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

153.701 Disposições transitórias

153.703 Disposições finais

APÊNDICE A DO RBAC 153 - TABELA DE REQUISITOS SEGUNDO A CLASSIFICAÇÃO DO AERÓDROMO

[Conteúdo incorporado à personalização do RBAC nº 153 para aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

APÊNDICE B DO RBAC 153 - VALORES DE MULTA APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES RELACIONADAS A ESTE REGULAMENTO E APLICÁVEIS A AERÓDROMO DE USO PÚBLICO – CLASSE I – GERAL

APÊNDICE C DO RBAC 153 – [RESERVADO]

APÊNDICE D DO RBAC 153 - [RESERVADO]

APÊNDICE E DO RBAC 153 - [RESERVADO]

APÊNDICE F DO RBAC 153 - [RESERVADO]

APÊNDICE G DO RBAC 153 - [RESERVADO]

SUBPARTE A GENERALIDADES

153.1 Termos e definições

[Para consulta a termos e definições trazidos pelo RBAC nº 153, verifique a versão original, publicada no Diário Oficial da União e disponível na página “Legislação” do sítio eletrônico da ANAC]

153.3 Abreviaturas e símbolos

[Para consulta sobre abreviaturas e símbolos trazidos pelo RBAC nº 153, verifique a versão original, publicada no Diário Oficial da União e disponível na página “Legislação” do sítio eletrônico da ANAC]

153.5 Aplicabilidade

(a) Este Regulamento é de cumprimento obrigatório pelo operador de aeródromo que atua em aeródromo civil brasileiro, compartilhado ou não. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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

(2) A Subparte C deste Regulamento não se aplica a aeródromos compartilhados, operados pelo Comando da Aeronáutica, que já possuam seu sistema de segurança de voo (“safety”) implementado conforme normas vigentes específicas daquele órgão. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(b) Este Regulamento também se aplica, nos limites de suas competências e responsabilidades, a todas as pessoas, naturais ou jurídicas, que atuem em aeródromo civil brasileiro, compartilhado ou não. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(c) O operador de aeródromo e demais pessoas, naturais ou jurídicas, que atuem em sítio aeroportuário localizado em área de fronteira internacional devem seguir, além do disposto neste Regulamento, às restrições e definições impostas em acordo(s) firmado(s) com o(s) país(es) limítrofe(s). (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(d) Este Regulamento estabelece requisitos e parâmetros mínimos de segurança operacional a serem cumpridos durante as etapas de planejamento, execução, monitoramento e melhoria contínua das operações aeroportuárias, manutenção, resposta à emergência e gerenciamento do risco da fauna em aeródromos. (Incluído pela Resolução nº 611, de 09.03.2021)

(e) Os requisitos e parâmetros mínimos de segurança operacional são estabelecidos por classe de aeródromo, classificados segundo critérios constantes na Seção 153.7, estando disposta no Apêndice A deste Regulamento a exigência de cumprimento e especificidades de cada requisito para cada classificação existente de aeródromo. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

153.7 Classificação do aeródromo

(a) Todo aeródromo civil brasileiro, compartilhado ou não, é classificado com vistas a definir os requisitos deste Regulamento que lhe são obrigatórios.

(b) A classe do aeródromo é definida em função do tipo de uso dado à infraestrutura aeroportuária, do número de passageiros processados, considerando a média aritmética de movimento

anual de passageiros processados no período de 3 (três) anos anteriores e do tipo de transporte aéreo que o aeródromo está apto a processar no ano corrente.

(1) Quanto ao tipo de uso dado à infraestrutura aeroportuária, os aeródromos classificam-se em:

(i) aeródromo de **uso privativo** aquele aeródromo onde seu operador suporta operações aéreas em seu próprio benefício ou com sua permissão, vedadas operações de transporte regular de passageiro ou carga.

(ii) aeródromo de **uso público** aquele aeródromo onde seu operador está apto a processar serviço de transporte aéreo ou outras atividades de aviação civil não suportadas pelo uso privativo.

(iii) A vedação prevista no parágrafo (i) acima não se aplica às operações enquadradas na Resolução nº 576, de 4 de agosto de 2020.

(2) Quanto ao número de passageiros processados, os aeródromos de uso público classificam-se em:

(i) Classe I: aeródromo em que o número de passageiros processados seja inferior a 200.000 (duzentos mil);

(ii) 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);

(iii) 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); e

(iv) Classe IV: aeródromo em que o número de passageiros processados seja igual ou superior a 5.000.000 (cinco milhões).

(c) A classificação e a definição do tipo de uso de cada aeródromo serão publicadas pela ANAC e se dará:

(1) [Este parágrafo não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(2) para aeródromos de uso público classificados como Classe I, mediante autodeclaração do operador aeroportuário ou do proprietário do aeródromo, nos moldes definidos pela ANAC, manifestando estar apto a processar:

(i) operação regida pelo RBAC nº 121;

(ii) operação regular regida pelo RBAC nº 135; ou

(iii) operações não abarcadas pelos parágrafos 153.7(c)(2)(i) e (ii).

(3) [Este parágrafo não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(d) A ANAC pode exigir de qualquer aeródromo os requisitos de classe superior àquela em que este seria classificado pelo parágrafo 153.7(b), quando previamente justificado em função da complexidade da operação aeroportuária, da frequência de pousos ou do risco à segurança operacional.

(e) A ANAC pode estabelecer requisitos específicos a qualquer aeródromo, em adição ao estabelecido no Apêndice A, desde que previamente justificado em função da complexidade da operação aeroportuária, frequência de pousos, do risco à segurança operacional, de suas atividades de fiscalização ou do recebimento, por parte desta Agência, de denúncia, de ações civis públicas, relatos de setores da aviação civil, dentre outros.

(f) O operador de aeródromo que operar transporte aéreo mais exigente ou der uso diferente ao que está classificado estará sujeito a medidas sancionatórias e acautelatórias cabíveis.

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

139.9 Metodologia de leitura e aplicação do RBAC nº 153 [Incorporada na personalização do Regulamento]

SUBPARTE B OPERADOR DE AERÓDROMO

153.11 [Reservado]

153.13 Do operador de aeródromo

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(a) O operador de aeródromo é responsável por:

(1) cumprir e fazer cumprir, no sítio aeroportuário, os requisitos definidos neste Regulamento e nas demais normas vigentes;

(2) manter o aeródromo dentro de níveis aceitáveis de segurança operacional, conforme requisitos estabelecidos pela ANAC;

(3) estabelecer, implementar e garantir o funcionamento de um gerenciamento de segurança operacional que assegure a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos na Subparte C deste Regulamento e no PSOE/ANAC;

(4) estabelecer, implantar e manter operacional um SREA adequado ao tipo e ao porte das operações aéreas do aeródromo e que atenda aos requisitos constantes nas Subpartes F e G deste Regulamento;

(5) garantir a prestação dos serviços aeronáuticos e aeroportuários de acordo com a infraestrutura e serviços disponíveis;

(6) informar à ANAC fechamento temporário ou reabertura de seu aeródromo;

(7) manter a infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, sob sua responsabilidade, em condições operacionais para a garantia da segurança e regularidade dos serviços disponíveis;

(8) garantir a coordenação de pessoal próprio, terceirizado e demais organizações envolvidas na execução das atividades operacionais do aeródromo;

(9) informar previamente à comunidade aeroportuária sobre mudança em procedimentos operacionais no aeródromo.

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(b) O operador de aeródromo pode delegar a terceiros as atividades e responsabilidades associadas a este Regulamento (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(1) [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(2) O delegatário fica obrigado a observar este Regulamento e normas vigentes como se operador fosse, nos limites das atribuições e responsabilidades a ele delegadas.

(3) Ao delegar a operação do SESCINC em aeródromo compartilhado, o operador de aeródromo deve observar, além do estabelecido neste Regulamento, a necessidade de coordenação operacional com as organizações militares sediadas no mesmo. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(4) Quando o delegatário se tratar de sociedade empresária, a atividade a ser delegada deve constar em seu contrato social. O objeto da delegação e a individualização das partes envolvidas (delegante e delegatário) devem estar explícitos no instrumento que delegar, no todo ou em parte, a atividade do operador de aeródromo. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(5) Quando se tratar de delegação do SESCINC a organizações militares, corpo de bombeiros, polícias militares ou guardas municipais, o instrumento formal firmado entre o operador de aeródromo e tal entidade ou órgão deve ser claro quanto à natureza civil da atividade objeto da delegação e ao cumprimento dos requisitos determinados neste Regulamento como se operador de aeródromo fosse. [\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

(c) O operador de aeródromo pode atuar em mais de um aeródromo, desde que atendidos os requisitos definidos para cada um dos aeródromos que opere, sem detrimento dos demais.

153.15 Responsáveis operacionais

(a) O operador de aeródromo deve designar, por ato próprio e considerando os critérios de qualificação de acordo com a complexidade da operação aeroportuária, os seguintes responsáveis: [\(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023\)](#)

(1) gestor responsável do aeródromo;

(2) a (5) [Estes parágrafos não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(b) e (c) [Estes parágrafos não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(d) O ato de designação dos responsáveis listados no parágrafo 153.15(a) deve indicar eventuais outras prerrogativas e responsabilidades atribuídas ao profissional além das fixadas neste Regulamento e deve ser mantido em conformidade com o disposto na seção 153.39.

(1) Em até 30 dias após a designação, o operador de aeródromo deve enviar à ANAC o formulário cadastral contendo a identificação dos responsáveis listados no parágrafo 153.15(a), conforme modelos disponíveis no sítio da ANAC na rede mundial de computadores.

(e) O operador de aeródromo que detiver o direito de oferecer serviço público em mais de um aeródromo pode acumular em um único profissional atividades comuns aos diversos sítios aeroportuários, observadas as restrições do Apêndice A deste Regulamento. [\(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023\)](#) [Livre acumulação]

(f) A ANAC poderá não aceitar a designação ou determinar a substituição de responsáveis designados para as funções listadas no parágrafo 153.15(a) nos casos de comprovado histórico de condutas ou desempenho inadequados.

(1) Para os efeitos do disposto no parágrafo 153.15(f), considera-se com comprovado histórico de condutas ou desempenho inadequados o profissional designado que, nos últimos 5 (cinco) anos, tenha, enquanto ocupante de posição de gestão requerida pela ANAC, comprovada responsabilidade direta por irregularidade que tenha dado origem a medida administrativa de suspensão ou restrição das operações por mais de 90 (noventa) dias ou cassação de certificado ou autorização, aplicada a provedor de serviço de aviação civil certificado pela ANAC.

[\(Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019\)](#)

153.17 a 153.21 [Reservado]

153.23 Responsabilidades e prerrogativas do gestor responsável do aeródromo

(a) O gestor responsável do aeródromo deve:

(1) garantir o atendimento a todos os requisitos normativos constantes neste Regulamento e nas demais normas vigentes;

(2) manter o aeródromo dentro das condições operacionais e de infraestrutura requeridas neste Regulamento e nas demais normas vigentes;

(3) assegurar que o gerenciamento da segurança operacional seja implementado de maneira efetiva em todas as áreas da organização do operador de aeródromo, em conformidade com os requisitos aplicáveis, de modo compatível com o porte e a complexidade das operações;

(4) [Reservado]

(5) [Reservado]

(6) assegurar a disponibilidade dos recursos necessários para garantir o alcance dos objetivos da segurança operacional e para a gestão do risco;

(7) assegurar que as tomadas de decisão dos demais gestores sejam orientadas por um processo institucionalizado de avaliação de riscos, considerando os impactos potenciais de suas decisões para a segurança operacional;

(8) conduzir análises críticas relacionadas ao gerenciamento da segurança operacional, visando assegurar sua melhoria contínua;

(9) rever regularmente o desempenho de segurança operacional do operador de aeródromo e tomar as medidas necessárias para tratamento de eventual desempenho insatisfatório de segurança operacional;

(10) assegurar que as prerrogativas e responsabilidades acerca do gerenciamento da segurança operacional sejam claras e objetivamente estabelecidas e comunicadas em todas as áreas da organização do operador de aeródromo;

(11) assegurar que todo o pessoal da organização envolvido em atividades com impacto na segurança operacional cumpra com os requisitos aplicáveis e critérios internos de competência, experiência e treinamento para o exercício de suas prerrogativas e responsabilidades;

(12) assegurar que os objetivos da segurança operacional sejam estabelecidos e que sejam mensuráveis e alinhados com as estratégias da organização;

(13) [Reservado]

(14) [Reservado]

(15) assegurar a integridade e o desempenho do gerenciamento da segurança operacional em face de mudanças internas (na organização ou no seu próprio gerenciamento) ou mudanças externas que tenham impactos potenciais sobre a operação do operador de aeródromo.

[\(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023\)](#)

(b) São prerrogativas do gestor responsável do aeródromo, sem prejuízo de outras definidas pelo operador de aeródromo:

(1) possuir a autoridade final sobre as operações conduzidas sob os regulamentos aplicáveis ao operador de aeródromo;

(2) decidir sobre a alocação de recursos humanos, financeiros e técnicos do aeródromo; e

(3) prestar contas pelo desempenho de segurança operacional do operador de aeródromo.

[\(Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019\)](#)

153.25 a 153.31 [Estas Seções não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

153.33 Responsabilidades de diversos entes na área de movimento do aeródromo

(a) Em aeródromo onde não exista órgão ATS, a distribuição de responsabilidades durante a movimentação de aeronave em solo deve se dar como descrito a seguir: [\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

(1) em procedimentos de partida de aeronave, o operador de aeródromo é o responsável pela liberação da saída da aeronave da posição de estacionamento e orientação de sua movimentação até seu alinhamento com a pista de rolagem para saída por meios próprios, a partir da qual a responsabilidade cabe ao operador da aeronave;

(2) em procedimentos de chegada de aeronave, o operador da aeronave é o responsável pela movimentação da aeronave na área de manobras até o seu alinhamento com a posição de estacionamento, a partir da qual sua orientação é de responsabilidade do operador de aeródromo.

153.35 Habilitação dos responsáveis por atividades específicas

(a) a (c) [Estes parágrafos não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(d) A Identificação do Perigo da Fauna (IPF) deve ser conduzida por qualquer profissional com graduação ou pós-graduação em área ambiental, cujo conselho profissional o habilite a lidar com a fauna silvestre e doméstica. [\(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023\)](#)

153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas

[\(Vide IS nº 37-001\)](#)

(a) e (b) [Estes parágrafos não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(c) Os treinamentos devem ter como objetivos:

(1) a adequação das atividades desenvolvidas às características específicas do aeródromo (físicas e operacionais); e

(2) a segurança operacional das atividades desenvolvidas na área operacional.

(d) O operador de aeródromo deve implementar e monitorar os treinamentos listados abaixo, de acordo com o exigível para a sua classificação segundo o Apêndice A deste Regulamento: [\(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023\)](#)

(1) a (4) [Estes parágrafos não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(5) Treinamento para operações em baixa visibilidade, onde aplicável;

(6) Treinamento recorrente para bombeiros de aeródromo (PTR-BA); [Obrigatório se possuir SESCINC]

(7) a (9) [Estes parágrafos não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(e) Os treinamentos devem ter os seguintes objetivos e público-alvo, trazendo demais aspectos e conteúdos mínimos definidos em Instrução Suplementar específica: [\(Vide IS nº 153.37-001\)](#)

(1) a (4) [Estes parágrafos não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(5) O treinamento para operações em baixa visibilidade deve ser direcionado a todos os profissionais autorizados a ingressar, permanecer ou conduzir veículos na área de manobras em condições de baixa visibilidade.

(6) O Programa de Treinamento Recorrente para Bombeiros de Aeródromo (PTR-BA) deve ter como objetivo a manutenção do nível de proficiência adquirido durante o processo de habilitação dos profissionais do SESCINC e a familiarização com as particularidades do aeródromo, das aeronaves que nele operam e dos procedimentos previstos na planificação de emergência, e deve ser direcionado aos profissionais do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC). [Obrigatório se possuir SESCINC]

(7) a (9) [Estes parágrafos não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(f) [Este parágrafo não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

153.39 Documentação

(a) O operador de aeródromo deve manter sob sua posse, pelo período mínimo de 05 (cinco) anos, no meio em que possibilitar o registro, sendo ele físico ou digital, toda documentação que comprove o atendimento a requisitos contidos neste Regulamento e normas correlatas.

(1) Caso haja prazo regulamentar diferenciado para documentos específicos, este prevalecerá sobre o período estabelecido no parágrafo 153.39(a).

(2) Os documentos exigidos neste regulamento, quando enviados à ANAC, devem ser acompanhados de arquivo eletrônico que permita a extração do texto.

(3) Revisões, atualizações e emendas dos documentos devem possuir controle das alterações justificando-as sempre que possível.

(b) O operador de aeródromo deve assegurar que os documentos citados no parágrafo 153.39(a) sejam rastreáveis, possibilitando fácil identificação e consulta.

(c) O operador de aeródromo deve manter as informações cadastrais atualizadas junto à ANAC.

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

153.41 a 153.49 [Reservado]

SUBPARTE C
GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (GSO)

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

153.51 a 153.59 [Estas Seções não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I - Geral]

153.61 [Reservado]

153.63 a 153.71 [Estas Seções não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I - Geral]

153.73 Gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional

(Vide IS nº 153.73-001)

(a) O operador de aeródromo deve verificar periodicamente as condições operacionais do aeródromo, identificando os perigos existentes ou potenciais que possam impactar a segurança operacional das atividades e das operações desenvolvidas no aeródromo.

(b) O operador de aeródromo deve definir e implantar ações para eliminação dos perigos ou mitigação das consequências associadas.

(c) O operador deve manter registro das condições operacionais verificadas e as ações adotadas para a eliminação dos perigos ou mitigação das consequências associadas, conforme estabelecido em Instrução Suplementar ou aprovado pela ANAC. (Vide IS nº 153.73-001)

153.75 a 153.99 [Reservado]

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

SUBPARTE D OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS

153.101 [Esta Seção não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I - Geral]

153.103 Condição operacional para a infraestrutura disponível

(a) [Este parágrafo não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(b) Condições operacionais quanto às luzes dos auxílios visuais para navegação aérea:
[Obrigatório para luzes associadas à operação da pista de pouso e decolagem]

(1) Quando a quantidade de luzes inoperantes ultrapassar os limites estabelecidos para aquele tipo de operação aérea, conforme definido nas Tabelas 153.103-1, 153.103-2 e 153.103-3 deste Regulamento, o operador de aeródromo deve: [\(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023\)](#)

(i) Nos casos onde houver Órgão de Controle de Tráfego Aéreo (Torre de Controle) no aeródromo, comunicar imediatamente ao referido órgão, através de meio de comunicação gravado, a respeito da necessidade de suspensão de determinado tipo de operação aérea;

(ii) Nos casos onde houver Órgão de Informação de Voo (Estação Rádio) no aeródromo, suspender determinado tipo de operação aérea no aeródromo e comunicar imediatamente ao referido órgão, através de meio de comunicação gravado, a respeito da suspensão;

(iii) Nos casos onde não houver Órgão dos Serviços de Tráfego Aéreo no aeródromo, suspender determinado tipo de operação aérea no aeródromo e comunicar imediatamente, através de meio de comunicação gravado, ao Órgão de Controle de Aproximação (APP) ou ao Centro de Controle de Área (ACC), a respeito da suspensão.

Tabela 153.103-1 - Quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas para operações de pouso

[\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

Tipo de luz [1]	Tipo de operação aérea	
	Aproximação precisão Categoria I [2]	Aproximação precisão Categoria II/III [3]
Pista de pouso e decolagem		
Luzes de cabeceira	15% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas	5% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas
Luzes de borda de pista	15% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas	5% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas
Luzes de eixo de pista	-	5% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas
Luzes de fim de pista	15% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas	25% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas
Luzes de zona de toque	-	10% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas
Sistema de luzes de aproximação (ALS)		
Total das luzes	15% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas	-

Tipo de luz [1]	Tipo de operação aérea	
	Aproximação precisão Categoria I [2]	Aproximação precisão Categoria II/III [3]
450 m (quatrocentos e cinquenta metros) internos	-	5% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas
Demais luzes do sistema	-	15% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas

(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

Tabela 153.103-2 - Quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas, de acordo com o RVR
 (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

Tipo de luz [1]	RVR ≥ 350m [2]	RVR < 350m [3]
Pista de pouso e decolagem		
Luzes de borda de pista	15% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas	5% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas
Luzes de eixo de pista	-	5% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas
Luzes de fim de pista	15% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas	25% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas
Barra de parada		
Luzes embutidas	-	RVR < 350 m: 2 (duas) luzes inoperantes simultaneamente, desde que não sejam consecutivas

Tabela 153.103-3 - Quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas para operações de decolagem com RVR menor que 550m
 (Incluído pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

Tipo de luz [1]	RVR < 550m [2]
Pista de pouso e decolagem	
Luzes de eixo de pista	5% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas
Luzes de borda de pista	5% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas
Luzes de fim de pista	25% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas

153.105 Informações aeronáuticas

(a) O operador de aeródromo deve solicitar a atualização das informações do aeródromo no AIS mediante anuência da ANAC nos seguintes casos:

(1) inscrição ou atualização do cadastro; (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

- (2) alteração de especificações operativas;
- (3) operações temporárias fora das especificações operativas;
- (4) obra ou serviço de manutenção na área operacional;
- (5) elevação da CAT acima do nível validado pela ANAC, conforme parágrafo 153.403(b). [\(Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019\)](#)

(b) O operador de aeródromo deve solicitar diretamente ao órgão competente a atualização das informações do aeródromo no AIS não previstas no parágrafo 153.105(a), observadas as normas de responsabilidade da Autoridade Aeronáutica.

(c) No interesse da segurança operacional, a ANAC pode solicitar diretamente à Autoridade Aeronáutica divulgação, alteração ou cancelamento de informação aeronáutica referente às informações AGA.

(d) O operador de aeródromo deve cumprir as medidas operacionais divulgadas no AIS.

(e) O operador de aeródromo deve monitorar o cumprimento das medidas operacionais divulgadas no AIS por parte de operadores aéreos e aeronavegantes e informar à ANAC a ocorrência de descumprimento.

(1) A notificação da ANAC deve ser feita até 5 (cinco) dias após a ocorrência do descumprimento e deve conter a descrição da operação, com especificação da data e do horário local, da matrícula da aeronave utilizada, das medidas operacionais descumpridas e, caso disponíveis, dos dados do operador aéreo e do aeronavegante.

[\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

153.107 Proteção da área operacional

[\(Vide IS nº 153.107-001\)](#)

(a) O operador de aeródromo deve implantar e manter um sistema de proteção da área operacional do aeródromo e suas respectivas operações aéreas, composto de infraestrutura e procedimentos adequados ao entorno urbano no qual o sítio aeroportuário encontra-se, para:

(1) prevenção de entrada de animais terrestres ou objetos que constituam perigo às operações aéreas; [\(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023\)](#)

(2) contenção de acesso não autorizado, premeditado ou inadvertido, de veículos e pessoas.

(b) A definição das características e do tipo de sistema ou da infraestrutura de proteção à operação aeroportuária deve ser estabelecida pelo operador do aeródromo de acordo com a complexidade e o risco específico do seu aeródromo, desde que sejam capazes de atender as finalidades listadas no parágrafo 153.107(a). [\(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023\)](#)

(c) [Este parágrafo não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

[\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

153.109 [Esta Seção não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

153.111 Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional

(a) O operador de aeródromo deve manter na área operacional apenas as pessoas, veículos e equipamentos capazes de executar os serviços, em respeito a regras e procedimentos estabelecidos

para o aeródromo, de modo a manter a segurança das operações aéreas e aeroportuárias. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(b) O operador de aeródromo deve proibir e impedir o ingresso na área operacional de qualquer equipamento ou realização de atividade que produza faísca, fogo ou fenômeno de combustão.

(1) Serão permitidos apenas equipamentos e atividades que contenham PESO.

(c) a (h) [Este parágrafo não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

153.113 [Esta Seção não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

153.115 Prevenção de incursão em pista

(a) O operador de aeródromo deve garantir a consciência situacional em relação à pista de pouso e decolagem, mantendo-a facilmente identificável e visível para os pilotos e todas as demais pessoas, veículos e equipamentos que trafegam na área de manobras. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(b) O operador de aeródromo deve garantir a segurança operacional no:

(1) acesso, trânsito e permanência de pessoas, veículos e equipamentos na área protegida; e

(2) acesso e cruzamento de pessoas, veículos e equipamentos na pista de pouso e decolagem aberta ao tráfego aéreo.

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(c) O operador de aeródromo deve garantir que pessoas, veículos e equipamentos aguardem para o cruzamento ou ingresso em uma pista de pouso e decolagem fora da área protegida.

(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

153.117 a 153.129 [Estas Seções não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

153.131 Operações em baixa visibilidade [Obrigatório quando houver operação em baixa visibilidade]

(a) O operador de aeródromo que opera em condição de baixa visibilidade deve estabelecer no SOCMS e implementar procedimentos específicos para tal condição, considerando o estabelecido na seção 153.109 deste Regulamento.

(b) O operador de aeródromo deve proibir a condução de veículos na área de manobra por condutores que não possuam treinamento específico para atuar em condição de baixa visibilidade, conforme requisitos constantes no parágrafo 153.37(d)(5) deste Regulamento. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(c) O operador de aeródromo deve treinar os profissionais que atuam na área de movimento para utilizar apenas uma frequência de RTF para comunicação com o órgão ATS durante operação em baixa visibilidade.

(d) O operador de aeródromo deve designar profissional responsável para coordenar as operações em baixa visibilidade.

(e) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar procedimentos específicos para operação em baixa visibilidade quanto a(s):

- (1) especificação dos padrões de movimentação de aeronaves em solo;
- (2) medição e divulgação do RVR e de dados meteorológicos;
- (3) definição do momento de início da operação com baixa visibilidade;
- (4) fases do processo: preparação, entrada e término;
- (5) vistoria de área de movimento para início da operação com baixa visibilidade;
- (6) operação de auxílios luminosos e de docagem;
- (7) restrição de acesso a veículos, equipamentos e pessoas, bem como execução de atividades, ao mínimo necessário à operação em baixa visibilidade;
- (8) adoção de medidas adicionais nos casos de aeródromos com configuração complexa.

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

- (f) [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)
- (g) [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)
- (h) O operador de aeródromo deve submeter o SOCMS com procedimentos específicos para operação em baixa visibilidade, antes de sua entrada em operação, à aceitação e autorização da ANAC.

(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

153.133 Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implementar procedimentos de monitoramento na área operacional com vistas a identificar condições de perigo para as operações aéreas e aeroportuárias, devendo conter o escopo mínimo indicado a seguir, cujas finalidades estão descritas em Instrução Suplementar ou aprovado pela ANAC: ([Vide IS nº 153.133-001](#))

- (1) obstáculos;
- (2) risco da fauna;
- (3) sistema de proteção da área operacional;
- (4) a (6) [Este parágrafo não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]
- (7) obras ou serviços de manutenção. [Obrigatório quando obra ou serviço de manutenção realizado em área protegida com aeródromo em funcionamento]

(b) O operador de aeródromo deve considerar, pelo menos os seguintes elementos de verificação:

- (7) condições físicas e de funcionamento dos seguintes elementos:
 - (i) pavimento aeroportuário da área de movimento do aeródromo, com especial atenção às irregularidades ou superfícies danificadas deste pavimento;
 - (ii) sinalização horizontal e vertical;
 - (iii) sinalização luminosa;
 - (iv) sinalização provisória e definitiva;
 - (v) sistemas de isolamento;

- (vi) faixa de pista de pouso e decolagem, de pista de táxi e as áreas de segurança de fim de pista (RESA);
- (vii) vegetação;
- (viii) sistema de proteção da área operacional;
- (ix) veículos e equipamentos;
- (x) edificações e abrigos;
- (xi) padrões de movimentação no solo;
- (xii) auxílios à navegação; e
- (xiii) sistemas elétricos, em especial:

(A) avaria ou funcionamento irregular das fontes de alimentação principal e secundária do aeródromo;

(B) avaria ou funcionamento irregular de uma parte ou de todo o sistema de iluminação do aeródromo;

(8) presença na área de movimento de:

(i) contaminantes no pavimento, em especial:

(A) água, neve, neve semiderretida, gelo ou geada na pista de pouso e decolagem, na pista de táxi ou no pátio de aeronaves;

(B) produtos químicos líquidos anticongelantes ou outros contaminantes em pista de pouso e decolagem, pista de táxi ou pátio de aeronaves;

(C) bancos de neve ou neve acumulada nas proximidades da pista de decolagem, pista de táxi ou pátio de aeronaves;

- (ii) FOD;
- (iii) obstruções;
- (iv) fauna;
- (v) obstáculos; e
- (vi) eventuais perigos temporários;

(9) ausência de:

- (i) procedimento;
- (ii) credenciamento;
- (iii) sistema de isolamento;
- (iv) sinalização provisória ou definitiva.

(c) O operador de aeródromo deve estabelecer monitoramento diário da área de movimento, conforme periodicidade definida no Apêndice A deste Regulamento. [Pelo menos 01 (uma) vezes por dia]

(1) Havendo mais de um monitoramento diário, o operador de aeródromo deve estabelecer que as atividades de monitoramento ocorram em períodos distintos do dia (manhã, tarde ou noite).

(2) Para as pistas de pouso e decolagem, inspeções adicionais à estabelecida no parágrafo

153.133(c) deverão ser realizadas se as condições da superfície da pista de pouso e decolagem mudarem significativamente devido às condições meteorológicas.

(d) [Este parágrafo não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(e) Informações sobre eventuais falhas ou operações irregulares que possam afetar as operações aéreas detectadas no pavimento, na sinalização horizontal e vertical, na sinalização luminosa, nos padrões de movimentação no solo e nos auxílios à navegação, bem como a presença de eventuais perigos temporários, deverão ser disponibilizadas pelo operador de aeródromo aos pilotos, aos operadores aéreos e, quando existir, ao Serviço de Controle de Tráfego Aéreo do aeródromo.

(f) [Este parágrafo não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

153.135 a 153.199 [Reservado]

SUBPARTE E MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA

153.201 [Esta Seção não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

153.203 Área pavimentada - Generalidades

(a) O operador de aeródromo deve manter as áreas pavimentadas em condições operacionais visando à adequada operação e à proteção de:

- (1) aeronaves;
- (2) veículos;
- (3) pessoas; e
- (4) equipamentos aeronáuticos e aeroportuários.

(b) O operador de aeródromo deve atender aos seguintes requisitos quanto às áreas pavimentadas inseridas na área operacional:

(1) e (2) [Estes parágrafos não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(3) Desníveis / depressões / deformações:

(i) O operador de aeródromo deve manter a diferença de nível entre áreas pavimentadas e não pavimentadas inferior a 8 cm (oito centímetros) e 30° (trinta graus) de inclinação.

(ii) O operador de aeródromo deve manter a área pavimentada livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais e longitudinais originais.

(4) Juntas:

(i) O operador de aeródromo deve manter as juntas de dilatação íntegras e niveladas nos pavimentos rígidos, nas uniões entre pavimentos rígidos e flexíveis e nas demais selagens de juntas. [Obrigatório para pista de pouso e decolagem e pista de táxi]

(ii) No caso de execução de remendos no pavimento ou serviços de recapeamento, as juntas longitudinais ou transversais de construção não devem alterar as respectivas declividades originais. [Obrigatório para pista de pouso e decolagem e pista de táxi]

(iii) [Este parágrafo não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(5) Contaminantes:

(i) O operador de aeródromo deve remover contaminantes do pavimento sempre que identificado por meio de processo de monitoramento contido no item 153.133(b)(2), não utilizando, para tanto, produtos químicos que possam ter efeitos nocivos sobre aeronaves, pavimento ou meio ambiente. [\(Incluído pela Resolução nº 712, de 14.04.2023\)](#)

(c) [Este parágrafo não é aplicável a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(d) O operador de aeródromo deve observar, além do disposto nesta Seção quanto a áreas pavimentadas, os requisitos adicionais trazidos nas Seções 153.205, 153.207 e 153.209 específicos a cada tipo de infraestrutura. [\(Incluído pela Resolução nº 712, de 14.04.2023\)](#)

153.205 Área pavimentada - Pista de pouso e decolagem

(a) O operador de aeródromo deve manter a pista de pouso e decolagem em condições operacionais visando:

- (1) à resistência à derrapagem;
- (2) ao controle direcional das aeronaves; e
- (3) à integridade dos equipamentos aeronáuticos

(b) A exigência prevista no parágrafo 153.205(a) deve considerar os seguintes aspectos: [\(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023\)](#)

- (1) estrutura e funcionalidade do pavimento;
- (2) defeitos no pavimento;
- (3) desníveis / depressões / deformações;
- (4) irregularidade longitudinal;
- (5) atrito;
- (6) macrotextura;
- (7) presença de contaminantes;
- (8) acúmulo de borracha; e
- (9) drenagem do pavimento.

(c) [Reservado] [\(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023\)](#)

(d) [Reservado] [\(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023\)](#)

(e) Desníveis / Depressões / Deformações

(1) O operador de aeródromo deve manter a pista de pouso e decolagem livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais, propiciando o acúmulo de água e a perda do controle direcional das aeronaves.

(2) Se a profundidade média de água exceder 3 mm (três milímetros) numa região de 150 m (cento e cinquenta metros) de comprimento por 12 m (doze metros) de largura na porção central em relação ao eixo da pista, o operador de aeródromo deve providenciar ações corretivas na referida região, a fim de garantir que a pista tenha drenagem suficiente para não acumular água acima do valor de 3 mm (três milímetros).

(3) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão descritas no parágrafo 153.201(f).

(f) a (i) [Estes parágrafos não são aplicáveis a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

153.207 e 153.209 [Estas Seções não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

153.211 **Área não-pavimentada** [Obrigatório para pista de pouso e decolagem sua faixa preparada e RESA]

(a) O operador de aeródromo deve manter as áreas não-pavimentadas situadas na área operacional em condições operacionais visando à adequada operação e à proteção de:

- (1) aeronaves, veículos e pessoas; e
- (2) equipamentos aeronáuticos e aeroportuários.

(b) O operador de aeródromo deve manter a pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de

estacionamento de aeronaves em condições de segurança operacional visando: ([Vide IS nº 153-002](#))

- (1) ao controle direcional das aeronaves;
- (2) à integridade dos equipamentos aeronáuticos; e
- (3) no caso da pista de pouso e decolagem, à manutenção das condições esperadas de frenagem pela aeronave, conforme estabelecido em Instrução Suplementar. ([Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023](#))

(c) O operador de aeródromo deve manter a superfície das áreas não-pavimentadas referentes à pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de aeronaves compactada e estável, de modo a não propiciar o aparecimento de:

- (1) sulcos feitos por aeronaves;
- (2) desprendimento ou acumulação de material na superfície que possa prejudicar o controle direcional da aeronave ou a drenagem da superfície; e
- (3) declividade maior que 2:1 entre as bordas da superfície não-pavimentada e o terreno existente.

([Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023](#))

(d) [Este parágrafo não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(e) A faixa preparada e a área de segurança de fim de pista (RESA) devem ser mantidas niveladas, sem sulcos, saliências, depressões ou outras variações de superfície que possam comprometer as finalidades definidas no parágrafo 153.211(a). ([Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023](#))

(f) O operador de aeródromo deve monitorar a pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves por meio de inspeções regulares.

153.213 Áreas verdes

(a) O operador de aeródromo deve manter as áreas verdes inseridas na área operacional de forma a:

- (1) não interferir na visualização dos auxílios visuais e de navegação aérea;
- (2) vegetação não se configurar em obstáculo à navegação aérea;
- (3) não propiciar condições para atração de fauna;
- (4) não comprometer o fluxo do sistema de drenagem.

(b) Quanto à manutenção das áreas verdes por meio do controle da vegetação, o operador de aeródromo deve atender aos requisitos referentes ao gerenciamento do risco da fauna, conforme Subparte H deste Regulamento e Instrução Suplementar correspondente. ([Vide IS nº 153.501-001](#)). ([Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023](#))

153.215 Sistema de drenagem

(a) O operador de aeródromo deve manter o sistema de drenagem visando a:

- (1) evitar que o acúmulo de água na superfície do sistema de pistas e pátio de estacionamento de aeronaves prejudique a segurança das operações aéreas e aeroportuárias; e
- (2) não propiciar condições para atração de fauna.

(b) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 153.215(a) e aos seguintes requisitos, quanto ao sistema de drenagem inserido na área operacional:

(1) manter as declividades transversais e longitudinais da área de movimento e de todo sistema de drenagem da área operacional;

(2) manter as ranhuras transversais (*grooving*), quando houver, em condições que não comprometam a drenabilidade da pista; ([Vide IS nº 153.205-001](#))

(i) Caso as ranhuras transversais (*grooving*) estejam em condições que comprometam a drenabilidade da pista, o operador de aeródromo deve solicitar divulgação de informação aeronáutica de indisponibilidade das ranhuras transversais (*grooving*).

([Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023](#))

(3) manter as tubulações e valas livres de obstruções que possam comprometer as condições de drenabilidade;

(4) manter a integridade das estruturas, tubulações e valas revestidas;

(5) manter os equipamentos de recalque, quando houver, em boas condições de funcionamento.

153.217 Auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito

(a) O operador de aeródromo deve manter os auxílios visuais em condições físicas e operacionais, objetivando a visualização, identificação e entendimento do auxílio visual por parte do piloto e pessoal em solo, bem como da infraestrutura ao qual estiver associado, se for o caso. ([Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023](#))

(1) O disposto no parágrafo 153.217(a) não se aplica aos auxílios visuais previstos nos parágrafos 154.305(f), 154.305(g), 154.305(h), 154.305(i), 154.305(j), 154.305(k) e 154.305(l) do RBAC nº 154 quando estes forem mantidos e operados pelo Comando da Aeronáutica. ([Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016](#))

(b) Os auxílios visuais são aqueles descritos conforme requisitos constantes na Subparte D e Subparte E do RBAC nº 154 e compreendem: ([Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016](#))

(1) indicadores e dispositivos de sinalização;

(2) sinalização horizontal;

(3) luzes;

(4) sinalização vertical;

(5) balizas;

(6) indicadores de áreas de uso restrito.

(c) Indicadores e dispositivos de sinalização

(1) O operador de aeródromo deve, quanto aos indicadores e dispositivos de sinalização, atender ao estabelecido no parágrafo 153.217(a) e aos seguintes requisitos:

(i) manter a integridade física do equipamento de forma a permitir sua visualização por aeronave em voo a uma distância mínima de 300 m (trezentos metros);

(ii) manter o sistema de iluminação do equipamento em funcionamento e em consonância

com o manual do fabricante.

(d) Sinalização horizontal

(1) O operador de aeródromo deve, quanto à sinalização horizontal, atender ao estabelecido no parágrafo 153.217(a) e ainda aos seguintes requisitos:

(i) e (ii) [Estes parágrafos não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(iii) manter as ações de manutenção preventiva e recuperação da sinalização horizontal conforme especificações e orientações do fabricante do produto aplicado; (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(iv) 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. (Vide IS nº 153-002) (Incluído pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(e) Luzes

(1) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 153.217(a), bem como:

(i) manter a integridade da luminária;

(ii) manter a intensidade das luzes adequada às condições mínimas de visibilidade e luz ambiente;

(iii) atender aos requisitos estabelecidos no parágrafo 153.103(b) deste Regulamento, quanto às luzes dos auxílios visuais para navegação aérea; (Redação dada pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2022)

(iv) manter o padrão de cores das luzes em conformidade com o quanto definido no RBAC nº 154. (Incluído pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(f) e (g) [Estes parágrafos não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(h) Indicadores de áreas de uso restrito

(1) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 153.217(a) e os indicadores devem ser mantidos de forma a preservar sua integridade física e sua fixação no solo.

(i) A instalação dos auxílios visuais para indicar áreas de uso restrito deve atender aos requisitos constantes da Subparte E do RBAC nº 154.

153.219 Sistema elétrico

(a) O operador de aeródromo deve manter o sistema elétrico em condições operacionais, objetivando:

(1) o correto funcionamento de todos os equipamentos alimentados;

(2) a continuidade da alimentação dos equipamentos essenciais à navegação aérea.

(b) O sistema elétrico que constitui o escopo desta seção é aquele que alimenta os equipamentos que auxiliam a navegação aérea, a movimentação de aeronaves e as instalações da Seção Contraincêndio (SCI) e, onde existir, do Posto Avançado Contraincêndio (PACI).

(c) O operador de aeródromo deve atender ao estabelecido no parágrafo 153.219(a) e aos seguintes requisitos:

(1) manter a entrada de energia secundária de forma a:

- (i) atender aos requisitos estabelecidos na Tabela F-1 do RBAC nº 154; e
- (ii) garantir a contínua disponibilidade dos recursos do SESCINC mencionados no parágrafo 153.425(b) e na seção 153.427;

(Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

(2) manter a efetividade do Sistema de Proteção contra Descargas Atmosféricas (SPDA) conforme requisitos estabelecidos no projeto de edificação.

(d) [Este parágrafo não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

153.221 Proteção da área operacional

(a) O operador de aeródromo deve manter o sistema de proteção da área operacional em condições físicas e de funcionamento, de forma a atender aos requisitos estabelecidos na seção 153.107 deste Regulamento.

153.223 [Esta Seção não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

153.225 Planejamento e execução de obra e serviço de manutenção

(a) [Este parágrafo não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(1) [Este parágrafo não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(2) Fica expressamente proibida a realização de obra ou serviço de manutenção nas proximidades de sistemas elétricos quando o aeródromo estiver operando em condição de baixa visibilidade, devendo as atividades que estiverem em andamento serem imediatamente suspensas enquanto perdurar tal condição. [Obrigatório se operar em baixa visibilidade]

(i) A distância de segurança em relação aos sistemas elétricos, para a realização de obras ou serviço de manutenção quando aeródromo estiver operando em baixa visibilidade, deve ser definida pelo operador de aeródromo em função da infraestrutura aeroportuária e das características dos sistemas instalados.

(Incluído pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(b) a (d) [Estes parágrafos não são aplicáveis a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

153.227 [Esta Seção não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

153.229 Informação sobre obras e serviços de manutenção

(a) O operador de aeródromo deve informar à ANAC, nos moldes definidos em ato específico, a execução de obra ou serviço de manutenção:

(1) 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);

(2) que requeira aprovação da infraestrutura aeroportuária ou de qualquer de seus elementos;
ou

(3) com necessidade de divulgação no AIS.

(b) O início da obra ou do serviço de manutenção está condicionado à sua aprovação pela ANAC.

(c) Quando a obra ou serviço de manutenção se enquadrar nos casos previstos no parágrafo 153.227(b) deste Regulamento, a aprovação está condicionada ao envio do PESO e sua aceitação pela ANAC.

(d) O operador de aeródromo deverá obedecer aos prazos e às exigências contidas em regulamentação específica da ANAC, devendo ser considerada antecedência suficiente em relação ao início da obra ou serviço de manutenção para o planejamento dos operadores aéreos, divulgação no AIS e seu respectivo processamento pela ANAC.

(e) O operador de aeródromo deve executar a obra ou serviço de manutenção conforme aprovado pela ANAC.

(f) O operador de aeródromo deve informar à ANAC quando ocorrer mudança no plano de execução da obra ou serviço de manutenção.

(g) Em caso de necessidade de execução de obra ou serviço de manutenção emergencial, a ANAC deve ser informada até o segundo dia útil após a data de início nos seguintes casos:

- (1) alteração de distâncias declaradas de pista de pouso e decolagem; ou
- (2) fechamento total ou parcial de pista de pouso e decolagem.

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

153.231 a 153.299

[Reservado]

SUBPARTE F RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA

153.301 Generalidades

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer, implantar e manter operacional um Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária (SREA) em conformidade à regulamentação específica vigente, adequado ao tipo e ao porte das operações aéreas do aeródromo.

(b) O SREA deve ser capaz de:

(1) responder, em tempo hábil, às emergências aeroportuárias que ocorram no aeródromo e no seu entorno;

(2) salvar vidas;

(3) mitigar os danos materiais e as consequências decorrentes de uma emergência aeroportuária; e

(4) estabelecer ações contingenciais para restauração das operações normais do aeródromo.

(c) O SREA inclui:

(1) os elementos do sistema (setores, órgãos, entidades e empresas);

(2) os recursos humanos necessários e capacitados;

(3) os recursos de infraestrutura e materiais necessários para a resposta às emergências aeroportuárias;

(4) a definição de abrangência, atribuição de responsabilidades e procedimentos para cada tipo de emergência referente aos participantes do sistema;

(5) a elaboração de planos e manuais que consolidem o planejamento das ações atribuídas a cada elemento do sistema; e

(6) a utilização de mecanismos de autoavaliação e melhoria contínua do sistema.

(d) O SREA deve prever as seguintes emergências aeroportuárias:

(1) ocorrências com aeronaves nas condições de urgência e socorro, dentro e fora da área patrimonial do aeródromo;

(2) ocorrências com aeronaves em áreas aquáticas, pantanosas ou de difícil acesso que se encontrem a até mil metros de qualquer cabeceira de pista de pouso e decolagem; ([Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019](#))

(3) emergências médicas em geral;

(4) ocorrências com artigos perigosos;

(5) incêndios florestais ou em áreas de cobertura vegetal próxima ao aeródromo que, de alguma forma, interfiram na segurança das operações aéreas, onde aplicável;

(6) incêndios no terminal aeroportuário ou em outras instalações de infraestrutura aeroportuária;

(7) desastres naturais passíveis de ocorrência na região onde o aeródromo está localizado; e

(8) outras emergências, a critério do operador de aeródromo.

(e) O operador de aeródromo deve garantir a operacionalidade dos recursos humanos, materiais

e de infraestrutura disponibilizados ao SREA e que esses atuem de forma integrada e coordenada para o atendimento às emergências aeroportuárias.

(f) As responsabilidades e os procedimentos pertinentes a cada um dos participantes, internos e externos ao aeródromo, no processo de planejamento e atendimento às emergências aeroportuárias, devem ser estabelecidos formalmente.

(g) Ao estabelecer o planejamento de resposta às emergências aeroportuárias, o operador de aeródromo deve considerar critérios de preservação do local do acidente aeronáutico ou de evidências que possam contribuir para futuras investigações sob a responsabilidade dos órgãos competentes, observando, no entanto, que esses procedimentos não se sobreponham à necessidade ou à oportunidade de salvamento de vidas.

(h) O operador de aeródromo deve observar os princípios de fatores humanos para fins de mitigação de efeitos psicológicos negativos decorrentes de um acidente aeronáutico, com foco nos profissionais que, direta ou indiretamente, estejam envolvidos nas ações de resposta às emergências aeroportuárias

(i) O operador de aeródromo deve garantir que todos os elementos do SREA tenham acesso às informações, procedimentos e responsabilidades estabelecidos para todos os elementos do sistema.

[\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

153.303 Recursos necessários para o atendimento às emergências aeroportuárias **[Obrigatório quando aplicável]**

(a) O operador de aeródromo deve prover e manter operacionais os recursos necessários para resposta às emergências aeroportuárias, na seguinte composição mínima:

(1) serviços:

- (i) SESCINC;
- (ii) Ambulâncias.

(2) estruturas de coordenação:

- (i) Centro de Operações de Emergência (COE);
- (ii) Posto de Coordenação Móvel (PCM).

(3) recursos externos:

(i) quaisquer entidades externas ao aeródromo, previstas no planejamento de resposta às emergências aeroportuárias.

(4) ferramentas de suporte à localização de ocorrências, pontos de apoio e principais acessos ao aeródromo:

- (i) Mapa de grade interno;
- (ii) Mapa de grade externo.

(5) Planos resultantes do planejamento do SREA:

- (i) Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM);
- (ii) Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC).

(6) Exercícios Simulados de Emergência Aeroportuária.

(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

153.305 a 153.307 [Reservado]

153.309 a 153.321 [Estas Seções não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

153.323 Planos resultantes do SREA

(a) O PLEM e o PCINC devem ser mantidos atualizados pelo operador de aeródromo e devem ser revisados a critério da ANAC ou sempre que houver:

- (1) realização de um módulo do ESEA, onde seja constatada a necessidade de adequação;
- (2) emergência que tenha requerido a ativação do SREA, onde seja constatada a necessidade de adequação;
- (3) alteração significativa nas características físicas ou operacionais do aeródromo;
- (4) alteração de CAT; (Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)
- (5) alteração de classe do aeródromo, conforme definido na seção 153.7; e
- (6) alterações significativas no SESCINC do aeródromo;

(b) O responsável pela gestão do aeródromo deve aprovar formalmente os planos produzidos no SREA, responsabilizando-se pelo seu conteúdo.

(c) O operador de aeródromo deve prever ações de capacitação para que o conteúdo do PLEM e PCINC seja de amplo conhecimento para todos os envolvidos na resposta às emergências aeroportuárias.

(d) As atualizações do PLEM e do PCINC devem ser formalmente encaminhadas à ANAC em um período não superior a 3 (três) anos contados a partir da data do último envio.

(e) O PLEM e o PCINC devem ser de caráter ostensivo e distribuídos a todos os elementos do SREA.

(f) Nos aeródromos compartilhados, o operador de aeródromo deve consultar formalmente a unidade militar para elaboração do PLEM e do PCINC.

(Incluído pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

153.325 Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM) [Obrigatório modelo simplificado]

- (a) O operador de aeródromo deve considerar o seguinte conteúdo mínimo no PLEM:
- (1) tipos de emergências abordadas no plano, conforme 153.301(d);
 - (2) lista dos elementos envolvidos no planejamento de emergência aeroportuária, sejam tais elementos pertencentes ou não à estrutura organizacional do operador de aeródromo;
 - (3) relação de telefones dos elementos envolvidos, direta ou indiretamente, no atendimento às emergências aeroportuárias;
 - (4) responsabilidades e ações de cada elemento envolvido para cada tipo de emergência aeroportuária prevista;
 - (5) mapas de grade interno e externo, conforme estabelecido nas Seções 153.317 e 153.319,

respectivamente; (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(6) fluxogramas de acionamento específicos para cada tipo de emergência aeroportuária prevista no aeródromo e a forma de acionamento de cada recurso a qualquer hora;

(7) identificação e contato do responsável designado pelo operador de aeródromo para coordenação das ações descritas no PLEM;

(8) Procedimentos de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pista (PRAI), com o seguinte conteúdo mínimo:

(i) procedimentos e prazos estimados para desinterdição de pista, quando não envolvidas aeronaves;

(ii) procedimentos e prazos estimados para a remoção de aeronave inoperante;

(A) O operador de aeródromo, ao estabelecer o prazo para a remoção de aeronave inoperante, deve considerar o impacto à segurança das operações aéreas no aeródromo e os aspectos econômicos associados à descontinuidade daquelas operações.

(B) O operador de aeródromo deve detalhar as ações previstas e seus tempos estimados, de forma a que possa ser determinado o prazo total estimado.

(iii) a relação dos equipamentos disponíveis no aeródromo ou em suas adjacências para remoção de aeronaves, sua localização, a empresa detentora, a capacidade dos equipamentos e os contatos para acionamento dos seus responsáveis a qualquer hora;

(iv) a relação das empresas aéreas que operam no aeródromo e das demais empresas que prestam serviços de rampa no aeródromo, com os contatos para acionamento dos seus responsáveis a qualquer hora; e

(v) a indicação da empresa detentora do conjunto de remoção para aeronaves de grande porte, com os contatos para acionamento dos seus responsáveis a qualquer hora.

(b) O operador de aeródromo deve publicar no Serviço de Informações Aeronáuticas, em conformidade com o PRAI:

(1) a capacidade do aeródromo para remoção de aeronaves inoperantes, expresso em termos do modelo e peso da maior aeronave que o aeródromo está equipado para remover; e

(2) os contatos para acionamento do responsável designado pelo operador de aeródromo para coordenação das ações descritas no PRAI.

(c) O operador de aeródromo deve garantir que a remoção de aeronave acidentada, seus destroços e objetos por ela transportados ocorra somente após prévia liberação pelo responsável pela investigação SIPAER, quando aplicável tal liberação.

(1) A remoção de aeronave acidentada, seus destroços e objetos por ela transportados é permitida, sem prévia liberação do responsável pela investigação SIPAER, quando necessária para salvar vidas, preservar a segurança de pessoas ou preservar evidências.

(Incluído pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

153.327 [Reservado]

(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

153.329 Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC) [Obrigatório se possuir SESCINC implantado]

(a) O PCINC deve conter:

(1) informações gerais:

(i) área de atuação do SESCINC, que deve abranger, no mínimo, a área operacional do aeródromo; [\(Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019\)](#)

(ii) descrição das condições geográficas do sítio aeroportuário e de seu entorno, dentro da área de atuação do SESCINC, tais como:

(A) características do terreno;

(B) existência de acidentes geográficos;

(C) áreas de difícil acesso para os CCI e demais veículos de apoio às operações do SESCINC; e

(D) relação das instalações do aeródromo a serem protegidas pelo SESCINC e os principais riscos de incêndio identificados na mesma.

(iii) relação das principais aeronaves que operam no aeródromo com as seguintes informações:

(A) modelo;

(B) categoria contraincêndio da aeronave (CAT AV); [\(Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019\)](#)

(C) comprimento e largura máxima da fuselagem;

(D) quantidade máxima de passageiros transportados;

(E) quantidade de tripulantes;

(F) quantidade de saídas de emergência;

(G) quantidade máxima de combustível transportado; e

(H) desenho adequado com a indicação das saídas de emergência da aeronave.

(2) procedimentos operacionais para a atuação da equipe de serviço do SESCINC nas seguintes situações:

(i) emergências com aeronaves, na condição de socorro e na condição de urgência;

(ii) emergência com aeronaves fora da área de movimento do aeródromo, na área de atuação do SESCINC;

(iii) incêndios em instalações aeroportuárias;

(iv) incêndios florestais ou em áreas de cobertura vegetal próximas ao aeródromo (onde houver) que, de alguma forma, interfiram na segurança das operações aéreas;

(v) incêndios ou vazamentos de combustíveis no PAA (onde houver), em operações de reabastecimento ou durante transporte no lado ar);

(vi) ocorrências com artigos perigosos;

(vii) remoção de animais e dispersão de avifauna (quando aplicável);

(viii) iluminação de emergência em pista de pouso e decolagem (quando este procedimento for estabelecido pelo operador de aeródromo);

(ix) condições de baixa visibilidade (quando aplicável);

(x) atendimento à aeronave presidencial (quando requerido); e

(xi) outras situações particulares do aeródromo que exijam a atuação do SESCINC.

(3) descrição dos locais e procedimentos alternativos para abastecimento do(s) CCI com água (onde aplicável).

[\(Incluído pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

153.331 [Esta Seção não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

153.333 a 153.399 [Reservado]

SUBPARTE G SERVIÇOS DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO

(Subparte com redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

153.401 Generalidades

(a) O Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC) está sob a responsabilidade do operador de aeródromo.

(1) Os operadores de aeródromos Classe I não estão obrigados a prover o SESCINC.

(i) O operador de aeródromo Classe I que pretenda prestar o serviço e divulgar a CAT do aeródromo deve cumprir todos os requisitos desta Subparte G relacionados à sua Classe.

153.403 CAT – Categoria Contraincêndio do Aeródromo

(a) A CAT – Categoria Contraincêndio do Aeródromo reflete o nível de proteção contraincêndio provido pelo SESCINC, considerando existentes e disponíveis, nos valores mínimos, os recursos da Tabela Os operadores de aeródromos Classe I não estão obrigados a prover o SESCINC.

(ii) O operador de aeródromo Classe I que pretenda prestar o serviço e divulgar a CAT do aeródromo deve cumprir todos os requisitos desta Subparte G relacionados à sua Classe.

(b) 153.403-1, para:

(1) quantidade e regime de descarga de agentes extintores principal e complementar disponíveis para pronto atendimento à emergência; e

(2) quantidade de Carro Contraincêndio (CCI) em linha.

Tabela Os operadores de aeródromos Classe I não estão obrigados a prover o SESCINC.

(iii) O operador de aeródromo Classe I que pretenda prestar o serviço e divulgar a CAT do aeródromo deve cumprir todos os requisitos desta Subparte G relacionados à sua Classe.

153.403-1 – Quantidades mínimas de agentes extintores e CCI em linha

CAT	AGENTE EXTINTOR PRINCIPAL				AGENTE EXTINTOR COMPLEMENTAR		CCI em linha
	Espuma eficácia “B”		Espuma eficácia “C”		Pó químico (kg)	Regime de descarga (kg/s)	
	Água para solução (l)	Regime de descarga (l/min)	Água para solução (l)	Regime de descarga (l/min)			
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]
1	230	230	160	160	45	2,25	1
2	670	550	460	360	90	2,25	1
3	1.200	900	820	630	135	2,25	1
4	2.400	1.800	1.700	1.100	135	2,25	1
5	5.400	3.000	3.900	2.200	180	2,25	1
6	7.900	4.000	5.800	2.900	225	2,25	2
7	12.100	5.300	8.800	3.800	225	2,25	2
8	18.200	7.200	12.800	5.100	450	4,50	3

9	24.300	9.000	17.100	6.300	450	4,50	3
10	32.300	11.200	22.800	7.900	450	4,50	3

(c) A CAT deve ser validada pela ANAC.

(1) O operador do aeródromo não pode divulgar CAT superior à validada pela ANAC.

(2) A ANAC pode, de ofício, alterar o nível de validação da CAT, se constatar que ele não mais corresponde aos recursos disponíveis no aeródromo.

(d) O operador do aeródromo deve manter atualizados a ANAC e os órgãos e entidades responsáveis pelo controle de tráfego aéreo e pela divulgação de informações aeronáuticas quanto à CAT do aeródromo sob sua administração.

(1) Quando o SESCINC não for prestado de forma contínua, o operador do aeródromo deve fazer constar, nas informações relativas à CAT divulgadas, os horários em que o serviço estará disponível.

(2) Ocorrendo redução nos recursos do aeródromo para valores inferiores aos relacionados na Tabela Os operadores de aeródromos Classe I não estão obrigados a prover o SESCINC.

(iv) O operador de aeródromo Classe I que pretenda prestar o serviço e divulgar a CAT do aeródromo deve cumprir todos os requisitos desta Subparte G relacionados à sua Classe.

(3) 153.403-1 à CAT divulgada, o operador deve declarar a redução do nível de proteção contraincêndio do aeródromo e tomar as providências necessárias à divulgação da nova CAT. ([Vide IS nº 153.403-001](#))

(2) Restaurados os recursos, pode o operador providenciar a divulgação da informação de acordo com o disposto no parágrafo Os operadores de aeródromos Classe I não estão obrigados a prover o SESCINC.

(i) O operador de aeródromo Classe I que pretenda prestar o serviço e divulgar a CAT do aeródromo deve cumprir todos os requisitos desta Subparte G relacionados à sua Classe.

(i) 153.403(a), limitada à CAT validada pela ANAC.

153.405 Agentes Extintores

([Vide IS nº 153.405-001](#))

(a) O agente extintor principal (colunas [3] e [5] da Tabela Os operadores de aeródromos Classe I não estão obrigados a prover o SESCINC.

(ii) O operador de aeródromo Classe I que pretenda prestar o serviço e divulgar a CAT do aeródromo deve cumprir todos os requisitos desta Subparte G relacionados à sua Classe.

(b) 153.403-1) deve ser a solução de espuma, de eficácia nível “B” ou eficácia nível “C”, classe AV, solução a 1%, a 3% ou a 6%.

(c) O agente extintor complementar (coluna [7] da Tabela Os operadores de aeródromos Classe I não estão obrigados a prover o SESCINC.

(iii) O operador de aeródromo Classe I que pretenda prestar o serviço e divulgar a CAT do aeródromo deve cumprir todos os requisitos desta Subparte G relacionados à sua Classe.

(d) 153.403-1) deve ser o Pó Químico BC (classe B – líquidos inflamáveis e classe C – materiais elétricos) à base de bicarbonato de sódio, ou de outra composição com capacidade extintora equivalente.

153.407 Carro Contraincêndio (CCI) e demais veículos do SESCINC

(Vide IS nº 153.407-001)

(a) As características técnicas mínimas de um CCI estão dispostas na Tabela 153.407-1.

(1) Não será exigido o cumprimento do item 2 da Tabela 153.407-1 para CCI fabricados antes de 16 de julho de 2013.

Tabela 153.407-1 – Características técnicas mínimas de um CCI

Requisitos		Capacidade do tanque de água (litros)		
		< 2.000	≥ 2.000 até ≤ 6.000	> 6.000
1	Canhão monitor de teto	Exigido	Exigido	Exigido
1.1	Alcance jato compacto (m)	≥ 46	≥ 58	≥ 70
1.2	Alcance jato neblinado (m)	≥15	≥15	≥15
2	Canhão de pára-choque	Não exigido	Exigido	Exigido
2.1	Alcance jato compacto (m)	Não exigido	≥ 46	≥ 46
2.2	Alcance jato neblinado (m)	Não exigido	≥ 15	≥ 15
3	Número de linha(s) de mangueira(s) de água/solução de espuma (com esguicho de vazão regulável)	1	2	2
3.1	Comprimento da linha de mangueira (m)	45	45	45
3.2	Alcance jato compacto (m)	≥ 20	≥ 20	≥ 20
4	Linha de mangueira de PQ	Exigido	Exigido	Exigido
5	Esguicho sob o veículo	Não exigido	Exigido	Exigido
6	Capacidade do tanque de LGE (em cargas para solução de espuma)	2	2	2

(e) Além de atender aos parâmetros da Tabela 153.407-1, e de cumprir com o prescrito no programa de manutenção previsto no parágrafo 153.201(b)(8), para ser considerado em linha, o CCI deve:

(1) contar com 1 (um) profissional na função de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (BA-MC) e pelo menos outros 2 (dois) na função de Bombeiro de Aeródromo (BA), todos com o respectivo TP, conforme descrito no parágrafo 153.421(a);

(2) ser capaz de prover o transporte, com segurança, da equipagem;

(3) contar com os EPR descritos no parágrafo 153.421(b);

(4) ser capaz de atingir o tempo-resposta de 3 (três) minutos, no caso do(s) CCI mencionados no parágrafo 153.409(a)(1) e ser capaz de atingir o tempo de 4 (quatro) minutos, no caso dos CCI mencionados no parágrafo 153.409(b); e

(5) estar com tanques/reservatórios de água, LGE e PQ abastecidos em sua capacidade máxima.

(f) Os veículos do SESCINC devem ser capazes de prover o transporte, com segurança, dos equipamentos de proteção da equipagem e equipamentos de apoio.

(g) Os veículos do SESCINC devem ser capazes de transitar nos terrenos em que esteja prevista atuação do serviço, em especial na área de atuação definida no PCINC, conforme parágrafo 153.329(a)(1)(i).

153.409 Tempo-Resposta

[\(Vide IS nº 153.409-001\)](#)

(a) O SESCINC deve, em condições ótimas de visibilidade e de superfície de pista, ser capaz de atingir um tempo-resposta não superior a 3 (três) minutos para qualquer ponto de cada pista de pouso e decolagem operacional do aeródromo.

(1) Tempo-resposta é o intervalo de tempo decorrido entre o acionamento do SESCINC e o momento em que o(s) primeiro(s) CCI esteja(m) posicionado(s) em condição de aplicar a solução de espuma a um regime de descarga de, pelo menos, 50% do especificado na Tabela Os operadores de aeródromos Classe I não estão obrigados a prover o SESCINC.

(iv) O operador de aeródromo Classe I que pretenda prestar o serviço e divulgar a CAT do aeródromo deve cumprir todos os requisitos desta Subparte G relacionados à sua Classe.

(2) 153.403-1 para a categoria do aeródromo.

(b) Qualquer outro CCI que não o(s) responsável(is) por cumprir o disposto no parágrafo 153.409(a), necessário à aplicação dos agentes extintores na quantidade mínima especificada na Tabela Os operadores de aeródromos Classe I não estão obrigados a prover o SESCINC.

(v) O operador de aeródromo Classe I que pretenda prestar o serviço e divulgar a CAT do aeródromo deve cumprir todos os requisitos desta Subparte G relacionados à sua Classe.

(c) 153.403-1 para a categoria do aeródromo, deve ser capaz de chegar a qualquer ponto de cada pista de pouso e decolagem operacional do aeródromo em até 4 (quatro) minutos após o acionamento do SESCINC.

(d) O operador do aeródromo deve aferir e registrar o tempo-resposta – e, quando aplicável, o tempo de chegada dos CCI mencionados no parágrafo 153.409(b) –, no mínimo, trimestralmente.

153.411 CAT-AV - Categoria Contraincêndio de Aeronave

(a) A CAT-AV das aeronaves de asas fixas é determinada a partir da Tabela 153.411-1, da seguinte forma:

(1) pela CAT-AV associada ao comprimento total da aeronave, nos casos em que a largura máxima de sua fuselagem não excede o limite da coluna 3; ou

(2) pela CAT-AV imediatamente superior àquela associada ao comprimento total da aeronave, nos casos em que a largura máxima de sua fuselagem excede o limite da coluna 3.

Tabela 153.411-1 – Categoria Contraincêndio das Aeronaves de Asas Fixas

CAT-AV	Comprimento total da aeronave (em metros)	Largura máxima da fuselagem (em metros)
[1]	[2]	[3]
1	De 0 a menos de 9	2
2	De 9 a menos de 12	2
3	De 12 a menos de 18	3

4	De 18 a menos de 24	4
5	De 24 a menos de 28	4
6	De 28 a menos de 39	5
7	De 39 a menos de 49	5
8	De 49 a menos de 61	7
9	De 61 a menos de 76	7
10	De 76 a menos de 90	8

(b) Para os fins da seção 153.413, podem ser utilizados os valores da Tabela 153.411-2 para a CAT-AV equivalente das aeronaves utilizadas exclusivamente em operações de transporte de cargas.

Tabela 153.411-2 – Equivalência para Operações de Carga

CAT-AV	CAT-AV equivalente (carga)
[1]	[2]
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	5
7	6
8	6
9	7
10	7

(c) A CAT-AV das aeronaves de asas rotativas é determinada pelo seu comprimento total, incluindo rotores, conforme a Tabela 153.411-3.

Tabela 153.411-3 – Categoria Contraincêndio das Aeronaves de Asas Rotativas

CAT-AV	Comprimento total da aeronave (em metros)
[1]	[2]
2	De 0 a menos de 15
3	De 15 a menos de 24
4	De 24 a menos de 35

153.413 Operações Compatíveis com a CAT

[\(Vide IS nº 153.413-001\)](#)

- (a) O operador do aeródromo somente pode autorizar operações de transporte aéreo público de passageiros ou cargas em aeronaves de CAT-AV (Tabela 153.411-1 e 153.411-3) ou CAT-AV equivalentes (Tabela 153.411-2) que sejam compatíveis com a CAT do aeródromo.
- (b) As operações em aeronaves CAT-AV 1 e CAT-AV 2 são compatíveis com o nível de proteção contraincêndio de qualquer aeródromo público, independentemente da existência de SESCINC.
- (c) Para os fins desta Subparte G, são operações compatíveis com a CAT do aeródromo:
- (1) e (2) [Estes parágrafos não são aplicáveis a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]
 - (3) para os aeródromos Classe I, são compatíveis todas as operações.
 - (d) [Este parágrafo não é aplicável a aeródromo de uso público – Classe I – Geral].

153.415 Funções no âmbito do SESCINC

- (a) São funções exercidas no âmbito do SESCINC:
- (1) Bombeiro de Aeródromo (BA), responsável pelo resgate de pessoas e combate ao incêndio;
 - (2) Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (BA-MC), responsável pela condução e operação de CCI;
 - (3) Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço (BA-CE), responsável pelo comando da equipe de serviço nas operações de resgate e combate a incêndios;
 - (4) Bombeiro de Aeródromo Resgatista (BA-RE), responsável pelo resgate de pessoas e prestação dos primeiros socorros;
 - (5) Bombeiro de Aeródromo Líder de Equipe de Resgate (BA-LR), responsável pela coordenação dos BA-RE nas operações de resgate;
 - (6) Operador de Sistema de Comunicação (OC), responsável pelas atividades de comunicação e observação da área de movimento das aeronaves.
 - (7) Gerente de Seção Contraincêndio (GS), responsável pela gestão e coordenação dos recursos humanos e materiais do SESCINC.
- (b) A acumulação de mais de uma das funções relacionadas no parágrafo 153.415(a) por um mesmo bombeiro de aeródromo somente é permitida nas seguintes situações:
- (1) nos aeródromos Classes I e II, a função GS pode ser acumulada com a função BA-CE; e
 - (2) [Este parágrafo não é aplicável a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

153.417 Formação dos Profissionais

[\(Vide IS nº 153.417-001\)](#)

- (a) Para o exercício das funções tratadas na seção 153.415 são exigidas do profissional: aprovação em Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo, para as funções tratadas nos parágrafos 153.415(a)(1) a 153.415(a)(5) e 153.415(a)(7);
- (i) A aprovação em Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 1 (CBA-1) habilita o profissional ao exercício em aeródromos até CAT 4.

(ii) A aprovação em Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 2 (CBA-2) habilita o profissional ao exercício em quaisquer aeródromos.

(2) aprovação em Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI, para a função de que trata o parágrafo 153.415(a)(2);

(3) aprovação em Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Chefe da Equipe de Serviço, para a função de que trata o parágrafo 153.415(a)(3); e

(4) aprovação em curso de primeiros socorros ou curso semelhante, reconhecido pela autoridade de saúde competente, para as funções tratadas nos parágrafos 153.415(a)(4) e 153.415(a)(5).

(b) O operador do aeródromo deve assegurar que os profissionais no exercício das funções tratadas nos parágrafos 153.415(a)(1) a 153.415(a)(5) estejam com suas competências atualizadas, com aprovação em Curso de Habilitação ou em Curso de Atualização em data não anterior a:

(1) 4 (quatro) anos, para profissionais em aeródromos Classes I e II;

(2) [Este parágrafo não é aplicável a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(c) Os requisitos de seleção e aprovação em cursos previstos nesta Subparte G serão estabelecidos em regulamento específico.

(d) Os cursos e estágios de adaptação abaixo relacionados, concluídos até 31 de dezembro de 2015, serão reconhecidos pela ANAC como equivalentes aos cursos dispostos nesta seção, conforme Tabela 153.417-1:

(1) CECIS – Curso de Especialização em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);

(2) EABA – Estágio de Adaptação de Bombeiros para Aeródromos (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);

(3) CECIA – Curso Elementar em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);

(4) FTBA – Formação Técnica de Bombeiro de Aeródromo (ministrado pela INFRAERO, realizado em caráter emergencial, sob autorização da ANAC);

(5) EPB – Estágio de Padronização de Bombeiros para Aeródromos (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);

(6) OPERADOR DE CCI – Curso de Operador de Carro Contraincêndio de Aeródromo (sob responsabilidade da INFRAERO);

(7) CBBA – Curso Básico de Bombeiro de Aeródromos (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);

(8) CATCIS - Curso de Atualização Técnica em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);

(9) CACI - Curso de Administração em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica); e

(10) CEOCIS - Curso de Especialização para Oficiais em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica).

Tabela 153.417-1 – Equivalência entre Cursos e Estágios de Adaptação anteriormente concluídos e os Cursos da Seção 153.417.

Cursos anteriores a 31 de dezembro de 2015 [1]	Curso Equivalente [2]
CECIA	Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 1 (CBA-1)
EABA FTBA CECIS EPB CBBA	Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 2 (CBA-2)
CACI CEOCIS CATCIS (a partir de 2010)	Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço (CBA-CE)
OPERADOR DE CCI	Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (CBA-MC)

153.419 Equipe de Serviço

(a) Equipe de serviço é o conjunto de profissionais no efetivo exercício, no aeródromo, de uma das funções tratadas nos parágrafos 153.415(a)(1) a 153.415(a)(6).

(1) Para compor a equipe de serviço, os profissionais no exercício das funções tratadas nos parágrafos 153.415(a)(1) a 153.415(a)(5) devem contar com os equipamentos de proteção previstos na seção 153.421.

(b) A equipe de serviço deve ser formada, no mínimo, pela equipagem do(s) CCI, conforme o disposto no parágrafo 153.407(b)(1), e mais 1 (um) BA-CE e 1 (um) OC.

(1) Nos aeródromos Classe I e Classe II, e nos aeródromos Classe III com nível de proteção CAT 7 ou inferior, o BA-CE pode compor a equipagem mínima dos CCI exigida no parágrafo 153.407(b)(1), juntamente o BA-MC e mais 1 (um) bombeiro de aeródromo

(c) [Este parágrafo não é aplicável a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(d) Enquanto ocorrerem operações aéreas, o profissional que compõe a equipe de serviço não pode exercer atividades que impactem em sua capacidade de acionamento e atendimento imediato a emergências.

153.421 Equipamentos de Proteção

[\(Vide IS nº 153.421-001\)](#)

(a) O operador do aeródromo deve disponibilizar, para cada Bombeiro de Aeródromo, Traje de Proteção (TP) apropriados às atividades de combate a incêndio.

(1) O TP é composto de capacete, capuz do tipo “balaclava”, roupa de aproximação (calça e jaqueta), luvas e botas.

(2) Cada Bombeiro de Aeródromo deve ter o seu próprio TP, adequado às suas características físicas e ao exercício de sua função.

(b) O operador do aeródromo deve disponibilizar para os componentes da equipagem, excluídos aqueles com função exclusiva de motorista/operador dos veículos, Equipamentos de Proteção Respiratória (EPR) compatíveis com as atividades de combate a incêndio.

(1) O conjunto de EPR é composto por peça facial, cilindro de ar com, no mínimo, 1600 litros de ar respirável, manômetro, regulador de pressão e alarme.

(2) O EPR deve possuir compatibilidade com a utilização simultânea do TP.

(c) Além dos EPR previstos no parágrafo 153.421(b), nos veículos utilizados nas operações de resgate e combate a incêndio devem ser disponibilizados EPR extras, no mínimo um para cada dois componentes da equipe que não BA-MC.

153.423 Equipamentos de Apoio às Operações de Resgate

[\(Vide IS nº 153.423-001\)](#)

(a) A equipe deve ter à disposição no local da ocorrência, no mínimo, os equipamentos de apoio descritos na Tabela 153.423-1, de acordo com a CAT do aeródromo.

(1) O equipamento 1.1 da Tabela 153.423-1 não é obrigatório para operadores de aeródromos Classe I.

(2) O equipamento 2.5 da Tabela 153.423-1 não é obrigatório para operadores de aeródromos Classes I e II.

Tabela 153.423-1 – Equipamentos de apoio às operações de resgate

Uso principal	Equipamento	CAT do aeródromo			
		1-2	3-5	6-7	8-10
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]
1. Entrada Forçada	1.1 Desencarcerador hidráulico, elétrico ou pneumático	-	1	1	2
	1.2 Serra circular para corte pesado de metal	1	1	1	1
	1.3 Serra sabre	-	1	1	1
	1.4 Machado de resgate grande sem cunha	1	1	1	1
	1.5 Pé-de-cabra – 95 cm	1	1	1	1
	1.6 Pé-de-cabra – 165 cm	-	-	1	1
2. Resgate	2.1 Escada extensora (de comprimento total adequado aos tipos de aeronaves em operação no aeródromo)	1	1	2	3
	2.2 Gancho ou garra para salvamento	1	2	3	4
	2.3 Ferramenta de corte de cintos de segurança	2	4	6	10
	2.4 Manta resistente ao fogo	1	2	3	4
	2.5 Torre de iluminação	-	-	1	1
	2.6 Turbo-ventilador com vazão de ar mínima de 50.000 m³/h	-	-	-	1
	2.7 Lanternas portáteis	2	3	4	8
3. APH	3.1 Maca rígida	1	2	3	4
	3.2 Colar cervical retrátil	1	2	2	4
	3.3 Colete de imobilização dorso-lombar MT KED	1	2	2	4
	3.4 Kit médico de primeiros socorros	1	2	3	4
	3.5 Inalador de oxigênio com cilindro	-	1	1	1
	3.6 Conjunto de talas para imobilização de membros superiores e inferiores	4	8	8	10

153.425 Seção Contraincêndio (SCI)

[\(Vide IS nº 153.425-001\)](#)

(a) Os recursos dedicados às atividades do SESCINC se concentram em instalação específica, identificada como Seção Contraincêndio (SCI).

(1) Parte dos recursos do SESCINC pode estar localizada em instalação não contígua à SCI, identificada como Posto Avançado Contraincêndio (PACI).

(b) A SCI deve possuir, no mínimo:

(1) sala de observação, para uso exclusivo das atividades de comunicação e observação de toda a área de movimento de aeronaves;

(i) A sala de observação deve oferecer a ambiência necessária à inteligibilidade das comunicações.

(2) abrigo para os CCI e demais veículos do SESCINC;

(3) pátio de manobras que permita a livre movimentação do(s) CCI e veículos de apoio às operações do SESCINC;

(4) sistema que permita o completo reabastecimento de água nos tanques dos CCI em linha, com vazão que atenda ao disposto na Tabela 153.425-1;

Tabela 153.425-1 – Vazão mínima do sistema para reabastecimento dos CCI com água

Capacidade do tanque de água do maior CCI em operação no aeródromo (litros)	Vazão mínima
≤ 1.999	500 litros/min
$> 1.999 \leq 7.200$	Correspondente a 25% da capacidade do tanque de água, por minuto
> 7.200	1.800 litros/min

(5) sistema de recarregamento contínuo das baterias dos CCI; e

(6) sistema de reabastecimento dos reservatórios de ar comprimido dos CCI.

(c) O operador de aeródromo Classe I pode ser dispensado da obrigação de contar com a sala de observação prevista no parágrafo 153.425(b)(1) desde que aprovado pela ANAC, na forma prevista na Resolução ANAC nº 30, artigo 14, inciso II, procedimento alternativo que assegure a ampla visão da área de movimento das aeronaves.

153.427 Sistemas de Comunicação e Alarme

[\(Vide IS nº 153.427-001\)](#)

(a) O operador do aeródromo deve disponibilizar sistema de comunicação que permita o fluxo contínuo de informações entre os envolvidos no atendimento às emergências, capaz de prover:

(1) comunicação por rádio, em frequência exclusiva para emergências, entre os profissionais no exercício das seguintes funções:

(i) OC;

(ii) BA-MC;

(iii) BA-CE;

- (iv) BA-LR;
 - (v) responsável pelo controle de tráfego aéreo no aeródromo;
 - (vi) responsável pelo COE (ou órgão que atue como centro de operações em casos de emergências); e
 - (vii) responsável pela operação do PCM.
- (2) comunicação, em linha direta e exclusiva, entre o OC e o responsável pelo controle de tráfego aéreo, quando existir.
- (b) O operador do aeródromo deve disponibilizar sistema de alarme que permita o acionamento imediato do SESCINC, dimensionado para que o sinal sonoro seja audível em quaisquer pontos da SCI.
- (1) O sistema de alarme deve ser acionável pelo OC e pela Torre de Controle, quando houver.

153.429 Vias de Acesso de Emergência

[\(Vide IS nº 153.429-001\)](#)

- (a) O operador do aeródromo deve estabelecer e delimitar vias de acesso de emergência da SCI às pistas de pouso e decolagem.
- (b) As vias de acesso de emergência devem ter largura e capacidade de suporte suficiente para o trânsito dos veículos do SESCINC.

153.431 Informações Operacionais

- (a) O operador do aeródromo deve encaminhar, à ANAC, em até 15 (quinze) dias após o fim de cada semestre, relatório relativo aos acionamentos do SESCINC no período, contendo a descrição de cada ocorrência.
- (1) A inexistência de acionamentos do SESCINC no período não afasta a necessidade de encaminhamento do relatório, que pode se resumir a essa informação.
- (b) Sem prejuízo do disposto no parágrafo 153.431(a), o operador do aeródromo deve encaminhar informações relativas a acionamento motivado por emergência aeronáutica em até 5 (cinco) dias úteis da data da ocorrência.

153.433 Serviço Especializado de Salvamento Aquático (SESAQ)

[\(Vide IS nº 153.433-001\)](#)

- (a) O Serviço Especializado de Salvamento Aquático (SESAQ) é o serviço de salvamento prestado em aeródromos em que existam superfícies aquáticas significativas próximas, sobre as quais ocorram parte relevante das operações de pouso e decolagem, para o atendimento a ocorrências nessas áreas.
- (b) O dimensionamento do SESAQ está relacionado ao número máximo de passageiros e tripulantes da maior aeronave em operação no aeródromo, e tem, como objetivo operacional, a rápida chegada ao local da ocorrência, para o atendimento aos passageiros e tripulantes.

153.435 a 153.499 [Reservado]

SUBPARTE H GERENCIAMENTO DO RISCO DA FAUNA

(Subparte incluída pela Resolução nº 611, de 09.03.2021)

153.501 Gerenciamento do Risco da Fauna

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implementar procedimentos básicos de gerenciamento do risco da fauna e que sejam capazes de mitigar o risco de colisão entre aeronaves e a fauna.

(b) Os procedimentos básicos de gerenciamento do risco da fauna, descritos em Instrução Suplementar específica, devem abordar as seguintes medidas: [\(Vide IS nº 153.501-001\)](#)

- (1) controle de focos de atração de fauna no sítio aeroportuário;
- (2) manutenção das áreas verdes;
- (3) manutenção do sistema de drenagem;
- (4) garantia que o sistema de proteção da área operacional não permita a presença de animais na área operacional;
- (5) vistorias periódicas com o objetivo de identificar fauna e focos atrativos no sítio aeroportuário;
- (6) identificação das espécies em mapa de grade no sítio aeroportuário e na ASA;
- (7) ações mitigadoras a serem adotadas; e
- (8) informações a respeito de técnicas de manejo permitidas.

(c) e (d) [Estes parágrafos não são aplicáveis a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(e) O operador de aeródromo deve assegurar a realização de uma Identificação do Perigo da Fauna (IPF) e de um Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF) quando: [\(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023\)](#)

- (1) [Este parágrafo não é aplicável a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]
- (2) for constatada a necessidade de realização de uma Identificação do Perigo da Fauna (IPF) e de um Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF), nos moldes do parágrafo 153.501(c)(2); ou [\(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023\)](#)
- (3) a ANAC, a qualquer tempo, demandar a elaboração de uma IPF e de um PGRF quando identificar situações que possam causar risco à segurança operacional.

(f) O operador de aeródromo deve encaminhar à ANAC a IPF, para análise de conformidade com os requisitos contidos neste regulamento, aceitação e verificação de incorporação de seu resultado no PGRF.

- (1) no prazo máximo de 15 (quinze) meses a partir da data em que o aeródromo vier a se enquadrar nas condições estabelecidas nos parágrafos 153.501(e)(1) ou 153.501(e)(2); ou
- (2) no prazo definido pela ANAC, quando o aeródromo vier a se enquadrar no parágrafo 153.501(e)(3).

(g) A partir da data da ciência da aceitação da IPF dada pela ANAC, o operador do aeródromo terá o prazo máximo de 3 (meses) para a apresentação do respectivo PGRF.

- (1) O PGRF deve ser encaminhado à ANAC, para análise e verificação de conformidade com

os requisitos contidos neste regulamento e de incorporação do resultado da IPF em seu conteúdo.

(2) [Este parágrafo não é aplicável a aeródromo de uso público – Classe I – Geral].

(h) Sempre que tomar conhecimento de situações que possam provocar risco à segurança operacional, seja por intermédio de fiscalização ou recebimento de relatos ou denúncias, a ANAC poderá, a qualquer tempo, exigir de qualquer operador de aeródromo a execução de procedimentos para a mitigação do risco da fauna, nos moldes do presente regulamento.

(1) Quando julgar necessário, a ANAC definirá os prazos para cumprimento dos procedimentos acima descritos.

(i) Toda ação tomada para a mitigação dos riscos identificados deve observar as normas e requisitos ambientais vigentes.

153.503 Identificação do Perigo da Fauna (IPF)

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(a) A Identificação do Perigo da Fauna (IPF) compreende uma abordagem preliminar do problema, na qual são identificadas as espécies de fauna presentes no aeródromo e no seu entorno que provocam risco às operações aéreas, os principais focos de atração, e em que são definidas e priorizadas as medidas adotadas para a redução do risco. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(b) A IPF é um documento que visa identificar a situação geral do perigo da fauna em um aeródromo com o intuito de propor um plano de ações para sua mitigação, além de proporcionar as bases científicas para o desenvolvimento, implantação e refinamento ou revisão de um PGRF.

(c) Os dados necessários para desenvolvimento de uma IPF devem ser obtidos ao longo de, no mínimo, 12 (doze) meses ininterruptos de modo a considerar a influência das variações sazonais no perigo provocado pela fauna.

(1) O tempo para obtenção de dados para desenvolvimento de uma IPF pode ser reduzido, nos casos em que sua elaboração visar tão somente a revisão de um PGRF já estabelecido.

(2) Caso seja identificada, ainda no período de coleta de dados da IPF, a necessidade de adoção de medidas mitigadoras imediatas, estas devem ser implantadas pelo operador de aeródromo.

(d) A IPF tem validade de 5 (cinco) anos, devendo ser revisada até o final do quinto ano de sua vigência.

(1) A validade da IPF inicia-se a partir do último mês e ano no qual foi realizado o levantamento de dados do censo das espécies apresentado.

(2) O operador do aeródromo pode postergar a vigência da IPF por até 2 (dois) anos, desde que devidamente justificado por profissional capacitado previsto no parágrafo 153.35(d).

(3) A justificativa para a postergação da vigência da IPF deve atestar que as condições que envolveram sua elaboração permanecem válidas e inalteradas.

(4) A ANAC poderá solicitar a revisão da IPF, a qualquer momento, quando identificar situações que possam causar risco à segurança operacional.

(e) Toda IPF deve apresentar, no mínimo, as seguintes informações:

(1) Relato das condições que implicaram na necessidade da elaboração da IPF, descrevendo qual(is) requisito(s) de aplicabilidade de elaboração de IPF e PGRF, preconizado(s) no parágrafo

153.501(e), o aeródromo veio a se enquadrar e em que data; [\(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023\)](#)

(2) Identificação das espécies de fauna presentes no aeródromo e em seu entorno que provocam risco às operações aéreas, com censo das espécies, dos locais em que são comumente vistas, dos padrões de movimento e do período do dia/ano em que ocorrem;

(i) O operador de aeródromo deve dispor de uma relação das espécies de fauna que provocam maior risco às operações aéreas no aeródromo, especificando sua massa média, suas características gregárias, características do voo e outros elementos que julgar relevantes para a segurança operacional.

(3) Identificação e localização geográfica dos focos de atração de aves e outros animais no sítio aeroportuário e na ASA, com levantamento das espécies de animais atraídas por cada foco e que causem risco às operações aéreas;

(4) Análise do risco da fauna, de acordo com Instrução Suplementar específica. [\(Vide IS nº 153.503-001\)](#)

(5) Caso seja utilizada uma metodologia diferente da estabelecida em Instrução Suplementar específica, o operador de aeródromo deve apresentar justificativa técnica que explicita as razões para sua adoção. [\(Vide IS nº 153.503-001\)](#)

(6) Listagem e priorização de ações com o objetivo de mitigar os riscos identificados, com a resolução ou mitigação direta do problema, com ações realizadas pelo operador aeroportuário, ou indireta, mediante solicitação de ações a órgãos externos e/ou por intermédio da criação da comissão de gerenciamento do risco da fauna – CGRF, compreendendo as seguintes categorias não excludentes, conforme aplicáveis:

(i) modificação ou exclusão de habitat, implicando na alteração ou eliminação de ambientes ou estruturas que provoquem atração de aves e outros animais;

(ii) técnicas de afugentamento de fauna;

(iii) modificação de horários de voo, com o encerramento ou restrição das operações em determinados períodos do dia ou do ano, de acordo com o comportamento da fauna; e

(iv) realocação ou eliminação de forma parcial ou total das espécies causadoras do risco.

(f) As medidas descritas no parágrafo 153.503(e)(6) devem informar, para cada foco de atração identificado, a ação a ser tomada, o prazo para cumprimento e o(s) setor(es) responsável(is) pela ação. [\(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023\)](#)

(1) No caso de focos de atração localizados fora do sítio aeroportuário, o operador deve elencar as ações a serem exercidas junto aos órgãos competentes no intuito de promover a mitigação do risco.

(g) A IPF deve apresentar um histórico das ações mitigadoras do risco já realizadas, se aplicável.

(h) Toda IPF deve orientar, conclusivamente e de acordo com a priorização das ações para mitigação dos riscos identificados, a implantação de um programa de gerenciamento do risco da fauna no aeródromo.

(1) Para efeitos do disposto no parágrafo 153.503(h), considera-se concluído o PGRF na data da ciência ao operador de aeródromo a respeito da conformidade da IPF e do PGRF.

153.505 Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF)

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(a) O Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF) é um documento de natureza especificamente operacional, que deve estabelecer procedimentos de cunhos permanente, sazonal ou eventual, incorporados à rotina operacional do aeródromo, com a finalidade de reduzir progressivamente o risco de colisão entre aeronaves e animais nas operações aeroportuárias. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(1) O PGRF é o instrumento normativo que, para todos os efeitos, equivale ao programa de gerenciamento do risco da fauna local, englobando todos os requisitos necessários à elaboração deste.

(2) Os procedimentos relacionados no PGRF devem tomar como diretriz os resultados obtidos na IPF, tendo como prerrogativa básica o controle dos focos de atração de animais na área patrimonial e as ações cabíveis ao operador de aeródromo, considerando suas responsabilidades e limites de atuação, no que tange à área externa ao sítio aeroportuário.

(3) Caso a IPF identifique, dentre as medidas necessárias à mitigação do risco da fauna no aeródromo, a necessidade de elaboração de um Plano de Manejo de Fauna em Aeródromos, este deverá ser elaborado em atenção às normas e exigências dos órgãos ambientais competentes, devendo ser incorporado, quando aprovado, ao PGRF, elencando-se neste as medidas operacionais cabíveis aos operadores de aeródromos.

(4) O operador do aeródromo deve apresentar um plano de ações mitigadoras alternativas, até que seja possível executar as ações preconizadas no PGRF, dependentes da elaboração e aprovação de um Plano de Manejo de Fauna em Aeródromos pelos órgãos ambientais competentes, monitorando seu resultado e incorporando ações de melhoria contínua que garantam sua eficácia.

(b) O PGRF é um instrumento de caráter preditivo, que implica no acompanhamento aprofundado do perigo da fauna e incorporado à rotina operacional do aeródromo.

(c) O PGRF é composto de recursos e procedimentos de forma a cumprir com os seguintes objetivos:

(1) gerenciar o risco de colisão entre animais e aeronaves em operação no aeródromo, por intermédio da identificação permanente dos perigos, bem como conhecimento e compilação dos eventos de segurança operacional existentes; e

(2) controlar os perigos identificados, adotando, quando necessário, ações adicionais para mitigar o risco.

(d) Todo PGRF deve tomar como base os resultados obtidos na IPF quanto aos aspectos relacionados à definição e priorização das ações adotadas para a redução do risco, que devem ser apresentadas no início do documento por referência, de modo a servir como diretriz para a implantação das ações de mitigação do risco da fauna no aeródromo.

(1) O operador de aeródromo deve apresentar outras medidas mitigadoras à ANAC, caso não consiga inserir no PGRF, na totalidade ou em parte, as ações constantes do parágrafo 153.503(e)(5), cabíveis exclusivamente à sua área de atuação e que dependam de outras instituições e/ou demais procedimentos legais para serem iniciadas.

(2) As diretrizes implicadas pela IPF dizem respeito às espécies de animais presentes na região e que causem risco às operações aéreas, assim como aos focos de atração identificados, que devem nortear o planejamento e priorização das ações tomadas no PGRF.

(e) Além da relação das espécies de animais e dos perigos já identificados na IPF, e respeitada

a priorização das ações definidas por esta, o operador do aeródromo deve apresentar uma relação de todos os perigos presentes no sítio aeroportuário, que possam vir a constituir focos de atração de aves e outros animais.

(1) Os possíveis focos de atração devem também ser representados geograficamente, em planta do aeroporto, disposta em “grade”.

(2) Quando os focos de atração forem temporários, mas sua existência for recorrente em determinadas áreas, estas também devem ser mapeadas.

(f) Os procedimentos de identificação dos perigos no sítio aeroportuário devem contemplar as seguintes estruturas e observar os requisitos descritos em Instrução Suplementar específica: [\(Vide IS nº 153.503-001\)](#)

- (1) vegetação;
- (2) focos secundários;
- (3) valas de drenagem e galerias de água pluvial;
- (4) dispositivos de esgotamento sanitário e sistema de tratamento de efluentes;
- (5) lagos, áreas alagadiças e demais formas de acúmulo de água;
- (6) resíduos sólidos;
- (7) edificações, equipamentos e demais implantações;
- (8) sistema de proteção; e
- (9) demais estruturas que possam atrair aves e outros animais.

(g) O operador de aeródromo deve dispor de recursos e procedimentos para o monitoramento da fauna no sítio aeroportuário e em sua ASA, abrangendo as seguintes atividades conforme requisitos descritos em Instrução Suplementar específica: [\(Vide IS nº 153.505-001\)](#)

- (1) monitoramento permanente da fauna no sítio aeroportuário; e
- (2) registro e acompanhamento de relatos e denúncias.

(h) O operador do aeródromo deve estabelecer uma rotina de procedimentos para preencher e encaminhar relatos de eventos de segurança operacional envolvendo fauna e aeronaves, de observação de aglomeração de aves no entorno do aeródromo que tenham provocado ou possam vir a provocar impacto nas operações aéreas, além de carcaças de animais localizadas na área operacional cuja morte tenha sido oriunda de colisão com aeronave ao Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CENIPA (ou órgão que venha a sucedê-lo no registro e publicação de eventos de segurança operacional envolvendo fauna).

(1) Nos casos em que a presença de animais for constante no aeródromo e em seu entorno, a ponto de provocar risco frequente às operações aéreas, o operador de aeródromo deve tomar providências para a inclusão e veiculação da informação em publicações aeronáuticas pertinentes, com informação, se possível, da(s) espécie(s) presente(s), da localização dos animais em relação ao sistema de pistas e do(s) horário(s) em que são mais presentes.

(2) Ao efetuar os reportes de colisão com fauna o operador de aeródromo deve dispor de recursos e procedimentos para a identificação da(s) espécie(s) colididas.

(i) O operador do aeródromo deve dispor de recursos e procedimentos para inibir a presença de animais que ofereçam riscos às operações aéreas na área operacional do aeródromo.

(1) O operador de aeródromo deve dispor de um local adequado para a contenção de animais que eventualmente sejam recolhidos na área operacional do aeródromo, além de recursos e procedimentos para que o recolhimento seja feito com segurança e, quando aplicável, de acordo com as normas ambientais vigentes.

(j) O operador do aeródromo deve compor um banco de dados do risco da fauna, envolvendo os eventos de segurança operacional ocorridos no aeródromo. O acompanhamento estatístico dos dados obtidos, conforme previsto no parágrafo 153.505(h), deve seguir os seguintes critérios.

(1) quantidade absoluta anual de eventos para os últimos 5 (cinco) anos; e

(2) índice anual de colisões com fauna que tenham gerado acidente aeronáutico ou incidente aeronáutico grave, para os últimos 5 (cinco) anos.

(k) O operador de aeródromo deve realizar um controle mensal e anual das ações de monitoramento da fauna.

(l) O operador do aeródromo deve avaliar o risco da fauna, quando das avaliações periódicas atinentes à revisão do PGRF, de acordo com requisitos descritos em Instrução Suplementar específica: [\(Vide IS nº 153.503-001\)](#)

(1) Caso seja utilizada uma metodologia diferente da estabelecida pela ANAC, o operador de aeródromo deve apresentar justificativa técnica que explicita as razões para sua adoção.

(m) O operador deve estabelecer procedimentos para a mitigação do risco da fauna no aeródromo, que podem ser de 4 (quatro) categorias:

(1) Modificação ou exclusão de habitat, implicando na alteração, manutenção ou eliminação dos seguintes ambientes ou estruturas que provoquem atração de aves e outros animais, de acordo com os requisitos descritos em Instrução Suplementar específica. [\(Vide IS nº 153.505-001\)](#)

(i) vegetação;

(ii) focos secundários;

(iii) valas de drenagem e galerias de água pluvial;

(iv) dispositivos de esgotamento sanitário e sistema de tratamento de efluentes;

(v) lagos, áreas alagadiças e demais formas de acúmulo de água;

(vi) resíduos sólidos;

(vii) edificações, equipamentos e demais implantações;

(viii) sistema de proteção; e

(ix) demais estruturas que possam atrair aves e outros animais.

(2) Afugentamento de fauna.

(i) o operador do aeródromo deve julgar a necessidade de aplicação de técnicas de afugentamento de animais, sobretudo aves, em concomitância às defesas já existentes;

(ii) toda prática de afugentamento deve ser registrada.

(3) Modificação de horários de voo, com o encerramento ou redução das operações em determinados períodos do dia ou do ano, de acordo com o comportamento da fauna.

(4) Realocação ou eliminação dos espécimes causadores do risco.

(n) Caso parte dos procedimentos descritos no parágrafo 153.505(m) necessite de autorização

ambiental para ser executada, esta deverá ser buscada em atenção às normas e exigências das organizações ambientais competentes.

(o) O operador do aeródromo deve dispor de recursos e procedimentos de modo que o PGRF adotado atenda a variações na natureza do perigo da fauna no aeródromo.

(p) No intuito de identificar a eficácia do PGRF, o operador de aeródromo deve estabelecer avaliações periódicas do Programa, no período máximo de 12 (doze) meses ou sempre que ocorrer evento de segurança operacional relacionado à fauna.

(q) As avaliações periódicas de um PGRF devem ser capazes de identificar:

- (1) a efetividade do PGRF na mitigação do risco provocado pela fauna; e
- (2) aspectos dos perigos existentes descritos na IPF que devem ser reavaliados.

(r) O operador de aeródromo cujo PGRF, quando de sua avaliação periódica, não esteja sendo capaz de reduzir o risco de colisão com fauna deve apresentar à ANAC uma das seguintes ações abaixo:

- (1) justificativa técnica, demonstrando que a situação é eventual ou independente das medidas que já vêm sendo tomadas no PGRF;
- (2) medidas mitigadoras adicionais, com plano de ações e prazo para execução; ou
- (3) proposta de elaboração de nova IPF.

(s) Todo PGRF já existente deve se manter em vigor no período de elaboração da nova IPF.

(t) O operador de aeródromo deve dispor de recursos e procedimentos para a divulgação das questões relativas ao perigo da fauna a seus funcionários, às empresas aéreas, empresas de serviços auxiliares ao transporte aéreo e demais entidades cujas atividades possam auxiliar na mitigação do risco da fauna, além das comunidades vizinhas ao aeródromo, quando couber.

153.507 Comissão de Gerenciamento do Risco da Fauna (CGRF)

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(a) O operador de aeródromo que esteja enquadrado na aplicabilidade do parágrafo 153.501(e) deve instituir uma Comissão de Gerenciamento do risco da Fauna (CGRF) no prazo máximo de 3 (três) meses, a contar da data do início do enquadramento. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(1) A CGRF deve proporcionar ao operador aeroportuário, comunidades do entorno, autoridades locais, usuários do aeroporto e outras partes interessadas a troca de informações sobre questões relacionadas ao Risco da Fauna;

(2) A CGRF será composta por funcionários do aeroporto e deverá convidar membros e órgãos externos envolvidos nas questões relacionadas ao risco da Fauna, como representantes de órgãos públicos e demais organizações da sociedade civil cuja participação julgue pertinente para o gerenciamento do risco da fauna provocado por focos atrativos e potencialmente atrativos situados na ASA.

(b) O operador deve exercer gestões junto a órgãos externos para a mitigação do risco provocado pela presença de focos atrativos de fauna e com potencial atrativo de fauna em área externa ao sítio aeroportuário, guardadas suas responsabilidades e limites, compreendendo as seguintes atividades:

- (1) Instituição da CGRF, sem prejuízo das ações descritas no parágrafo 153.507(d).

(i) O operador do aeródromo deve presidir a CGRF, gerenciar suas reuniões periódicas e convidar os órgãos externos cuja presença julgue ser necessária para a mitigação dos riscos identificados.

(ii) Dentre os órgãos externos, o operador de aeródromo deve avaliar, prioritariamente, a necessidade de participação de administrações públicas municipais e estaduais/distrital abrangidas pela ASA, além de seus respectivos setores de controle ambiental, quando houver.

(iii) As reuniões da CGRF devem ocorrer, no mínimo, a cada 12 (doze) meses.

(iv) A primeira reunião da CGRF deverá ocorrer em, no máximo, 3 (três) meses, a contar da data da instituição;

(2) Logo que tomar conhecimento da existência de foco atrativo ou com potencial atrativo de fauna na ASA, em área externa ao sítio aeroportuário, o operador de aeródromo deverá informar à administração municipal/distrital responsável, além de demais órgãos considerados pertinentes pela legislação em vigor, para a mitigação do risco da fauna.

(c) Caberá à CGRF:

(1) estudar, propor e implementar, no seu âmbito de atuação, medidas para reduzir o risco da fauna no aeródromo;

(2) disponibilizar canais de comunicação para recolhimento de informações e recebimento de reclamações relativas ao acúmulo de fauna e lixo, visando identificar os locais mais críticos, além de embasar as ações para mitigação do problema;

(3) realizar reuniões periódicas com representantes da população do entorno com o objetivo de informar e orientar sobre o Risco da Fauna;

(4) manter atualizado mapa com a Área de Segurança Aeroportuária, baseado nas informações do PGRF e monitoramento da ASA, indicando os locais com focos de atração de fauna;

(5) auxiliar na implementação do PGRF, conforme o estabelecido no parágrafo 153.503(e)(5);

(6) promover a divulgação das questões relacionadas ao risco de colisão da fauna em aeródromos.

(d) O operador de aeródromo deve realizar, pelo menos a cada 6 (seis) meses, reuniões com todos setores/funcionários envolvidos no gerenciamento do risco da fauna, incluindo-se os setores envolvidos no planejamento, manutenção, operações e gerenciamento da segurança operacional, com registro em ata das ações que porventura sejam deliberadas.

(1) As reuniões devem incluir, quando couber, responsáveis pelo controle de tráfego aéreo, operadores de aeronaves, empresas auxiliares de transporte aéreo, SESCINC, dentre outros setores do aeródromo cuja participação seja importante para o bom andamento das atividades de gerenciamento do risco da fauna.

(2) As reuniões devem abordar, como assuntos principais, revisão dos dados coletados sobre colisão com fauna, observações a respeito da fauna no aeródromo, avaliação do risco da fauna e avaliação de tendências, de modo a levantar possibilidades e determinar novas medidas mitigadoras a serem implantadas para gerenciar riscos que porventura tenham surgido.

153.509 a 153.599 [Reservado]

SUBPARTE I

[Até a Emenda 07 ao RBAC nº 153, esta Subparte não possuía conteúdo definido e aplicável a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

SUBPARTE J DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

(Subparte com redação dada pela Resolução nº 611, de 09.03.2021)

153.701 Disposições transitórias

(a) O disposto na Emenda 03 deste Regulamento aplica-se aos processos iniciados em data anterior à sua emissão, sem necessidade de ratificação ou adequação dos atos já praticados. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(b) Até as datas abaixo, a função BA-CE poderá ser exercida por profissional com experiência de 2 (dois) anos na função de bombeiro de aeródromo e que tenha sido aprovado em Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 2 (BA-2): (Renumerado pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(1) a (3) [Estes parágrafos não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(4) até 30 de junho de 2023, em aeródromos Classe I.

(Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

(c) O disposto no parágrafo 153.417(b) passa a ser exigível: (Renumerado pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(1) e (2) [Estes parágrafos não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(3) a partir de 1º de janeiro de 2022, para os operadores de aeródromos Classe I.

(Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

(d) O operador de aeródromo que não conte com via de acesso de emergência da SCI às pistas de pouso e decolagem tem até 48 (quarenta e oito) meses, a partir da entrada em vigor da Emenda nº 04 deste Regulamento, para se adequar às exigências da Seção 153.429. (Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019) (Renumerado pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(e) O operador de aeródromo tem os seguintes prazos, a partir da entrada em vigor da Emenda nº 05 deste Regulamento, para realizar o primeiro monitoramento da funcionalidade do pavimento por meio de medições que representem numericamente um índice de serventia da condição geral da superfície do pavimento da pista de pouso e decolagem, da pista de táxi e do pátio de estacionamento de aeronaves, nos termos do parágrafo 153.203(b)(1)(ii): (Incluído pela Resolução nº 585, de 15.09.2020) (Renumerado pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(1) e (2) [Estes parágrafos não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

(3) até 24 (vinte e quatro) meses, para os operadores de aeródromo Classes II e I. (Incluído pela Resolução nº 585, de 15.09.2020)

(f) O operador de aeródromo que já tenha elaborado um PGRF ou documentação semelhante deve rever os procedimentos à luz deste Regulamento, de modo a identificar a necessidade de elaboração de uma IPF, de acordo com os critérios expostos nos parágrafos 153.501(e) e 153.501(f).

(Incluído pela Resolução nº 611, de 09.03.2021) (Renumerado pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(g) O operador de aeródromo que se enquadre na aplicabilidade do parágrafo 153.501(e) terá o prazo máximo de 6 (seis) meses para obtenção do PGRF em conformidade a este Regulamento, contado da data da ciência da aceitação da IPF dada pela ANAC, respeitado o prazo determinado no parágrafo 153.501(g). (Incluído pela Resolução nº 611, de 09.03.2021) (Renumerado pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(1) O prazo máximo mencionado no parágrafo 153.701(f) é suspenso pelo início da análise do processo pela ANAC, recomeçando o seu curso a partir da data de notificação feita ao operador de aeródromo interessado quanto à decisão. (Incluído pela Resolução nº 611, de 09.03.2021)

(2) Para fins de sanção, considera-se que o operador incorre em nova infração a cada ano subsequente ao vencimento do prazo estabelecido no parágrafo 153.701(s). (Incluído pela Resolução nº 611, de 09.03.2021)

(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(h) [Este parágrafo não se aplica a aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

153.703 Disposições finais

(a) Requisitos estabelecidos por determinação judicial ou decisão da Diretoria Colegiada da ANAC prevalecem sobre os requisitos estabelecidos neste Regulamento.

(b) A ANAC pode, a qualquer tempo, com vistas a esclarecer requisitos ou otimizar processos, publicar normas complementares, bem como estabelecer formulários, a serem disponibilizados no sítio da ANAC na rede mundial de computadores.

(c) As violações ao previsto neste Regulamento sujeitam o infrator às penalidades constantes no art. 289 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica, a serem apuradas em conformidade com o procedimento descrito na Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, ou em outros normativos que os substituam, adotando-se os valores previstos no Apêndice B deste Regulamento, com exceção àquelas referentes à Seção 153.107, para as quais permanecem os valores adotados na Resolução nº 472/2018. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

APÊNDICE A DO RBAC 153 - TABELA DE REQUISITOS SEGUNDO A CLASSIFICAÇÃO DO AERÓDROMO

[Conteúdo incorporado à personalização do RBAC nº 153 para aeródromo de uso público – Classe I – Geral]

**APÊNDICE B DO RBAC 153 - VALORES DE MULTA APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES RELACIONADAS A ESTE REGULAMENTO
 E APLICÁVEIS A AERÓDROMO DE USO PÚBLICO – CLASSE I – GERAL**

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

Seção	Descrição	Requisito	Valor (R\$)			Incidência da sanção
153.7	Classificação do aeródromo	153.7(f)	12.000	21.000	30.000	1 por constatação
153.13	Do operador de aeródromo	153.13(a)(1)	1.200	2.100	3.000	
		153.13(a)(5)	1.200	2.100	3.000	
		153.13(a)(6)	3.000	5.250	7.500	
		153.13(a)(7)	6.000	10.500	15.000	
		153.13(a)(8)	1.200	2.100	3.000	
		153.13(a)(9)	3.000	5.250	7.500	
153.15	Responsáveis operacionais	153.15(d)(1)	4.000	7.000	10.000	1 por constatação
153.23	Responsabilidades e prerrogativas do gestor responsável do aeródromo	153.23(a)(1), (2), (3) e (6)	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
		153.23(a)(8) e (9)	3.000	5.250	7.500	
		153.23(a)(10), (11), (12) e (15)	6.000	10.500	15.000	
153.35	Habilitação dos responsáveis por atividades específicas	153.35(d)	2.000	3.500	5.000	1 por constatação
153.39	Documentação	153.39(a) e (c)	3.000	5.250	7.500	1 por constatação
153.73	Gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional	153.73(a), (b) e (c)	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
153.103	Condição operacional para a infraestrutura disponível	153.103(b)(1)(i)	3.000	5.250	7.500	1 por constatação
		153.103(b)(1)(ii) e 153.103(b)(1)(iii)	12.000	21.000	30.000	
153.105	Informações aeronáuticas	153.105(a) e (b)	3.000	5.250	7.500	1 por constatação
		153.105(d)	6.000	10.500	15.000	

Seção	Descrição	Requisito	Valor (R\$)			Incidência da sanção
		153.105(e)(1)	3.000	5.250	7.500	
153.111	Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional	153.111(a) e (b)	3.000	5.250	7.500	1 por constatação
153.115	Prevenção de incursão em pista	153.115(b) e (c)	3.000	5.250	7.500	1 por constatação
153.131	Operação em baixa visibilidade	153.131(a), (e) e (h)	3.000	5.250	7.500	1 por constatação
		153.131(b)	3.000	5.250	7.500	
		153.131(d)	600	1.050	1.500	
153.133	Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo	153.133(a) e (c)	3.000	5.250	7.500	1 por constatação
		153.133(e)	3.000	5.250	7.500	
153.203	Área pavimentada - Generalidades	153.203(a)	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
		153.203(b)(3), (b)(4)(i) e (ii)	6.000	10.500	15.000	
		153.203(b)(5)(i)	12.000	21.000	30.000	
153.205	Área pavimentada - Pista de pouso e decolagem	153.205(a) e (e)(1)	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
		153.205(e)(2)	12.000	21.000	30.000	
153.211	Área não-pavimentada	153.211(a), (b), (c) e (e)	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
		153.211(f)	3.000	5.250	7.500	
153.213	Áreas verdes	153.213(a)	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
153.215	Sistema de drenagem	153.215(a) e (b)	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
		153.215(b)(2)(i)	6.000	10.500	15.000	
153.217	Auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito	153.217(a), (c) a (h)	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
153.219	Sistema elétrico	153.219(a) e (c)	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
153.229	Informação sobre obras e serviços de manutenção	153.229(a), (b), (c), (d), (f) e (g)	3.000	5.250	7.500	1 por constatação
		153.229(e)	6.000	10.500	15.000	

Seção	Descrição	Requisito	Valor (R\$)			Incidência da sanção
153.403	CAT – Categoria Contraincêndio do Aeródromo	153.403(b)(1)	24.000	42.000	60.000	1 por constatação
		153.403(c)(1)	12.000	21.000	30.000	
		153.403(c)(2)	36.000	63.000	90.000	
153.407	Carro Contraincêndio (CCI) e demais veículos do SESCINC	153.407(c)	6.000	10.500	15.000	1 por veículo
		153.407(d)	12.000	21.000	30.000	
153.409	Tempo-Resposta	153.409(c)	8.000	14.000	20.000	1 por constatação, para as 4 (quatro) últimas medições exigidas.
153.417	Formação dos Profissionais	153.417(b)(1)	2.000	3.500	5.000	1 por profissional
153.419	Equipe de Serviço	153.419(b)	12.000	21.000	30.000	1 por profissional (BA-CE ou OC)
		153.419(d)	7.200	12.600	18.000	1 por profissional
153.421	Equipamentos de Proteção	153.421(a)(2)	8.000	14.000	20.000	1 por equipamento
		153.421(c)	16.000	28.000	40.000	
153.423	Equipamentos de Apoio às Operações de Resgate	153.423(a), c/c Tabela 153.423-1, itens 1.1; 2.5; e 2.6	40.000	70.000	100.000	1 por equipamento
		153.423(a), c/c Tabela 153.423-1: itens 1.2 a 1.6, 2.1 a 2.4, 2.7 e 3.1 a 3.6	2.400	4.200	6.000	
153.425	Seção Contraincêndio (SCI)	153.425(b)(1)	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
		153.425(b)(1)(i)	4.800	8.400	12.000	
		153.425(b)(2)	4.800	8.400	12.000	1 por veículo
		153.425(b)(3)	3.600	6.300	9.000	1 por constatação
		153.425(b)(4)	4.800	8.400	12.000	
		153.425(b)(5)	6.000	10.500	15.000	
		153.425(b)(6)	4.800	8.400	12.000	
153.427	Sistemas de Comunicação e Alarme	153.427(a)(1)	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
		153.427(a)(2)	3.600	6.300	9.000	
		153.427(b)	4.800	8.400	12.000	

Seção	Descrição	Requisito	Valor (R\$)			Incidência da sanção
153.429	Vias de Acesso de Emergência	153.429(a)	4.800	8.400	12.000	1 por constatação
		153.429(b)	3.600	6.300	9.000	
153.431	Informações Operacionais	153.431(a)	4.000	7.000	10.000	1 por constatação
		153.431(b)	8.000	14.000	20.000	
153.501	Gerenciamento do Risco da Fauna	153.501(b)(1)	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
		153.501(b)(2)	6.000	10.500	15.000	
		153.501(b)(3)	6.000	10.500	15.000	
		153.501(b)(4)	6.000	10.500	15.000	
		153.501(b)(5), 153.501(b)(6)	3.000	5.250	7.500	
		153.501(b)(7) e 153.501(b)(8)	6.000	10.500	15.000	
		153.501(f)	6.000	10.500	15.000	
153.503	Identificação do Perigo da Fauna (IPF)	153.503(c)(2)	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
		153.503(d)	6.000	10.500	15.000	
153.505	Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF)	153.505(a)	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
		153.505(a)(3)	6.000	10.500	15.000	
		153.505(a)(4)	6.000	10.500	15.000	
		153.505(e)	3.000	5.250	7.500	
		153.505(g)(1)	6.000	10.500	15.000	
		153.505(h)	6.000	10.500	15.000	
		153.505(h)(1)	6.000	10.500	15.000	
		153.505(i)	6.000	10.500	15.000	
		153.505(i)(1)	6.000	10.500	15.000	
		153.505(j)	6.000	10.500	15.000	
		153.505(l)	6.000	10.500	15.000	
		153.505(m)(2)(ii)	6.000	10.500	15.000	

Seção	Descrição	Requisito	Valor (R\$)			Incidência da sanção
		153.505(p)	6.000	10.500	15.000	
		153.505(t)	3.000	5.250	7.500	
153.507	Comissão de Gerenciamento do Risco da Fauna (CGRF)	153.507(b)(1)(iii)	3.000	5.250	7.500	1 por constatação
		153.507(c)(2)	3.000	5.250	7.500	
		153.507(c)(3)	6.000	10.500	15.000	
		153.507(d)	6.000	10.500	15.000	

APÊNDICE C DO RBAC 153 – [RESERVADO]

APÊNDICE D DO RBAC 153 - [RESERVADO]

APÊNDICE E DO RBAC 153 - [RESERVADO]

APÊNDICE F DO RBAC 153 - [RESERVADO]

APÊNDICE G DO RBAC 153 - [RESERVADO]