



REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL

RBAC nº 139
EMENDA nº 00

Título:	CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS	
Aprovação:	Resolução nº 96, de 11 de maio de 2009, publicada no Diário Oficial da União Nº 88, S/1, p. 149, de 12/05/2009.	Origem: SIE

Sumário

SUBPARTE A - GENERALIDADES	4
139.001 – TERMOS E DEFINIÇÕES.....	4
139.002 – ABREVIATURAS E SÍMBOLOS	6
SUBPARTE B – CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTO	10
139.101 – OBRIGATORIEDADE DE OBTENÇÃO DO CERTIFICADO OPERACIONAL DE AEROPORTO.....	10
139.103 – SOLICITAÇÃO DE CERTIFICADO OPERACIONAL DE AEROPORTO.....	10
139.105 – CONCESSÃO DE UM CERTIFICADO OPERACIONAL DE AEROPORTO.....	10
139.107 – VALIDADE DE UM CERTIFICADO OPERACIONAL DE AEROPORTO	11
139.109 – SUSPENSÃO OU CANCELAMENTO DE UM CERTIFICADO OPERACIONAL DE AEROPORTO.....	11
139.115 – CERTIFICADO OPERACIONAL PROVISÓRIO DE AEROPORTO	11
139.117 – ALTERAÇÃO DE UM CERTIFICADO OPERACIONAL DE AEROPORTO	12
SUBPARTE C – PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AERÓDROMO.....	13
139.201 – FASES DO PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AERÓDROMO ...	13
139.205 – SOLICITAÇÃO FORMAL	14
139.207 – AVALIAÇÃO DA SOLICITAÇÃO.....	14
139.209 – INSPEÇÃO INICIAL DE CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL	14
139.211 – CERTIFICAÇÃO	15
139.213 – INSPEÇÃO AEROPORTUÁRIA	16
139.215 – DAS SANÇÕES	16
SUBPARTE D – MANUAL DE OPERAÇÕES DO AERÓDROMO (MOPS).....	17
139.301 – PREPARAÇÃO E APRESENTAÇÃO DO MOPS	17
139.303 – CÓPIAS DO MANUAL DE OPERAÇÕES DO AERÓDROMO.....	17
139.305 – GUARDA E ATUALIZAÇÃO DO MANUAL	17
139.307 – INCLUSÃO DE DESVIOS NO MANUAL DE OPERAÇÕES DO AERÓDROMO.....	18

139.309 – REVISÕES E APROVAÇÕES DO MANUAL DE OPERAÇÕES DO AERÓDROMO ...	18
139.311 – CONTEÚDO DO MANUAL DE OPERAÇÕES DO AERÓDROMO.....	18
<i>SUBPARTE E - OBRIGAÇÕES DO OPERADOR DE AERÓDROMO.....</i>	<i>28</i>
139.401 – CUMPRIMENTO DE NORMAS E PROCEDIMENTOS	28
139.403 - PESSOAL DE GERÊNCIA.....	28
139.405 - QUALIFICAÇÃO DO PESSOAL OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO.....	28
139.407 - OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DO AERÓDROMO.....	28
139.409 - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO).....	28
139.411 – AUDITORIAS E RELATÓRIOS DE SEGURANÇA OPERACIONAL	29
139.413 – ACESSO DE INSPETORES AO AERÓDROMO	29
139.415 – COMUNICAÇÕES E INFORMAÇÕES.....	29
139.417 – INSPEÇÕES INTERNAS ESPECIAIS	30
139.419 – DESINTERDIÇÃO DE PISTA	30
139.421 - AVISO DE ADVERTÊNCIA	30
139.423 – PLANEJAMENTO DO AERÓDROMO.....	30
139.425 – PLANEJAMENTO E EXECUÇÃO DE OBRAS NO AERÓDROMO.....	31
139.427 – OUTRAS OBRIGAÇÕES.....	31
<i>SUBPARTE F – DESVIOS E ESTUDOS AERONÁUTICOS</i>	<i>33</i>
139.501 – ANÁLISE E APROVAÇÃO DE DESVIOS.....	33
139.503 – ESTUDOS AERONÁUTICOS	33
<i>SUBPARTE G – DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS.....</i>	<i>35</i>
139.601 – DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS	35
139.603 – DISPOSIÇÕES FINAIS.....	35

Prefácio

Em cumprimento ao determinado pelo Art. 8º, XXX e XLVI, da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005 e pelo Art. 4º, IV, XXI e XXII, do Regulamento da ANAC, aprovado pelo Decreto 5.731, de 20 de março de 2006, este Regulamento Brasileiro de Aviação Civil número 139 - RBAC 139 - "Certificação Operacional de Aeroportos" dispõe sobre requisitos e parâmetros de procedimentos a serem observados pelos operadores de aeródromos para a garantia da segurança das operações aeroportuárias.

Este RBAC revoga e substitui o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica número 139 – RBHA 139 - "Certificação Operacional de Aeroportos" emitido pelo extinto Departamento de Aviação Civil.

SUBPARTE A - GENERALIDADES

139.001 – TERMOS E DEFINIÇÕES

(a) Para efeito deste Regulamento aplicam-se os termos e definições transcritos a seguir, bem como aqueles disponíveis no “RBAC 01 - Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil. Definições, Regras de Redação e Unidades de Medida”.

Acostamento: área adjacente à borda de um pavimento, preparada de forma a proporcionar uma transição entre o sistema de pistas e as respectivas faixas de pista.

Aeródromo: toda área destinada ao pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.

Aeródromo homologado: aeródromo aberto ao tráfego aéreo público, mediante ato administrativo da ANAC- Portaria de Homologação. Este documento é suficiente para a operação dos aeródromos nos casos em que o Certificado Operacional de Aeroporto não é exigido pela Autoridade de Aviação Civil.

Aeródromo privado: aeródromo civil que só poderá ser utilizado com permissão de seu proprietário, vedada a sua exploração comercial.

Aeródromo público: aeródromo civil destinado ao tráfego de aeronaves em geral.

Aeronave Crítica: aeronave em operação, ou com previsão de operar em um aeródromo, que demande os maiores requisitos em termos de configuração e dimensionamento da infraestrutura aeroportuária, em função de suas características físicas e operacionais.

Aeroporto: todo aeródromo público dotado de instalações e facilidades para apoio a aeronaves e ao embarque e desembarque de pessoas e cargas.

Aeroporto Certificado: aeroporto cujo operador de aeródromo recebeu o Certificado Operacional.

Aeroporto Internacional: todo aeródromo designado pelo Estado brasileiro e inscrito junto a Organização Internacional de Aviação Civil, como um aeródromo de entrada e saída de tráfego aéreo internacional, onde são satisfeitas as formalidades de alfândega, de polícia de fronteira, de saúde pública, de quarentena agrícola e animal e demais formalidades análogas.

Aeroporto Nacional: aeródromo com características adequadas às operações da aviação doméstica.

Área de Manobras: parte do aeródromo destinada ao pouso, decolagem e táxi de aeronaves, excluídos os pátios.

Área de Movimento: parte do aeródromo destinada ao pouso, decolagem e táxi de aeronaves e está integrada pela área de manobras e os pátios.

Baliza: objeto instalado acima do nível do solo destinado a indicar um obstáculo ou definir um limite.

Carro Contraincêndio: equipamento especializado, projetado especialmente para atividade de salvamento e combate a incêndio em aeronaves e cujas características operacionais são definidas pela ANAC.

Certificação: processo complementar ao de homologação para os aeródromos enquadrados na seção 139.101 deste regulamento, no qual a ANAC, após as verificações de conformidade com a legis-

lação em vigor, emite o Certificado Operacional de Aeroporto com titularidade pelo operador de aeródromo, atestando o cumprimento dos requisitos de segurança operacional.

Certificado Operacional de Aeroporto: documento emitido pela ANAC, atestando que as condições operacionais do aeroporto estão em conformidade com os requisitos de segurança operacional e com as especificações do Manual de Operações do Aeródromo (MOPS), após conclusão satisfatória do processo estabelecido na subparte B deste regulamento.

Código de referência do aeródromo: código de número e letra determinado no RBAC 154 para o aeródromo para fins de planejamento, com base nas características físicas e operacionais da aeronave crítica de projeto para ele estabelecida.

Equipamentos e facilidades aeroportuárias: equipamentos e facilidades localizados dentro ou fora dos limites de um aeródromo, construídos ou instalados e mantidos para auxiliar os procedimentos de pouso e decolagem ou de movimentação das aeronaves no solo.

Equipe de Certificação Operacional (ECO): grupo constituído por servidores da ANAC, com competência para a regulação e fiscalização da aviação civil, responsável pelas análises relativas ao processo de certificação operacional de aeródromos, sob a coordenação e supervisão de um Gerente de Processo de Certificação da ANAC (Ger/ECO).

Faixa de pista: área definida no aeródromo, que inclui a pista de pouso e decolagem e as áreas de parada, se disponíveis, destinada a proteger a aeronave durante as operações de pouso e decolagem e a reduzir o risco de danos à aeronave, em caso desta sair dos limites da pista.

Faixa de pista de táxi: área destinada a proteger uma aeronave durante o taxiamento ou rolamento e a reduzir o risco de danos à aeronave, em caso desta sair dos limites da pista de táxi ou de rolamento.

Gerente de processo de certificação operacional (Ger/ECO): servidor do quadro efetivo da ANAC, com competência para a regulação e fiscalização da aviação civil, responsável pela coordenação e supervisão do processo de certificação operacional de um aeródromo, em cumprimento ao estabelecido neste regulamento.

Homologação: processo no qual a ANAC aceita as características físicas e operacionais do aeródromo, segundo o estabelecido no RBAC 154. No caso de conclusão satisfatória, a ANAC emite ato administrativo que autoriza a abertura do aeródromo ao tráfego aéreo público.

Manual de Operações do Aeródromo (MOPS): documento exigido como parte da solicitação para obtenção do Certificado Operacional de Aeroporto. Contém as condições e os padrões e a descrição dos procedimentos executados pelo operador de aeródromo na prestação de seus serviços de modo a garantir a segurança operacional, além de outras providências administrativas.

Método ACN-PCN: método utilizado para definir a resistência de pavimentos destinados a aeronaves de mais de 5.700 kg, que prevê as seguintes informações sobre o pavimento: número de classificação do pavimento (PCN); tipo de pavimento; resistência do subleito; pressão máxima admissível dos pneus e método de avaliação.

Obstáculo: todo objeto de natureza permanente ou temporária, fixo ou móvel, ou parte deste, que esteja localizado em uma área destinada à movimentação de aeronaves no solo, ou que se estenda acima das superfícies destinadas à proteção das aeronaves em voo.

Obstrução: obstáculo que impede ou restringe o movimento de aeronaves no solo e que não necessariamente viola o Plano de Zona de Proteção do Aeródromo, tais como fendas, recalques, buracos, suportes de equipamentos etc.

Operador de aeródromo: é toda pessoa natural ou jurídica a quem a ANAC tenha outorgado o direito de administrar ou prestar serviços em aeródromo público ou privado, próprio ou não, com ou sem fins lucrativos.

Pátio de aeronaves: área definida, em aeródromo terrestre, destinada a acomodar aeronaves para fins de embarque ou desembarque de passageiros, ou carga, reabastecimento de combustível, estacionamento ou manutenção.

Ponto de espera: Posição destinada a proteger a pista de pouso e decolagem, superfície limitadora de obstáculos ou área crítica de um equipamento de aproximação de precisão, na qual uma aeronave taxiando ou veículos devem parar e esperar, a menos que autorizados a prosseguir pelo órgão de controle de tráfego aéreo do aeródromo.

Sinalização: marcações, placas e luzes dispostas na superfície da área de movimento, destinadas a fornecer informações aeronáuticas, segundo especificado no RBAC 154.

Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO): sistema elaborado para o gerenciamento da segurança operacional de um determinado aeródromo. O SGSO inclui a estrutura organizacional, as responsabilidades, os procedimentos, os processos e as medidas necessárias à implementação das diretrizes para o controle da segurança operacional e o uso seguro do aeródromo.

Sítio aeroportuário: toda a área patrimonial do aeródromo.

Superfícies limitadoras de obstáculos: superfícies que definem um volume de espaço aéreo no aeródromo e ao seu redor, que deve ser mantido livre de obstáculos, de modo a permitir que as operações das aeronaves sejam conduzidas de forma segura, evitando a interdição ou restrições às operações do aeródromo.

Superfícies livres de obstáculos: superfícies aplicáveis aos aeródromos IFR Precisão, que têm por finalidade servir de limite aos auxílios à navegação, às aeronaves e a outros veículos autorizados a transitar nas proximidades da pista. Destas superfícies só podem sobressair os objetos montados sobre suportes frágeis de pequenas dimensões e extremamente necessários.

Tempo resposta: período compreendido entre o acionamento do SESCINC e a aplicação de espuma pelo(s) primeiro(s) CCI que intervenha(m) no acidente e ou incidente, com a capacidade de aplicar, no mínimo, 50% do regime de descarga requerido para o aeródromo.

139.002 – ABREVIATURAS E SÍMBOLOS

ABNT significa Associação Brasileira de Normas Técnicas.

ACN significa *Aircraft Classification Number* (referente os requisitos do pavimento para a rolagem de aeronave).

ACOP significa Atestado de Capacitação Operacional do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis.

AD significa Aeródromo.

ADC (Aerodrome/Heliport Chart — ICAO), ou Carta do Aeródromo, significa a carta de navegação aérea que contém dados detalhados do aeródromo que oferece às tripulações informações que facilitam o movimento em solo das aeronaves da posição de estacionamento até a pista de pouso e decolagem e vice-versa. Esta carta também oferece informação essencial para a operação de aeronaves no aeródromo.

AIC (Aeronautical Information Circular) significa uma notificação para fins de navegação aérea cujo conteúdo não é relevante para a emissão de um NOTAM ou para inclusão em AIP, mas que tem relação com a segurança de voo, navegação aérea em matérias técnica, administrativa ou legislativa.

AIP (Aeronautical Information Publication) significa publicação de informação aeronáutica.

AIS (Aeronautical Information Service) significa serviço de informação aeronáutica.

ANAC significa Agência Nacional de Aviação Civil.

APDC (Aircraft Parking/Docking Chart — ICAO) significa a carta de navegação aérea produzida para um aeródromo onde, devido à complexidade das instalações do terminal, a informação facilita o movimento em solo de aeronaves entre as pistas de rolamento e as posições de estacionamento quando os movimentos de docagem/estacionamento das aeronaves não podem ser exibidas com clareza suficiente nas cartas *ADC* ou *GMC*.

ASDA significa distância disponível para aceleração e parada.

ATC (Air Traffic Control) significa controle de tráfego aéreo.

ATS (Air Traffic Service) significa serviço de tráfego aéreo. Neste Regulamento o órgão que desempenha a função pode ser, de acordo com a complexidade das operações de navegação aérea, executada por:

- (1) Autorização de tráfego (CLR, “Tráfego”).
- (2) Controle de solo (GRD, “Solo”).
- (3) Torre de controle (TWR, “Torre”).

CCI significa carro contraincêndio de aeródromo.

COA significa centro de operações do aeródromo.

COE significa centro de operações de emergência.

CRS significa Carro de Resgate e Salvamento.

DECEA significa Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

DOU significa Diário Oficial da União.

ECO significa Equipe de Certificação Operacional.

FOD (foreign object damage) significa dano [à aeronave] por objeto estranho (*FO*).

Ger/ECO significa a função de Gerente do Processo de Certificação, com responsabilidade na coordenação de uma *ECO*.

GMC (Aerodrome Ground Movement Chart — ICAO) significa a carta de navegação aérea produzida para os aeródromos onde, devido ao congestionamento de informação, detalhes necessários ao movimento no solo de aeronaves ao longo de pistas de rolamento de e para as posições de estacionamento quando em movimento de docagem/estacionamento não podem ser exibidos com clareza suficiente na Carta do Aeródromo – ADC.

HAZMAT (hazardous materials) significa materiais perigosos.

IFR significa regras de voo por instrumentos.

LDA significa distância disponível para pouso

MOPS significa Manual de Operações do Aeródromo.

NOTAM significa Aviso aos Aeronavegantes.

OACI significa Organização da Aviação Civil Internacional.

PCINC significa plano contraincêndio em aeródromo.

PCN significa *Pavement Classification Number* (referente os requisitos do pavimento para a rolagem de aeronave).

PLEM significa plano de emergência em aeródromo.

POOS significa Plano para Segurança Operacional durante Obras e Serviços.

RBHA significa Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica, emitido pelo extinto Departamento de Aviação Civil - DAC.

RES significa Resolução da ANAC.

RISC (runway incursion severity classification) significa classificação de severidade da incursão em pista.

ROTAER significa Manual de Rotas Aéreas.

RTF (radiotelephony) significa radiotelefonia. Aplica-se a toda comunicação utilizado aparelhos de rádio-comunicação entre estações base, entre estações base e estações móveis ou entre estações móveis.

RVR (runway visual range) significa alcance visual da pista.

RWY (runway) significa pista de pouso e decolagem.

SCI significa seção contraincêndio.

SESCINC significa serviço de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromo civil.

SGSO significa Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional.

SITA significa *Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques*.

TODA significa distância disponível para decolagem.

TORA significa pista disponível para corrida de decolagem

TWL (taxilane) significa pista de táxi de acesso à posição de estacionamento de aeronave.

TWR significa torre de controle de aeródromo.

TWY (taxiway) significa qualquer tipo de pista de táxi.

VFR significa regras de voo visual.

SUBPARTE B – CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTO

139.101 – OBRIGATORIEDADE DE OBTENÇÃO DO CERTIFICADO OPERACIONAL DE AEROPORTO

- (a) Os operadores de aeródromos responsáveis por aeródromos que tenham embarcado e desembarcado mais de um milhão de passageiros no ano anterior ao corrente devem ser titulares de Certificado Operacional de Aeroporto.
- (b) Verificada a condição de exigibilidade do Certificado, o operador do aeródromo deverá dar início ao processo administrativo para obtenção do atestado até o último dia útil do ano em que se der o fato e deverá concluir tal processo em até no máximo 24 (vinte e quatro) meses.
- (c) A certificação operacional não é obrigatória para os:
 - (1) aeródromos privados; e
 - (2) aeródromos não enquadrados em 139.101(a).

139.103 – SOLICITAÇÃO DE CERTIFICADO OPERACIONAL DE AEROPORTO

- (a) O operador de aeródromo deve peticionar à ANAC na forma da Lei 9.784/1999 com base no disposto em 139.101, instruindo o processo adequadamente.
- (b) Anexo a petição deverá constar uma cópia impressa do Manual de Operações do Aeródromo (MOPS) e arquivo digital em meio óptico (CD) ou memória USB flash drive (pen drive) no formato “Portable Document Format” (pdf) versão 7.0 ou superior, ou outro mediante autorização expressa da ANAC.

139.105 – CONCESSÃO DE UM CERTIFICADO OPERACIONAL DE AEROPORTO

- (a) Um Certificado Operacional de Aeroporto somente é concedido a aeródromo público que tenha suas características físicas homologadas segundo o disposto no RBAC 154.
- (b) Um Certificado Operacional de Aeroporto somente é concedido após terem sido satisfeitas as exigências deste regulamento e ter sido aprovado o respectivo MOPS.
- (c) Antes de conceder um Certificado Operacional de Aeroporto, a ANAC deve assegurar-se de que:
 - (1) o operador de aeródromo esteja estabelecido de forma adequada e que seus trabalhadores orgânicos ou terceirizados tenham a qualificação e a competência necessárias, segundo regulação da ANAC, para operar e manter o aeródromo em conformidade com os padrões de segurança operacional;
 - (2) o Manual de Operações do Aeródromo (MOPS) atenda aos requisitos estabelecidos na Seção 139.311;
 - (3) as facilidades, os serviços e equipamentos do aeródromo estejam em conformidade com as normas e os procedimentos vigentes;
 - (4) os procedimentos de operação do aeródromo atendam aos requisitos mínimos de segurança operacional requerido pelas aeronaves que fazem uso do sítio aeroportuário; e

- (5) o aeródromo possua um Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) implantado.
- (d) É negada a concessão do certificado a um solicitante que não apresente as informações ou não atenda aos requisitos exigidos no 139.105(c). O interessado será notificado na forma da lei, com base nas conclusões a que chegar o processo administrativo em qualquer de suas fases.
- (e) Após decisão terminativa do processo administrativo a ANAC expedirá certificado atestando sua conclusão satisfatória fazendo constar do documento as especificações operativas do aeródromo e eventuais desvios concedidos.

139.107 – VALIDADE DE UM CERTIFICADO OPERACIONAL DE AEROPORTO

- (a) O Certificado Operacional de Aeroporto é concedido sem validade definida, a título precário.
- (b) A ANAC dará publicidade ao ato administrativo que determinar a expedição do Certificado.

139.109 – SUSPENSÃO OU CANCELAMENTO DE UM CERTIFICADO OPERACIONAL DE AEROPORTO

- (a) A ANAC pode suspender ou cancelar um Certificado Operacional de Aeroporto se ficar comprovado que:
 - (1) qualquer das condições estabelecidas em 139.105 deixar de ser atendida; e
 - (2) as facilidades aeroportuárias ou as características de operação e/ou manutenção não mais atendem aos padrões requeridos nas normas vigentes.
- (b) Antes de cancelar ou suspender o Certificado Operacional de Aeroporto a ANAC:
 - (1) notificará o operador de aeródromo, fundamentando sua decisão; e
 - (2) processará eventual recurso da decisão na forma da lei administrativa.
- (c) A suspensão ou o cancelamento passa a vigorar a partir da data da ciência pelo operador de aeródromo da notificação ou na data que esta assinalar.
- (d) O operador de aeródromo que tiver seu Certificado Operacional suspenso deverá observar o disposto em 139.215(a).
- (e) O operador de aeródromo que tiver seu Certificado Operacional cancelado deverá observar o disposto em 139.215(b), até a conclusão de novo processo de certificação, vedada a concessão do benefício previsto em 139.115.

139.115 – CERTIFICADO OPERACIONAL PROVISÓRIO DE AEROPORTO

- (a) A ANAC pode conceder um Certificado Operacional Provisório a sociedade empresária ou órgão da Administração Direta ou Indireta de ente federativo interessado em operar aeródromo, observando que:
 - (1) o interessado tenha peticionado à ANAC, na forma da Lei 9.784/1999, apresentando proposta de Manual de Operações do Aeródromo, suprimindo a previsão da seção 139.205, com antecedência mínima de 90 (noventa) dias da data em que pretende assumir a operação aeroportuária;

- (2) o Manual de Operações do Aeródromo proposto para o sítio aeroportuário pretendido seja considerado suficiente para a garantia da segurança operacional; e,
 - (3) o interessado tenha obtido aprovação em inspeção especial conduzida pela ANAC que avaliará sua capacidade para executar os procedimentos constantes no Manual de Operações do Aeródromo proposto e sua organização, visando à garantia da segurança das operações aeroportuárias e da aviação civil contra atos ilícitos.
- (b) O Certificado Operacional Provisório, emitido em conformidade com 139.115(a) tem validade de até 12 (doze) meses, que cessará com a outorga do Certificado Operacional de Aeroporto ou advento do termo, vedada sua renovação.
- (c) A não aprovação da outorga de Certificado Operacional Provisório, que deve ser comunicada ao interessado com até 30 (trinta) dias de antecedência da data indicada na petição de que trata o 139.115(a)(1), não impede a assunção das operações aeroportuárias pelo interessado, porém obrigatoriamente limita a quantidade de embarques e desembarques ao limite estabelecido em 139.101.

139.117 – ALTERAÇÃO DE UM CERTIFICADO OPERACIONAL DE AEROPORTO

- (a) Desde que os requisitos deste regulamento tenham sido cumpridos, a ANAC pode alterar um Certificado Operacional de Aeroporto, quando:
- (1) solicitar, de ofício, a alteração de procedimentos ou documentos constantes do MOPS, identificados como risco a segurança operacional do aeródromo;
 - (2) ocorrer mudança das características físicas ou operacionais do aeródromo, por meio de processo de homologação;
 - (3) ocorrer mudança dos limites patrimoniais do aeródromo; ou
 - (4) o operador de aeródromo titular do Certificado solicitar uma emenda no MOPS.

SUBPARTE C – PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AERÓDROMO

139.201 – FASES DO PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AERÓDROMO

- (a) A certificação operacional deve ser solicitada pelo operador de aeródromo, podendo ser iniciada simultaneamente ao processo de homologação, nos casos previstos em 139.101, condicionada a outorga do certificado à conclusão deste último, observando-se as seguintes orientações:
- (1) Os estudos que consideram o impacto da operação do aeródromo no tráfego aéreo, tendo em vista a sua proximidade com outros aeródromos, incluindo os militares, são desenvolvidos pelo DECEA no processo de homologação;
 - (2) A avaliação quanto aos obstáculos existentes, naturais ou não, quanto às restrições operacionais ou ao tipo de procedimento a ser aplicado ao aeródromo, VFR ou IFR, é realizada segundo as regras do processo de homologação; e
 - (3) Um aeródromo pode ser homologado com restrições operacionais até que sejam sanadas as discrepâncias que impedem a sua plena operação.
- (b) O processo de Certificação Operacional de Aeroportos compreende quatro fases, a saber:
- (1) **Solicitação Formal:** início do devido processo administrativo, por iniciativa do interessado ou de ofício, nos casos previstos em 139.101, nos moldes do disposto em 139.103;
 - (2) **Avaliação da Solicitação:** avaliação pela ANAC da solicitação formal, incluindo a capacidade técnico-operacional do operador de aeródromo e o conteúdo do MOPS em relação ao previsto na Subparte D deste Regulamento;
 - (3) **Inspeção Inicial de Certificação:** inspeção do sítio aeroportuário e da organização do operador de aeródromo por equipe da ANAC, com o objetivo de avaliar as suas condições físicas e operacionais, bem como assegurar que as facilidades, os serviços e equipamentos existentes, apresentados no MOPS estão compatíveis com as normas e os padrões vigentes; e
 - (4) **Certificação:** após a aprovação formal do MOPS e das características físicas e operacionais do sítio aeroportuário, a ANAC considerará eventuais inconformidades e o compromisso de solução apresentado pelo operador de aeródromo para decidir quanto à conveniência e interesse na outorga do Certificado Operacional de Aeroporto. Caso a decisão aproveite ao interessado, decorrem medidas administrativas para a publicidade do fato, incluindo a divulgação em Publicação de Informação Aeronáutica (AIP).
- (c) Qualquer alteração das características físicas e operacionais do aeródromo após a obtenção do Certificado Operacional de Aeroporto exige verificação quanto à regularidade da homologação.
- (d) Na hipótese de nova homologação, o operador de aeródromo fica obrigado a se submeter à verificação das condições de validade do Certificado, que deve refletir as novas características físicas e operacionais do aeródromo descritas no MOPS.
- (e) O processo de Certificação Operacional pode ser sobrestado ou arquivado pela ANAC, a qualquer momento, quando constatado o contínuo atraso e/ou repetida postergação, por parte do operador de aeródromo, no atendimento das exigências e documentos requeridos nas suas diversas etapas.

139.205 – SOLICITAÇÃO FORMAL

- (a) Nesta fase, o solicitante deve apresentar a documentação especificada em 139.103, incluindo:
- (1) definição da aeronave crítica de projeto do aeródromo e declaração da maior aeronave em operação no aeródromo;
 - (2) Planta de Localização do aeródromo em relação à cidade e ao seu entorno; e,
 - (3) Planta geral do aeródromo, contendo a representação da situação atual da infraestrutura aeroportuária, nas escalas de 1/4.000, 1/5.000 ou 1/10.000.
- (b) Caso falte alguma documentação ou informação, o solicitante fica encarregado de apresentá-la à ANAC, no prazo estabelecido pelo Ger/ECO designado.
- (c) A ECO deve realizar uma avaliação do MOPS apresentado pelo solicitante, para verificar se todos os aspectos estabelecidos na Subparte D – Manual de Operações do Aeródromo deste regulamento foram apresentados.
- (d) Ao final desta fase, o Ger/ECO notificará o solicitante do resultado da análise sobre a solicitação formal e eventual necessidade de complementação das informações.

139.207 – AVALIAÇÃO DA SOLICITAÇÃO

- (a) A ECO deve analisar as características físicas e operacionais especificadas no MOPS, de forma a verificar se foram cumpridas, adequadamente, as normas vigentes quanto à operação aeroportuária.
- (b) A avaliação da solicitação formal inclui:
- (1) Uma avaliação das características físicas e operacionais do aeródromo para a aeronave crítica de projeto, caso não tenha sido realizada anteriormente no processo de homologação, e maior aeronave pretendida pelo operador de aeródromo para ali operar. Caso exista desvio de alguma norma, o operador de aeródromo deve incluir estudo aeronáutico (Subparte F) que garanta o atendimento dos requisitos mínimos para a segurança das operações; e,
 - (2) Uma avaliação da capacidade técnico-operacional do operador de aeródromo e de sua organização para a gestão aeroportuária, incluindo o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO), e para a manutenção do aeródromo, conforme o previsto no MOPS.
- (c) O Ger/ECO despachará decisão interlocutória quanto à aceitação do MOPS, após a análise da ECO, quanto ao conteúdo previsto na Seção 139.311.
- (d) Ao final desta fase, o Ger/ECO notificará o solicitante, comunicando o resultado da análise da solicitação, podendo requerer providências e fixar prazo para seu atendimento, eventualmente agendando inspeção inicial de certificação operacional, com o objetivo de avaliar as características físicas e operacionais do aeródromo e atestar a conformidade com o MOPS.

139.209 – INSPEÇÃO INICIAL DE CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL

- (a) A inspeção aeroportuária inicial de certificação operacional é procedimento especial, cujo processo consta de normativo próprio da ANAC, engloba todos os setores da infraestrutura aeroportuária relacionados à segurança operacional, inclui, mas não se limita a:

- (1) **Organização do operador de aeródromo:** verificação de documentos de planejamento do aeródromo, incluindo o plano diretor, estrutura administrativa, dados estatísticos relativos ao movimento de passageiros, carga aérea e aeronaves (mensal e anual), relatórios das auditorias internas e externas e avaliações da segurança operacional, revisão das especificações do MOPS etc.
 - (2) **Área de Movimento:** inspeção do sistema de pistas e pátios para verificar as características físicas (dimensões e afastamentos entre os seus componentes), condições do pavimento, da sinalização (horizontal, vertical e luminosa), acostamentos, faixas de pistas (pouso e decolagem e de táxi) e áreas de proteção de fim de pista; medidas de segurança operacional durante a construção; operação e identificação de veículos no solo, controle de acesso na área de movimento, atração e perigo de fauna, indicadores de direção de vento e de pouso etc;
 - (3) **Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio:** verificação do tempo resposta, da localização e das características da Seção de Salvamento e Combate a Incêndio, dos registros de habilitação e treinamento do pessoal, incluindo os exercícios anuais e de socorro médico, características e quantidade de veículos, equipamentos e materiais de combate a incêndio;
 - (4) **Instalações de Abastecimento de Combustível:** inspeção das instalações fixas e móveis, documentação e relatórios, treinamento do pessoal em relação aos agentes de combate a incêndio nas instalações; e,
 - (5) **Inspeções Noturnas:** verificação da sinalização (horizontal, vertical e luminosa) da área de movimento, biruta e sinalização de obstáculos.
- (c) Após a inspeção, deve ser elaborado um relatório técnico, consolidando as eventuais não conformidades e contendo um parecer sobre as características físicas e operacionais em relação às informações apresentadas no MOPS.
- (d) O Ger/ECO deve notificar ao operador de aeródromo quanto à decisão da ANAC quanto aos resultados da inspeção inicial de certificação operacional e eventuais necessidades de correção no MOPS.
- (e) A ANAC deve sobrestar o processo de Certificação Operacional do aeródromo, nos seguintes casos:
- (1) seja constatada a impossibilidade do operador de aeródromo corrigir as não conformidades identificadas pela ECO; e
 - (2) o operador de aeródromo não apresentar condições técnico-operacionais de administrar e manter adequadamente o aeródromo, de acordo com o disposto em 139.105.

139.211 – CERTIFICAÇÃO

- (a) Havendo decisão terminativa do processo de certificação operacional que homologue o Manual de Operações do Aeródromo integralmente ou com ressalvas, far-se-á a extração de certificado em nome do solicitante que ateste o fato e declare as especificações operativas do aeródromo e eventuais desvios concedidos.

- (b) Caso seja constatada a impossibilidade de ser concedido o Certificado, a ANAC notificará o solicitante quanto às inconformidades identificadas, fixando prazo para seu saneamento, condicionando a emissão do Certificado.
- (d) Expedido o Certificado, a ANAC diligenciará para divulgação das informações aeronáuticas sobre o aeródromo no AIP.

139.213 – INSPEÇÃO AEROPORTUÁRIA

- (a) Após a concessão do Certificado Operacional de Aeroporto, a ANAC realizará inspeções periódicas e/ou especiais, para verificar a manutenção das características físicas e operacionais do aeródromo e demais elementos que ensejaram a concessão do Certificado.
- (b) Caso inspeção aeroportuária identifique inconformidade que comprometa a segurança operacional, a ANAC poderá suspender ou cancelar o Certificado Operacional de Aeroporto, conforme estabelecido na Seção 139.109.

139.215 – DAS SANÇÕES

- (a) São sanções cabíveis por inadequação do operador de aeródromo ao disposto em 139.101(b) ou por efeito de suspensão do Certificado Operacional do Aeroporto, cumulativamente:
 - (1) multa, na previsão da Resolução ANAC 25, de 25 de abril de 2008, e suas alterações posteriores;
 - (2) redução da quantidade de embarques e desembarques para menos de um milhão, ao ritmo não inferior de 20% (vinte por cento) ao ano sobre o excedente observado na data da infração.
- (b) São sanções cabíveis por efeito de cancelamento do Certificado Operacional do Aeroporto, cumulativamente:
 - (1) multa, na previsão da Resolução ANAC 25, de 25 de abril de 2008, e suas alterações posteriores;
 - (2) redução da quantidade de embarques e desembarques para menos de um milhão, ao ritmo não inferior de 50% (cinquenta por cento) ao ano sobre o excedente observado na data da infração.

SUBPARTE D – MANUAL DE OPERAÇÕES DO AERÓDROMO (MOPS)

139.301 – PREPARAÇÃO E APRESENTAÇÃO DO MOPS

- (a) O manual de procedimentos operacionais do aeródromo – MOPS é o documento, ou conjunto de documentos, publicado pelo operador de aeródromo representando e apresentando em detalhes e de forma controlada as regras, padrões e práticas que adotada em determinado sítio aeroportuário.
- (b) O MOPS se evidencia como documento controlado se submetido a um processo que assegure o domínio sobre o seu conteúdo, revisão, publicação, distribuição, disponibilização e retenção.
- (c) Todo operador de aeródromo deve elaborar e manter um manual de procedimentos operacionais do aeródromo – MOPS que permita a padronização dos serviços, facilidade de administração, clareza de comunicação e instrução de seu pessoal.
- (d) O MOPS pode ser constituído da coleção de documentos produzidos pela estrutura organizacional do operador de aeródromo, bastando à produção de uma declaração de conformidade que remeta ao conjunto de requisitos acima apontados.
- (e) O MOPS não tem forma rígida, devendo ser apresentado impresso em tamanho A4 (210 x 297 mm) vertical com todas suas páginas numeradas seqüencialmente e rubricadas. Os anexos e apêndices terão numeração própria.
 - (1) O MOPS deve ser digitalizado ou gerado em formato “*Portable Document Format*” – pdf, versão 7.0 ou superior, correspondente ao impresso subscrito pelo operador de aeródromo;
- (f) O operador deve registrar no MOPS toda exigência normativa ou regulamentar não aplicável ao mesmo, apresentando, inclusive, o motivo que ensejou a não aplicabilidade.

139.303 – CÓPIAS DO MANUAL DE OPERAÇÕES DO AERÓDROMO

- (a) O operador de aeródromo deve manter número suficiente de cópias impressas do Manual em condição de fácil acesso pelo pessoal responsável pela administração e operação do aeródromo de modo a que o objetivo declarado em 139.301(a) seja atingido. Caso o Manual tenha versão eletrônica, ao menos uma cópia impressa e atualizada deve estar disponível e deve ser viabilizado o acesso do pessoal responsável pela administração e operação a terminais de consulta.
- (b) O operador de aeródromo deve fornecer à ANAC 2 (dois) exemplares impressos da versão homologada do MOPS, além de sua versão eletrônica no formato especificado em 139.103, que tenham incorporadas todas as alterações estabelecidas pela ANAC.
- (c) Um exemplar atualizado do MOPS deve ser disponibilizado durante inspeção aeroportuária periódica ou especial da ANAC.

139.305 – GUARDA E ATUALIZAÇÃO DO MANUAL

- (a) O operador de aeródromo deve manter atualizado o MOPS.
- (b) O operador deve controlar as atualizações e emendas do MOPS, registrando, ainda, em cada página, a data de sua elaboração ou atualização mais recente.

- (c) O operador de aeródromo deve designar e informar à ANAC o responsável pela guarda e manutenção do MOPS, no aeródromo.
- (d) As atribuições do responsável pelo MOPS envolvem:
 - (1) manter o registro das pessoas que possuem cópia de todo o MOPS ou de partes dele; e
 - (2) submeter à ANAC as alterações propostas para o MOPS, antes de sua aprovação.

139.307 – INCLUSÃO DE DESVIOS NO MANUAL DE OPERAÇÕES DO AERÓDROMO

- (a) O operador de aeródromo deve incluir no MOPS o número do desvio autorizado pela ANAC, a data de entrada em vigor, bem como a referência do Estudo Aeronáutico no qual o desvio foi fundamentado.
- (b) O operador de aeródromo deve registrar no MOPS toda particularidade não aplicável ao aeródromo e o motivo de sua não aplicabilidade, em relação ao especificado na Seção 139.311.

139.309 – REVISÕES E APROVAÇÕES DO MANUAL DE OPERAÇÕES DO AERÓDROMO

- (a) O operador de aeródromo certificado deve revisar o MOPS:
 - (1) Sempre que necessário, de forma a mantê-lo atualizado, e dependendo das possíveis modificações de suas características físicas, operacionais e outros procedimentos e práticas estabelecidas neste Manual; e
 - (2) Para incorporar as alterações decorrentes das ações corretivas identificadas pela ANAC, durante as inspeções aeroportuárias.
- (b) O operador de aeródromo deve submeter à aprovação da ANAC, o mais breve possível, toda alteração a ser efetuada no MOPS.
- (c) O processo de revisão e/ou modificação do MOPS deve ser submetido à apreciação formal da ANAC, que após análise inicial da alteração proposta, deve se manifestar por escrito, quanto às fases previstas na Seção 139.201.
- (d) O MOPS e suas alterações são aprovados, desde que atendam aos requisitos estabelecidos neste Regulamento e em instruções complementares, após análise completa de seu conteúdo em relação às normas e procedimentos vigentes.

139.311 – CONTEÚDO DO MANUAL DE OPERAÇÕES DO AERÓDROMO

O MOPS, além de conter as informações abaixo relacionadas, deve atender às instruções complementares da ANAC, considerando as particularidades aplicáveis ao aeródromo:

- (a) **Operador de aeródromo**
 - (1) Finalidade e escopo do Manual de Operações do Aeródromo;
 - (2) Requisitos legais para o Certificado Operacional de Aeroporto e para o MOPS, de acordo com a legislação brasileira em vigor;
 - (3) Cópia da(s) Portaria(s) de Homologação vigente(s) do aeródromo;

- (4) Serviço de Informações Aeronáuticas (AIS) disponível e os procedimentos para sua publicação;
- (5) Sistema para registro do movimento de aeronaves e passageiros;
- (6) Desvios aprovados pela ANAC; e
- (7) Obrigações do operador de aeródromo, conforme estabelecido na Subparte E.

(b) Características do Aeródromo

(1) Características do Sítio Aeroportuário

- (i) planta geral do aeródromo, na escala 1/4.000, 1/5.000 ou 1/10.000, indicando as principais edificações necessárias ao seu funcionamento, inclusive a localização de cada indicador de direção de vento;
- (ii) planta do aeródromo, na escala 1/4.000 ou 1/5.000 ou 1/10.000, indicando seus limites patrimoniais;
- (iii) planta, na escala 1/40.000 ou 1/50.000, que indique a distância do aeródromo em relação à cidade, centro urbano ou povoado mais próximo. Deverá ser indicada, também, a localização de qualquer facilidade e/ou equipamento do aeródromo situado fora de seus limites patrimoniais;
- (iv) plantas na escala 1/20.000 ou 1/25.000 ou 1/50.000, que representem os Planos, básicos ou específicos, de Zona de Proteção do Aeródromo em relação aos obstáculos mais importantes e o de Zoneamento de Ruído em relação à ocupação urbana no seu entorno; e
- (v) particularidades da documentação relativa à legalização e regularização da área patrimonial do aeródromo.

(2) Informações Gerais do Aeródromo

- (i) a denominação do aeródromo, com o seu respectivo ato administrativo, e a principal localidade que atende;
- (ii) as coordenadas geográficas do ponto de referência do aeródromo, determinadas em termos do *datum* de referência do Sistema Geodésico Mundial – 1984 (WGS – 84);
- (iii) a elevação do aeródromo e o geóide de referência;
- (iv) a elevação de cada cabeceira, do fim de cada pista, de quaisquer pontos significativos, altos ou baixos ao longo da pista, e o ponto mais elevado da zona de toque, quando for uma pista de aproximação de precisão, e o geóide de referência;
- (v) a temperatura de referência do aeródromo, indicando o sistema de medição e registro das temperaturas máximas e mínimas; e
- (vi) o nome do operador de aeródromo, seu endereço e telefones onde o responsável possa ser contatado a qualquer hora.

(3) Especificações do Aeródromo

- (i) pista – rumo verdadeiro, designadores, comprimento, largura, localização de cabeceira deslocada, tipo de pavimento, declividade longitudinal, declividade transversal máxima e mínima,

- tipo de operação por cabeceira e, para uma pista de aproximação de precisão, a existência das superfícies livres de obstáculos;
- (ii) comprimento, largura e tipo de pavimento das faixas de pista de pouso e de táxi, área de segurança de fim de pista (RESA) e zonas de parada (*stopway*);
 - (iii) identificação, com demarcação em planta, de todos os objetos existentes na área de segurança da faixa de pista;
 - (iv) comprimento, largura e tipo de pavimento das pistas de táxi;
 - (v) localização e designação das pistas de táxi;
 - (vi) tipos de pavimento dos pátios e das posições de estacionamento de aeronaves;
 - (vii) comprimento das superfícies livres de obstáculos e perfil do terreno;
 - (viii) cópia dos projetos aprovados pela ANAC e/ou DECEA relativos aos auxílios visuais para procedimentos de aproximação (por exemplo: tipos de luzes de aproximação e sistema indicador de rampa de aproximação visual – PAPI/APAPI e T-VASIS/AT-VASIS), sinalização (vertical, horizontal e luminosa) de pista de pouso, pistas de táxi e pátios; outros indicadores visuais nas pistas e nos pátios, localização e tipo do sistema visual de orientação para estacionamento de aeronaves, bem como disponibilidade de fonte secundária de energia elétrica para iluminação;
 - (ix) localização e frequência dos pontos de verificação do VOR do aeródromo;
 - (x) localização e designação das rotas padronizadas para taxiamento;
 - (xi) coordenadas geográficas de cada cabeceira determinadas em termos do *datum* de referência do Sistema Geodésico Mundial – 1984 (WGS – 84);
 - (xii) coordenadas geográficas dos pontos centrais da(s) pista(s) de táxi nos pontos de espera, determinadas em termos do *datum* de referência do Sistema Geodésico Mundial – 1984 (WGS – 84);
 - (xiii) coordenadas geográficas de cada posição de estacionamento de aeronave determinada em termos do *datum* de referência do Sistema Geodésico Mundial – 1984 (WGS – 84);
 - (xiv) carta de obstáculos, contendo as coordenadas geográficas e altura dos obstáculos significativos nas áreas de aproximação e decolagem, na área do circuito de tráfego e nas vizinhanças do aeródromo, conforme especificado nos Anexos 4 e 15 da OACI.
 - (xv) tipo e resistência do pavimento para as pistas e pátios, utilizando o método de classificação ACN/PCN;
 - (xvi) localização e elevação dos pontos de teste de altímetro pré-voos;
 - (xvii) localização do ponto de teste de inercial;
 - (xviii) localização do ponto de teste de VOR;
 - (xix) localização dos pontos onde deve ficar uma aeronave com suspeita de bomba a bordo e por apoderamento ilícito;

- (xx) dados e métodos de cálculo para as distâncias declaradas: pista disponível para corrida de decolagem (TORA), distância disponível para decolagem (TODA), distância disponível para aceleração e parada (ASDA) e distância disponível para pouso (LDA);
- (xxi) plano de desinterdição de pista (remoção de aeronaves danificadas): os números dos telefones, telex, fac-símiles e endereços eletrônicos do responsável no aeródromo pela remoção de aeronaves danificadas na área de movimento ou em suas adjacências, bem como informação sobre a capacidade (disponibilidade de pessoal e equipamento) de remoção de aeronave danificada (expressa em termos da maior aeronave que o aeródromo está equipado para remover), conforme estabelecido na NSMA 3-4 e na NSMA 3-7; e
- (xxii) serviço de salvamento e combate a incêndio: nível de proteção existente, representado de acordo com o estabelecido na ICA 92-1, bem como o tipo e a quantidade de agentes extintores, dos equipamentos e do efetivo qualificado disponíveis no aeródromo.

Nota: A precisão das informações contidas nos Subparágrafos (2) e (3) do Parágrafo (b) da Seção 139.311 é crítica para a segurança operacional das aeronaves. Informações que requeiram levantamento e avaliação de engenharia devem ser obtidas ou verificadas por pessoal tecnicamente qualificado.

(c) Procedimentos de Segurança Operacional

- (1) **Comunicação das Informações Aeronáuticas.** Procedimentos adotados pelo operador de aeródromo para comunicar à ANAC qualquer alteração das características do aeródromo, em relação ao constante nas Publicações de Informações Aeronáuticas (AIP), e para solicitar a expedição de NOTAM, incluindo:
 - (i) meios para comunicar qualquer alteração, bem como para registrar a comunicação da alteração, durante ou fora do período normal de funcionamento do aeródromo;
 - (ii) nomes e funções das pessoas responsáveis por essa comunicação, incluindo seus telefones para contato, durante ou fora do período normal de funcionamento do aeródromo; e
 - (iii) o endereço e telefones do setor da ANAC responsável pelo recebimento das comunicações e expedição de NOTAM, bem como do setor do DECEA para a emissão de NOTAM nos casos de emergência.
- (2) **Acesso à Área de Movimento.** Características dos procedimentos desenvolvidos e/ou implementados pelo operador de aeródromo para evitar o acesso não autorizado de pessoas, veículos, equipamentos e animais na área de movimento, incluindo:
 - (i) as responsabilidades de cada organismo envolvido no processo: Operador de aeródromo, Operadores de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo, Operadores Aéreos, Gerência de Segurança do Aeródromo, representação do Departamento de Aviação Civil e outros órgãos governamentais, quando necessário; e
 - (ii) os nomes e funções dos responsáveis pelos sistemas de controles de acesso à área de movimento do aeródromo, com os telefones para contato, durante e fora do horário do expediente.
- (3) **Plano de Emergência do Aeródromo.** Características do Plano de Emergência do Aeródromo, incluindo:

- (i) planejamento para lidar com as emergências que ocorram no aeródromo ou em seu entorno, incluindo alertas de pane de aeronaves em voo; incêndios em aeronaves, edificações e instalações; sabotagem – envolvendo ameaça de bomba (em aeronaves ou instalações); apoderamento ilícito de aeronaves e acidentes ou incidentes aeronáuticos no aeródromo, tanto “durante a emergência” quanto “após a emergência”, de acordo com a NSMA 3-4 e o DOC 9137-NA/898 – Parte 7.
 - (ii) detalhamento dos testes de facilidades e equipamentos do aeródromo, que deverão ser usados em emergências, incluindo a frequência desses testes;
 - (iii) detalhamento dos exercícios simulados para testar o Plano de Emergência, incluindo a frequência desses exercícios;
 - (iv) uma lista das organizações, órgãos e autoridades, tanto dentro quanto fora do aeródromo, que desempenhem papel nas emergências, com seus números de telefones e fac-símiles, endereço eletrônico e SITA, bem como as frequências de rádio utilizadas;
 - (v) estabelecimento de uma coordenação de emergência do aeródromo, para organizar o treinamento e outros preparativos visando enfrentar as emergências; e
 - (vi) designação de um Comandante das operações de emergência.
- (4) Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio.** Características da infra-estrutura instalada, dos equipamentos, do pessoal e dos procedimentos para atender à categoria requerida para os Serviços de Salvamento e Combate a Incêndio, incluindo:
- (i) nomes e funções das pessoas responsáveis pelos serviços no aeródromo;
 - (ii) quantidade e tipos de agentes extintores;
 - (iii) quantidade e tipos de veículos de salvamento e combate a incêndio, incluindo, quando for o caso, embarcações;
 - (iv) quantidade de pessoas qualificadas para salvamento e combate a incêndio, bem como o efetivo de serviço no aeródromo;
 - (v) equipamentos de proteção individual para combate a incêndio;
 - (vi) sistema de acionamento da equipe de salvamento e combate a incêndio;
 - (vii) programa de treinamento e atualização técnica de pessoal; e
 - (viii) documento comprobatório, emitido pela ANAC, atestando a capacitação operacional dos serviços prestados pela Seção de Contraincêndio do aeródromo, incluindo instalações, pessoal e equipamentos.
- (5) Inspeção Interna da Área de Movimento e das Superfícies Limitadoras de Obstáculos.** Os procedimentos estabelecidos pelo operador de aeródromo para a inspeção da área de movimento e da zona de proteção abrangem:
- (i) coordenação para realizar inspeções, incluindo medições de atrito e nível de água nas pistas de pouso e decolagem e de táxi, durante e fora do horário do expediente;
 - (ii) coordenação e meios de comunicação com o controle de tráfego aéreo durante as inspeções;

- (iii) providências para manter o registro das inspeções e a localização desse registro no aeródromo;
 - (iv) programação dos horários de inspeção e de sua periodicidade, incluindo a inspeção visual para o recolhimento de objetos estranhos que possam causar dano (*Foreign Object Damage – FOD*) aos diversos componentes de uma aeronave, em particular aqueles que possam ser aspirados para o interior dos motores aeronáuticos, no mínimo duas vezes por dia, em situação normal de operação, e quatro vezes por dia durante a realização de obras e serviços de manutenção nas áreas operacionais do aeródromo. Nos casos em que houver, em função das obras, interdição operacional total da área e não houver impacto na segurança de outras áreas operacionais, deverá ser realizada inspeção apenas antes da sua liberação para reinício das operações;
 - (v) lista de verificação da inspeção;
 - (vi) providências para informar os resultados das inspeções e as medidas para acompanhar e assegurar a imediata correção das condições de insegurança operacional; e
 - (vii) nomes e funções das pessoas responsáveis pela realização das inspeções, com seus telefones para contato durante e fora do horário do expediente.
- (6) Auxílios Visuais e Sistemas Elétricos.** Os procedimentos para inspeção e manutenção da sinalização vertical, horizontal e luminosa, luzes de obstáculos e sistemas elétricos do aeródromo abrangendo:
- (i) inspeções durante e fora das horas normais de operação do aeródromo, bem como uma lista de verificação de tais inspeções;
 - (ii) manutenção do registro dos resultados das inspeções, bem como garantir a implementação e o acompanhamento das medidas para corrigir as deficiências identificadas;
 - (iii) manutenção preventiva e corretiva;
 - (iv) disponibilização de uma fonte secundária de energia elétrica, se necessário, bem como qualquer outro método para solucionar falhas parciais ou totais do sistema; e
 - (v) nomes e funções das pessoas responsáveis pela inspeção e manutenção dos sistemas de iluminação, incluindo os números de telefones para contato durante e fora do horário do expediente.
- (7) Manutenção da Área de Movimento.** Características das facilidades e dos procedimentos para a manutenção da Área de Movimento, incluindo as providências para a manutenção:
- (i) das áreas pavimentadas;
 - (ii) das pistas de pouso e decolagem e das de táxi não pavimentadas;
 - (iii) das faixas de pista de pouso e decolagem e de táxi; e
 - (iv) do sistema de drenagem do aeródromo.
- (8) Medidas de Segurança Operacional para a Execução de Obras.** Os procedimentos para planejar e realizar obras de construção e manutenção em condições de segurança (incluindo

obras emergenciais) na área de movimento ou ao seu redor e que possam interferir na zona de proteção abrangendo:

- (i) comunicação com o controle de tráfego aéreo durante a realização das obras;
- (ii) nomes, números de telefones e funções das pessoas e organizações responsáveis pelo planejamento e execução das obras, para contatos a qualquer momento; e
- (iii) nomes e números de telefones, durante e fora do expediente, dos supervisores de empresas aéreas e de serviços auxiliares que devem ser notificados a respeito de obras.

(9) Gerenciamento de Operações no Pátio de Aeronaves. Os procedimentos de gerenciamento operacional do pátio incluindo:

- (i) coordenação entre o controle de tráfego aéreo e a unidade de gerenciamento operacional de pátio;
- (ii) alocação de posições de estacionamento de aeronaves;
- (iii) coordenação para iniciar a partida de motores e assegurar área livre para o *push-back*;
- (iv) serviços de sinalizadores; e
- (v) serviços de veículos do tipo SIGA-ME (*FOLLOW ME*).

(10) Gerenciamento da Segurança Operacional no Pátio de Aeronaves. Características para garantir a segurança operacional no pátio, incluindo:

- (i) proteção com relação à exaustão de motores (*jet blasts*);
- (ii) cumprimento de normas de segurança operacional durante operações de reabastecimento de combustível de aeronaves;
- (iii) varredura e limpeza do pátio;
- (iv) procedimentos para comunicação de incidentes e acidentes no pátio; e
- (v) procedimentos para auditar o cumprimento das normas de segurança operacional para todo o pessoal que trabalha no pátio.

(11) Controle de Veículos no Lado Ar. Os procedimentos para o controle de veículos terrestres que operam na área de movimento ou em suas cercanias abrangendo:

- (i) regras de trânsito aplicáveis (incluindo limites de velocidade e meios para fazer cumpri-las); e
- (ii) normas para expedição de credenciais para operação de veículos na área de movimento.

(12) Gerenciamento do Perigo da Fauna. Procedimentos para enfrentar os perigos para operações de aeronaves decorrentes da presença de aves nos circuitos de voo do aeródromo ou animais na área de movimento, incluindo:

- (i) procedimentos para avaliar os perigos existentes;
- (ii) procedimentos para implantar programas de controle da cobertura vegetal, da fauna, das atividades antrópicas etc.; e

(iii) nomes, telefones e funções das pessoas responsáveis pelo trato desse assunto, durante e fora do horário do expediente.

(13) Controle de Obstáculos. Procedimentos estabelecidos, em coordenação com o DECEA, nos casos de zona de proteção de aeródromo, e com o SERAC e as Prefeituras Municipais, nos casos de zoneamento de ruído, para:

(i) monitoramento (limitações e ocupação) das áreas e superfícies do Plano de Zona de Proteção do Aeródromo e do Plano de Obstáculos de Aeródromo (Carta Tipo A da OACI) para obstáculos na superfície de decolagem;

(ii) monitoramento da ocupação do solo nas Áreas I e II do Plano de Zoneamento de Ruído do aeródromo (PZR) quanto aos tipos de atividades e/ou empreendimentos em implantação ou a serem implantados;

(iii) controle dos obstáculos sob a responsabilidade do operador de aeródromo;

(iv) monitoramento da altura dos edifícios ou estruturas dentro dos limites das superfícies do Plano de Zona de Proteção do Aeródromo;

(v) controle de novas edificações nas vizinhanças do aeródromo;

(vi) comunicação a ANAC quanto ao tipo e localização de construção e/ou empreendimento em desacordo com o PZR do aeródromo; e

(vii) comunicação à ANAC da natureza e localização dos obstáculos e qualquer acréscimo ou eliminação posterior de obstáculos, para adoção das medidas necessárias, e ao DECEA para a correção das publicações AIS.

(14) Desinterdição de Pista. Os procedimentos para remover aeronave danificada na área de movimento ou em suas cercanias incluindo:

(i) atribuições e responsabilidades do operador de aeródromo e do operador da aeronave;

(ii) forma de comunicação ao operador da aeronave;

(iii) forma de comunicação com o órgão de controle de tráfego aéreo;

(iv) procedimentos para mobilizar equipamento e pessoal para a remoção da aeronave danificada; e

(v) nomes, números de telefones e funções dos responsáveis pela remoção de aeronave danificada.

(15) Manuseio de Materiais Perigosos. Os procedimentos para o manuseio e armazenamento seguro de materiais perigosos no aeródromo, abrangendo:

(i) providências adotadas na preparação de áreas especiais, no aeródromo, para o armazenamento de líquidos inflamáveis (incluindo combustíveis de aviação) e qualquer outro material perigoso; e

(ii) processo de transporte, armazenamento, destinação e manuseio de materiais perigosos.

Nota: Entre os materiais perigosos encontram-se os líquidos e sólidos inflamáveis, líquidos corrosivos, gases comprimidos e materiais magnetizados ou radioativos. No Plano de Emergên-

cia, devem ser incluídas as providências para o tratamento de derramamento acidental de materiais perigosos.

(16) Operações com Baixa Visibilidade. Os procedimentos para operação em condições de voo com baixa visibilidade incluem o processo de medição e de divulgação do alcance visual na pista (RVR), bem como a utilização de radar de superfície, quando instalado. Os nomes e telefones das pessoas responsáveis pela manutenção desses equipamentos deverão estar disponíveis a qualquer hora.

(17) Proteção dos Sítios de Radar e de Auxílios à Navegação Aérea. Os procedimentos para a proteção dos sítios de radar e de auxílios à navegação aérea localizados no aeródromo, a fim de assegurar que seu funcionamento não seja prejudicado, incluindo:

- (i) o controle das atividades nas vizinhanças das instalações de radar e auxílios à navegação;
- (ii) a manutenção das áreas nas vizinhanças dessas instalações; e
- (iii) a sinalização alertando sobre o perigo de radiação de microondas.

Nota: Se algum dos procedimentos especificados anteriormente não for pertinente ou aplicável, devem ser fornecidas as devidas justificativas.

(d) Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO). Que pode ser implementado em fases, segundo cronograma homologado pela ANAC, em horizonte não superior a 4 (quatro) anos.

(1) Administração do Aeródromo. As características referentes à administração do SGSO abrangendo:

- (i) organograma da organização do SGSO, constando os nomes e postos dos principais funcionários, incluindo as suas responsabilidades;
- (ii) nome, cargo e número de telefone do responsável pela segurança operacional; e
- (iii) comissões do aeródromo.

(2) Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO). As características fundamentais do SGSO estabelecido para garantir o cumprimento de todos os requisitos de segurança operacional e obter uma melhoria contínua de seu desempenho, compreendendo:

- (i) as diretrizes de segurança operacional em relação ao seu processo de gerenciamento e sua relação com a área de operações e manutenção do aeródromo;
- (ii) a estrutura organizacional do SGSO, incluindo pessoal e as respectivas atribuições de responsabilidades para os aspectos de segurança operacional;
- (iii) a estratégia e o planejamento do SGSO, como por exemplo, objetivos de segurança operacional a serem atingidos e o estabelecimento de prioridades para implementação de medidas de segurança operacional. Para tanto, deverá ser definido um processo que controle os riscos em nível o mais baixo possível, levando sempre em conta os requisitos das normas vigentes;

- (iv) meios para a implementação do SGSO, incluindo facilidades, normas e procedimentos para a comunicação efetiva de mensagens de segurança operacional e para exigir o cumprimento desses requisitos;
- (v) um Programa de Segurança Operacional que, a partir da definição das áreas críticas de segurança operacional, permita o seu gerenciamento;
- (vi) as medidas para promoção da segurança operacional e prevenção de acidentes, incluindo um sistema de controle de risco (análises e tramitação de dados de acidentes, incidentes, reclamações, defeitos, erros, discrepâncias e falhas) e um monitoramento contínuo da segurança operacional;
- (vii) um Programa de Controle de Qualidade implementado por meio de um sistema de auditorias internas e da avaliação da segurança operacional;
- (viii) um sistema de cadastramento de todas as facilidades do aeródromo relacionadas à segurança operacional, assim como dos registros operacionais e de manutenção do aeródromo, incluindo informações, desenhos e esquemas sobre projetos existentes, em particular os relativos à iluminação e pavimentação;
- (ix) um programa de treinamento e capacitação do pessoal, compreendendo a revisão e a avaliação da instrução das tarefas relacionadas com a segurança operacional, bem como a implantação de um sistema de avaliação da competência e de certificação do pessoal; e
- (x) a inclusão de cláusulas, de cumprimento obrigatório, relacionadas com a segurança operacional nos contratos para obras e construções.

SUBPARTE E - OBRIGAÇÕES DO OPERADOR DE AERÓDROMO

139.401 – CUMPRIMENTO DE NORMAS E PROCEDIMENTOS

O operador de aeródromo certificado deve observar as normas e os procedimentos estabelecidos neste regulamento e na legislação brasileira correlacionada, bem como as características físicas e operacionais do aeródromo, especificadas no MOPS.

139.403 - PESSOAL DE GERÊNCIA

O operador de aeródromo certificado deve prover pessoal nos cargos de gerência, em quantidade apropriada, com capacitação e experiência necessárias para gerenciar as atividades previstas no MOPS.

139.405 - QUALIFICAÇÃO DO PESSOAL OPERACIONAL E DE MANUTENÇÃO

Com relação ao pessoal, orgânico ou terceirizado, operacional e de manutenção, o operador de aeródromo deve:

- (a) empregar pessoal qualificado, treinado e em número adequado para realizar as atividades relacionadas com a operação e a manutenção do aeródromo;
- (b) empregar somente pessoal devidamente habilitado para as funções nas quais o ANAC ou outra autoridade competente exija tal certificado; e
- (c) implementar um programa de treinamento para o pessoal da área operacional e de manutenção.

139.407 - OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DO AERÓDROMO

No que se refere à operação e manutenção do aeródromo, o Operador de aeródromo deve:

- (a) manter conformidade com os procedimentos dispostos no MOPS e com outras instruções e diretrizes emitidas pela ANAC;
- (b) assegurar a manutenção adequada e eficiente das facilidades do aeródromo;
- (c) coordenar com os órgãos responsáveis a disponibilidade dos serviços de tráfego aéreo, de forma a garantir a segurança operacional;
- (d) assegurar o correto funcionamento do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio, em conformidade com a legislação vigente; e
- (e) coordenar a definição quanto à localização e controle dos acessos à área de movimento com os responsáveis pelo setor segurança da aviação civil (*security*).

139.409 - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)

Com respeito ao SGSO, o operador de aeródromo deve:

- (a) desenvolver um planejamento visando à implantação de um SGSO, que contenha as funções, as atribuições e as responsabilidades dos funcionários envolvidos, bem como os procedimentos relativos ao controle da segurança operacional do aeródromo;
- (b) assegurar-se que os usuários que desempenham atividades ou funções no aeródromo (operadores aéreos, empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo e outras organizações que desem-

penham atividades na área de movimento) cumpram os procedimentos de segurança operacional estabelecidos no MOPS; e

- (c) assegurar-se que todos os usuários que desempenham atividades ou funções no aeródromo estejam envolvidos com a segurança operacional, devendo informá-la imediatamente sobre a ocorrência de qualquer defeito, acidente ou incidente.

139.411 – AUDITORIAS E RELATÓRIOS DE SEGURANÇA OPERACIONAL

No tocante às auditorias internas e aos relatórios de segurança operacional o operador de aeródromo deve:

- (a) organizar uma auditoria do SGSO, incluindo a inspeção das atividades por ela desempenhadas, bem como das facilidades, dos serviços e dos equipamentos do aeródromo;
- (b) organizar uma auditoria externa e um programa de inspeção para avaliar os demais usuários do aeródromo (operadores de aeronaves, empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo e outras organizações que desempenham atividades na área de movimento), quanto aos procedimentos relativos à segurança operacional praticados;
- (c) realizar a auditoria externa tratada no 139.411(b), a cada 4 (quatro) anos, prazo que poderá ser alterado, desde que autorizado pela ANAC;
- (d) assegurar que os relatórios das auditorias sejam elaborados e assinados por especialistas em segurança operacional devidamente qualificados pelo ANAC ou órgão por ela credenciado; e
- (e) manter cópia dos relatórios de auditoria por 05 (cinco) anos.

139.413 – ACESSO DE INSPETORES AO AERÓDROMO

No que se refere ao acesso às áreas operacionais do aeródromo, o operador de aeródromo deve:

- (a) garantir o acesso de Inspetores de Aviação Civil para desempenhar suas atividades, para executar testes nas facilidades, nos serviços e equipamentos do aeródromo, bem como para verificar a documentação, os registros e o SGSO, a qualquer tempo; e,
- (b) cooperar na condução das atividades de inspeções aeroportuárias realizadas pela ANAC.

139.415 – COMUNICAÇÕES E INFORMAÇÕES

(a) O operador de aeródromo deverá comunicar à ANAC nos prazos estabelecidos:

- (1) as imprecisões nas publicações de informações aeronáuticas, abrangendo AIP, AIP-MAP, ROTAER, NOTAM, boletins de pré-voos e circulares de informações aeronáuticas editadas pelo DECEA, imediatamente após identificá-las; e,
- (2) as mudanças planejadas nas características físicas e operacionais do aeródromo, por escrito, com pelo menos 60 (sessenta) dias corridos antes do início das obras.

(b) O operador de aeródromo deve comunicar imediatamente aos órgãos de tráfego aéreo, para a emissão de NOTAM, e à ANAC a ocorrência das seguintes situações:

- (1) a existência de obstáculos, bem como a existência de qualquer obstrução ou condições de perigo que possam comprometer a segurança operacional da aviação no aeródromo ou em suas proximidades;
 - (2) a redução das condições operacionais estabelecidas nas publicações aeronáuticas;
 - (3) a degradação ou a obstrução de qualquer parte da área de movimento do aeródromo; e
 - (4) qualquer outra situação que possa comprometer a segurança operacional.
- (c) O operador de aeródromo deve disponibilizar para a ANAC as informações relativas às temperaturas máximas e mínimas diárias, visando à determinação e atualização da temperatura de referência do aeródromo.

139.417 – INSPEÇÕES INTERNAS ESPECIAIS

O operador de aeródromo deve inspecionar o aeródromo para garantir a segurança operacional, de acordo com as circunstâncias a seguir:

- (a) após qualquer acidente ou incidente aeronáutico;
- (b) durante a construção, ampliação ou reforma das facilidades, bem como na instalação dos equipamentos do aeródromo que sejam críticos para a segurança operacional das aeronaves; e
- (c) a qualquer tempo, quando existirem condições no aeródromo que possam comprometer a segurança operacional da aviação.

139.419 – DESINTERDIÇÃO DE PISTA

O operador de aeródromo deve:

- (a) providenciar a remoção de qualquer veículo ou obstrução que possa representar perigo para as operações aéreas; e
- (b) coordenar as ações necessárias para a remoção das aeronaves danificadas da área de movimento.

139.421 - AVISO DE ADVERTÊNCIA

Quando aeronaves em voo a baixa altura, no aeródromo ou em suas proximidades, ou taxiando representarem riscos à segurança de pessoas ou ao tráfego de veículos, o operador de aeródromo deve:

- (a) implantar avisos de advertência de perigo em qualquer via pública próxima à área de manobras; ou,
- (b) solicitar à autoridade responsável pelo controle dessa via, se a via pública não for controlada pelo operador de aeródromo, para que seja implantado o aviso de advertência.

139.423 – PLANEJAMENTO DO AERÓDROMO

- (a) O operador de aeródromo deve elaborar e manter atualizado o Plano Diretor do seu aeródromo, conforme estabelece a legislação em vigor.

- (b) Visando garantir o pleno aproveitamento do potencial do sítio aeroportuário sem comprometer a segurança operacional, nenhuma obra pode ser executada em desacordo com o planejamento aprovado pela Autoridade de Aviação Civil, conforme estabelece a legislação em vigor.

139.425 – PLANEJAMENTO E EXECUÇÃO DE OBRAS NO AERÓDROMO

No planejamento e execução de obras e serviços de manutenção, o operador de aeródromo deve atender o previsto neste Regulamento e aos seguintes aspectos contidos em instruções complementares da ANAC:

- (a) elaborar um Plano para Segurança Operacional durante Obras e Serviços (POOS) para aprovação da ANAC, antes do início de cada obra ou serviço de manutenção;
- (b) promover ações de forma a garantir que nenhuma obra ou serviço de manutenção coloquem em risco as operações aéreas; e
- (c) designar um ou mais responsáveis pela segurança operacional, devidamente qualificados, durante a execução de obras e serviços de manutenção.
- (d) em caráter excepcional, quando houver risco para a segurança das operações e em emergência, deverá ser submetido à ANAC, de forma sintética, relatório técnico justificando a(s) intervenção(ões) ou obra(s), devidamente assinado por profissional habilitado.

139.427 – OUTRAS OBRIGAÇÕES

- (a) Elaborar os demais Planos ou Programas:
- (1) Plano de Emergência em Aeródromos, de acordo com legislação específica;
 - (2) Programa de manutenção da área de movimento;
 - (3) Programa de gestão do perigo da fauna;
 - (4) Plano de desinterdição de pista;
 - (5) Programa de controle de obstáculos;
 - (6) Programa de controle do uso do solo no entorno;
 - (7) Programa de manuseio de materiais perigosos;
 - (8) Programa de proteção dos sítios de radar e de auxílios à navegação aérea, sob a responsabilidade do operador de aeródromo;
- (b) Fornecer à ANAC a estrutura administrativa do aeródromo: cargos, atribuições, responsáveis pelas funções de segurança operacional (nome, telefone e endereço de contato).
- (c) Fornecer à ANAC os dados e estatísticas operacionais do aeródromo, no formato e frequência que esta especificar em norma própria.
- (d) Informar à ANAC, mensalmente, até o décimo dia útil do mês subsequente, o movimento das aeronaves no aeródromo, de acordo com o prescrito em norma.
- (e) Informar a ocorrência de acidentes ou incidentes aeronáuticos e as ocorrências de solo, conforme estabelece a legislação em vigor.

- (f) Prover instalações para o Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio adequado à categoria do aeródromo.
- (g) Disponibilizar áreas apropriadas aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeródromos internacionais.

SUBPARTE F – DESVIOS E ESTUDOS AERONÁUTICOS

139.501 – ANÁLISE E APROVAÇÃO DE DESVIOS

- (a) Quando um aeródromo não atender às normas e aos procedimentos estabelecidos no RBAC 154 e demais normas vigentes, a ANAC, em coordenação com o DECEA, pode autorizar a adoção de procedimentos especiais pelo operador de aeródromo.
- (1) Para obter tal autorização o operador de aeródromo deverá elaborar e apresentar Estudo Aeronáutico que indique procedimentos que garantam um nível de segurança operacional equivalente ao que seria assegurado por aquelas normas ou procedimentos.
- (b) Antes de decidir sobre qualquer desvio, devem ser levados em consideração todos os aspectos relacionados com a segurança operacional.
- (c) Os desvios das normas e dos procedimentos aprovados pela ANAC devem constar do MOPS, após receberem da ANAC uma numeração de controle.
- (d) Nos casos de impossibilidade técnica para a concessão de desvios pela ANAC, em coordenação com o DECEA, o operador de aeródromo pode interpor um recurso administrativo na forma da lei, em última instância, à Autoridade Aeronáutica, que emitirá a decisão final.

139.503 – ESTUDOS AERONÁUTICOS

- (a) **Definição.** O Estudo Aeronáutico constitui-se em análise do impacto de uma inconformidade das características físicas e operacionais do aeródromo em relação aos padrões especificados no RBAC 154 ou na legislação aeronáutica brasileira, visando estabelecer procedimentos alternativos que garantam o mesmo nível de segurança para as operações da aeronave crítica. Esse estudo deve fornecer todos os elementos para que a ANAC avalie a viabilidade quanto à adoção de desvios da legislação aplicável, compreendendo a análise dos seguintes riscos:
- (1) colisão com outras aeronaves, veículos ou objetos;
- (2) saída de aeronaves de superfícies pavimentadas; e
- (3) perigo de ingestão em motores.
- (b) **Escopo.** Um Estudo Aeronáutico submetido à aprovação da ANAC, em coordenação com o DECEA, quando os requisitos físicos e operacionais do RBAC 154 e demais normas vigentes não puderem ser atendidos no aeródromo. Tal estudo será desenvolvido preferencialmente durante o planejamento/projeto do aeródromo, de forma que os desvios sejam considerados no processo de homologação, ou no seu processo de certificação, para os seguintes casos:
- (1) distância entre os eixos de pista de pouso e de pista de táxi;
- (2) distância entre os eixos de duas pistas de táxi paralelas;
- (3) distância entre eixo de pista de táxi e objeto;
- (4) distância entre pista de táxi de pátio e objeto;
- (5) dimensões, pavimentos e acostamentos do sistema de pistas; e
- (6) proteção de motores contra danos provocados por objetos estranhos (FO).

(c) Análise técnica

- (1) As análises técnicas devem prover justificativa para os desvios, com base na obtenção, por outros meios, de um nível de segurança operacional equivalente. Isto é geralmente aplicável em situações onde o custo da correção de um problema que viole os padrões é excessivo, mas onde os efeitos da insegurança podem ser superados por algum processo que ofereça soluções ao mesmo tempo viáveis e razoáveis.
- (2) Na condução de análises técnicas, os inspetores da ANAC devem usar sua competência legal, experiência e conhecimento especializado. Podem, também, ser consultados outros especialistas por decisão da ANAC. Quando forem considerados procedimentos alternativos no processo de aprovação de desvios, esses procedimentos devem ser incorporados ao Certificado.

(d) Conclusão do Estudo Aeronáutico. Ao final das análises contidas no Estudo Aeronáutico devem ser estabelecidas as condições e/ou soluções para as situações de não-conformidade identificadas, emitindo, de forma clara, parecer conclusivo quanto à aprovação ou não dos desvios pela ANAC, que devem ser publicados nos documentos apropriados (AIS).

SUBPARTE G – DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

139.601 – DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

- (a) Em caráter extraordinário, os aeroportos no Apêndice A terão até 31 de dezembro de 2013 para serem certificados pela ANAC.
- (b) Os operadores de aeródromos indicados e que ainda não o tenham feito devem, até 31 de dezembro de 2010, elaborar e depositar junto a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC os documentos previstos em 139.103, para instrução do processo administrativo que a Autoridade de Aviação Civil instaurará de ofício, sob pena de serem aplicadas as sanções previstas em 139.215(a).
- (c) Uma vez feito o depósito previsto em 139.601(b), o operador de aeródromo fica vinculado ao conteúdo do MOPS, sujeitando-se às sanções cabíveis como se os aeroportos certificados fossem.
- (d) Admite-se que o requisito estabelecido em 139.105(c)(5) seja atendido em até 2 (dois) anos da data de atendimento do disposto em 139.601(a), condicionado à apresentação e aceitação de cronograma de implantação do SGSO no MOPS.

139.603 – DISPOSIÇÕES FINAIS

Os casos omissos e dúvidas devem ser submetidos à apreciação da ANAC.

APÊNDICE A DO RBAC 139

Tabela A-1. Relação de aeroportos obrigados a entregar MOPS até 31/12/2010

#	OACI	Aeródromo	UF
1	SBGL	INTERNACIONAL DO RIO DE JANEIRO / GALEÃO - ANTÔNIO CARLOS JOBIM	RJ
2	SBGR	INTERNACIONAL DE SÃO PAULO / GUARULHOS - GOVERNADOR ANDRÉ FRANCO MONTORO	SP
3	SBBR	INTERNACIONAL DE BRASÍLIA / PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHEK	DF
4	SBRF	INTERNACIONAL DE RECIFE / GUARARAPES	PE
5	SBPA	INTERNACIONAL DE PORTO ALEGRE / SALGADO FILHO	RS
6	SBSV	INTERNACIONAL DE SALVADOR / DEPUTADO LUÍS EDUARDO MAGALHÃES	BA
7	SBCF	INTERNACIONAL DE BELO HORIZONTE / CONFINS - TANCREDO NEVES	MG
8	SBC T	INTERNACIONAL DE CURITIBA / AFONSO PENA	PR
9	SBBE	INTERNACIONAL DE BELÉM / VAL-DE-CANS	PA
10	SBCY	INTERNACIONAL DE CUIABÁ / MARECHAL RONDON	MT
11	SBFL	INTERNACIONAL DE FLORIANÓPOLIS / HERCÍLIO LUZ	SC
12	SBEG	INTERNACIONAL DE MANAUS / EDUARDO GOMES	AM
13	SBKP	INTERNACIONAL DE CAMPINAS / VIRACOPOS	SP
14	SBFZ	INTERNACIONAL DE FORTALEZA / PINTO MARTINS	CE
15	SBNT	INTERNACIONAL DE NATAL / AUGUSTO SEVERO	RN
16	SBSP	SÃO PAULO / CONGONHAS	SP
17	SBRJ	RIO DE JANEIRO/SANTOS DUMONT	RJ
18	SBGO	GOIÂNIA	GO
19	SBVT	VITÓRIA / GOIABEIRAS	ES