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

Aprovação: Resolução nº 240, de 26 de junho de 2012.

Origem: SIA

SUMÁRIO

SUBPARTE A GENERALIDADES

- 153.1 Termos e definições
- 153.3 Abreviaturas e símbolos
- 153.5 Aplicabilidade
- 153.7 Classificação do aeródromo
- 153.9 Metodologia de leitura e aplicação do RBAC 153

SUBPARTE B OPERADOR DE AERÓDROMO

- 153.11 [Reservado]
- 153.13 Constituição do operador de aeródromo
- 153.15 Responsáveis pelas atividades operacionais
- 153.17 [Reservado]
- 153.19 Atribuições do operador de aeródromo
- 153.21 Responsabilidades do operador de aeródromo
- 153.23 Responsabilidades do profissional responsável pela gestão do aeródromo
- 153.25 Responsabilidades do profissional responsável pelo gerenciamento da segurança operacional
- 153.27 Responsabilidades do profissional responsável pela operação aeroportuária
- 153.29 Responsabilidades do profissional responsável pela manutenção aeroportuária
- 153.31 Responsabilidades do profissional responsável pela resposta à emergência aeroportuária
- 153.33 Responsabilidades de diversos entes na área de movimento do aeródromo
- 153.35 Qualificação dos responsáveis pelas atividades operacionais ou por atividades específicas
- 153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas
- 153.39 Documentação
- 153.41 a 153.49 [Reservado]

SUBPARTE C SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)

- 153.51 Generalidades
- 153.53 Política e objetivos de segurança operacional
- 153.55 Gerenciamento dos riscos de segurança operacional
- 153.57 Garantia da segurança operacional
- 153.59 Promoção da segurança operacional
- 153.61 Planejamento formal para implantação do SGSO
- 153.63 a 153.99 [Reservado]

SUBPARTE D OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS

- 153.101 Posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo
- 153.103 Condição operacional para a infraestrutura disponível
- 153.105 Informações aeronáuticas
- 153.107 Proteção da área operacional

- 153.109 Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo (SOCMS)
- 153.111 Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional
- 153.113 Acesso e permanência na área de manobras
- 153.115 Prevenção de incursão em pista
- 153.117 Gerenciamento do pátio de aeronaves
- 153.119 Alocação de aeronaves no pátio
- 153.121 Estacionamento de aeronaves no pátio
- 153.123 Abordagem à aeronave
- 153.125 Abastecimento e transferência do combustível da aeronave
- 153.127 Processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea
- 153.129 Liberação de aeronave
- 153.131 Operações 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 Sistema de manutenção aeroportuária
- 153.203 Área pavimentada - Generalidades
- 153.205 Área pavimentada - Pista de pouso e decolagem
- 153.207 Área pavimentada - Pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves
- 153.209 Área pavimentada - Vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas
- 153.211 Área não-pavimentada
- 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 Equipamentos, veículos e sinalização viária da área operacional
- 153.225 Planejamento e execução de obra e serviço de manutenção
- 153.227 Procedimentos específicos de segurança operacional para obra ou serviço de manutenção
- 153.229 Informativo sobre obras e serviços de manutenção - IOS
- 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
- 153.305 a 153.307 [Reservado]
- 153.309 Ambulâncias
- 153.311 Centro de Operações de Emergência (COE)
- 153.313 Posto de Coordenação Móvel (PCM)
- 153.315 Recursos externos
- 153.317 Mapa de grade interno
- 153.319 Mapa de grade externo
- 153.321 Distribuição dos mapas de grade
- 153.323 Planos resultantes do SREA
- 153.325 Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM)
- 153.327 Plano de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pista (PRAI)
- 153.329 Plano Contra-incêndio de Aeródromo (PCINC)
- 153.331 Exercícios Simulados de Emergência em Aeródromo
- 153.333 a 153.399 [Reservado]

SUBPARTE G [RESERVADO]

- 153.401 a 153.449 [Reservado]

SUBPARTE H DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

- 153.451 Disposições transitórias
- 153.453 Disposições finais

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

APÊNDICE B DO RBAC 153 - [RESERVADO]

APÊNDICE C DO RBAC 153 - PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO DO AERÓDROMO

C153.1 Generalidades

APÊNDICE D DO RBAC 153 - [RESERVADO]

APÊNDICE E DO RBAC 153 - [RESERVADO]

APÊNDICE F DO RBAC 153 - MÉTODO ACN/PCN

F153.1 Generalidades

F153.3 Determinação do ACN

F153.5 Determinação do PCN

APÊNDICE G DO RBAC 153 - [RESERVADO]

SUBPARTE A GENERALIDADES

153.1 Termos e definições

(a) Para efeito deste Regulamento aplicam-se os termos e as definições estabelecidos a seguir, bem como aqueles disponíveis no RBAC 01, denominado “Definições, Regras de Redação e Unidades de Medida para Uso nos RBAC” e demais normas relacionadas à matéria.

(1) *Aderência da pista de pouso e decolagem* significa a propriedade física caracterizada pela força de contato entre os pneus da aeronave e a superfície da camada de rolamento do pavimento da pista, que assegura à aeronave resistência à derrapagem e controle direcional. As condições de aderência da pista de pouso e decolagem são fornecidas, principalmente, pelo atrito e pela textura superficial (microtextura e macrotextura).

(2) *Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO)* significa o documento elaborado pelo operador de aeródromo com vistas à consolidação do processo de gerenciamento de risco da segurança operacional.

(3) *Área de manobras* significa a parte do aeródromo utilizada para decolagem, pouso e taxiamento de aeronaves, excluindo-se o pátio de aeronaves.

(4) *Área de movimento* significa a parte do aeródromo a ser utilizada para decolagem, pouso e taxiamento de aeronaves, consistindo na soma da área de manobras e do pátio de aeronaves.

(5) *Área operacional*, também denominada “*lado ar*”, significa o conjunto formado pela área de movimento de um aeródromo e terrenos e edificações adjacentes, ou parte delas, cujo acesso é controlado.

(6) *Área pavimentada* significa a área composta de pavimento com revestimento à base de cimento asfáltico, cimento Portland ou pavimento intertravado.

(7) *Auxílios visuais* significa os dispositivos destinados a auxiliar a navegação aérea, tais como indicadores e dispositivos de sinalização horizontal e vertical, luzes e balizas.

(8) *Camada porosa de atrito* significa a camada superficial do pavimento, projetada, construída e mantida com profundidade média da macrotextura classificada como “muito aberta”, de forma a proporcionar livre penetração de água.

(9) *Características físicas* significa as características referentes ao número e à orientação das pistas, acostamentos das pistas, faixas de pistas, áreas de segurança no fim de pistas, zonas livres de obstáculos (“*clearway*”), zonas de parada (“*stopway*”), áreas de operação de rádio-altímetro, pistas de táxi, acostamentos das pistas de táxi, faixas de pistas de táxi, baias de espera, posições de espera nas pistas, posições intermediárias de espera, posições de espera de veículos em vias de serviços, pátios e posições isoladas de estacionamento de aeronaves.

(10) *Características operacionais* significa as características referentes ao tipo de operação realizada no aeródromo.

(11) *Carro de Apoio ao Chefe de Equipe (CACE)* significa o veículo utilitário de mobilização rápida, destinado a apoiar as ações operacionais do chefe da equipe de serviço de um SESCINC.

(12) *Carro Contraincêndio de Aeródromo (CCI)* significa o veículo projetado especificamente para cumprir as missões de resgate, salvamento e combate a incêndio em aeronaves.

(13) *Carro de Resgate e Salvamento (CRS)* significa o veículo especificamente projetado

para apoiar as missões de resgate e de salvamento em emergências.

(14) *Centro de Operações de Emergência (COE)* significa o local designado ou adaptado na estrutura do aeródromo de onde são realizadas as atividades de acionamento e coordenação da resposta a uma emergência aeroportuária.

(15) *Condição de socorro* significa a condição em que a aeronave se encontra ameaçada por um grave ou iminente perigo e requer assistência imediata. A condição de socorro também se aplica à situação de emergência em que o acidente aeronáutico é inevitável ou já está consumado.

(16) *Condição de urgência* significa a condição que envolve a segurança da aeronave ou de alguma pessoa a bordo, mas que não requer assistência imediata.

(17) *Contaminantes do pavimento* significa depósitos de borracha, água, neve, gelo, areia, óleo, lama, limo, fluido ou qualquer outra substância que prejudique a performance da aeronave.

(18) *Corpo de Voluntários de Emergência (CVE)* significa o grupo de voluntários com a função de auxiliar nas atividades de resposta à emergência aeroportuária.

(19) *Defeitos no pavimento* significa danos ou deteriorações na superfície do pavimento que podem ser classificados segundo uma metodologia normatizada e identificados a olho nu, tais como fissuras, trincas, afundamentos, ondulações ou corrugações, desníveis, deformações, escorregamentos, exsudações, desgastes, panelas ou buracos, desnivelamentos de placas, escalonamentos ou degraus nas juntas, bombeamentos, avarias no material selante entre juntas, esborcinamentos, etc.

(20) *Emergência aeronáutica* significa a situação em que uma aeronave e seus ocupantes se encontram sob condições de perigo latente ou iminente decorrentes de sua operação ou que tenham sofrido suas consequências.

(21) *Emergência aeroportuária* significa o evento ou circunstância, incluindo uma emergência aeronáutica que, direta ou indiretamente, afeta a segurança operacional ou põe em risco vidas humanas em um aeródromo.

(22) *Equipagem* significa o número de profissionais necessários para guarnecer adequadamente os CCI e as viaturas de apoio às operações do SESCINC, de forma que todos os sistemas, materiais e equipamentos de apoio desses veículos possam ser utilizados com eficiência e eficácia.

(23) *Equipamento de proteção individual (EPI)* significa o dispositivo ou produto de uso individual utilizado pelo trabalhador, destinado à proteção contra riscos à segurança e à saúde no trabalho.

(24) *Equipamento de proteção respiratória (EPR)* significa o equipamento que visa à proteção do usuário contra a inalação de ar contaminado ou de ar com deficiência de oxigênio.

(25) *Eventos de Segurança Operacional (ESO)* significa acidentes, incidentes graves, incidentes, ocorrências de solo, ocorrências anormais ou qualquer situação de risco que cause ou tenha o potencial de causar dano, lesão ou ameaça à viabilidade da operação aeroportuária ou aérea.

(26) *Gerenciamento de risco da segurança operacional* significa um processo contínuo que inclui a identificação de perigos, realização de análise das consequências dos perigos, avaliação dos riscos decorrentes dos perigos identificados, proposição de ações de eliminação dos perigos e/ou mitigação dos riscos e avaliação da eficácia das ações propostas. Consiste na identificação, avaliação, eliminação do perigo e/ou mitigação dos riscos que ameaçam a segurança operacional relacionada às operações.

(27) *Hora-pico* significa o intervalo de 60 (sessenta) minutos mais movimentados no dia

médio do mês pico do ano civil.

(28) *Hot spot* significa o local na área de movimento do aeródromo que possua risco histórico ou potencial de colisão ou de incursão em pista, no qual os pilotos e condutores de veículos necessitam de maior atenção.

(29) *Impacto em Horário de Transporte (HOTRAN)* significa qualquer alteração da programação publicada de um operador aéreo, no número de assentos ofertados ou no PMD/PMA em determinado voo regular.

(30) *Indicadores de Desempenho de Segurança Operacional (IDSO)* significa a medição do desempenho de segurança operacional de um operador de aeródromo, expressa em termos quantificáveis, associados aos resultados de uma dada atividade realizada pelo provedor de serviços.

(31) *Intervenção na pista de pouso e decolagem* significa a execução de serviços em área contínua, com pelo menos 100 m (cem metros) de extensão, compreendida, parcial ou totalmente:

- (i) na faixa de 6 m (seis metros) contados a partir do eixo da pista, de cada lado, para aeródromos com operação de aeronave com letra de código D, E ou F;
- (ii) na faixa de 3 m (três metros) a partir do eixo da pista, de cada lado, para aeródromos com operação de aeronave com letra do código A, B ou C.

NOTA: não são considerados intervenção na pista os serviços de remoção do acúmulo de borracha, revitalização da sinalização horizontal, selagem de trincas e limpeza da pista.

(32) *Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO)* significa o documento, ou o conjunto de documentos, elaborado pelo operador de aeródromo, que consolida a política, objetivos, procedimentos, metodologias e demais requisitos adotados para garantia da segurança operacional.

(33) *Manutenção corretiva em aeródromos* significa a manutenção efetuada após a ocorrência de uma pane, constatação de defeito ou de não-conformidade a requisito, sendo destinada a recolocar um item ou um conjunto de itens em condições de executar a função dele requerida.

(34) *Manutenção preventiva em aeródromos* significa a manutenção efetuada em intervalos pré-determinados, de acordo com critérios definidos previamente, sendo destinada a reduzir a probabilidade de falha ou a degradação do funcionamento de um item ou de um conjunto de itens.

(35) *Mapa de grade* significa a representação plana da área do aeródromo e de seu entorno, traçada sobre um sistema de linhas perpendiculares, identificadas com caracteres alfanuméricos.

(36) *Método ACN-PCN* significa o método utilizado para estabelecer a resistência de pavimentos destinados a aeronaves de mais de 5.700 kg. O método encontra-se definido no Apêndice F deste Regulamento.

(37) *Movimento de aeronave* significa o termo genérico utilizado para caracterizar um pouso, uma decolagem ou um toque e arremetida de aeronaves no aeródromo.

(38) *Nível Aceitável de Desempenho da Segurança Operacional (NADSO)* significa uma referência mensurável para medir o desempenho de segurança operacional de um operador de aeródromo, proposto em seu SGSO como parte de seus objetivos de segurança operacional, e que deve ser aceito pela ANAC.

(39) *Objetivos de desempenho da segurança operacional* significa os níveis de desempenho da segurança operacional requeridos em um sistema. Um objetivo de desempenho da segurança operacional é medido e quantificado por meio de um ou mais indicadores de desempenho, com vistas ao atendimento do(s) resultado(s) desejado(s), expresso(s) em termos deste(s) indicador(es).

(40) *Ocorrência de solo* significa todo evento que envolva aeronave no solo, do qual resulte dano e/ou lesão, desde que não haja intenção de realizar voo ou, havendo esta intenção, o(s) fato(s) motivador(es) esteja(m) diretamente relacionado(s) aos serviços de rampa, sem qualquer contribuição da movimentação da aeronave por meios próprios ou da operação de quaisquer de seus sistemas.

(41) *Ocorrência na área de movimento* significa todo evento, dentro da área de movimento, que não envolva aeronave.

(42) *Operação em baixa visibilidade* significa a operação aeroportuária executada em condição de alcance visual de pista de pouso e decolagem (RVR) inferior a 350 m (trezentos e cinquenta metros).

(43) *Operador de aeródromo* ou *operador aeroportuário* significa a pessoa jurídica que tenha recebido, por órgão competente, a outorga de exploração da infraestrutura aeroportuária.

(44) *Passageiros processados* significa a soma de passageiros embarcados e desembarcados no aeródromo.

(45) *Pátio de Aeronaves* significa a área definida em um aeródromo em terra com o propósito de acomodar aeronaves para fins de embarque e desembarque de passageiros, carregamento ou descarregamento de cargas, correio, reabastecimento de combustível, estacionamento ou manutenção.

(46) *Perigo* significa a condição, objeto ou atividade que potencialmente possa causar lesões a pessoas, danos a equipamentos ou a estruturas, perda de pessoal ou redução da habilidade para desempenhar uma função determinada.

(47) *Período de referência* significa o período de 3 (três) anos anteriores ao ano corrente dentro do qual é obtida a média aritmética do movimento anual de passageiros processados para efeito do cálculo da classe do aeródromo.

(48) *Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC)* significa o documento que estabelece os procedimentos operacionais a serem adotados pelo SESCINC para os atendimentos às emergências ocorridas na sua área de atuação.

(49) *Plano de Assistência às Vítimas de Acidente Aeronáutico e Apoio a seus Familiares (PAFAVIDA)* significa o plano regulamentado pela IAC 200-1001 ou instrumento normativo que a substitua.

(50) *Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM)* significa o documento que estabelece as responsabilidades dos órgãos, entidades ou profissionais que possam ser acionados para o atendimento às emergências ocorridas no aeródromo ou em seu entorno.

(51) *Pista molhada* significa a situação em que a intensidade de chuva na pista de pouso e decolagem é superior a 5,0 mm/h ou razão equivalente.

(52) *Posto Avançado Contraincêndio (PACI)* significa a seção contraincêndio satélite, localizada em um ponto que permita o atendimento ao tempo-resposta.

(53) *Procedimentos Específicos de Segurança Operacional (PESO)* significa a denominação atribuída a documento no qual se encontram detalhadas e documentadas as medidas para eliminação ou mitigação dos riscos referentes a evento ou perigo identificado. O PESO tem como objetivo a descrição da implantação e/ou da execução das medidas para eliminação e/ou mitigação dos riscos decorrentes da AISO.

(54) *Posto de Coordenação Móvel (PCM)* significa a estrutura com atribuição específica de estabelecer a coordenação local dos órgãos/organizações e serviços do aeródromo e da comunidade

do entorno relacionados para auxiliar na resposta à emergência.

(55) *Profundidade da macrotextura significa* a média aritmética dos valores calculados para cada área de medição.

(56) *Profundidade da macrotextura de cada medição* significa o resultado da divisão do volume de areia utilizado no ensaio pela área coberta pela areia.

(57) *Profundidade média da macrotextura significa* a média aritmética das profundidades da macrotextura, para cada terço da pista de pouso e decolagem.

(58) *Programa de Instrução de Segurança Operacional (PISOA)* significa o documento que consolida os requisitos estabelecidos para a capacitação do pessoal que atua em atividades direta ou indiretamente relacionadas à segurança operacional.

(59) *Provedor de Serviço de Aviação Civil (PSAC)* significa toda pessoa natural ou jurídica responsável pela prestação de serviços relacionados à aviação civil e foco de regulação da Agência Nacional de Aviação Civil.

(60) *Pushback* significa a operação de deslocamento, por equipamento auxiliar, da aeronave parada até a posição na qual possa se deslocar por meios próprios.

(61) *Reboque ou tratoramento de aeronave* significa qualquer deslocamento de aeronave por meio de equipamento auxiliar, sendo o *pushback* um tipo desta operação.

(62) *Recursos contraincêndio* significa os meios existentes no aeródromo referentes aos agentes extintores, carros contraincêndio e pessoal habilitado ao desempenho das atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos.

(63) *Risco* significa a avaliação das consequências de um perigo, expresso em termos de probabilidade e de severidade, tomando como referência a pior condição possível.

(64) *Seção Contraincêndio de Aeródromo (SCI)* significa o conjunto de dependências e instalações projetadas para servir de centro administrativo e operacional das atividades do SESCINC.

(65) *Segurança operacional* significa o estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens se reduz ou se mantém em um nível aceitável, ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos.

(66) *Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil (SESCINC)* significa o serviço composto pelo conjunto de atividades administrativas e operacionais desenvolvidas em proveito da segurança contraincêndio do aeródromo, cuja principal finalidade é o salvamento de vidas por meio da utilização dos recursos humanos e materiais disponibilizados.

(67) *Sinaleiro* significa o profissional capacitado a orientar as operações de manobra de uma aeronave em solo.

(68) *Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO)* significa um conjunto de ferramentas gerenciais e métodos organizados de forma sistêmica para apoiar as decisões a serem tomadas por um provedor de serviço da aviação civil em relação ao risco de suas atividades diárias.

(69) *Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo (SOCMS)* significa um sistema composto de auxílios e informações, que permitem aos motoristas e pilotos identificar suas rotas e locais de atuação, e de medidas para garantir em qualquer parte da área de movimento do aeródromo um fluxo ordenado e seguro para o tráfego de veículos e aeronaves em solo.

(70) *Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária (SREA)* significa um conjunto de recursos internos e externos ao aeródromo, com responsabilidades e procedimentos próprios, que

em coordenação deve responder eficientemente a emergências aeroportuárias, visando o salvamento de vidas, bem como à mitigação de danos materiais, e garantindo ao aeródromo retorno eficaz às suas operações.

(71) *Solvente polar* significa todo combustível líquido miscível com água, tais como álcool, acetona ou éter.

(72) *Tolerabilidade ao risco* significa o limiar de aceitação por determinada pessoa, natural ou jurídica, da expectativa de perdas ou redução de capacidade ou de produtividade, lesões físicas ou danos materiais em determinado período de exposição a perigo identificado.

(73) *Valor do coeficiente de atrito* significa a média aritmética das medições obtidas em cada extensão de 100 m (cem metros), no mesmo lado e distância em relação ao eixo da pista de pouso e decolagem.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.3 Abreviaturas e símbolos

ABNT/NBR - Normas Brasileiras emitidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas

ACC - Centro de Controle de Área

ACN (Aircraft Classification Number) - Número de Classificação da Aeronave pelo Método ACN-PCN

AGA (Aerodromes, Air Routes and Ground Aids) - Aeródromos, rotas aéreas e auxílios terrestres

AIS (Aeronautical Information Service) - Serviço de Informações Aeronáuticas

AISO - Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional

APP - Órgão de Controle de Aproximação

ARP (Aerodrome Reference Point) - Ponto de Referência do Aeródromo

ART - Anotação de Responsabilidade Técnica

ATS (Air Traffic Service) - Serviço de Tráfego Aéreo

ATC (Air Traffic Control) - Serviço de Controle de Tráfego Aéreo

CACE - Carro de Apoio ao Chefe de Equipe

CCI - Carro Contraincêndio de Aeródromo

COE - Centro de Operações de Emergência

CONFEA - Conselho Federal de Engenharia e Agronomia

CREA - Conselho Regional de Engenharia e Agronomia

CRS - Carro de Resgate e Salvamento

CSO - Comissão de Segurança Operacional

CTA - Carro Tanque Abastecedor

CVE - Corpo de Voluntários de Emergência

DENATRAN -- Departamento Nacional de Trânsito

EPI - Equipamento de Proteção Individual

EPR - Equipamento de Proteção Respiratória

ESEA - Exercícios Simulados de Emergência em Aeródromos
ESO - Evento de Segurança Operacional
FOD (Foreign Object Debris) - Objeto estranho que possa causar dano a aeronave
IDSO - Indicadores de Desempenho de Segurança Operacional
IOS - Informativo de Obras e Serviços de Manutenção
IRI (International Roughness Index) - Índice Internacional de Irregularidade
MGSO - Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional
NADSO - Níveis Aceitáveis de Desempenho da Segurança Operacional
NOTAM (Notice to Airman) - Aviso aos Aeronavegantes
NPCE - Nível de Proteção Contra Incêndio Existente
NPCR - Nível de Proteção Contra Incêndio Requerido
PAA - Parque de Abastecimento de Aeronaves
PACI - Posto Avançado de Contra Incêndio
PAFAVIDA - Plano de Assistência às Vítimas de Acidente Aeronáutico e Apoio a seus Familiares
PCINC - Plano Contra Incêndio de Aeródromo
PCM - Posto de Coordenação Móvel
PCN - Número de Classificação do Pavimento pelo Método ACN-PCN
PESO - Procedimentos Específicos de Segurança Operacional
PGRF - Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna
PISOA - Programa de Instrução de Segurança Operacional de Aeródromo
PLEM - Plano de Emergência em Aeródromo
PMA - Peso Máximo de Aterrissagem
PMD - Peso Máximo de Decolagem
PRAI - Plano de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pista
PSAC - Provedor de Serviço de Aviação Civil
PSOE/ANAC - Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC
PTR-BA - Programa de Treinamento Recorrente para Bombeiros de Aeródromo
RESA (Runway End Safety Area) - Área de Segurança de Fim de Pista
RTF (Radiotelephony) - Radiotelefonia
RVR (Runway Visual Range) - Alcance Visual da Pista de Pouso e Decolagem
SCI - Seção Contra Incêndio de Aeródromo
SESCINC - Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil
SGSO - Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional
SIPAER - Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

SMR (Surface Movement Radar) - radar de movimento de superfície

SOCMS - Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo

SPDA - Sistema de Proteção contra Descargas Atmosféricas

SREA - Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.5 Aplicabilidade

(a) Este Regulamento é de cumprimento obrigatório pelo operador de aeródromo que atua em aeródromo civil público brasileiro, compartilhado ou não.

(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 deste órgão.

(b) Este Regulamento também se aplica, nos limites de suas competências e responsabilidades, a todas as pessoas, naturais ou jurídicas, que atuem em aeródromo civil público brasileiro, compartilhado ou não.

(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).

(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 e resposta à emergência em aeródromos.

(e) Os requisitos e parâmetros mínimos de segurança operacional são estabelecidos por classe de aeródromo, classificados segundo critérios constantes na seção 153.7, estando disposta no Apêndice A deste Regulamento a exigência de cumprimento e especificidades de cada requisito por classe existente de aeródromo.

153.7 Classificação do aeródromo

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

(b) A classe do aeródromo é definida em função do número de passageiros processados, considerando a média aritmética de passageiros processados no período de referência (vide seção 153.1) e o tipo de voo que o aeródromo processa no ano corrente.

(1) Quanto ao número de passageiros processados:

(i) Aeródromo Classe I é aquele que processou menos de 200.000 (duzentos mil) passageiros;

(ii) Aeródromo Classe II é aquele que processou 200.000 (duzentos mil) passageiros, inclusive, ou mais, e menos de 1.000.000 (um milhão) de passageiros;

(iii) Aeródromo Classe III é aquele que processou 1.000.000 (um milhão) de passageiros, inclusive, ou mais, e menos de 5.000.000 (cinco milhões) de passageiros; e

(iv) Aeródromo Classe IV é aquele que processou 5.000.000 (cinco milhões) de passageiros, inclusive, ou mais.

- (2) Quanto ao tipo de voo que o aeródromo processa no ano corrente:
- (i) para os aeródromos enquadrados na classe I, conforme critério constante em parágrafo 153.7(b)(1), considera-se:
- (A) Aeródromo Classe I-A aquele aeródromo que não processa voo regular; e
- (B) Aeródromo Classe I-B aquele aeródromo que processa voo regular;
- (ii) para os aeródromos enquadrados nas classes II, III e IV, conforme critério constante no parágrafo 153.7(b)(1), não há divisão quanto ao tipo de voo processado no aeródromo.
- (c) Em aeródromo novo, que possua menos de 3 (três) anos de operação, o operador de aeródromo deve declarar à ANAC a classe em que pretende operar.
- (1) A classe atribuída ao aeródromo novo deve ser avaliada durante os 2 (dois) primeiros anos de sua operação, com vistas à adequação de classe se constatada ser esta inferior à situação real de movimento e tipo de voos nele processados.
- (d) O operador de aeródromo que tenha alteração na classe de seu aeródromo, enquadrando-se em classe superior, tem o prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a partir de seu conhecimento para adequação aos requisitos exigidos para o novo enquadramento, momento a partir do qual estará sujeito a providências administrativas por não-cumprimento de regra.
- (e) A ANAC pode enquadrar qualquer aeródromo em classe superior àquela em que este seria classificado pelo parágrafo 153.7(b) e seguintes, desde que previamente justificado em função da complexidade da operação aeroportuária, da frequência anual de pousos ou do risco à segurança operacional.
- (f) A ANAC pode estabelecer requisitos específicos a qualquer aeródromo, desde que previamente justificado em função da complexidade da operação aeroportuária, frequência anual de pousos ou do risco à segurança operacional.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.9 Metodologia de leitura e aplicação do RBAC 153

- (a) Apêndice A
- (1) O Apêndice A deste RBAC 153 tem a finalidade de trazer, para cada classe de aeródromo estabelecida na seção 153.7, a aplicabilidade dos requisitos dispostos neste Regulamento e estabelecer requisitos específicos por classificação de aeródromos quando expressamente definido no texto normativo.
- (2) O regulado, ao aplicar este Regulamento, deve utilizar a Tabela constante no Apêndice A, identificando a classe do aeródromo de interesse, segundo os critérios da seção 153.7, localizando a coluna no Apêndice A referente à classe em que este se enquadra e efetuando a leitura dos requisitos aplicáveis à classe atribuída ao aeródromo.
- (3) A regra de interpretação do Apêndice A utiliza as seções deste Regulamento como parâmetro básico de aplicabilidade. Caso um parágrafo tenha aplicabilidade diferenciada dentro da seção, este será expressamente citado no Apêndice A.
- (b) Atribuições e responsabilidades (Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)
- (1) Os requisitos referentes a atribuições e responsabilidades, contidos na Subparte B deste

Regulamento, devem ser aplicados somente quando a Tabela do Apêndice A estabelecer que o requisito correspondente à matéria tratada é exigido à classe em que o aeródromo se enquadra.
(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

SUBPARTE B OPERADOR DE AERÓDROMO

153.11 [Reservado]

153.13 Constituição do operador de aeródromo

- (a) O operador de aeródromo de que trata este Regulamento deve ser pessoa jurídica.
- (b) O operador de aeródromo pode delegar a terceiros as atividades operacionais dispostas no parágrafo 153.15(a). [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)
- (1) O operador de aeródromo permanece como responsável solidário nos casos de delegação das atividades operacionais. [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)
- (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. [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)
- (4) Quando a delegatária 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 delegatária) devem estar explícitos no instrumento que delegar, no todo ou em parte, a atividade do operador de aeródromo. [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)
- (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. [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)
- (6) A atividade de gestão do aeródromo não pode ser objeto de delegação.
- (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 ou pretenda operar, sem detrimento dos demais.

153.15 Responsáveis pelas atividades operacionais

- (a) O operador de aeródromo deve designar, por ato próprio, responsável para cada uma das atividades operacionais descritas a seguir:
- (1) gestão do aeródromo;
 - (2) gerenciamento da segurança operacional;
 - (3) operações aeroportuárias;
 - (4) manutenção do aeródromo; e
 - (5) resposta à emergência aeroportuária.
- (b) No ato que designar o responsável por cada uma das atividades descritas no parágrafo 153.15(a) deve ser estabelecido o limite de competência e responsabilidades atribuídas ao profissional designado.

(c) As atividades definidas no parágrafo 153.15(a) podem ser acumuladas na estrutura organizacional do aeródromo em cargos ou funções, respeitados os requisitos de qualificação, habilitação e treinamento exigidos aos profissionais que os proverem e desde que a acumulação seja permitida para a classe atribuída ao aeródromo, conforme critérios e limites estabelecidos no Apêndice A deste Regulamento.

(d) 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, desde que respeitados os requisitos de qualificação, habilitação e treinamento exigidos para o responsável que os proverem e permitida a acumulação para a classe atribuída a cada aeródromo, conforme estabelecido no Apêndice A deste Regulamento, observando-se sempre a condição mais restritiva.

(e) O operador de aeródromo deve elaborar e documentar representação de sua estrutura organizacional, indicando relação hierárquica. [\(Renumerado pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA](#)

153.17 [Reservado]

153.19 Atribuições do operador de aeródromo

(a) É atribuição do operador de aeródromo garantir:

(1) a segurança operacional no sítio aeroportuário, na área sob sua responsabilidade, no caso de aeródromos compartilhados;

(2) a continuidade das operações, disponibilizando, dentro das condições físicas e operacionais exigidas, infraestrutura, equipamentos e instalações contidas na área operacional do aeródromo;

(3) o cumprimento, no sítio aeroportuário, dos requisitos definidos neste Regulamento e em demais normas vigentes;

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

(5) a prevenção e contenção de qualquer fato que coloque em risco a segurança das operações na área operacional;

(6) o treinamento de pessoal para adaptação de suas atividades às características específicas do aeródromo, conforme estabelecido na seção 153.37;

(7) as zonas de proteção do aeródromo livres de obstáculos, permanentes ou temporários, que constituam perigo às operações aéreas.

[\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA](#)

153.21 Responsabilidades do operador de aeródromo

(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;

(i) sempre que houver a impossibilidade de cumprimento de qualquer requisito constante neste Regulamento, o operador de aeródromo deve solicitar à ANAC isenção do requisito regulamentar, nos moldes definidos no RBAC 11 - “Procedimentos e normas gerais para a elaboração de regras e emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil” ou norma que o substitua ou atualize;

- (2) registrar, arquivar nas dependências do aeródromo e manter atualizadas as informações e os documentos que comprovem o cumprimento dos requisitos exigidos neste Regulamento;
- (3) prover e manter no aeródromo recursos humanos, financeiros e tecnológicos suficientes para cumprir os requisitos e parâmetros estabelecidos neste Regulamento;
- (4) manter a segurança operacional do aeródromo dentro de níveis aceitáveis pela ANAC;
 - (i) o operador do aeródromo é responsável por todas as etapas que envolvem o gerenciamento do risco à segurança operacional consolidada em uma AISO.
- (5) estabelecer, implementar e garantir o funcionamento de um SGSO que garanta a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos na Subparte C deste Regulamento e no PSOE/ANAC;
- (6) estabelecer, implantar e manter operacional um SREA adequado ao tipo e ao porte das operações aéreas do aeródromo e que atenda aos requisitos constantes na Subparte F deste Regulamento;
- (7) prover treinamento a todo pessoal cuja atividade influencie a segurança operacional, de modo a adequar suas atividades às características específicas do aeródromo, conforme estabelecido na seção 153.37;
- (8) monitorar a presença de animais no sítio aeroportuário e os eventos de colisão entre fauna e aeronaves, com o objetivo de avaliar a aplicabilidade dos requisitos estabelecidos em norma específica para o gerenciamento do risco da fauna em aeródromos;
- (9) monitorar a área operacional de modo a identificar perigos que comprometam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias;
- (10) implementar ações mitigadoras que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias;
- (11) comunicar à ANAC qualquer ESO referente ao aeródromo, conforme estabelecido pelo PSOE/ANAC e regulamentação vigente;
- (12) elaborar e divulgar procedimentos e requisitos solicitados neste Regulamento que constituam o conjunto das atividades essenciais desenvolvidas no aeródromo;
- (13) garantir a prestação dos serviços aeronáuticos e aeroportuários de acordo com a infraestrutura e serviços disponíveis;
- (14) informar à ANAC qualquer interdição temporária ou desinterdição em seu aeródromo;
- (15) adotar medidas mitigadoras visando manter a área operacional livre da presença de pessoas, equipamentos e veículos não autorizados ou que constituam perigo às operações aéreas e aeroportuárias;
- (16) adotar medidas mitigadoras visando manter a área operacional livre de animais que constituam perigo às operações aéreas e aeroportuárias;
- (17) manter a pista de pouso e decolagem livre de obstáculos que comprometam a segurança das operações de pouso e decolagem;
- (18) coordenar e fiscalizar a movimentação de veículos, pessoas e serviços em solo, no que diz respeito às regras dispostas neste Regulamento e demais normas vigentes;
- (19) manter a infraestrutura aeroportuária e aeronáutica, sob sua responsabilidade, em condições operacionais para a garantia da segurança e regularidade dos serviços disponíveis;
- (20) manter atualizadas as informações do aeródromo no AIS;

- (21) solicitar a divulgação ou cancelamento de uma informação no AIS;
- (22) cumprir as medidas operacionais divulgadas no AIS;
- (23) garantir a segurança das operações aéreas durante a execução de obra ou serviço de manutenção na área operacional;
- (24) enviar à ANAC, com veracidade e precisão, as informações a serem divulgadas em decorrência da execução de obra ou serviço de manutenção na área operacional.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.23 Responsabilidades do profissional responsável pela gestão do aeródromo

- (a) O responsável pela gestão 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) implementar e manter o funcionamento do SGSO estabelecido pelo operador de aeródromo;
 - (4) implementar ações que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias;
 - (5) presidir a Comissão de Segurança Operacional (CSO).

153.25 Responsabilidades do profissional responsável pelo gerenciamento da segurança operacional

- (a) O responsável pelo gerenciamento da segurança operacional deve:
 - (1) manter os processos e metodologias estabelecidos dentro do SGSO em conformidade com os requisitos regulamentares e padrões estabelecidos pelo operador de aeródromo;
 - (2) coordenar a realização dos processos e metodologias contidas no SGSO, conforme estabelecido na Subparte C deste Regulamento;
 - (3) coordenar o processo de gerenciamento da segurança operacional junto às demais atividades operacionais desenvolvidas no aeródromo;
 - (4) assessorar o responsável pela gestão do aeródromo em assuntos atinentes à segurança operacional, fornecendo subsídios para a tomada de decisões;
 - (5) manter as informações sobre segurança operacional do aeródromo atualizadas e armazenadas em banco de dados; (Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)
 - (6) manter o MGSO atualizado e compatível com as operações do aeródromo.

153.27 Responsabilidades do profissional responsável pela operação aeroportuária

- (a) O responsável pela operação aeroportuária deve:
 - (1) manter as atividades em conformidade com os requisitos estabelecidos na Subparte D deste Regulamento;
 - (2) assessorar o responsável pela gestão do aeródromo no processo de identificação de perigos, análise e gerenciamento de risco;

- (3) propor ações para eliminar ou mitigar risco relacionado a perigo identificado;
- (4) executar ações que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias. [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

153.29 Responsabilidades do profissional responsável pela manutenção aeroportuária

- (a) O responsável pela manutenção aeroportuária deve:
 - (1) manter as atividades em conformidade com os requisitos estabelecidos na Subparte E deste Regulamento;
 - (2) assessorar o responsável pela gestão do aeródromo no processo de identificação de perigos, análise e gerenciamento de risco;
 - (3) propor ações para eliminar ou mitigar risco relacionado a perigo identificado;
 - (4) executar ações que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias. [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

153.31 Responsabilidades do profissional responsável pela resposta à emergência aeroportuária

- (a) O responsável pela resposta à emergência aeroportuária deve:
 - (1) manter as atividades em conformidade com os requisitos estabelecidos na Subparte F deste Regulamento;
 - (2) assessorar o responsável pela gestão do aeródromo no processo de identificação de perigos, análise e gerenciamento de risco; [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)
 - (3) propor ações para eliminar ou mitigar risco relacionado a perigo identificado;
 - (4) executar ações que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias.

153.33 Responsabilidades de diversos entes na área de movimento do aeródromo

- (a) Em aeródromo onde não exista provedor de serviços de navegação aérea, a distribuição de responsabilidades durante a movimentação de aeronave em solo deve se dar como descrito a seguir:
 - (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 Qualificação dos responsáveis pelas atividades operacionais ou por atividades específicas

- (a) O operador de aeródromo deve manter, no exercício das atividades descritas neste Regulamento e nas demais normas vigentes, apenas profissionais qualificados segundo os requisitos descritos nesta seção.
- (b) Os profissionais designados como responsáveis pelas atividades operacionais listadas no parágrafo 153.15(a) devem possuir a seguinte qualificação:

(1) escolaridade comprovada, conforme exigido no Apêndice A deste Regulamento em função da classificação do aeródromo, com diploma nacionalmente reconhecido, na forma da lei;

(2) experiência profissional comprovada, conforme exigido no Apêndice A deste Regulamento em função da classificação do aeródromo e da atividade operacional.

(c) Os profissionais responsáveis pelas atividades de gestão do aeródromo e de gerenciamento da segurança operacional devem possuir aprovação em curso sobre sistema de gerenciamento da segurança operacional, ministrado pela ANAC ou por entidade autorizada, com carga horária não inferior a 40 (quarenta) horas/aula, conforme exigido no Apêndice A deste Regulamento, em função da classificação do aeródromo. [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

(d) O operador de aeródromo deve manter profissional de sua estrutura organizacional ou terceirizado, devidamente registrado no Sistema CONFEA/CREA, como responsável técnico pelos serviços referentes à área de manutenção aeroportuária e demais atividades de engenharia executadas em seu aeródromo.

(e) O condutor de veículo ou equipamento dentro da área operacional do aeródromo deve estar com a carteira nacional de habilitação válida para a categoria correspondente ao serviço que executa.

153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implementar treinamentos voltados à segurança das operações de solo para os profissionais que trabalham na área operacional do aeródromo ou em atividades relacionadas com a segurança operacional.

(b) Os treinamentos devem ser estruturados em um PISOA e possuir as seguintes características:

- (1) estar vinculados, como condicionante, a cada tipo de credenciamento do aeródromo;
- (2) ter previsão de atualização técnica ou validade específica;
- (3) ser adequados e estabelecidos, em seu conteúdo programático, aos diversos públicos-alvo que o aeródromo possa ter.

(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 PISOA deve conter os treinamentos listados abaixo:

- (1) Treinamento geral;
- (2) Treinamento básico para a segurança operacional;
- (3) Treinamento para condução de veículos na área operacional;
- (4) Treinamento para acesso e permanência na área de manobras;
- (5) Treinamento para operações em baixa visibilidade, onde aplicável;
- (6) Treinamento recorrente para bombeiros de aeródromo (PTR-BA); e

(7) Treinamento básico para operações.

(e) Os treinamentos devem tratar das seguintes áreas e conteúdos:

(1) O treinamento geral, com carga horária não inferior a 2 horas/aula, destinado a todos os profissionais que atuam ou influenciam diretamente na área operacional, deve conter:

(i) familiarização com o aeródromo, que compreende:

- (A) informações administrativas;
- (B) acesso à área operacional; e
- (C) configuração da área operacional;

(ii) comportamento na área operacional, o que compreende:

- (A) produção de faíscas ou similares;
- (B) uso de celular;
- (C) comportamentos seguros; e
- (D) posturas em situações de emergência;

(iii) atividades gerais do aeródromo.

(2) O treinamento básico de segurança operacional, com carga horária não inferior a 2 horas/aula, destinado às pessoas cujas atividades afetam a segurança operacional, deve abordar os seguintes conteúdos:

(i) princípios básicos de gerenciamento da segurança operacional;

(ii) política, objetivos e requisitos de segurança operacional do operador de aeródromo, incluindo medidas disciplinares, padrões de comportamentos aceitáveis e não aceitáveis e cultura de segurança operacional;

(iii) organização, funções e responsabilidades do pessoal do operador de aeródromo em relação à segurança operacional;

(iv) utilização do sistema de relatos de aviação civil do operador de aeródromo;

(v) perigos específicos presentes na operação do aeródromo;

(vi) processo de avaliação e mitigação do risco do operador de aeródromo;

(vii) programas de garantia da segurança operacional do operador de aeródromo;

(viii) programa de auditoria de segurança operacional do operador de aeródromo; e

(ix) comunicação de segurança operacional do operador de aeródromo.

(3) O treinamento para condução de veículos na área operacional, destinado a todos os profissionais que conduzam ou pretendam conduzir veículos na área operacional, deve conter:

(i) familiarização com a área operacional, que compreende:

- (A) vias de circulação (configuração / cruzamentos / velocidades);
- (B) leiaute da área de movimento.

(ii) comportamento na área operacional, com enfoque em direção defensiva;

(iii) atividades relacionadas à condução de veículos, que compreendem:

- (A) comunicação e fraseologia padronizada em radiocomunicação;

- (B) atribuições do órgão ATS do aeródromo.
- (4) O treinamento para acesso e permanência na área de manobras, destinado a todos os profissionais que atuam na área de manobras, deve conter:
- (i) conhecimento do programa de prevenção de incursão em pista;
 - (ii) leiaute da área de movimento / sistema de pistas;
 - (iii) áreas de risco (*hot spots*);
 - (iv) comunicação e fraseologia padronizada em radiocomunicação; e
 - (v) atribuições do órgão ATS do aeródromo.
- (5) O treinamento para operações em baixa visibilidade, destinado a todos os profissionais que atuam em condições de baixa visibilidade, deve conter:
- (i) familiarização das operações do aeródromo, que compreende:
 - (A) áreas de risco (*hot spots*);
 - (B) reconhecimento de aeronaves;
 - (ii) comportamento na área operacional, que compreende:
 - (A) continuação das atividades;
 - (B) situações de emergência;
 - (iii) atividades relacionadas à operação em baixa visibilidade, que compreendem:
 - (A) preparação para operação em baixa visibilidade (área de operações, manutenção e resposta à emergência);
 - (B) procedimentos de emergência.
- (6) O Programa de Treinamento Recorrente para Bombeiros de Aeródromo deve atender ao disposto em regulamentação específica.
- (7) O treinamento básico para operações deve ser ministrado aos profissionais que irão atuar na área operacional, abordando os seguintes conteúdos, adequados às características físicas e operacionais de cada aeródromo:
- (i) legislação direcionada à atividade;
 - (ii) principais aeronaves que operam no aeródromo;
 - (iii) embarque e desembarque de passageiros;
 - (iv) operação de ponte de embarque;
 - (v) abastecimento de aeronaves;
 - (vi) noção de controle de movimentação de aeronave em solo;
 - (vii) sinalização de aeronaves;
 - (viii) fraseologia padronizada;
 - (ix) comunicação - uso do rádio portátil;
 - (x) infraestrutura do aeródromo - lado ar;
 - (xi) programas de segurança operacional existentes no aeródromo;
 - (xii) acordos operacionais do aeródromo;

- (xiii) segurança operacional em obras;
- (xiv) regras sanitárias;
- (xv) veículos e equipamentos;
- (xvi) cargas (incluindo artigos perigosos) e bagagens;
- (xvii) inspeção da área de movimento e pátio;
- (xviii) plano de emergência (*safety*); e
- (xix) processo de segurança (*security*).

(f) O operador de aeródromo deve realizar periodicamente levantamento das necessidades de treinamento para o pessoal envolvido com atividades relacionadas à segurança operacional, descrevendo no PISOA como é realizado esse levantamento, devendo os currículos dos treinamentos serem apropriados às funções de cada profissional no SGSO.

(1) Os demais conteúdos do PISOA devem ser definidos pelo operador de aeródromo, conforme resultados do levantamento periódico das necessidades de qualificação e treinamento, sendo apropriados às funções de cada profissional no SGSO.

(g) O operador de aeródromo deve registrar as alterações realizadas no seu PISOA e as respectivas justificativas para essas alterações.

[\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

153.39 Documentação

(a) O operador de aeródromo deve manter sob sua posse, pelo período mínimo de 05 (cinco) anos, toda documentação exigida neste Regulamento e demais documentos recebidos ou enviados à Agência.

(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.

(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 nas dependências do aeródromo toda a documentação referente aos itens listados a seguir:

- (1) constituição legal do sítio aeroportuário e do operador de aeródromo;
- (2) contratos celebrados com terceiros;
- (3) instrumentos de delegação, total ou parcial, em que o operador de aeródromo atue em um dos polos (delegante ou delegatário) e que tenha por objeto atividade inerente à operação, manutenção aeroportuária ou resposta à emergência.
- (4) planos, projetos e planejamento aprovados pela ANAC; e
- (5) documentação sobre os recursos humanos (empregados diretos, terceirizados ou com outra espécie de vínculo de trabalho) cujas atividades são de responsabilidade do operador de aeródromo.

(d) O operador de aeródromo deve produzir e manter no aeródromo documentação de procedimentos e requisitos de execução das atividades, referentes aos itens estabelecidos, para:

- (1) Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional;
- (2) operações aeroportuárias;
- (3) manutenção aeroportuária; e
- (4) resposta à emergência.

(e) O operador de aeródromo deve documentar e manter no aeródromo os documentos produzidos no desenvolvimento ou monitoramento das atividades descritas a seguir:

- (1) treinamento e qualificação de pessoal;
- (2) Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional;
- (3) operações aeroportuárias;
- (4) manutenção aeroportuária; e
- (5) resposta à emergência.

(f) O operador de aeródromo deve elaborar e manter no aeródromo o memorial do sistema aeroportuário, conforme legislação específica da ANAC para o cadastro aeroportuário.

(g) O operador de aeródromo deve manter os seguintes dados atualizados junto à ANAC:

- (1) nome oficial do aeródromo que opera;
- (2) nome empresarial da pessoa jurídica que exerce a atividade de operador do aeródromo;
- (3) título do estabelecimento (nome fantasia);
- (4) número de inscrição do CNPJ;
- (5) endereço para envio de correspondência;
- (6) telefones fixos e móveis para contato;
- (7) correio eletrônico para contato.

(h) O operador de aeródromo deve encaminhar à ANAC, até o dia 20 (vinte) de janeiro de cada ano:

- (1) Passageiros processados em cada mês, no ano anterior:
 - (i) embarques e desembarques;
 - (ii) domésticos e internacionais.

(2) Pousos de aeronaves, em cada mês, no ano anterior, por cabeceira, com informações segmentadas em função de:

- (i) tipo de propulsão, se a hélice ou à reação;
- (ii) tipo de asa, se asa rotativa ou asa fixa;
- (iii) categoria do operador, se civil ou militar;
- (iv) natureza do voo, se doméstico ou internacional.

[\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

153.41 A 153.49 [Reservado]

SUBPARTE C

SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)

153.51 Generalidades

(a) O operador de aeródromo deve desenvolver, implantar, manter e garantir a melhoria contínua de um SGSO adequado à complexidade das operações realizadas sob sua responsabilidade e que:

- (1) estabeleça uma política de segurança operacional e seus objetivos estratégicos;
- (2) defina uma estrutura organizacional e designe os responsáveis pela segurança operacional em suas atividades;
- (3) estabeleça metas e indicadores de desempenho para melhorar o nível de segurança operacional no aeródromo;
- (4) identifique os perigos e gerencie os riscos à segurança operacional em suas atividades;
- (5) garanta a aplicação das ações corretivas necessárias a manter um nível aceitável de desempenho da segurança operacional;
- (6) preveja a supervisão permanente e a avaliação periódica do nível de segurança operacional alcançado, com vistas a melhorar continuamente o nível de segurança operacional no aeródromo;
- (7) garanta coordenação entre suas atividades e aquelas estabelecidas para o Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária;
- (8) promova o treinamento e a divulgação do SGSO no âmbito de suas responsabilidades, para assegurar que os recursos humanos necessários estejam aptos a realizar suas atividades; e
- (9) contenha a documentação e registros dos processos voltados para a segurança operacional, incluindo mecanismos para o seu controle e atualização.

(b) O operador de aeródromo deve estabelecer e submeter à ANAC Níveis Aceitáveis de Desempenho da Segurança Operacional (NADSO) proporcionais à complexidade de suas operações e em conformidade com a regulamentação vigente e com os requisitos acordados com a ANAC.

(c) O operador de aeródromo deve considerar os seguintes componentes, bem como outros regulamentos pertinentes, para estruturação do SGSO:

- (1) política e objetivos de segurança operacional;
- (2) gerenciamento dos riscos à segurança operacional;
- (3) garantia da segurança operacional; e
- (4) promoção da segurança operacional.

(d) O operador de aeródromo deve formalizar e enviar à ANAC uma declaração expressa de comprometimento com a garantia da segurança operacional conforme modelo definido pela Agência.

[\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

153.53 Política e objetivos de segurança operacional

(a) O operador de aeródromo deve formalizar o conteúdo da política de segurança operacional, o qual deve ser assinado pelo operador do aeródromo e pelo responsável pela gestão do aeródromo, no caso de serem pessoas distintas.

- (b) A política de segurança operacional deve conter:
- (1) os princípios e diretrizes definidos pelo operador de aeródromo para o gerenciamento da segurança operacional;
 - (2) declaração expressa do comprometimento do operador de aeródromo com a garantia da segurança operacional, responsabilizando-se por:
 - (i) cumprir com os requisitos regulamentares;
 - (ii) identificar as linhas de imputabilidade com respeito ao desempenho da segurança operacional;
 - (iii) garantir provisão de recursos humanos e financeiros necessários para implantação do SGSO e para execução de ações estabelecidas para controle dos riscos;
 - (iv) estabelecer formalmente padrões organizacionais e comportamentos aceitáveis, garantindo sua divulgação aos membros da organização e comunidade aeroportuária;
 - (v) estabelecer requisitos de segurança operacional de cumprimento obrigatório para seus funcionários e demais prestadores de serviço que atuam no sítio aeroportuário e que mantenham relação contratual com o operador de aeródromo e cujas atividades tenham impacto sobre a segurança operacional do aeródromo;
 - (vi) gerenciar os riscos à segurança operacional de forma padronizada e contínua, fazendo uso de abordagens reativas, preventivas e preditivas, conforme a complexidade de suas operações aéreas e aeroportuárias;
 - (vii) garantir que toda e qualquer atividade que possa afetar as operações do aeródromo seja planejada e executada de forma a preservar a segurança operacional;
 - (viii) encorajar os colaboradores e demais usuários a relatar situações que afetem ou possam afetar a segurança operacional, assegurando a preservação das fontes e a não punição dos autores dos relatos, exceto nos casos que envolvam negligência ou violação intencional;
 - (ix) comunicar à ANAC ocorrência de ESO no sítio aeroportuário;
 - (x) promover o SGSO para todo o pessoal envolvido com atividades que possam ter impacto sobre a segurança operacional;
 - (xi) melhorar continuamente o seu nível de desempenho de segurança operacional;
 - (xii) gerenciar mudanças em sua estrutura organizacional que possam influenciar na segurança operacional.
- (c) O operador de aeródromo deve divulgar o conteúdo da política de segurança operacional entre os membros da organização e comunidade aeroportuária.
- (d) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar objetivos relacionados com a melhoria do desempenho da segurança operacional mensuráveis e compatíveis com a complexidade do aeródromo.
- (e) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos para revisar o conteúdo da política e os objetivos de segurança operacional periodicamente ou sempre que necessário para se adequar às mudanças na regulamentação aplicável, na infraestrutura, na estrutura organizacional ou na prestação dos serviços.
- (f) Responsabilidades quanto ao SGSO:
- (1) O operador de aeródromo deve estabelecer as atribuições dos responsáveis pelas atividades operacionais elencadas no parágrafo 153.15(a) e demais membros de sua equipe quanto à

segurança operacional e, especificamente, quanto ao SGSO.

(2) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos de segurança operacional de cumprimento obrigatório nos contratos com outros PSAC e demais prestadores de serviços cujas atividades possam afetar a segurança operacional do aeródromo.

(3) O responsável pela gestão do aeródromo deve instituir, por ato oficial, Comissão de Segurança Operacional (CSO) composta pelos profissionais designados como responsáveis pelas atividades elencadas no parágrafo 153.15(a) e membros de outras áreas da estrutura organizacional do operador de aeródromo relacionadas à segurança operacional da aviação civil.

(4) O responsável pela gestão do aeródromo deve estabelecer e documentar regimento para disciplinar o funcionamento da CSO, que deve compreender:

- (i) presidência da Comissão pelo responsável pela gestão do aeródromo;
- (ii) critérios para convocação de membros externos à estrutura organizacional do aeródromo, conforme a complexidade das operações desenvolvidas no aeródromo;
- (iii) periodicidade para realização de reuniões ordinárias e critérios para convocação de reuniões extraordinárias;
- (iv) registro em ata de todas as reuniões realizadas, incluindo relatório dos assuntos tratados, ações e recomendações de segurança operacional definidas;
- (v) atividades da CSO, que devem compreender:
 - (A) assessorar o responsável pela gestão do aeródromo no processo de gerenciamento do risco, conforme metodologia definida no MGSO, incluindo a elaboração da Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO);
 - (B) assessorar o responsável pelo gerenciamento da segurança operacional em outros assuntos relacionados à segurança operacional;
 - (C) propor ações para eliminação ou mitigação do risco associado aos perigos identificados;
 - (D) avaliar o cumprimento do planejamento formal para implantação do SGSO;
 - (E) avaliar a eficácia das ações executadas dentro do planejamento formal para implantação do SGSO e o planejamento para cumprimento dos objetivos de segurança operacional;
 - (F) avaliar a eficácia das ações implementadas para eliminação ou mitigação de riscos;
 - (G) propor revisão das ações implementadas para eliminação ou mitigação de riscos, bem como propor ações adicionais;
 - (H) avaliar a eficácia do PISOA;
 - (I) avaliar periodicamente o desempenho da segurança operacional no aeródromo;
 - (J) validar os relatórios finais de auditorias internas de segurança operacional;
 - (K) elaborar e apresentar ao responsável pela gestão do aeródromo pareceres periódicos sobre o desempenho da segurança operacional no aeródromo.

(5) O responsável pelo gerenciamento da segurança operacional deve coordenar as atividades relacionadas ao desenvolvimento, implementação, manutenção e melhoria contínua do SGSO estabelecido para o aeródromo.

(g) Sistema de documentação:

(1) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar os requisitos de controle da documentação e dos registros relacionados ao SGSO, compreendendo identificação, armazenamento, distribuição, atualização, revisão e descarte.

(2) O operador de aeródromo deve, como parte da documentação controlada do SGSO, elaborar e documentar no Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO), compreendendo:

- (i) escopo do SGSO;
- (ii) conteúdo da política;
- (iii) objetivos de segurança operacional;
- (iv) requisitos de segurança operacional;
- (v) procedimentos, programas e metodologias definidas para o SGSO; e
- (vi) responsabilidades relacionadas à segurança operacional.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.55 Gerenciamento dos riscos de segurança operacional

(a) Identificação de perigos:

(1) O operador de aeródromo deve estabelecer um processo contínuo e formal para identificar perigos existentes ou potenciais nas operações desenvolvidas.

(2) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos, fontes de dados e recursos a serem utilizados para identificação de perigos referentes à abordagem reativa, preventiva e preditiva, conforme a complexidade de suas operações.

(3) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos para considerar informações sobre perigos obtidas a partir das recomendações decorrentes de investigações de incidentes e acidentes aeronáuticos, visando ao gerenciamento reativo.

(b) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar um procedimento para realização de investigações internas de eventos de interesse da segurança operacional, indicando as responsabilidades e a forma de tratamento dos dados e das informações obtidas com a investigação.

(1) O operador de aeródromo deve estabelecer um sistema de relatos de aviação civil como ferramenta para aquisição de dados de entrada para o processo de identificação de perigos, que compreenda reportes obrigatórios, voluntários e confidenciais.

(2) O operador de aeródromo deve estabelecer, quando solicitado pelo relator ou quando for de interesse da segurança operacional, requisitos para garantia da preservação da identidade do relator no caso de relatos confidenciais.

(3) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos para informar ao relator sobre as ações adotadas a partir da análise de seu relato.

(4) O processo de identificação de perigos deve ser composto pelas seguintes etapas:

- (i) identificação de perigos existentes ou potenciais;
- (ii) análise dos perigos identificados;
- (iii) estimativa das consequências relacionadas a cada perigo identificado;
- (iv) armazenamento de dados e informação de segurança operacional;
- (v) distribuição de informações de segurança operacional resultantes dos dados coletados

e analisados.

(5) O operador de aeródromo deve estabelecer e manter atualizada uma biblioteca dos perigos identificados.

(i) Na biblioteca dos perigos identificados devem ser indicadas as ações estabelecidas com relação a cada um dos perigos.

(c) Avaliação e mitigação de riscos:

(1) O operador de aeródromo deve estabelecer um processo contínuo e formal para o gerenciamento do risco associado à realização de suas atividades que assegure a avaliação dos riscos e proposição de ações adicionais para controle dos riscos.

(2) O operador de aeródromo deve estabelecer e descrever em seu MGSO a metodologia para avaliação do risco à segurança operacional em suas operações, a qual deve compreender as seguintes etapas:

(i) critérios para estimar a probabilidade de ocorrência de determinado evento;

(ii) critérios para estimar a severidade das consequências de determinado evento;

(iii) critérios para definir a tolerabilidade dos riscos de determinado evento analisado;

(iv) critérios para consultar partes externas à organização quanto à execução de ações para eliminação ou mitigação dos riscos;

(v) requisitos para divulgação das ações para eliminação ou mitigação dos riscos.

(d) O resultado do processo de gerenciamento de risco deve ser consolidado em um formulário padronizado de Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO), o qual deve apresentar:

(1) descrição e motivação do objeto da AISO;

(2) perigos identificados;

(3) análise dos perigos identificados;

(4) estimativa das consequências relacionadas a cada perigo identificado;

(5) risco associado a cada consequência e sua tolerabilidade em função de defesas existentes;

(6) proposição de medidas adicionais para eliminação ou mitigação dos riscos, quando aplicável;

(7) risco de cada consequência e sua tolerabilidade em função das defesas existentes e das medidas adicionais estabelecidas;

(8) indicação do responsável por cada medida adicional proposta ou defesas existentes;

(9) indicação do prazo de execução ou de implantação para cada medida adicional proposta ou defesas existentes, quando aplicável.

(e) O operador de aeródromo deve detalhar e documentar as defesas existentes e medidas adicionais para eliminação ou mitigação dos riscos em um documento denominado Procedimentos Específicos de Segurança Operacional (PESO).

(1) O PESO tem como objetivo a descrição da implantação e/ou da execução das defesas existentes e medidas adicionais para eliminação ou mitigação dos riscos decorrentes da AISO.

(f) O operador de aeródromo fica dispensado de documentar as defesas existentes em um PESO quando já estiverem documentadas e implementadas como rotina da organização e desde que

mantidas as condições executivas e operacionais do aeródromo.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.57 Garantia da segurança operacional

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos e prover recursos para garantir a segurança operacional por meio de:

- (1) monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional;
- (2) gerenciamento da mudança;
- (3) melhoria contínua do SGSO.

(b) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos para monitoramento contínuo, acompanhamento da execução das defesas e medição do desempenho da segurança operacional com o objetivo de:

- (1) verificar o desempenho da segurança operacional;
- (2) verificar a eficácia dos controles de riscos à segurança operacional implantados.

(c) O operador de aeródromo deve estabelecer indicadores para medição do desempenho da segurança operacional, os quais devem ser mensuráveis e estar associados, quando aplicável, aos objetivos de segurança operacional estabelecidos.

(d) O operador de aeródromo deve enviar para a ANAC, até o dia 20 (vinte) de janeiro e 20 (vinte) de julho, relatórios semestrais do SGSO, conforme modelo disponibilizado pela ANAC.

(1) Eventos de Segurança Operacional (ESO) devem ser comunicados formalmente à ANAC em até 48 horas da sua ocorrência.

(e) O operador de aeródromo deve utilizar, quando aplicável, as seguintes ferramentas para monitoramento e medição de desempenho da segurança operacional, considerando a complexidade de suas operações e o desempenho da segurança operacional aferido anteriormente:

- (1) relatos de segurança operacional;
- (2) auditorias internas de segurança operacional;
- (3) pesquisas de segurança operacional;
- (4) estudos de segurança operacional;
- (5) investigações internas de segurança operacional;
- (6) relatórios de inspeção da ANAC.

(f) O responsável pelo gerenciamento da segurança operacional deve avaliar periodicamente o desempenho da segurança operacional no aeródromo frente aos objetivos, metas e indicadores estabelecidos.

(1) O responsável pelo gerenciamento da segurança operacional deve submeter a avaliação periódica do desempenho da segurança operacional no aeródromo à apreciação do responsável pela gestão do aeródromo.

(2) O responsável pela gestão do aeródromo deve submeter a avaliação periódica do desempenho do SGSO à apreciação do operador de aeródromo, quando não se tratarem da mesma pessoa.

(3) O operador de aeródromo deve definir e implantar ações para correção de desvios verificados na avaliação de desempenho da organização frente aos objetivos, metas e indicadores

estabelecidos previamente.

(g) O operador de aeródromo deve estabelecer um programa de auditorias periódicas de segurança operacional, com a finalidade de verificar:

- (1) o cumprimento dos requisitos regulamentares;
- (2) a conformidade dos procedimentos implementados com a política e objetivos de segurança operacional pré-estabelecidos;
- (3) a conformidade das atividades executadas com os procedimentos estabelecidos pelo operador de aeródromo;
- (4) a adequação dos recursos existentes para a execução das atividades;
- (5) a adequação e o desempenho dos recursos humanos frente aos procedimentos implementados.

(h) O operador de aeródromo deve estabelecer escopo, frequência e métodos a serem utilizados para realização das auditorias.

(i) Cada auditoria realizada deve ser consolidada em relatório, contendo:

- (1) o período de sua realização;
- (2) a relação dos auditores envolvidos;
- (3) as atividades, áreas ou funções auditadas;
- (4) os métodos utilizados;
- (5) os principais resultados;
- (6) as não-conformidades identificadas;
- (7) as propostas de ações corretivas e preventivas.

(j) O operador de aeródromo pode contratar outra organização ou pessoa, com conhecimentos técnicos apropriados e experiência comprovada para realizar auditorias de segurança operacional.

(k) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para gerenciar de forma segura mudanças no sistema onde esteja implantado o SGSO, compreendendo:

- (1) identificar as mudanças dentro da organização que possam afetar os procedimentos e serviços implementados, incluindo previsão para realização de obras e serviços na área de movimento;
- (2) descrever os mecanismos propostos para garantir a segurança operacional antes da execução e implantação das mudanças;
- (3) eliminar ou modificar os controles de riscos de segurança operacional que já não sejam mais necessários ou efetivos devido às mudanças identificadas.

(l) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para buscar a melhoria contínua do SGSO implantado, compreendendo:

- (1) execução de ações corretivas para eliminar as causas de desempenho da segurança operacional inferior ao planejado;
- (2) execução de ações para prevenir o desempenho da segurança operacional inferior ao planejado.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.59 Promoção da segurança operacional

(a) Treinamento e qualificação:

(1) O operador de aeródromo deve estabelecer e manter um PISOA, a fim de assegurar que o pessoal envolvido com atividades relacionadas à segurança operacional esteja qualificado e treinado para desempenhar suas funções, conforme disposto no item 153.37(b). [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

(b) Comunicação de segurança operacional:

(1) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar meios para a difusão e comunicação da segurança operacional com vistas a:

- (i) comunicar informações críticas sobre segurança operacional;
- (ii) explicar sobre a adoção de ações específicas de segurança operacional;
- (iii) explicar sobre inclusão ou alterações de procedimentos de segurança operacional; e
- (iv) transmitir outras informações julgadas relevantes no que tange à segurança operacional.

153.61 Planejamento formal para implantação do SGSO

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer, documentar e submeter à ANAC um planejamento formal para implantação do SGSO.

(1) O planejamento formal para a implantação do SGSO deve ter prazo máximo de até 48 (quarenta e oito) meses a partir da data de protocolização do documento na ANAC.

(b) O operador de aeródromo deve consolidar seu planejamento formal para implantação em um cronograma identificando cada atividade, os respectivos prazos para execução e sua situação quanto à execução.

(1) O cronograma deve apresentar as atividades referentes à implantação das abordagens reativa, preventiva e preditiva do gerenciamento da segurança operacional, além dos elementos de garantia da segurança operacional e promoção da segurança operacional de forma consolidada em fases específicas.

(2) Os elementos relacionados à abordagem reativa devem ser implantados até o prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, a contar da data definida para início da implantação do SGSO.

(3) Os elementos relacionados à abordagem preventiva devem ser implantados até o prazo máximo de 36 (trinta e seis) meses, a contar da data definida para início da implantação do SGSO.

(4) Os elementos relacionados à abordagem preditiva e à garantia da segurança operacional devem ser implantados até o prazo máximo de 48 (quarenta e oito) meses, a contar da data definida para início da implantação do SGSO.

(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para controle da implantação das atividades estabelecidas no planejamento formal, incluindo revisão ordinária do planejamento formal com periodicidade no mínimo semestral e revisões extraordinárias quando julgadas necessárias.

(d) O operador de aeródromo que submeter seu planejamento formal para implantação do SGSO à ANAC está sujeito à fiscalização quanto ao seu cumprimento de acordo com os compromissos estabelecidos e sujeito às sanções cabíveis pelo seu descumprimento.

(e) O operador de aeródromo deve elaborar e enviar à ANAC, até o dia 20 (vinte) de janeiro

de cada ano, relatório anual com dados e informações referentes ao cumprimento das atividades estabelecidas em seu planejamento formal para implantação do SGSO.

(f) O operador de aeródromo deve apresentar, juntamente com o planejamento formal para implantação do SGSO, no mínimo, o seguinte conjunto de conteúdos do MGSO:

(1) os elementos referentes à política e objetivos de segurança operacional, incluindo a discriminação das responsabilidades dos responsáveis pelas atividades operacionais definidas no parágrafo 153.15(a);

(2) os requisitos para controle da documentação relacionada ao SGSO;

(3) a metodologia para avaliação e mitigação de risco, constante do parágrafo 153.55(c);

(4) os elementos para promoção da segurança operacional coerentes com o estágio de implantação do SGSO.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.63 A 153.99 [Reservado]

SUBPARTE D OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS

153.101 Posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo

(a) O operador de aeródromo deve garantir que nenhum equipamento ou instalação, a menos que sua localização seja necessária para o desempenho de suas funções de navegação aérea ou de segurança operacional e que esteja de acordo com os requisitos estabelecidos no RBAC 154, permaneça:

- (1) na faixa de pista;
- (2) na RESA;
- (3) na faixa de pista de táxi; ou
- (4) em uma zona desimpedida (*clearway*), caso constitua perigo para uma aeronave em voo.

(b) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar croqui contendo o posicionamento dos equipamentos e instalações de auxílio à navegação aérea que estejam dentro do sítio aeroportuário e em suas imediações.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.103 Condição operacional para a infraestrutura disponível

(a) Condições operacionais quanto ao pavimento:

(1) O operador de aeródromo pode permitir que até 5% do movimento em seu sistema de pistas seja efetuado por aeronaves que tenham ACN superior ao PCN, tomando como base o número de movimento de aeronaves registrados nos últimos 12 (doze) meses e observando as seguintes condições: (Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

(i) pavimentos flexíveis - admitida sobrecarga máxima por aeronave com ACN igual a 110% do PCN;

(ii) pavimentos rígidos ou que tenham estrutura desconhecida - admitida sobrecarga máxima de aeronave com ACN igual a 105% do PCN.

(2) Em situação na qual seja necessário o tráfego de aeronave que extrapole os parâmetros definidos no parágrafo 153.103(a)(1), o operador de aeródromo deve avaliar previamente a operação por meio de uma AISO específica para o tipo de movimento extraordinário a ser realizado.

(b) Condições operacionais quanto às luzes dos auxílios visuais para navegação aérea:

(1) Quando a quantidade de luzes inoperantes ultrapassar os limites estabelecidos para aquele tipo de operação aérea, conforme definido nas Tabelas 153.103-1 e 153.103-2 deste Regulamento, o operador de aeródromo deve:

(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

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	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 centro 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	-
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 XXX, de DD de MMM de AAAA)

Tabela 153.103-2 - Quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas para operações de decolagem

Tipo de luz [1]	Alcance visual (RVR) > 550m [2]	Alcance visual (RVR) até 550m [3]
Pista de pouso e decolagem		
Luzes de borda	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 centro 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

153.105 Informações aeronáuticas

(a) O operador de aeródromo deve atualizar as informações do aeródromo constantes no Serviço de Informações Aeronáuticas (AIS) quando houver alteração:

- (1) no cadastro do aeródromo;
- (2) em característica física ou operacional, equipamento ou serviço que afete a operação de aeronaves no aeródromo.

(b) As informações do aeródromo serão atualizadas no AIS mediante anuência da ANAC nos

seguintes casos:

- (1) atualização do cadastro, inclusive modificação de carta aeronáutica;
- (2) alteração de especificações operativas / condições especiais de operação;
- (3) obra ou serviço de manutenção com Informativo de Obras e Serviços de Manutenção (IOS) aceito;
- (4) elevação do Nível de Proteção Contraincêndio Existente (NPCE).

(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.

[\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

153.107 Proteção da área operacional

(a) O operador de aeródromo deve implantar e manter um sistema de proteção da área operacional do aeródromo e suas respectivas operações aéreas, composto de infraestrutura e procedimentos, para:

- (1) prevenção de entrada de animais ou objetos que constituam perigo às operações aéreas;
- (2) contenção de acesso não autorizado, premeditado ou inadvertido, de veículos e pessoas.

(b) São objetos do sistema de proteção da área operacional do aeródromo os locais onde possam ocorrer acessos de pessoas, objetos ou animais.

(1) A infraestrutura do sistema de proteção à operação aeroportuária compõe-se por cercas, barreiras artificiais ou naturais, edificações, postos de controle de acesso, túneis, canais, dutos, vias públicas e qualquer outro dispositivo capaz de atender às finalidades listadas no parágrafo 153.107(a).

(c) O operador de aeródromo deve:

- (1) manter a integridade física da infraestrutura do sistema de proteção da área operacional do aeródromo;
- (2) manter iluminada a infraestrutura de proteção da área operacional do aeródromo nos pontos de acesso e nos pontos considerados críticos; e
- (3) prover acesso livre para realização de vistoria e manutenção, de forma a permitir o monitoramento ao longo de toda a extensão interna do sistema de proteção da área operacional do aeródromo.

(d) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar croqui contendo o posicionamento dos elementos de infraestrutura, conforme definido no parágrafo 153.107(b)(1), que delimitam a área operacional protegida.

(e) O operador de aeródromo deve considerar os requisitos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, definidos em regulamentação específica, ao estabelecer requisitos, procedimentos e prover infraestrutura para a proteção da área operacional do aeródromo.

153.109 Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo (SOCMS)

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implementar um SOCMS, composto de infraestrutura e procedimentos, cujos elementos estejam integrados entre si e que seja capaz de:

- (1) manter em qualquer parte da área de movimento um fluxo ordenado e seguro para o

tráfego de aeronaves e veículos;

(2) auxiliar na prevenção de incursão inadvertida ou não autorizada de aeronaves, pessoas ou veículos em pista de pouso e decolagem; e

(3) auxiliar na prevenção de colisões que envolvam aeronaves, veículos, equipamentos, pessoas ou objetos na área de movimento.

(b) O SOCMS caracteriza-se pelos seguintes elementos:

(1) movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional;

(2) acesso e permanência na área de manobras;

(3) prevenção de incursão em pista;

(4) gerenciamento do pátio de aeronaves;

(5) alocação de aeronaves no pátio;

(6) operações em baixa visibilidade, quando aplicável.

(c) O operador de aeródromo deve atender às seguintes condicionantes no SOCMS:

(1) a quantidade e localização das sinalizações horizontal e vertical e demais facilidades que compõem o SOCMS devem estar adequadas à:

(i) condição de visibilidade mais restritiva em que o aeródromo opera;

(ii) densidade de tráfego aéreo na hora-pico; e

(iii) complexidade do aeródromo.

(2) o dimensionamento do sistema e o posicionamento dos equipamentos devem estar compatíveis com a condição de visibilidade mais restritiva sob a qual as operações serão realizadas, bem como com a densidade de tráfego aéreo na hora-pico;

(3) para a configuração da área de movimento, deve ser observado que a velocidade de exaustão de gases dos motores das aeronaves posicionadas em direção a edificações, equipamentos, veículos e pessoas, durante operações aéreas, não ultrapasse 56 km/h quando atingir estes elementos;

(4) a quantidade de posições de estacionamento de aeronaves no pátio, bem como sua disposição e área específica, deve considerar:

(i) as características do pátio de aeronaves, terminal de passageiros e suas facilidades;

(ii) a natureza do transporte (carga, mala postal ou passageiro);

(iii) as características das aeronaves que operam no aeródromo;

(iv) o apoio de atendimento de cada operador aéreo;

(v) os horários de chegada e partida dos voos;

(vi) o volume de tráfego de aeronaves; e

(vii) os trajetos de passageiros, equipamentos e veículos no pátio de aeronaves.

(d) Os requisitos definidos no SOCMS devem ser estabelecidos entre o operador de aeródromo e o provedor de serviços de navegação aérea do aeródromo e consolidados em acordo operacional assinado pelas partes, definindo-se os meios e procedimentos necessários para a coordenação de todas as atividades relacionadas ao fluxo de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área de movimento e a responsabilidade de cada um dos entes envolvidos.

(1) O acordo operacional deve estabelecer meios para prevenir incursão em pista e evitar acidentes e incidentes na área de movimento.

(2) O acordo operacional deve prever, quando cabível, o uso compartilhado, total ou parcial, da área de movimento por aeronaves militares.

(3) O acordo operacional deve ser respeitado por todas as pessoas que atuem no sítio aeroportuário.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

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

(a) O operador de aeródromo deve proibir o acesso e permanência na área operacional do aeródromo de pessoas, veículos e equipamentos não autorizados.

(1) Requisitos de autorização de acesso de pessoas, veículos e equipamentos encontram-se definidos em regulamento(s) específico(s) sobre segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

(b) O operador de aeródromo deve proibir a condução de veículos e equipamentos dentro da área operacional do aeródromo por condutores que não possuam a qualificação exigida ou não estejam portando credencial válida e compatível com a atividade que exerça.

(1) Requisitos de credenciamento de pessoas, veículos e equipamentos encontram-se definidos em regulamento(s) específico(s) sobre segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

(2) Requisitos de qualificação e treinamento do condutor de veículos e equipamentos dentro da área operacional encontram-se dispostos, respectivamente, nas seções 153.35 e 153.37 deste Regulamento e nas demais normas vigentes.

(c) O operador de aeródromo deve proibir qualquer equipamento ou atividade que produza faísca, fogo ou fenômeno de combustão na área operacional do aeródromo.

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

(d) O operador de aeródromo deve proibir a permanência e garantir a retirada da área de movimento do aeródromo de veículos e equipamentos que não apresentem as condições físicas e operacionais requeridas para a execução de suas atividades ou não cumpram as seguintes regras estabelecidas na “ABNT/NBR 8919 - Aeronave - Equipamento de apoio no solo - Sinalização” ou norma que a substitua.

(1) veículos atuando em atividade de resposta à emergência devem ter prioridade de tráfego dentro da área operacional do aeródromo.

(e) O operador de aeródromo deve:

(1) proibir o estacionamento de veículo e equipamento em local não demarcado para este fim;

(2) vedar a permanência de veículo ou equipamento autopropelido com o motor em funcionamento sem a presença de motorista;

(3) proibir que veículo ou equipamento se posicione de modo a impedir a rota de fuga dos veículos destinados ao abastecimento de aeronave;

(4) vedar que pessoas, veículos e equipamentos transitem sobre mangueiras ou cabos durante o abastecimento de aeronave;

(5) proibir que veículo ou equipamento permaneça ou trafegue fora de via de serviço por trás de aeronave, exceto se essencial à execução de atividade de operação ou manutenção dela na própria posição de estacionamento;

(6) vedar que pessoa, veículo ou equipamento adentre ou retire-se de posição de estacionamento quando a aeronave estiver em movimento, seus motores em funcionamento ou as luzes anticolisão acesas, exceto se essencial à execução da atividade; e

(7) permitir a permanência ou trânsito, em distância inferior a 1,5m (um metro e meio) a partir do contorno da aeronave, somente de veículos e equipamentos essenciais ao processamento da aeronave.

(f) O motorista de veículo ou equipamento que trafegue na área operacional deve ser orientado e acompanhado por outro profissional da equipe de terra durante a execução de marcha à ré efetuada dentro da área de segurança da aeronave estacionada.

(g) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos de movimentação na área operacional quanto a:

(1) altura máxima permitida para veículos e equipamentos que acessem a área operacional;

(2) velocidade de deslocamento nas vias de acesso e vias de serviço;

(i) a velocidade máxima de veículos nas áreas próximas às posições de estacionamento de aeronaves é de 20 km/h, sendo de 30 km/h no restante do pátio de aeronaves, exceto veículos atuando em situação de emergência;

(3) pontos de parada nas vias;

(4) sentido das vias;

(5) cruzamentos de vias com pista de táxi;

(6) cruzamentos entre vias;

(7) movimentação de aeronave em procedimento de tratoramento;

(8) trânsito de passageiros no pátio de aeronaves durante procedimentos de embarque e desembarque, se cabível.

(9) prioridade de tráfego de veículos atuando em atividade de resposta à emergência.

(h) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para execução de atividades de comboio, compreendendo:

(1) comboio de aeronaves para taxiamento;

(2) comboio de veículos na área operacional, em especial:

(i) veículo ou equipamento não credenciado que necessite adentrar a área de movimento;

(ii) veículo ou equipamento conduzido por motorista que não esteja credenciado para o sítio aeroportuário em que pretende executar a atividade;

(iii) qualquer outra situação definida pelo operador de aeródromo como rotineira ao sítio aeroportuário que opere ou pretenda operar e que necessite ter procedimento padronizado;

(3) número máximo permitido de veículos comboiados.

(i) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar croqui contendo as vias de circulação para veículos, com sentidos e velocidades, e de pedestres que estejam dentro da área operacional.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.113 Acesso e permanência na área de manobras

(a) O operador de aeródromo deve proibir o acesso e a permanência de pessoas não autorizadas na área de manobras.

(b) O operador de aeródromo deve permitir o tráfego e a permanência na área de manobras somente de pessoas que atendam aos requisitos de qualificação e treinamento estabelecidos, respectivamente, nos parágrafos 153.35 e 153.37 deste Regulamento e demais normas vigentes.

(1) O operador de aeródromo deve assegurar que pessoa sem qualificação e treinamento exigidos no caput deste parágrafo somente transite ou permaneça na área de manobras com o acompanhamento e supervisão de pessoa capacitada.

(c) O operador de aeródromo deve proibir o acesso e permanência na área de manobras de veículos e equipamentos que não contenham equipamento de radiocomunicação operante.

(d) O operador de aeródromo deve assegurar que as pessoas envolvidas em atividades de operação na área de manobras estejam capacitadas a usar a radiocomunicação e utilizem fraseologia padronizada por radiotelefonia (RTF).

(e) O motorista de veículo ou equipamento deve manter, durante a execução de sua atividade na área de manobras, comunicação bilateral permanente com o provedor de serviços de navegação aérea, na frequência designada pelo operador de aeródromo.

(f) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para a área de manobras quanto a:

- (1) ingresso de veículos, pessoas e aeronaves;
- (2) reboque de aeronaves;
- (3) comunicação por RTF;
- (4) comportamento da movimentação de aeronaves e veículos;
- (5) remoção de veículo ou pessoa não-autorizada.

(g) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar croqui contendo a delimitação da área de manobras e do(s) pátio(s) de estacionamento.

(h) Os requisitos estabelecidos pelo operador de aeródromo para atendimento ao parágrafo 153.113(f) não podem conflitar com as normas de responsabilidade da Autoridade Aeronáutica.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.115 Prevenção de incursão em pista

(a) O operador de aeródromo deve manter a pista de pouso e decolagem livre de qualquer obstáculo que comprometa ou possa comprometer a segurança das operações de pouso e decolagem.

(1) Em aeródromo com provedor de serviços de navegação aérea com controle de solo, a pista de pouso e decolagem deve ser mantida livre em coordenação entre o operador de aeródromo e o controle de tráfego aéreo.

(b) O operador de aeródromo deve manter a infraestrutura, tais como auxílios visuais e equipamentos luminosos e eletrônicos, em condições físicas e operacionais que garantam que a pista de pouso e decolagem, pistas de táxi e pátio de aeronaves estejam visíveis e identificadas.

(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos de prevenção de incursão em pista nas seguintes situações: [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

- (1) acesso, trânsito e permanência de pessoas, veículos e equipamentos na faixa de pista; e
- (2) acesso e cruzamento de pessoas, veículos e equipamentos na pista de pouso e decolagem aberta ao tráfego aéreo.

(i) O operador de aeródromo deve garantir que pessoas, veículos e equipamentos aguardem o cruzamento ou ingresso em uma pista de pouso e decolagem a uma distância não inferior àquela estabelecida pelo RBAC 154 para a posição de espera, quando a pista de pouso e decolagem estiver em uso. [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

153.117 Gerenciamento do pátio de aeronaves

(a) O operador de aeródromo deve, com o objetivo de garantir a segurança operacional e o funcionamento das atividades descritas nas seções 153.119 a 153.129 deste Regulamento, disponibilizar pessoa(s) que execute(m) a tarefa de supervisão das atividades desenvolvidas no(s) pátio(s) de estacionamento de aeronaves.

(b) O operador de aeródromo deve manter comunicação permanente com o provedor de serviços de navegação aérea do aeródromo, quando houver, com vistas a manter coordenação das atividades de auxílio ao tráfego de aeronaves, veículos ou pessoas na área de manobras e demais providências necessárias para a segurança operacional das atividades.

(c) O operador de aeródromo deve manter supervisão permanente sobre todos os processos e atividades no(s) pátio(s) de estacionamento de aeronaves, tomando as providências cabíveis sempre que a segurança operacional for comprometida ou algum regulamento descumprido.

(d) O operador de aeródromo deve manter supervisão permanente, quanto a condições operacionais e de credenciamento, de todos os veículos e equipamentos que atuem ou trafeguem no(s) pátio(s) de estacionamento de aeronaves, tomando as providências cabíveis, sempre que a segurança operacional for comprometida ou algum regulamento descumprido. [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

(e) O operador de aeródromo deve manter supervisão permanente, quanto ao credenciamento e à conduta de todas as pessoas que exerçam atividades ou circulem no(s) pátio(s) de estacionamento de aeronaves, tomando as providências cabíveis, sempre que a segurança operacional for comprometida ou algum regulamento descumprido. [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

153.119 Alocação de aeronaves no pátio

(a) O operador de aeródromo deve manter a área da posição de estacionamento de aeronave compatível com o grupo (*mix*) de aeronaves previsto para nela estacionar.

(b) O operador de aeródromo deve manter o provedor de serviços de navegação aérea, quando houver, informado quanto às posições disponíveis para estacionamento de aeronaves e posições inoperantes.

(c) O operador de aeródromo deve manter o controle e o registro de movimentos quanto ao processamento de aeronaves, passageiros, carga aérea e mala postal.

(d) O operador de aeródromo deve prever, quando houver demanda, posição de estacionamento específica para aeronave militar ou em operação de transporte de autoridades.

(e) O operador de aeródromo deve definir, quando houver movimento extraordinário,

requisitos específicos para processamento de aeronaves maiores que a de referência (aeronave crítica de projeto), de forma a garantir a distância mínima entre qualquer construção adjacente, aeronave em posição de estacionamento e outros objetos.

(f) O operador de aeródromo deve estabelecer croqui onde se verifiquem:

- (1) as posições de estacionamento existentes no aeródromo;
- (2) os tipos de aeronaves que podem estacionar em cada uma das posições; e
- (3) a sinalização horizontal, com cotas que permitam a verificação da conformidade com as distâncias mínimas de separação de aeronaves (espaço livre entre as extremidades das aeronaves) definidas na seção 154.303(m) do RBAC 154.

153.121 Estacionamento de aeronaves no pátio

(a) O operador de aeródromo deve assegurar orientação capaz de nortear o correto estacionamento da aeronave.

(1) O sinaleiro deve orientar o piloto durante o procedimento de estacionamento, de forma a nortear o posicionamento correto da aeronave.

(b) O responsável pela colocação dos calços não deve se aproximar da aeronave até que os motores e as luzes anticolisão tenham sido desligados.

(c) O responsável pela remoção dos calços não deve efetuar o procedimento de remoção dos calços até que a operação seja autorizada pelo comandante da aeronave.

153.123 Abordagem à aeronave

(a) Todas as atividades de abordagem à aeronave, antes de seu início, devem aguardar a parada completa dos motores, o apagamento das luzes anticolisão e a colocação dos calços na aeronave.

(b) O operador de aeródromo deve garantir, após o calçamento, a imediata sinalização para proteção dos motores e extremidades da aeronave.

(c) O profissional responsável pela operação da ponte de embarque e desembarque deve assegurar que a passarela móvel, quando em sua posição de estacionamento, mantenha as rodas dentro da zona desobstruída.

(d) O profissional responsável pela operação da ponte de embarque e desembarque deve, quando a ponte não estiver acoplada em uma aeronave, manter a passarela móvel na sua posição de origem e fechada.

(e) O profissional responsável pela operação da ponte de embarque e desembarque deve recolher, fechar e travar a passarela fixa da ponte após o seu desacoplamento da aeronave.

(f) O operador de aeródromo deve manter o interior da zona desobstruída da ponte de embarque e desembarque livre da presença de veículos, equipamentos e pessoas.

(g) O profissional responsável pela limpeza ou manutenção da aeronave não deve efetuar despejo de materiais no pátio de aeronaves.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.125 Abastecimento e transferência do combustível da aeronave

(a) O operador de aeródromo deve garantir que antes e durante o procedimento de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave sejam obedecidos os seguintes

requisitos:

(1) é necessário existência de trajetória livre de fuga imediata no solo a partir das saídas das aeronaves;

(2) procedimentos de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave devem ser realizados somente em áreas abertas e ventiladas, fora da vizinhança imediata de equipamentos de radar em teste ou em uso na aeronave ou nas instalações em terra;

(3) é vedada a realização de procedimento de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave dentro de hangares ou em áreas fechadas;

(4) é exigida a verificação, pelo responsável pelo procedimento de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave, da operacionalidade das ligações e aterramentos quanto à dissipação de energia elétrica estática antes de conectar as linhas de abastecimento;

(5) é proibido o trânsito ou a permanência de pessoas, veículos e equipamentos sob as asas de aeronaves, exceto quando em serviço de manutenção ou abastecimento;

(6) é vedado o posicionamento do motor do Carro Tanque Abastecedor (CTA) abaixo das asas da aeronave em procedimento de abastecimento;

(7) é vedado o uso de lâmpada de flash fotográfico, equipamento de flash eletrônico, isqueiro, fósforo e qualquer outra ferramenta que possa produzir faíscas ou arcos voltaicos durante a execução de procedimento de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave no interior da área delimitada para a posição de estacionamento;

(8) é proibida a instalação ou remoção de baterias da aeronave durante a execução do procedimento de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave;

(9) unidade auxiliar de energia a bordo (APU) que possua fluxo de exaustão com descarga na zona de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave deve estar ligada antes que as tampas dos tanques sejam removidas ou que se façam as conexões das linhas para abastecimento;

(10) APU que pare durante procedimento de abastecimento de aeronave não deve ser religada até que o fluxo de combustível cesse e seja efetuada a desconexão das linhas para abastecimento e fechamento das tampas dos tanques, não havendo riscos de ignição.

(b) O operador de aeródromo deve assegurar a interrupção das atividades de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave durante a incidência de raios ou tempestades elétricas nas imediações do aeródromo.

(c) O operador de aeródromo deve garantir que o motorista do CTA posicione o veículo de forma que a equipe de contraincêndio tenha fácil acesso à aeronave durante o atendimento a emergências;

(d) O operador de aeródromo e as unidades de abastecimento de aeronaves devem disponibilizar material para contenção imediata de derramamentos de combustível em operações de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave.

(1) O responsável pelo abastecimento de aeronave deve disponibilizar, nas unidades de abastecimento de aeronaves, equipamentos extintores portáteis para intervenção inicial em caso de incêndio em combustível.

(e) Os profissionais que desempenham procedimento de abastecimento de aeronave devem ter disponíveis meios de comunicação que permitam, em caso de emergências, o rápido acionamento da equipe contraincêndio do aeródromo.

(1) Os profissionais que desempenham procedimento de abastecimento ou transferência de

combustível de aeronave devem acionar a equipe contraincêndio do aeródromo sempre que houver princípio de incêndio, independentemente do sucesso obtido na intervenção inicial no local da emergência.

(2) O responsável pelo abastecimento ou transferência de combustível de aeronave deve suspender a execução da atividade quando qualquer parte do trem de pouso da aeronave estiver superaquecido, devendo acionar imediatamente a equipe contraincêndio.

(3) No caso de acionamento de equipe contraincêndio, o procedimento de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave deve ser reiniciado somente após a liberação do local pelo responsável pelo atendimento à emergência.

(f) O operador de aeródromo deve garantir que o deslocamento de CTA seja ordenado e supervisionado pelo responsável pelo Parque de Abastecimento de Aeronaves (PAA), de forma a coibir a concentração destes veículos nas áreas próximas ao pátio de aeronaves sem a adoção de medidas preventivas e de combate à incêndio.

(g) O local pertencente à área de movimento destinado ao estacionamento de CTA deve ser organizado considerando os seguintes aspectos: [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

(1) distância mínima de 3 m (três metros) entre veículos estacionados; [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

(2) distância mínima de 15 m (quinze metros) de qualquer construção ou aeronave estacionada; [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

(3) área livre de obstáculos (equipamentos e pessoas) para trânsito dos veículos em caso de emergência;

(4) contenção do escoamento da água da chuva contendo combustível; e

(5) agrupamento de veículos que somem até 200 m³ (duzentos metros cúbicos) de combustível. [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

(h) O local pertencente à área de movimento destinado ao estacionamento de carreta-hidrante deve ser organizado sob os seguintes aspectos:

(1) área livre de obstáculos (equipamentos e pessoas) para trânsito dos veículos em caso de emergência;

(2) contenção do escoamento da água da chuva contendo combustível.

153.127 Processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea

(a) O deslocamento de passageiros pelo pátio de aeronaves deve ser feito com o acompanhamento do operador aéreo, o qual é responsável solidário no que tange a este procedimento.

(b) O operador de aeródromo deve atender aos seguintes requisitos quanto ao deslocamento de passageiros pela área de movimento:

(1) passageiros somente devem atravessar pistas de táxi e vias de serviço quando não houver outro modo de realizar o deslocamento;

(2) o trajeto utilizado para o movimento em solo de passageiros deve estar claramente estabelecido, visível, sinalizado e com a superfície livre de qualquer obstáculo; e

(3) medidas para proteger os passageiros da sucção e exaustão de motores devem ser estabelecidas, inclusive tratando-se de APU. [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de](#)

MMM de AAAA)

(c) O operador de aeródromo deve atender aos seguintes requisitos quanto ao processamento de bagagens, carga aérea e mala postal:

(1) as cargas aéreas, malas postais ou bagagens transportadas devem ser condicionadas de maneira segura para evitar que objetos caiam na área de movimento; e

(2) as cargas aéreas, enquanto não embarcadas ou quando já liberadas, devem ser armazenadas em locais apropriados para este fim.

(d) O operador de aeródromo deve observar ainda, quando cabível, os requisitos constantes no RBAC 175 - “Transporte de artigos perigosos em aeronaves civis” e demais normas que o complementem ou o substituam. (Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.129 Liberação de aeronave

(a) O operador de aeródromo deve assegurar o desacoplamento da ponte de embarque e desembarque somente após o fechamento das portas da aeronave e conclusão de seu abastecimento.

(b) O operador de aeródromo deve assegurar a retirada da escada de embarque/desembarque de pessoas somente após a conclusão do abastecimento da aeronave.

(c) O operador de aeródromo deve assegurar que veículos, equipamentos e pessoas estejam a uma distância segura de aeronave para que não sofram os efeitos da exaustão de gases provenientes dos motores da aeronave quando em manobra.

153.131 Operações em baixa visibilidade

(a) O operador de aeródromo que opera, ou pretenda operar, em condição de baixa visibilidade deve estabelecer e implementar procedimentos no SOCMS específicos para tal condição.

(b) O operador de aeródromo deve atender, além dos requisitos estabelecidos no parágrafo 153.109(c), as seguintes condicionantes no SOCMS para condição de baixa visibilidade:

(1) a infraestrutura deve estar compatível com operações de pouso com aproximação por instrumento em Categoria III; e

(2) o sistema elétrico de luzes deve ter capacidade de comando seletivo da sinalização luminosa de eixo de pista de táxi e barras de parada.

(i) Em operação aérea efetuada sob RVR inferior a 350 m (trezentos e cinquenta metros), a barra de parada localizada em posição de espera de pista de pouso e decolagem pode possuir até 2 (duas) luzes inoperantes simultaneamente, desde que não sejam consecutivas.

(3) no mínimo, os auxílios visuais, equipamentos e sistemas listados na Tabela 153.109-1 devem estar disponíveis para operação em condição de baixa visibilidade.

Tabela 153.109-1 - Auxílios visuais, equipamentos e sistemas do SOCMS

Item	Auxílio
1	sinalização horizontal de pátio
2	sinalização horizontal de eixo de pista
3	sinalização horizontal de eixo de pista de táxi
4	sinalização horizontal de posição de espera

Item	Auxílio
5	sinalização para indicar zonas de uso restrito (áreas críticas e sensíveis)
6	sinalização horizontal de interseção de pistas de táxi
7	barras de cruzamento de pistas de pouso e decolagem
8	luzes laterais de pista de pouso e decolagem
9	luzes de eixo de pista de pouso e decolagem
10	luzes laterais de pista de táxi
11	luzes de eixo de pista de táxi
12	iluminação de obstáculos
13	luzes de ponto de espera em pista de táxi
14	barra de parada (posição de espera iluminada)
15	luzes de orientação para as manobras de aeronaves no ponto de estacionamento
16	auxílio indicador de pista livre
17	radar de movimento de superfície (SMR)
18	sistema de ativação seletiva das luzes de eixo da pista de táxi
19	sistema de monitoramento elétrico das luzes
20	equipamentos de comunicação (radiotelefonia)
21	pistola de avisos luminosos
22	serviço de controle de aeródromo
23	cartas do aeródromo (ADC/PDC/rotas padronizadas de táxi)
24	sinalização vertical
25	fonte secundária de energia
26	sistema visual de orientação de atracamento

(c) O operador de aeródromo deve permitir que trafeguem ou permaneçam na área operacional do aeródromo somente veículos nos quais os condutores possuam treinamento específico para atuar em condição de baixa visibilidade, conforme requisitos constantes no parágrafo 153.37(e)(5) deste Regulamento.

(d) 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 provedor de serviços de navegação aérea durante operação em baixa visibilidade.

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

(f) O operador de aeródromo deve estabelecer, junto ao provedor de serviços de navegação aérea do aeródromo, acordo operacional com procedimentos específicos para operação em baixa visibilidade e prevenção de incursão em pista, devendo indicar os responsáveis por ação e garantir o monitoramento da movimentação no solo de veículos e aeronaves.

(1) O acordo operacional deve abordar, no mínimo, os seguintes aspectos:

- (i) procedimentos para operações em baixa visibilidade, contemplando as fases de preparação, entrada em operação e término;
- (ii) medição e divulgação do RVR e de dados meteorológicos;
- (iii) definição do momento de início da operação com baixa visibilidade;

- (iv) realização de vistoria da área operacional antes do início da operação em baixa visibilidade para assegurar que tais áreas encontram-se desobstruídas;
- (v) operação de auxílios luminosos e de docagem;
- (vi) restrição de acesso e controle da permanência de veículos e pessoas na área operacional;
- (vii) restrição às atividades de manutenção e de construção na área operacional;
- (viii) especificação da taxa de movimento (quantidade de pousos e decolagens por hora) que o aeródromo pode operar em condições de baixa visibilidade;
- (ix) definição do momento de término da operação em baixa visibilidade; e
- (x) responsabilidades das partes envolvidas.

(g) O operador de aeródromo deve elaborar croqui contendo as rotas padronizadas para taxiamento de aeronaves nas operações de pouso e decolagem e movimentação de veículos.

(h) O operador de aeródromo deve elaborar croqui contendo os pontos potenciais de ocorrências de acidentes e incidentes na área de movimento (*hot spots*).

(i) 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 XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.133 Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implementar procedimentos de monitoramento na área operacional com vistas a identificar condições de perigo para as operações aéreas e aeroportuárias.

(1) A atividade de monitoramento de obstáculos tem por finalidade identificar interferência que possa gerar impacto direto na operação de pouso e decolagem de aeronaves.

(2) A atividade de monitoramento do risco da fauna tem por finalidade a identificação de fatores e focos atrativos de animais.

(3) A atividade de monitoramento do sistema de proteção da área de movimento tem por finalidade identificar falhas no controle de acesso de pessoas e animais na área operacional no aeródromo.

(4) A atividade de monitoramento da área de movimento tem por finalidade identificar situações, pessoas, equipamentos ou veículos que possam gerar impacto direto na operação aérea ou aeroportuária.

(5) A atividade de monitoramento das posições de estacionamento de aeronaves tem por finalidade identificar se as distâncias entre aeronaves estão sendo respeitadas e se os procedimentos de abordagem de aeronave ou relacionados à movimentação de pessoas, veículos e equipamentos estão sendo cumpridos.

(6) A atividade de monitoramento de equipamentos e veículos tem por finalidade a identificação de falhas na sua condição física ou de funcionamento, bem como procedimentos negligenciados ou omitidos no desenvolvimento das atividades de atendimento em solo.

(7) A atividade de monitoramento de obras ou serviços de manutenção tem por finalidade verificar se os PESO estão sendo executados conforme planejado e identificar situações que possam pôr em risco a operação de aeronaves. (Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de

AAAA)

(b) O operador de aeródromo deve considerar, na elaboração das atividades listadas no parágrafo 153.133(a), os seguintes elementos de verificação:

- (1) condições físicas e de funcionamento dos seguintes elementos:
 - (i) 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 e de pista de táxi;
 - (vii) vegetação;
 - (viii) sistema de proteção da área operacional;
 - (ix) veículos e equipamentos;
 - (x) edificações e abrigos;
 - (xi) padrões de movimentação no solo; e
 - (xii) auxílios à navegação;
- (2) presença na área de movimento de:
 - (i) contaminantes no pavimento;
 - (ii) FOD; (Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)
 - (iii) obstruções;
 - (iv) fauna; e
 - (v) obstáculos;
- (3) ausência de:
 - (i) procedimento;
 - (ii) credenciamento;
 - (iii) sistema de isolamento;
 - (iv) sinalização provisória ou definitiva.

(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para a execução das atividades de monitoramento, considerando a finalidade definida no parágrafo 153.133(a), os itens listados no parágrafo 153.133(b) e outros que julgar necessário, bem como os seguintes aspectos:

- (1) programação da atividade de monitoramento, considerando seu horário de realização e periodicidade;
- (2) realização da atividade de monitoramento, considerando o pessoal envolvido, veículo, equipamento, comunicação, percurso e coleta de dados;
- (3) estabelecimento da rota a ser seguida durante a atividade de monitoramento;
- (4) relação de itens a serem verificados durante a execução da atividade de monitoramento;
- (5) armazenamento dos dados coletados em atividade de monitoramento;

- (6) distribuição e processamento dos dados coletados durante o monitoramento; e
- (7) realização das providências cabíveis.

(d) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar um croqui contendo a(s) rota(s) padronizada(s) para o monitoramento da área de movimento, envolvendo todo o sistema de pistas de pouso e decolagem e pistas de táxi.

(e) O operador de aeródromo deve estabelecer monitoramento diário da área de movimento, conforme periodicidade definida no Apêndice A deste Regulamento.

(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).
(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.135 A 153.199 **[Reservado]**

SUBPARTE E MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA

153.201 Sistema de manutenção aeroportuária

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implementar um sistema de manutenção de toda a infraestrutura aeroportuária, sob sua responsabilidade, que compõe ou está inserida na área operacional de seu aeródromo, e que seja capaz de:

(1) manter as condições físicas e operacionais dentro dos padrões exigidos neste Regulamento e em normas correlatas;

(2) permitir a continuidade das operações aeroportuárias dentro do nível aceitável de segurança operacional estabelecido neste Regulamento, no PSOE/ANAC ou normas correlatas.

(b) O sistema de manutenção aeroportuária deve ser estruturado em programas que abordem as seguintes áreas:

(1) áreas pavimentadas, que compreendem:

- (i) pistas de pouso e decolagem;
- (ii) pistas de táxi e pátios de estacionamento de aeronaves; e
- (iii) vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas;

(2) áreas não-pavimentadas, que compreendem:

- (i) pistas de pouso e decolagem;
- (ii) pistas de táxi e pátios de estacionamento de aeronaves;
- (iii) vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas;
- (iv) faixas de pista; e
- (v) RESA;

(3) drenagem;

(4) áreas verdes;

(5) auxílios visuais;

(6) sistemas elétricos;

(7) proteção da área operacional;

(8) equipamentos, veículos e sinalização viária utilizados na área operacional; e

(9) edificações inseridas ou limítrofes à área operacional.

(c) Cada programa de manutenção elencado no parágrafo 153.201(b) deve conter processos contínuos de:

(1) monitoramento;

(2) manutenção preventiva; e

(3) manutenção corretiva.

(d) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar cada programa de manutenção elencado no parágrafo 153.201(b) conforme requisitos estabelecidos no Apêndice C deste Regulamento.

(e) O profissional designado como responsável técnico por serviços de manutenção

aeroportuária deve manter uma ART de cargo e função, conforme regras do Sistema CONFEA/CREA, vinculada ao serviço em questão.

(f) Quando as finalidades estabelecidas nos itens 153.203(a), 153.205(a), 153.207(a), 153.209(a), 153.211(a), 153.213(a), 153.215(a), 153.217(a), 153.219(a), 153.221(a) e 153.223(a) não forem atendidas, o operador de aeródromo deve realizar uma avaliação técnica e de segurança operacional, tendo como possíveis ações, sem prejuízo de aplicação das eventuais sanções previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica e nos demais regulamentos: [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

(1) mitigação do risco para a garantia da segurança operacional; [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

(2) manutenção preventiva e/ou corretiva; [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

(3) restrição operacional. [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

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: [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

(1) Estrutura e funcionalidade do pavimento:

(i) O operador de aeródromo deve manter as condições estruturais e funcionais da área operacional conforme aceito pela ANAC.

(2) Defeitos no pavimento:

(i) O operador de aeródromo deve manter a superfície das áreas pavimentadas livre de defeitos que possam causar:

(A) FOD; [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

(B) perda do controle direcional das aeronaves; e

(C) danos à integridade dos equipamentos aeronáuticos;

(ii) O operador de aeródromo deve monitorar os defeitos do pavimento por meio de inspeções visuais regulares.

(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.

(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.

(iii) O operador de aeródromo deve monitorar as juntas do pavimento por meio de inspeções regulares.

(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos e procedimentos de monitoramento e avaliação do estado do pavimento baseados em metodologia de sistema de gerenciamento de pavimentos, a fim de manter as condições estruturais e funcionais e cumprir os requisitos estabelecidos nas seções 153.203, 153.205, 153.207, 153.215 e respectivos apêndices. [\(Renumerada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

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 compreender os seguintes aspectos:

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

(c) Estrutura e funcionalidade do pavimento:

(1) Os requisitos referentes à estrutura e funcionalidade do pavimento encontram-se descritos no parágrafo 153.203(b)(1).

(2) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão descritas no parágrafo 153.203(c).

(d) Defeitos no pavimento:

(1) Os requisitos referentes a defeitos no revestimento do pavimento e ações de monitoramento encontram-se descritos no parágrafo 153.203(b)(2).

(2) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão descritas no parágrafo 153.203(c).

(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, 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 adicionais aplicáveis quando detectada não conformidade estão descritas no parágrafo 153.203(c).

(f) Irregularidade longitudinal:

(1) O operador de aeródromo deve monitorar a irregularidade longitudinal do pavimento por meio de medições, com equipamento que permita a obtenção de valores expressos segundo a escala internacional de irregularidade (IRI - *International Roughness Index*).

(i) O monitoramento deve ser documentado em relatório de medição da irregularidade longitudinal do pavimento, expresso em valores de IRI, e enviado à ANAC no prazo máximo de 30 (trinta) dias após a conclusão da referida medição.

(2) O índice de irregularidade longitudinal do pavimento, segundo a escala internacional de irregularidade, deve ser igual ou inferior a 1,0m (um metro) para cada extensão de 500m (quinhentos metros).

(3) A medição da irregularidade longitudinal do pavimento deve ser realizada ao longo de toda a extensão da pista, a 3 m (três metros) em relação ao eixo da pista do eixo, em ambos os lados.

Tabela 153.205-1 - Frequência mínima de medição da irregularidade longitudinal da pista

Faixas [1]	Média de pousos diários de aeronaves de asa fixa com motor a reação, por cabeceira, no último ano [2]	Frequência de medição IRI [3]
1	Menos de 15	Cada 36 meses
2	16 a 30	Cada 24 meses
3	31 a 90	Cada 24 meses
4	91 a 150	Cada 18 meses
5	151 a 210	Cada 12 meses
6	Mais de 210	Cada 12 meses

(4) A abertura ao tráfego aéreo de pista de pouso e decolagem condiciona-se à medição e à obtenção do índice de irregularidade longitudinal do pavimento igual ou inferior ao estabelecido no item 153.205(f)(2) quando se verificar uma das situações descritas a seguir:

- (i) término de construção de pista de pouso e decolagem;
- (ii) término de intervenção na pista de pouso e decolagem.

(5) Quando o IRI for superior ao parâmetro disposto no parágrafo 153.205(f)(2) deste Regulamento, o operador de aeródromo deve adotar ações visando adequar o IRI a valor menor ou igual ao requisito previsto no parágrafo 153.205(f)(2).

(6) Quando o IRI for superior ao parâmetro disposto no parágrafo 153.205(f)(2) deste Regulamento, o operador de aeródromo deve informar à ANAC, juntamente com o envio do

relatório de medição da irregularidade longitudinal do pavimento, quais ações foram ou serão adotadas para restabelecer valores que atendam ao requisito.

(g) Atrito:

(1) O operador de aeródromo deve monitorar o coeficiente de atrito do pavimento por meio de medições, utilizando um dos equipamentos listados na Tabela 153.205-2.

(i) O monitoramento deve ser documentado em relatório de medição do coeficiente de atrito, nos moldes estabelecidos em Instrução Suplementar específica, e enviado à ANAC no prazo máximo de 15 (quinze) dias após a conclusão da referida medição.

(2) O valor do coeficiente de atrito do pavimento deve ser igual ou superior aos parâmetros estabelecidos na Tabela 153.205-2, em função do tipo de equipamento de medição (coluna [1]) e respectivas condições (colunas [2] a [5]).

(i) Admite-se tolerância de 2,5% sobre os valores do coeficiente de atrito.

Tabela 153.205-2 - Parâmetros de coeficiente de atrito por tipo de equipamento de medição

Equipamento [1]	Pneu		Velocidade do ensaio (km/h) [4]	Profundidade da lâmina d'água simulada (mm) [5]	Coeficiente de atrito	
	Tipo [2]	Pressão (kPa) [3]			Nível de manutenção [6]	Nível mínimo [7]
Mu-meter	A	70	65	1,0	0,52	0,42
	A	70	95	1,0	0,38	0,26
Skiddometer	B	210	65	1,0	0,60	0,50
	B	210	95	1,0	0,47	0,34
Surface friction tester vehicle	B	210	65	1,0	0,60	0,50
	B	210	95	1,0	0,47	0,34
Runway friction tester vehicle	B	210	65	1,0	0,60	0,50
	B	210	95	1,0	0,54	0,41
Tatra	B	210	65	1,0	0,57	0,48
	B	210	95	1,0	0,52	0,42
Grip tester	C	140	65	1,0	0,53	0,43
	C	140	95	1,0	0,36	0,24

(3) O equipamento a ser utilizado nas medições de atrito deve ser:

- (i) aferido e calibrado conforme orientações do fabricante;
- (ii) capaz de adquirir e registrar valores de atrito em intervalo máximo de 10 m (dez metros);
- (iii) operado por profissional capacitado.

(4) A medição do valor do coeficiente de atrito do pavimento deve ser realizada conforme frequência definida na Tabela 153.205-3.

(i) Cada cabeceira deve ser avaliada separadamente, considerando-se, para fins de medição do valor do coeficiente de atrito, a situação que resultar em maior frequência de medição.

(ii) Aeródromos com frequência de medição enquadrados nas faixas 5 ou 6, conforme

coluna [1] da Tabela 153.205-3, podem realizar as medições de atrito com a frequência estabelecida nas faixas 4 ou 5, respectivamente, desde que as 4 (quatro) últimas medições realizadas tenham resultado em valores do coeficiente de atrito iguais ou superiores ao nível de manutenção.

Tabela 153.205-3 - Frequência mínima de medições de atrito

Faixas [1]	Média de pousos diários de aeronaves de asa fixa com motor a reação, por cabeceira, no último ano [2]	Frequência de medições de atrito [3]
1	Menos de 15	Cada 360 dias
2	16 a 30	Cada 180 dias
3	31 a 90	Cada 90 dias
4	91 a 150	Cada 60 dias
5	151 a 210	Cada 30 dias
6	Mais de 210	Cada 15 dias

(5) A medição de atrito deve ser iniciada pela cabeceira com maior quantidade de pousos, em toda a extensão operacional da pista, excetuando-se os trechos para aceleração e desaceleração do equipamento de medição, e considerando:

- (i) a aeronave com maior letra do código em operação, conforme indicado na coluna [1] da Tabela 153.205-4;
- (ii) alinhamentos paralelos ao eixo da pista, conforme localização especificada na coluna [2] da Tabela 153.205-4;
- (iii) quantidades mínimas de medições, segundo especificado na coluna [3] da Tabela 153.205-4.

Tabela 153.205-4 - Localização das medições de atrito

Letra do Código (vide RBAC 154) [1]	Localização da medição [2]	Quantidade Mínima [3]
A, B ou C	A 3m do eixo da pista	Uma vez de cada lado em relação ao eixo da pista
D, E ou F	A 3m e 6m do eixo da pista	Uma vez de cada lado em relação ao eixo da pista, para cada distância da coluna [2]

(6) A abertura ao tráfego aéreo de pista de pouso e decolagem condiciona-se à medição e à obtenção do valor do coeficiente de atrito igual ou superior ao estabelecido na coluna [7] da Tabela 153.205-2 quando se verificar uma das situações descritas a seguir:

- (i) término de construção de pista de pouso e decolagem;
- (ii) término de intervenção na pista de pouso e decolagem.
- (iii) aumento de TORA ou LDA, caso a medição anterior não contemple o novo trecho disponibilizado;

(7) Quando o valor do coeficiente de atrito for inferior ao nível de manutenção indicado na coluna [6] da Tabela 153.205-2, o operador de aeródromo deve informar à ANAC, juntamente com o envio do relatório de medição de atrito, quais ações foram ou serão adotadas para restabelecer valores iguais ou superiores ao nível de manutenção.

(8) Quando o valor do coeficiente de atrito for inferior ao nível mínimo indicado na coluna [7] da Tabela 153.205-2, o operador de aeródromo deve:

(i) adotar ações com vistas a manter a segurança operacional, considerando-se metodologia de gerenciamento do risco à segurança operacional;

(ii) adotar ações para restabelecer valores iguais ou superiores ao nível de manutenção;

(iii) solicitar a expedição de NOTAM contendo informação de que a pista de pouso e decolagem contém trecho(s) passível(eis) de estar(em) escorregadio(s) quando molhado(s), com a localização e extensão do(s) trecho(s) da pista que apresenta(m) valor do coeficiente de atrito inferior ao nível mínimo.

(9) Em face da frequência anual de pousos, de condições operacionais específicas, do risco à segurança operacional ou da necessidade de garantia da segurança operacional, a ANAC pode requisitar medições adicionais de atrito ou estabelecer frequência menor que a definida na Tabela 153.205-3 deste Regulamento.

(h) Macrotextura:

(1) O operador de aeródromo deve monitorar a profundidade da macrotextura do pavimento por meio de medições, conforme ensaio volumétrico tipo mancha de areia descrito em Instrução Suplementar específica.

(i) O monitoramento deve ser documentado em relatório de medição de macrotextura, nos moldes estabelecidos em Instrução Suplementar específica, e enviado à ANAC no prazo máximo de 15 (quinze) dias após a conclusão da referida medição.

(2) O operador de aeródromo deve manter a profundidade média da macrotextura maior ou igual a 0,60 mm (sessenta centésimos de milímetro) para pista de pouso e decolagem em operação.

(3) A medição da profundidade da macrotextura deve ocorrer conforme frequência definida na Tabela 153.205-5.

(i) Cada cabeceira deve ser avaliada separadamente, considerando-se, para fins de medição da profundidade da macrotextura, a situação que resultar em maior frequência de medição.

Tabela 153.205-5 - Frequência mínima de medições de macrotextura

Faixas [1]	Média de pousos diários de aeronaves de asa fixa com motor a reação, por cabeceira, no último ano [2]	Frequência de medições de macrotextura [3]
1	Menos de 15	Cada 360 dias
2	16 a 30	Cada 180 dias
3	31 a 90	Cada 90 dias
4	91 a 150	Cada 60 dias
5	151 a 210	Cada 45 dias
6	Mais de 210	Cada 30 dias

(4) A profundidade da macrotextura do pavimento deve ser medida:

(i) em toda a extensão operacional da pista;

(ii) em áreas do pavimento onde não existam ranhuras transversais (*grooving*);

(iii) em áreas localizadas a 3 m (três metros) do eixo da pista, e de forma alternada a cada 100 m (cem metros), à esquerda e à direita do eixo;

(iv) com, no mínimo, 3 (três) medições para cada área.

(5) Quando o pavimento apresentar ranhuras transversais (*grooving*) que não abrangem toda a largura da pista, a medição da profundidade da macrotextura deve ser realizada logo após o término das ranhuras transversais.

(6) O operador de aeródromo deve calcular a profundidade média da macrotextura de cada terço da pista e classificá-la conforme a Tabela 153.205-6.

Tabela 153.205-6 - Classificação da macrotextura

Profundidade - P (mm)	Classificação
$P \leq 0,2$	Muito fechada
$0,2 < P \leq 0,4$	Fechada
$0,4 < P \leq 0,8$	Média
$0,8 < P \leq 1,2$	Aberta
$P > 1,2$	Muito aberta

(7) A abertura ao tráfego aéreo de pista de pouso e decolagem condiciona-se à medição e à obtenção da profundidade média da macrotextura do pavimento maior ou igual à indicada no parágrafo 153.205(h)(2) quando se verificar uma das situações descritas a seguir:

- (i) término de construção de pista de pouso e decolagem;
- (ii) término de intervenção na pista de pouso e decolagem;
- (iii) aumento de TORA ou LDA, caso a medição anterior não contemple o novo trecho disponibilizado.

(8) Quando a profundidade média da macrotextura for inferior ao indicado no parágrafo 153.205(h)(2), o operador de aeródromo deve informar à ANAC, juntamente com o envio do relatório de medição de macrotextura, quais ações foram ou serão adotadas para restabelecer valores que atendam ao requisito, além de:

(i) adotar ações com vistas a manter a segurança operacional, considerando-se metodologia de gerenciamento do risco à segurança operacional;

(ii) avaliar se a profundidade média de água excede 3 mm (três milímetros) em uma 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.

(iii) adotar ações corretivas se a condição descrita no item 153.205(h)(7)(ii) for observada, a fim de garantir que a pista tenha drenagem suficiente para não acumular água acima do limite citado.

(9) Para pavimentos com camada porosa de atrito, quando a classificação de algum dos terços da pista de pouso e decolagem deixar de ser muito aberta, o operador de aeródromo deve solicitar a expedição de NOTAM contendo informação de que a camada porosa de atrito não está disponível.

(10) Em face da frequência anual de pousos, de condições operacionais específicas, do risco à segurança operacional ou da necessidade de garantia da segurança operacional, a ANAC pode requisitar medições adicionais de macrotextura ou estabelecer frequência menor que a definida na Tabela 153.205-5 deste Regulamento.

(i) Acúmulo de borracha:

(1) O operador de aeródromo deve monitorar o acúmulo de borracha na pista de pouso e

decolagem.

- (2) O operador de aeródromo deve remover o acúmulo de borracha nas seguintes situações:
- (i) quando afetar as condições adequadas de aderência da pista de pouso e decolagem;
 - (ii) na frequência mínima estabelecida na Tabela 153.205-7, quando o valor do coeficiente de atrito for inferior ao nível de manutenção estabelecido na Tabela 153.205-2;
- (3) Cada cabeceira deve ser avaliada separadamente, considerando-se, para fins de remoção do acúmulo de borracha, a situação que resultar em maior frequência de remoção.

Tabela 153.205-7 - Frequência mínima de remoção do acúmulo de borracha

Faixas [1]	Média de pousos diários de aeronaves de asa fixa com motor a reação, por cabeceira, no último ano [2]	Frequência de remoção de borracha [3]
1	Menos de 15	Cada 720 dias
2	16 a 30	Cada 360 dias
3	31 a 90	Cada 180 dias
4	91 a 150	Cada 120 dias
5	151 a 210	Cada 90 dias
6	Mais de 210	Cada 60 dias

(4) Para pavimentos com ranhuras transversais (*grooving*), quando o acúmulo de borracha comprometer as condições de drenabilidade da pista, o operador de aeródromo deve solicitar a expedição de NOTAM contendo informação de que o *grooving* não está disponível.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.207 Área pavimentada - Pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves

(a) O operador de aeródromo deve manter pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves em condições de segurança operacional visando:

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

(b) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 153.207(a) conforme os seguintes requisitos quanto à pista de táxi e ao pátio de estacionamento de aeronaves:

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

(1) Estrutura e funcionalidade:

(i) Os requisitos referentes à estrutura e funcionalidade do pavimento encontram-se descritos no parágrafo 153.203(b)(1).

(ii) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão descritas no parágrafo 153.203(c). (Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

(2) Defeitos no pavimento:

(i) Os requisitos referentes a defeitos no revestimento do pavimento encontram-se descritos no parágrafo 153.203(b)(2).

(ii) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão descritas no parágrafo 153.203(c). (Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

(3) Desníveis/Depressões/Deformações:

(i) Os parâmetros para desníveis/depressões/deformações são os apontados no parágrafo 153.203(b)(3).

(ii) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão apontadas no parágrafo 153.203(c). (Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.209 Área pavimentada - Vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas

(a) O operador de aeródromo deve manter as condições de trafegabilidade das vias pavimentadas de circulação de veículos, equipamentos e pessoas.

(b) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 153.209(a) conforme os seguintes requisitos quanto às vias pavimentadas: (Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

(1) Defeitos no pavimento:

(i) Os requisitos referentes a defeitos no revestimento do pavimento encontram-se dispostos no parágrafo 153.203(b)(2).

(ii) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão descritas no parágrafo 153.203(c). (Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

(2) Desníveis / depressões / deformações:

(i) O operador de aeródromo deve manter as vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais ou propiciem a perda do controle direcional dos veículos e equipamentos.

(ii) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão apontadas no parágrafo 153.203(c). (Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.211 Área não-pavimentada

(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:

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

(c) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados nos parágrafos 153.211(a), 153.211(b) conforme os seguintes requisitos quanto à pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves: (Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

(1) Defeitos na superfície:

(i) O operador de aeródromo deve manter a superfície das áreas não-pavimentadas compactada e estável, de forma a não propiciar o aparecimento de:

- (A) sulcos feitos por aeronaves;

(B) desprendimento ou acumulação de material na superfície que possa prejudicar o controle direcional da aeronave ou a drenagem da superfície; e

(C) declividade maior que 2:1 entre as bordas da superfície não-pavimentada e o terreno existente;

(d) As vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas devem ser mantidas de forma a preservar as condições de trafegabilidade e o atendimento das finalidades definidas no parágrafo 153.211(a).

(e) A faixa preparada deve ser mantida nivelada, sem sulcos, saliências, depressões ou outras variações de superfície que possam comprometer as finalidades definidas no parágrafo 153.211(a).

(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 ainda atender aos seguintes requisitos:

- (1) manter a altura da vegetação da faixa de pista menor ou igual a 15 cm (quinze centímetros); ou [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)
- (2) executar, quando aplicável, as ações referentes ao gerenciamento do risco da fauna, conforme requisitos estabelecidos em norma específica.

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, livres de obstruções que possam comprometer as condições de drenabilidade da pista;
- (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 operacionais, objetivando a visualização, identificação e entendimento do auxílio visual por parte do piloto e pessoal em solo.

(b) Os auxílios visuais são aqueles descritos conforme requisitos constantes nas Subpartes D e E do RBAC 154 e compreendem:

- (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) manter homogeneidade de aspecto, definição de contornos e alinhamentos;

(ii) manter a integridade da sinalização horizontal quanto à sua visualização, de forma a não propiciar as seguintes condições:

(A) em 20 m (vinte metros) consecutivos longitudinais às linhas ou faixas - perda de pigmentação da sinalização desagregação parcial da sinalização ou depósito de material não original sobre a sinalização, de forma a não permitir sua perfeita visualização, excetuando-se a sinalização de ponto de visada quanto ao acúmulo de borracha;

(B) em 5 m (cinco metros) consecutivos longitudinais às linhas ou faixas - desagregação total da sinalização de forma a não permitir sua perfeita visualização;

(iii) manter números, letras e sinalização do ponto de visada de forma a ter seu entendimento por parte do piloto;

(iv) manter as ações de manutenção preventiva e recuperação da sinalização horizontal conforme especificações e orientações do fabricante do produto aplicado.

(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.
- (f) Sinalização vertical:
- (1) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 153.217(a), bem como:
 - (i) manter as condições de visibilidade e contraste da placa informativa;
 - (ii) manter a integridade do suporte, fixação e da placa informativa; e
 - (iii) quando iluminada, atender às condições descritas no parágrafo 153.217(e).
 - (2) O operador de aeródromo deve manter ações de monitoramento e manutenção preventiva, de modo a preservar a eficácia e continuidade das informações.
- (g) Balizas:
- (1) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 153.217(a), bem como preservar sua integridade física e sua fixação no solo.
- (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 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 atender ao estabelecido na Tabela F-1 do RBAC 154;
 - (2) manter a efetividade do Sistema de Proteção contra Descargas Atmosféricas (SPDA) conforme requisitos estabelecidos no projeto de edificação.
- (d) O operador de aeródromo deve manter ações de monitoramento e manutenção preventiva para os circuitos e componentes dos sistemas elétricos de modo a preservar a eficácia e a continuidade da energia fornecida.

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 Equipamentos, veículos e sinalização viária da área operacional

(a) Equipamentos e veículos que atuam na área operacional:

(1) O operador de aeródromo deve manter os equipamentos e veículos que atuam na área operacional em condições operacionais, visando à continuidade e à eficácia dos serviços aeroportuários.

(i) Os equipamentos e veículos que contemplam o programa de manutenção do aeródromo são aqueles usados nos serviços exclusivos do operador de aeródromo.

(ii) Os programas de manutenção de serviços terceirizados que utilizem equipamentos ou veículos devem estar compatíveis com o programa de manutenção do operador de aeródromo, devendo o contratado seguir os requisitos estabelecidos pela ANAC e as regras estabelecidas pelo operador de aeródromo.

(2) O operador de aeródromo deve atender ao estabelecido no parágrafo 153.223(a)(1) e aos seguintes requisitos:

(i) manter a condição de adequação dos equipamentos e veículos em relação aos seguintes aspectos:

- (A) funcionamento das partes mecânicas;
- (B) funcionamento das partes elétricas; e
- (C) visualização da pintura.

(ii) manter as ações de monitoramento e manutenção conforme especificações e orientações do fabricante do equipamento ou veículo.

(b) Equipamentos de proteção individual e de proteção respiratória - EPI e EPR:

(1) O operador de aeródromo deve manter os equipamentos de proteção individual (EPI) e de proteção respiratória (EPR) de forma a garantir sua operacionalidade em conformidade com os requisitos estabelecidos no manual do fabricante. [\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

(c) Sinalização viária inserida na área operacional:

(1) O operador de aeródromo deve:

(i) manter a sinalização viária inserida na área operacional em condições de visibilidade e entendimento para condutores de veículos e pedestres;

(ii) preservar a eficácia e continuidade das informações para a qual a sinalização viária inserida na área operacional foi projetada.

(2) A sinalização viária que contempla os requisitos desta seção são aquelas que encontram-se nas vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas dentro da área de movimento ou adjacentes a esta.

(i) Requisitos de sinalização horizontal viária definidos nesta seção não são aplicáveis às vias não-pavimentadas de circulação de veículos, equipamentos e pessoas.

(3) O operador de aeródromo deve atender ao estabelecido no parágrafo 153.223(c)(1) e aos

seguintes requisitos:

(i) atender às disposições normativas do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN);

(ii) manter números e letras de forma a ter seu perfeito entendimento por parte dos condutores de veículos;

(iii) manter a sinalização horizontal viária em conformidade com as especificações e orientações do fabricante do produto aplicado.

(4) O operador de aeródromo, quanto à sinalização vertical viária, deve atender ao estabelecido no parágrafo 153.223(c)(1) e aos seguintes requisitos:

(i) manter condições adequadas de visibilidade e contraste da placa informativa; e

(ii) manter integridade do suporte, da fixação e da placa informativa.

153.225 Planejamento e execução de obra e serviço de manutenção

(a) O operador de aeródromo deve planejar e executar obras ou serviços de manutenção dentro da área operacional do aeródromo de modo a manter a segurança das operações aéreas e aeroportuárias.

(1) O planejamento da obra ou serviço de manutenção deve contemplar os aspectos do gerenciamento de risco, que devem ser consolidados em Procedimentos Específicos de Segurança Operacional (PESO).

(b) O operador de aeródromo deve manter:

(1) controle de acesso de pessoas e/ou empresas contratadas para execução de obras ou serviços de manutenção na área operacional do aeródromo, conforme seção 153.113 deste Regulamento;

(2) meios de comunicação permanente entre o pessoal da obra ou serviço de manutenção na área operacional e os canais de tráfego aéreo ou aeronaves, conforme seção 153.113 deste Regulamento; e

(3) a área de movimento sob intervenção, a ser liberada ao tráfego de aeronaves, livre de entulho e FOD entre os turnos de trabalho e ao término de obra ou serviço de manutenção.

(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos capazes de atender ao item 153.225(a) quanto a:

(1) critérios para autorização de início da execução de obra ou serviço de manutenção;

(2) divulgação do PESO à comunidade aeroportuária afetada;

(3) limpeza da área onde estiver sendo realizada a obra ou serviço de manutenção;

(4) evacuação do local da obra ou serviço de manutenção em situações de emergência ou a pedido do órgão de controle do tráfego aéreo;

(5) suspensão ou impedimento de execução de obra ou serviço de manutenção, quando este continuar gerando risco às operações aéreas;

(6) comunicação à comunidade aeroportuária sobre paralisação, prorrogação ou conclusão da obra ou serviço de manutenção;

(7) inspeção durante a execução da obra ou serviço de manutenção e antes da reabertura ao tráfego.

(d) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar PESO específico para serviços periódicos, como rotina da organização, mantendo as mesmas condições executivas e operacionais do aeródromo, quando aplicável.

(1) PESO específicos para serviços periódicos devem estar relacionados com os serviços estabelecidos nos programas de manutenção listados na seção 153.201 deste Regulamento.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.227 Procedimentos específicos de segurança operacional para obra ou serviço de manutenção

(a) O operador de aeródromo deve, em seu planejamento e execução de obra ou serviço de manutenção, estabelecer e documentar ações capazes de atender o item 153.225(a) por meio de AISO e PESO quando:

- (1) a obra ou serviço de manutenção ocorrer dentro da área operacional;
- (2) a obra ou serviço de manutenção afetar a normalidade das operações aéreas.

(b) O conjunto AISO/PESO deve ser enviado à ANAC antes da execução da obra ou serviço de manutenção nos seguintes casos:

- (1) alteração de distâncias declaradas de pista de pouso e decolagem;
- (2) interdição total ou parcial de pista de pouso e decolagem; ou
- (3) impacto em horário de transporte (HOTRAN).

(c) O operador de aeródromo pode promover ajustes de procedimentos ou novas medidas necessárias para a garantia da segurança operacional no decorrer da obra ou serviço de manutenção, sem prejuízo do PESO já enviado à ANAC.

(d) O operador de aeródromo deve executar a obra ou serviço de manutenção de acordo com o PESO estabelecido.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.229 Informativo sobre obras e serviços de manutenção - IOS

(a) O operador de aeródromo deve informar à ANAC, por meio de IOS, 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 interdição, considerando o disposto no parágrafo 153.225(a);

- (2) com impacto em horário de transporte (HOTRAN);
- (3) com alteração no cadastro de aeródromos da ANAC; ou
- (4) com necessidade de divulgação no AIS.

(b) O início da obra ou do serviço de manutenção está condicionado ao envio de IOS, sua avaliação e respectiva aceitação pela ANAC.

(c) Um IOS deve conter, no mínimo, as seguintes informações:

- (1) descrição da obra ou serviço de manutenção;
- (2) local da obra ou serviço de manutenção;
- (3) período da obra ou serviço de manutenção, com datas de início e conclusão e horários

de execução; e

(4) alteração operacional como:

(i) distâncias declaradas;

(ii) interdições na área de movimento, bem como demais informações julgadas pertinentes; e

(iii) procedimentos operacionais especiais adotados em decorrência da obra ou serviço de manutenção.

(d) O IOS somente será aceito se a obra ou serviço de manutenção possuir PESO enviado à ANAC, respeitada a aplicabilidade do parágrafo 153.227(b) deste Regulamento.

(e) O IOS relativo à obra que implique alteração no cadastro de aeródromos somente será aceito se o pedido de autorização prévia de construção de aeródromo ou de modificação de suas características tiver sido protocolado na ANAC, conforme regulamentação específica de cadastramento de aeródromos.

(f) A ANAC pode exigir condicionantes adicionais para a aceitação do IOS, tais como licença, laudo técnico, treinamento específico, simulação, ensaio, etc.

(g) O IOS deve ser protocolado na ANAC antes do início da obra ou serviço de manutenção com antecedência suficiente para o planejamento dos operadores aéreos, divulgação no AIS e seu respectivo processamento pela ANAC.

(h) O operador de aeródromo deve executar a obra ou serviço de manutenção conforme divulgado no IOS.

(i) O operador de aeródromo deve solicitar alteração do IOS quando ocorrer mudança no plano de execução da obra ou serviço de manutenção.

(j) Em caso de alteração no período de execução da obra ou serviço de manutenção, o operador deve acordar com os operadores aéreos novos prazos, caso haja impacto em HOTRAN;

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

(1) alteração de distâncias declaradas de pista de pouso e decolagem;

(2) interdição total ou parcial de pista de pouso e decolagem; ou

(3) impacto em horário de transporte (HOTRAN).

[\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

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 pertencentes 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, onde aplicável;

(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.

[\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

153.303 Recursos necessários para o atendimento às emergências aeroportuárias

(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) Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil (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 de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pista (PRAI), que deve ser organizado como um capítulo do PLEM;

(iii) Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC).

(6) Exercícios Simulados de Emergência Aeroportuária.

[\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

153.305 A 153.307 [RESERVADO]**153.309 Ambulâncias**

(a) O operador de aeródromo deve prover ambulância(s) para estabilização e remoção das vítimas de uma emergência aeroportuária.

(1) A condução da(s) ambulância(s) deve ser efetuada por pessoal habilitado e capacitado, em conformidade com as normas nacionais de trânsito.

(2) A tripulação mínima da(s) ambulância(s) deve obedecer às normas do Ministério da Saúde e da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA).

(3) As características técnicas e operacionais da(s) ambulância(s) devem obedecer às normas do Ministério da Saúde e da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA).

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.311 Centro de Operações de Emergência (COE)

(a) O COE deve fazer parte da infraestrutura do aeródromo, não podendo ter sua estrutura física compartilhada com outras áreas operacionais, quando ativado.

(1) O COE deve ser ativado sempre que acionados os procedimentos previstos no PLEM do aeródromo.

(2) O operador de aeródromo deve definir previamente a composição do COE.

(3) A composição do COE deve prever a atuação de, no mínimo, um profissional da área de resposta à emergência aeroportuária.

(b) O COE deve ser capaz de estabelecer comunicação imediata e segura com os entes envolvidos no SREA.

(c) O COE deve ser capaz de executar as atividades de coordenação e orientação geral para imediata resposta às emergências aeroportuárias.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.313 Posto de Coordenação Móvel (PCM)

(a) O PCM deve estar interno ao aeródromo e disponível em local de fácil e rápido acesso aos operadores designados.

(b) O PCM deve ter capacidade de rápida locomoção até o local da emergência, inclusive em terrenos acidentados.

(c) O PCM deve ter um sistema capaz de estabelecer comunicação imediata e segura com o COE e com os recursos envolvidos nas ações de resposta às emergências aeroportuárias.

(d) O PCM deve ter um sistema de iluminação capaz de dar suporte à execução de suas atividades.

(e) O operador de aeródromo deve definir o responsável pela operação do PCM no planejamento do SREA.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.315 Recursos externos

(a) O operador de aeródromo deve informar em seus planos a forma de acionamento, a área de

atuação, o tempo estimado e a capacidade de atendimento dos recursos externos designados para uma resposta à emergência aeroportuária.

(b) Os recursos externos que devem ser considerados pelo operador de aeródromo, quando disponíveis num raio de 8 km (oito quilômetros) em torno do ARP ou, quando não designado, do centro geométrico da pista de pouso e decolagem, são no mínimo:

- (1) Bombeiros Urbanos;
- (2) Polícia;
- (3) Hospitais e postos de atendimento médico disponíveis na localidade para atendimento a feridos provenientes de emergências aeroportuárias;
- (4) Serviço público de remoção e pronto atendimento a emergências médicas;
- (5) Instituto Médico Legal (IML);
- (6) Defesa Civil;
- (7) Autoridades de trânsito; e
- (8) Helipontos.

(c) A critério do operador de aeródromo, podem ser considerados recursos disponíveis em um raio maior que 8 km (oito quilômetros) do ARP.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.317 Mapa de grade interno

(a) O operador de aeródromo deve elaborar e disponibilizar mapa de grade interno que contenha, no mínimo, as seguintes informações:

- (1) sistema quadriculado de coordenadas alfanuméricas;
- (2) ponto de encontro dos órgãos envolvidos na resposta às emergências aeroportuárias;
- (3) localização da SCI e do PACI, onde requerido;
- (4) portões e rotas para acesso dos recursos externos;
- (5) posicionamento padrão dos CCI e veículos de apoio às operações do SESCINC (onde requerido) para cada uma das cabeceiras em acionamentos do SESCINC; e
- (6) cabeçalho (título), data de revisão do mapa e legenda.

(b) O mapa de grade interno deve ser elaborado em escala adequada à visualização das informações nele contidas e permitir fácil manuseio por seus usuários.

- (1) A dimensão mínima para mapas de grade é de tamanho A3.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.319 Mapa de grade externo

(a) O operador de aeródromo deve elaborar e disponibilizar mapa de grade externo que abranja um raio de 8 km (oito quilômetros) em torno do ARP ou, quando não designado, do centro geométrico da pista de pouso e decolagem e que contenha as seguintes informações:

- (1) sistema quadriculado de coordenadas alfanuméricas;
- (2) área de atuação do SESCINC;
- (3) perímetro do sítio aeroportuário;

- (4) cursos d'água e áreas pantanosas;
- (5) fontes alternativas de água localizadas na área de abrangência;
- (6) vias de acesso ao aeródromo;
- (7) localização de recursos externos, em especial bombeiros urbanos, hospitais e helipontos;
- (8) cabeçalho (título), data de revisão do mapa e legenda.

(b) O mapa de grade externo deve ser elaborado em escala adequada à visualização das informações nele contidas e permitir fácil manuseio por seus usuários.

- (1) A dimensão mínima para mapas de grade é de tamanho A3.

[\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

153.321 Distribuição dos mapas de grade

(a) O operador de aeródromo deve manter cópia atualizada dos mapas de grade nos seguintes locais:

- (1) órgão de controle de tráfego aéreo do aeródromo, onde houver;
- (2) COE;
- (3) Sala de Comunicação da SCI e PACI, onde requerido;
- (4) PCM;
- (5) unidade militar, no caso de aeródromos compartilhados;
- (6) recursos externos;
- (7) CCI, CRS e CACE, onde requerido; e
- (8) outros veículos de apoio à emergência aeroportuária, onde requerido.

[\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

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 NPCE;
- (5) alteração de classe do aeródromo, conforme definido no item 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.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.325 Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM)

(a) O operador de aeródromo deve considerar o seguinte conteúdo mínimo no PLEM:

- (1) tipos de emergências abordadas no plano, conforme 153.301(c);
- (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 155.317 e 155.319, respectivamente;
- (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; e
- (7) identificação e contato do responsável designado pelo operador de aeródromo para coordenação das ações descritas no PLEM.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.327 Plano de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pista (PRAI)

(a) O PRAI deve abordar o seguinte conteúdo mínimo:

- (1) procedimentos e prazos estimados para desinterdição de pista, quando não envolvidas aeronaves;
- (2) procedimentos e prazos estimados para a remoção de aeronave inoperante;
 - (i) 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.
 - (ii) O operador de aeródromo deve detalhar as ações previstas e seus tempos estimados, de forma a que pudesse ser determinado o prazo total estimado.
- (3) 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;
- (4) 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
- (5) 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.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.329 Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC)

(a) O PCINC deve conter:

(1) informações gerais:

(i) área de atuação do SESCINC;

(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 ou CAT HL);

(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) croqui 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).

[\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

153.331 Exercícios Simulados de Emergência em Aeródromo

- (a) O operador de aeródromo deve aferir todos os módulos do ESEA num ciclo não superior a 3 (três) anos.
- (b) O operador de aeródromo deve realizar ao menos 4 (quatro) módulos por ano, devendo realizar 1 (um) por trimestre ou, caso agrupados módulos, até 2 (dois) por semestre.
- (c) O ESEA é dividido nos seguintes módulos:
 - (1) COE;
 - (2) Comunicação e Alarmes;
 - (3) Ferramentas de Suporte;
 - (4) PCM;
 - (5) Recursos Externos e Internos;
 - (6) Remoção de Vítimas;
 - (7) CVE (onde houver);
 - (8) PCINC (onde houver SESCINC);
 - (9) Salvamento Aquático (onde aplicável);
 - (10) PRAI;
 - (11) PAFAVIDA (onde houver serviço de transporte aéreo público); e
 - (12) Exercício Completo (onde aplicável).
- (d) O ESEA deve ser realizado, a cada ciclo, em diferentes áreas do aeródromo e suas adjacências, em diferentes horários e com diferentes tipos de emergências simuladas.

(e) Os exercícios simulados envolvendo recursos externos devem ser precedidos de reuniões de planejamento com a participação de todos os entes envolvidos.

(1) Devem ser produzidas atas formais caracterizando o conteúdo das reuniões de planejamento.

(f) O operador de aeródromo deve elaborar relatório final de avaliação de cada módulo do ESEA, registrando o resultado das avaliações em formulário próprio, que deverá estar disponível no aeródromo para consulta em inspeções ou para envio à ANAC, caso solicitado.

(g) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar procedimentos padronizados para execução e avaliação do ESEA visando a detecção e a correção de possíveis falhas no SREA, bem como a melhoria contínua do sistema.

(h) A critério da ANAC, o operador de aeródromo pode ser instado a realizar a aferição de um ou mais módulos de ESEA em prazo determinado pela Agência.

[\(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA\)](#)

153.333 A 153.399 **[Reservado]**

SUBPARTE G [RESERVADO]

153.401 A 153.449 **[Reservado]**

SUBPARTE H DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

153.451 Disposições transitórias

(a) Com vistas à definição da classe do aeródromo segundo critérios definidos na seção 153.7, para os aeródromos que não possuírem o movimento de passageiros processados, deve-se considerar, para o ano de emissão da Emenda 01 deste Regulamento deste Regulamento, a classe correspondente ao ano anterior.

(1) Exceto quanto ao Nível de Proteção Contraincêndio Requerido (NPCR), o movimento de passageiros em aeródromos brasileiros nos anos de 2014 e 2016 não serão considerados para efeito da classificação estabelecida na seção 153.7 deste Regulamento, devendo ser repetidos os valores de movimentação de passageiros dos anos anteriores, 2013 e 2015, respectivamente.

(b) O operador de aeródromo tem até 31 de julho de 2018 para cumprimento do estabelecido no parágrafo 153.13(a).

(1) Decorrido o período de flexibilização citado no parágrafo, serão suspensas as operações dos aeródromos que não possuírem pessoa jurídica atuando como operador de aeródromo.

(c) O operador de aeródromo deve protocolar na ANAC, em até 12 (doze) meses a partir da data de emissão da Emenda 01 deste Regulamento, o planejamento formal para a implantação do SGSO, conforme estabelecido na Subparte C.

(d) O operador de aeródromo deve apresentar à ANAC em até 12 (doze) meses a partir da data de emissão da Emenda 01 deste Regulamento, plano de ação para atendimento ao disposto na seção 153.101, relativo ao posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo, contendo a especificação de cada ação a ser implementada para atendimento deste Regulamento, bem como o cronograma para sua execução, com duração de até 24 (vinte e quatro) meses.

(1) O operador de aeródromo que tiver apresentado à ANAC plano de ação em data anterior à emissão da Emenda 01 deste Regulamento terá até **dd de mmm de aaaa [3 anos a contar da data de publicação da Emenda 01]** para implementar as ações descritas no plano e atender ao disposto na seção 153.101.

(e) O operador de aeródromo que opere em baixa visibilidade deve, em até 12 (doze) meses a partir da data de emissão da Emenda 01 deste Regulamento, estabelecer e implantar um SOCMS com procedimentos específicos para tal condição, conforme exigido na seção 153.131 deste Regulamento.

(1) O operador de aeródromo deve adotar medidas mitigadoras para operação em baixa visibilidade, a fim de garantir a segurança operacional do aeródromo até que SOCMS com procedimentos específicos para condição de baixa visibilidade seja implantado.

(f) Operadores de aeródromos classe I-A tem até 6 (seis) meses, a partir da data de emissão da Emenda 01 deste Regulamento, para cumprimento dos requisitos aplicáveis segundo o Apêndice A.

(g) O operador de aeródromo tem até 6 (seis) meses, a partir da data de emissão da Emenda 01 deste Regulamento, para cumprimento do estabelecido nas seções 153.225, 153.227 e 153.229.

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

153.453 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.

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

SUBPARTE A - GENERALIDADES							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.1	Termos e definições	Disposições gerais a serem observadas para qualquer classe de aeródromo.					
153.3	Abreviaturas e símbolos						
153.5	Aplicabilidade						
153.7	Classificação do aeródromo						
153.9	Metodologia de leitura e aplicação do RBAC 153						
						Vide seção 153.451	

SUBPARTE B - OPERADOR DE AERÓDROMO							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.11	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	
153.13	Constituição do operador de aeródromo	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.13(a) - pessoa jurídica	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.15	Responsáveis pelas atividades operacionais	Obrigatório somente 153.15(a)(1)	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	

SUBPARTE B - OPERADOR DE AERÓDROMO

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
	153.15(c) - Acumulação de responsabilidades pelas atividades descritas no parágrafo 153.15(a)	Não exigido	Livre acumulação	Mínimo de 2 profissionais atuando nas atividades do item 153.15(a), proibida a acumulação das atividades 153.15(a)(1) e (2)	Mínimo de 3 profissionais atuando nas atividades do item 153.15(a), proibida a acumulação das atividades 153.15(a)(1) e (2)	Proibida acumulação	
	153.15(d) - Acumulação de responsabilidades pelas atividades descritas no parágrafo 153.15(a) em mais de um aeródromo	Livre acumulação	Livre acumulação	Proibida acumulação	Proibida acumulação	Proibida acumulação	
153.17	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	
153.19	Atribuições do operador de aeródromo	Obrigatório de acordo com os requisitos exigidos para cada classe.					
153.21	Responsabilidades do operador de aeródromo	Obrigatório de acordo com os requisitos exigidos para cada classe.					
153.23	Responsabilidades do profissional responsável pela gestão do aeródromo	Obrigatório de acordo com os requisitos exigidos para cada classe.					
153.25	Responsabilidades do profissional responsável pelo gerenciamento da segurança operacional	Obrigatório de acordo com os requisitos exigidos para cada classe.					
153.27	Responsabilidades do profissional responsável pela operação aeroportuária	Obrigatório de acordo com os requisitos exigidos para cada classe.					

SUBPARTE B - OPERADOR DE AERÓDROMO

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.29	Responsabilidades do profissional responsável pela manutenção aeroportuária	Obrigatório de acordo com os requisitos exigidos para cada classe.					
153.31	Responsabilidades do profissional responsável pela resposta à emergência aeroportuária	Obrigatório de acordo com os requisitos exigidos para cada classe.					
153.33	Responsabilidades de diversos entes na área de movimento do aeródromo	Obrigatório de acordo com os requisitos exigidos para cada classe.					
153.35	Qualificação dos responsáveis pelas atividades operacionais ou por atividades específicas	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.35(b)(1) - Escolaridade comprovada	Não exigido	Conclusão em curso de nível médio	Conclusão em curso de nível médio	Conclusão em curso de nível superior	Conclusão em curso de nível superior	
	153.35(b)(2) - Experiência profissional comprovada - responsável pela gestão do aeródromo	Não exigido	Não exigido	1 ano atuando como gestor ou como responsável por uma das atividades do item 153.15(a) em aeródromo classe I-B, II, III ou IV	3 anos atuando como gestor ou como responsável por uma das atividades do item 153.15(a) em aeródromo classe II, III ou IV	5 anos atuando como gestor em área de algum modal de transporte ou como responsável por uma das atividades do item 153.15(a) em aeródromo classe III ou IV	

SUBPARTE B - OPERADOR DE AERÓDROMO

Requisitos	Descrição	Aeródromos				OBS	
		Classe I		Classe II	Classe III		Classe IV
		Tipo A	Tipo B				
	153.35(b)(2) - Experiência profissional comprovada - responsável pelo gerenciamento da segurança operacional	Não exigido	Não exigido	1 ano atuando na área de gestão de risco ou exercendo atividades relacionadas à aviação	2 anos atuando na área de gestão de risco ou exercendo atividades relacionadas à aviação	3 anos atuando como gestor de risco ou atuando como responsável por uma das atividades do item 153.15(a) em aeródromo classe III ou IV	
	153.35(b)(2) - Experiência profissional comprovada - responsável pelas operações aeroportuárias	Não exigido	Não exigido	1 ano exercendo atividade relativa a logística ou operações na área de transporte ou exercendo atividades relacionadas à aviação	3 anos exercendo atividade relativa a logística ou operações na área de transporte ou exercendo atividade relativa a operações de aeródromo classe II, III ou IV	5 anos exercendo atividade relativa a logística ou operações na área de transportes ou exercendo atividade relativa a operações de aeródromo em aeródromo classe III ou IV	
	153.35(b)(2) - Experiência profissional comprovada - responsável pela manutenção aeroportuária	Não exigido	Não exigido	1 ano exercendo atividade relativa a manutenção na área industrial ou predial ou atividades relacionadas à aviação	3 anos exercendo atividade relativa a manutenção na área industrial ou exercendo atividades relacionadas à manutenção aeroportuária em aeródromo classe II, III ou IV	5 anos exercendo atividade relativa a manutenção na área industrial ou exercendo atividades relacionadas à manutenção aeroportuária em aeródromo classe III ou IV	

SUBPARTE B - OPERADOR DE AERÓDROMO

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
	153.35(b)(2) - Experiência profissional comprovada - responsável pela resposta à emergência	Não exigido	Não exigido	1 ano exercendo atividade relativa a resposta à emergência ou relacionadas à aviação	2 anos exercendo atividade relativa a resposta à emergência ou exercendo atividade relativa a resposta à emergência em aeródromo	3 anos exercendo atividade relativa a resposta à emergência ou exercendo atividade relativa a resposta à emergência em aeródromo	
	153.35(c) - Aprovação em curso sobre gerenciamento da segurança operacional	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.35(d) - Existência de responsável técnico pelos serviços referentes à manutenção aeroportuária de seu aeródromo	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.37	Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.37(a) - estabelecer e implementar treinamento	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.37(b) - PISOA	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.37(d)(1) - treinamento geral	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.37(d)(2) - treinamento básico para a segurança operacional	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.37(d)(3) - treinamento para condução de veículos na área operacional	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	

SUBPARTE B - OPERADOR DE AERÓDROMO

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
	153.37(d)(4) - treinamento para acesso e permanência na área de manobras	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.37(d)(5) - treinamento para operação em baixa visibilidade	Obrigatório para operação em baixa visibilidade					
	153.37(d)(6) - treinamento recorrente para bombeiros de aeródromo	Obrigatório se possuir SESCINC implantado					
	153.37(d)(7) - treinamento básico para operações	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.39	Documentação	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.39(d) e (e) - execução, desenvolvimento ou monitoramento de atividades	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.41 a 153.49	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	

SUBPARTE C - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.51	Generalidades	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	

SUBPARTE C - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
	153.51(a) - Implantação do SGSO	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 153.451
	153.51(b) - Estabelecimento de NADSO	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.51(c) - Componentes do SGSO	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.51(d) - Declaração de comprometimento com a garantia da segurança	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.53	Da política e objetivos de segurança operacional	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.53(f)(3) e (4) - Comissão de Segurança Operacional (CSO)	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
153.55	Gerenciamento dos riscos de segurança operacional	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.55(b)(5) - Biblioteca de perigos	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.55(c)2 - Metodologia de avaliação de riscos	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.55(d) - AISO	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	153.55(e) - PESO	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	153.55(f) - Documentação das defesas em um PESO	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
153.57	Garantia da segurança operacional	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.57 (a)Garantia de provisão de recursos para o SGSO	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	

SUBPARTE C - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
	153.57(b) - Monitoramento contínuo da segurança operacional	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	153.57(c) - Estabelecimento de Indicadores para medição de desempenho da segurança operacional	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.57(d) - Relatórios semestrais de desempenho	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.57(d)(1) - Comunicação de ESO	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.57(e) - Ferramentas para monitoramento e medição de desempenho da segurança operacional	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	153.57(f) - Avaliação periódica do desempenho da segurança operacional	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.57(g) - Programa de auditoria interna de segurança operacional	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	153.57(h) - Escopo, frequência e métodos para auditoria interna de segurança operacional	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	153.57(i) - Relatório de auditoria interna de segurança operacional	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	153.57(j) - Contratação dos auditores	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	

SUBPARTE C - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
	153.57(k) - Gerenciamento da mudança da segurança operacional	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	153.57(l) - Melhoria contínua da segurança operacional	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
153.59	Promoção da segurança operacional	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.61	Planejamento formal para implantação do SGSO	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.63 a 153.99	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	

SUBPARTE D - OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.101	Posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 153.451
153.103	Condição operacional para a infraestrutura disponível	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.105	Informações aeronáuticas	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.107	Proteção da área operacional	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.107(c)(2) - iluminação	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	

SUBPARTE D - OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
	153.107(c)(3) - livre acesso na extensão interna do sistema de proteção	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.107(d) - croqui	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.109	Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo (SOCMS)	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 153.451
	153.109(c)(5) - exaustão de gases dos motores das aeronaves	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.111	Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 153.451
	153.111(g), (h) e (i) - requisitos de movimentação, comboio e croqui	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.113	Acesso e permanência na área de manobras	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.113(c) - porte de equipamento de radiocomunicação	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.113(d) - fraseologia padronizada	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.113(e) - comunicação permanente	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.113(f) - requisitos na área de manobras	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.113(g) - croqui	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.115	Prevenção de incursão em pista	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	

SUBPARTE D - OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
	153.115(c) - estabelecimento e documentação de requisitos	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
153.117	Gerenciamento do pátio de aeronaves	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
153.119	Alocação de aeronaves no pátio	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.119(a) e (e) - mix de aeronaves e aeronaves maiores	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.119(f) - croqui	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.121	Estacionamento de aeronaves no pátio	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.121(a)(1) - sinaleiro	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.123	Abordagem à aeronave	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.125	Abastecimento e transferência do combustível da aeronave	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.127	Processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.129	Liberação de aeronave	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.131	Operações em baixa visibilidade	Obrigatório para operação em baixa visibilidade					Vide seção 153.451
153.133	Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.133(a)(1) - monitoramento de obstáculos	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	

SUBPARTE D - OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
	153.133(a)(2) - monitoramento do risco da fauna	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.133(a)(3) - monitoramento do sistema de proteção da área operacional	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.133(a)(5) a (7) - atividades de monitoramento	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	153.133(c) - estabelecer e documentar requisitos	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.133(d) - croqui	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.133(e) - periodicidade do monitoramento diário da área de movimento	Não exigido	Pelo menos 1 (uma) vez por dia	Pelo menos 1 (uma) vez por dia	Pelo menos 2 (duas) vezes por dia	Pelo menos 2 (duas) vezes por dia	
153.135 a 153.199	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	

SUBPARTE E - MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.201	Sistema de manutenção aeroportuária	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	

SUBPARTE E - MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
	153.201(e) - ART de cargo e função - CONFEA/CREA	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	153.203(f) - avaliação técnica e de segurança operacional	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.203	Área pavimentada - generalidades	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.203(b)(4)(iii) - monitoramento de juntas	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.203(c) - sistema de gerenciamento de pavimentos	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Vide seção 153.451
153.205	Área pavimentada - pista de pouso e decolagem	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.205(f) - Irregularidade longitudinal	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	
	153.205(g) - Atrito	Não exigido	Obrigatório para voo regular de aeronaves com motor a reação	Obrigatório para voo regular de aeronaves com motor a reação	Obrigatório	Obrigatório	
	153.205(h) - Macrotextura	Não exigido	Obrigatório para voo regular de aeronaves com motor a reação	Obrigatório para voo regular de aeronaves com motor a reação	Obrigatório	Obrigatório	
	153.205(i) - Acúmulo de borracha	Não exigido	Obrigatório para voo regular de aeronaves com motor a reação	Obrigatório para voo regular de aeronaves com motor a reação	Obrigatório	Obrigatório	
153.207	Área pavimentada - pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	

SUBPARTE E - MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.209	Área pavimentada - vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.211	Área não-pavimentada	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.211(f) - monitoramento	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.213	Áreas verdes	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.215	Sistema de drenagem	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.217	Auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.217(d)(1)(i) - sinalização horizontal - aspecto, contornos e alinhamentos	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.217(d)(1)(ii) - sinalização horizontal - integridade	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.217(e) - Luzes	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.217(f) - Sinalização vertical	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.217(g) - Balizas	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.217(h) - Indicadores de áreas de uso restrito	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.219	Sistema elétrico	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.219(d) - monitoramento e manutenção preventiva	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	

SUBPARTE E - MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.221	Proteção da área operacional	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.223	Equipamentos, veículos e sinalização viária da área operacional	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.225	Execução de obra e serviço de manutenção	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 153.451
	153.225(b) - Procedimentos a serem seguidos	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.225(c) - Procedimentos a documentar	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
153.227	Procedimentos Específicos de Segurança Operacional referentes à Obra ou Serviço de Manutenção	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 153.451
153.229	Informativo sobre obras e serviços de manutenção	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 153.451
153.231 a 153.299	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	

SUBPARTE F - RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.301	Generalidades	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	

SUBPARTE F - RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.303	Recursos necessários para o atendimento às emergências aeroportuárias	Não exigido	Obrigatório, quando aplicável	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.305 a 153.307	[Reservado]	-	-	-	-	-	
153.309	Ambulâncias	Não exigido	Não exigido	Obrigatório No mínimo 1 (uma)	Obrigatório No mínimo 1 (uma)	Obrigatório No mínimo 2 (duas), sendo 1 (uma) Tipo D	
153.311	Centro de operações de emergência (COE)	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.313	Posto de coordenação móvel (PCM)	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.315	Recursos externos	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.317	Mapa de grade interno	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.319	Mapa de grade externo	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.321	Distribuição dos mapas de grade	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.323	Planos resultantes do SREA	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.325	Plano de emergência em aeródromo (PLEM)	Obrigatório Modelo simplificado	Obrigatório Modelo simplificado	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.327	Plano de remoção de aeronaves inoperantes e desinterdição de pista (PRAI)	Obrigatório Modelo simplificado	Obrigatório Modelo simplificado	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.329	Plano contraincêndio (PCINC)	Obrigatório se possuir SESCINC implantado					

SUBPARTE F - RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.331	Exercícios simulados de emergência em aeródromo	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.331(b)(12) - Exercício Completo	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
153.333 a 153.399	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

APÊNDICE B DO RBAC 153 - [RESERVADO]

APÊNDICE C DO RBAC 153 - PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO DO AERÓDROMO

C153.1 **Generalidades** (Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

- (a) Os programas de manutenção elencados no parágrafo 153.201(b) devem:
- (1) atender aos requisitos contidos na Subparte E deste Regulamento; (Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)
 - (2) ser específicos e adequados às características de suas facilidades e equipamentos;
 - (3) ser de fácil entendimento e manuseio, com instruções claras e objetivas;
 - (4) incluir os processos de monitoramento, manutenção preventiva e manutenção corretiva;
 - (5) refletir a concentração de ações nos processos de monitoramento e manutenção preventiva de cada elemento;
 - (6) ser estruturados de forma a obter a continuidade das ações até a solução definitiva da não conformidade detectada;
 - (7) explicitar sua finalidade;
 - (8) descrever a infraestrutura, equipamentos ou facilidades a serem mantidas ou verificadas;
 - (9) conter croqui mostrando os elementos do programa no sítio aeroportuário;
 - (10) conter níveis de serviço ou padrões de aceitabilidade para a operação dos equipamentos, infraestrutura ou facilidades da área operacional mantida;
 - (11) definir a priorização para execução dos serviços de manutenção;
 - (12) conter a programação das atividades; e
 - (13) armazenar dados e realizar seu processamento e análise de forma a proporcionar a melhoria contínua do sistema.
- (b) O operador de aeródromo deve considerar na elaboração dos programas que compõem o sistema de manutenção:
- (1) que as demandas que acionam os processos de cada programa podem originar-se de:
 - (i) monitoramento do setor de operações aeroportuárias;
 - (ii) processo de monitoramento do próprio programa de manutenção;
 - (iii) ESO; e
 - (iv) outras fontes que o operador de aeródromo julgar pertinente.
 - (2) Os dados obtidos e armazenados, decorrentes dos processos constantes nos programas de manutenção, podem ser encaminhados para:
 - (i) o AIS;
 - (ii) o SGSO;
 - (iii) as demais atividades operacionais do aeródromo; e
 - (iv) outros que o operador de aeródromo julgar pertinente.

APÊNDICE D DO RBAC 153 - [RESERVADO]

APÊNDICE E DO RBAC 153 - [RESERVADO]

APÊNDICE F DO RBAC 153 - MÉTODO ACN/PCN

F153.1 Generalidades

(a) O método ACN-PCN é aplicável em pavimentos destinados a pouso e decolagem de aeronaves de mais de 5.700 kg.

(1) A resistência dos pavimentos destinados a aeronaves de carga inferior a 5.700 kg deve ser definida por meio da carga máxima admissível das aeronaves e da pressão máxima de pneus admitida pelo pavimento.

(b) O método ACN-PCN tem por finalidade a aferição da resistência do pavimento em função das características da aeronave (ACN) e do pavimento (PCN), sendo estruturado de maneira que um pavimento com um determinado valor de PCN seja capaz de suportar, sem restrições, uma aeronave que tenha um valor de ACN inferior ou igual ao valor do PCN do pavimento, obedecidas as limitações relativas à pressão dos pneus.

(1) Considera-se ACN (Número de Classificação da Aeronave) o número que expressa o efeito relativo de uma aeronave com uma determinada carga sobre um pavimento, para uma categoria padrão de subleito especificada.

(i) O ACN varia de acordo com o peso e a configuração da aeronave (tipo de trem-de-pouso, pressão de pneu, entre outros), o tipo de pavimento e a resistência do subleito.

(2) Considera-se PCN (Número de Classificação do Pavimento) o número que expressa a capacidade de carga de um pavimento, sem especificar uma aeronave em particular ou informações detalhadas do pavimento. (Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

F153.3 Determinação do ACN

(a) Métodos de determinação do ACN:

(1) Para pavimentos rígidos - ACN obtido por meio da solução de Westergaard, que se baseia em uma placa elástica carregada sobre uma sub-base de Winkler (caso de carga interior), assumindo uma tensão de trabalho para o concreto de 2,75 MPa.

(2) Para pavimentos flexíveis ou mistos - ACN obtido por meio do método *California Bearing Ratio* (CBR).

(b) Valores de ACN:

(1) Os valores de ACN para fins de utilização do método ACN-PCN encontram-se definidos na Tabela F.3-001 a seguir, em função da carga total da aeronave (peso máximo de decolagem e operação vazio), pressão dos pneus, tipo de pavimento (rígido ou flexível) e resistência do subleito (alta, média, baixa e ultrabaixa).

(i) As duas cargas totais apresentadas nas colunas [2] e [3] da referida Tabela são, respectivamente, o peso máximo de decolagem e o peso operacional vazio para cada tipo de aeronave definida na coluna [1].

(A) Para calcular o ACN correspondente a um valor de carga intermediário, considera-se o ACN como variando linearmente entre o peso de operação vazio e o peso máximo de decolagem, fazendo-se uma interpolação.

Tabela F.3-001 - Valores de ACN para fins de utilização do método ACN-PCN

Aeronave	Carga Total (kg)		Pressão de pneus (MPa)	ACN Para Terrenos de Fundação de Pavimentos Rígidos - k em MN/m3								ACN Para Terrenos de Fundação de Pavimentos Flexíveis - CBR							
	Carga Máxima Decolagem	Operação Vazio		Alta 150		Média 80		Baixa 40		Ultra Baixa 20		Alta 15		Média 10		Baixa 06		Ultra Baixa 03	
				CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]		[6]		[7]		[8]		[9]		[10]		[11]		[12]	
A300 B2 Airbus	137000	85910	1,20	35	18	42	21	50	25	58	29	39	20	43	22	53	24	68	34
A300 B2 Airbus	142000	85910	1,29	35	19	45	22	53	26	61	30	40	21	45	22	55	25	71	34
A300 B4 Airbus	150000	88180	1,39	41	20	49	22	57	26	65	31	43	21	49	22	59	25	76	35
A300 B4 Airbus	157000	88330	1,48	45	20	53	22	62	26	70	31	46	21	52	22	63	25	80	36
A300 B4 Airbus	165000	88505	1,29	46	17	55	20	64	25	73	29	49	20	56	21	68	25	84	36
A300-600 Airbus	165000	87100	1,29	46	17	55	19	64	24	73	28	49	19	56	21	68	24	84	35
A300-600R Airbus	170000	85033	1,35	49	17	58	19	68	23	78	28	52	19	58	20	71	23	89	34
A300-600R Airbus	171700	85033	1,35	50	17	59	19	69	23	79	28	52	19	59	20	72	23	90	34
A310-200 Airbus	132000	76616	1,23	33	15	39	18	46	21	54	24	36	18	40	19	48	20	64	27
A310-200 Airbus	138600	76747	1,30	35	16	42	18	51	21	58	25	39	18	43	19	52	20	68	28
A310-200 Airbus	142000	75961	1,33	37	15	44	17	52	20	60	23	40	17	44	18	54	20	70	27
A310-300 Airbus	150000	77037	1,42	42	13	49	14	58	17	66	20	44	15	49	15	59	16	76	24
A310-300 Airbus	157000	78900	1,49	45	14	54	15	63	18	71	22	47	15	53	15	64	16	81	25
A320-100 Airbus dual	66000	37203	1,28	37	19	40	20	42	21	44	23	33	18	34	18	38	19	44	22
A320-100 Airbus dual	68000	39700	1,34	39	20	41	22	43	23	45	24	35	19	36	19	40	20	46	23
A320-100 Airbus dual tandem	68000	40243	1,12	18	9	21	10	24	12	28	14	18	9	19	10	23	11	32	14
A320-200 Airbus dual	73500	39748	1,45	44	20	46	22	48	23	50	25	38	19	40	19	44	20	50	24

Aeronave	Carga Total (kg)		Pressão de pneus (MPa)	ACN Para Terrenos de Fundação de Pavimentos Rígidos - k em MN/m3								ACN Para Terrenos de Fundação de Pavimentos Flexíveis - CBR							
	Carga Máxima Decolagem	Operação Vazio		Alta 150		Média 80		Baixa 40		Ultra Baixa 20		Alta 15		Média 10		Baixa 06		Ultra Baixa 03	
				CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]		[6]		[7]		[8]		[9]		[10]		[11]		[12]	
A320-200 Airbus dual tandem	73500	40291	1,21	18	9	22	10	26	11	30	13	19	9	21	10	26	11	35	14
B707-120B	117027	57833	1,17	28	12	33	12	39	15	46	17	31	13	34	14	41	15	54	20
B707-320/420	143335	64682	1,24	36	13	43	14	52	17	59	20	40	15	44	15	54	17	69	22
B707-320B	148778	64764	1,24	38	13	46	14	54	17	62	20	42	15	47	15	57	17	72	22
B707-320C (Convertible)	152407	67269	1,24	40	14	48	15	57	18	66	21	44	16	49	17	60	19	76	24
B707-320C- (Freighter)	152407	61463	1,24	40	13	48	14	57	16	66	19	44	14	49	15	60	17	76	21
B720	104326	50258	1,00	25	10	30	11	37	13	42	16	29	11	31	12	39	14	51	18
B720 B	106594	52163	1,00	25	10	30	11	37	13	42	16	29	11	31	12	39	14	51	18
B727-100	77110	41322	1,14	46	22	48	23	51	25	53	26	41	20	43	20	49	22	54	26
B727-100C	73028	41322	1,09	43	22	45	23	48	25	50	26	39	20	40	21	46	22	51	26
B727-200 (Advanced)	84005	44270	1,02	49	23	52	24	55	26	58	28	45	21	48	22	55	24	60	29
B727-200 (Advanced)	86636	44347	1,06	51	23	54	25	58	26	60	28	47	22	50	22	56	24	61	28
B727-200 (Advanced)	89675	44470	1,15	54	23	57	25	60	27	62	28	49	21	51	22	58	24	63	28
B727-200 (Advanced)	95254	45677	1,19	58	24	61	25	64	27	67	29	52	22	55	22	62	25	66	29
B727-200 (Standard)	78471	44293	1,15	48	24	50	26	53	27	56	29	43	22	45	23	51	25	56	29
B737-100	44361	26581	0,95	23	12	24	13	26	14	27	15	20	12	22	12	24	13	28	15
B737-200	45722	27170	0,97	24	13	25	14	27	15	29	16	22	12	23	12	26	14	30	16

Aeronave	Carga Total (kg)		Pressão de pneus (MPa)	ACN Para Terrenos de Fundação de Pavimentos Rígidos - k em MN/m3								ACN Para Terrenos de Fundação de Pavimentos Flexíveis - CBR							
	Carga Máxima Decolagem	Operação Vazio		Alta 150		Média 80		Baixa 40		Ultra Baixa 20		Alta 15		Média 10		Baixa 06		Ultra Baixa 03	
				CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]		[6]		[7]		[8]		[9]		[10]		[11]		[12]	
B737-200	52616	27125	1,14	29	13	31	14	32	15	34	16	26	12	27	12	30	13	34	15
B737-200	52616	27125	0,66	24	11	26	12	28	13	30	14	21	10	25	11	29	13	34	15
B737-200 (Advanced)	58332	29620	1,25	34	15	36	16	38	17	39	18	30	14	31	14	35	15	39	17
B737-200/200C (Advanced)	53297	29257	1,16	30	15	32	16	34	17	35	18	27	14	28	14	31	15	36	17
B737-200/200C (Advanced)	56699	28985	1,23	33	15	34	16	36	17	38	18	29	14	30	14	34	15	38	17
B737-300	61462	32904	1,34	37	18	39	18	41	20	42	21	32	16	33	16	37	17	41	20
B737-300	61462	32904	1,14	35	17	37	18	39	19	41	20	31	15	33	16	37	17	41	20
B737-400	64864	33643	1,44	41	19	43	20	45	21	47	22	35	16	37	17	41	18	45	21
B737-500	60781	31312	1,34	37	17	38	17	40	19	42	19	32	15	33	15	37	16	41	19
B747-100	323410	162385	1,50	41	17	48	19	57	22	65	25	44	19	48	20	58	22	77	28
B747-100B	334749	173036	1,56	43	18	50	20	59	24	68	28	46	20	50	21	60	24	80	30
B747-100B	341553	171870	1,32	41	17	49	19	58	22	68	26	46	20	51	21	62	23	82	30
B747-100B SR	260362	164543	1,04	27	16	32	17	40	21	47	25	33	19	36	20	43	23	59	30
B747-200B	352893	172886	1,37	45	18	53	20	64	24	73	28	50	21	55	22	67	24	88	31
B747-200C	373305	166749	1,30	46	16	55	18	66	21	76	25	52	19	57	20	70	22	92	29
B747-200F/300	379201	156642	1,39	47	16	57	17	68	20	78	24	53	18	59	19	73	21	94	26
B747-400	395987	178459	1,41	53	19	63	21	75	25	85	29	57	21	64	22	79	25	101	32
B747SP	302093	147716	1,30	35	14	42	16	51	19	59	22	40	17	44	17	52	19	71	25

Aeronave	Carga Total (kg)		Pressão de pneus (MPa)	ACN Para Terrenos de Fundação de Pavimentos Rígidos - k em MN/m3								ACN Para Terrenos de Fundação de Pavimentos Flexíveis - CBR							
	Carga Máxima Decolagem	Operação Vazio		Alta 150		Média 80		Baixa 40		Ultra Baixa 20		Alta 15		Média 10		Baixa 06		Ultra Baixa 03	
				CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]		[6]		[7]		[8]		[9]		[10]		[11]		[12]	
B747SP	318881	147996	1,40	37	14	44	15	52	18	60	21	41	16	45	17	54	18	72	23
B757-200	109316	60260	1,17	27	12	32	14	38	17	44	19	29	14	32	14	39	17	52	22
B767-200	143789	78976	1,31	33	15	38	17	46	20	54	24	37	18	40	19	47	21	65	26
B767-200ER	159755	80853	1,21	37	16	44	18	54	21	63	25	43	19	47	19	57	22	77	28
B767-300	159665	86070	1,21	38	17	45	19	54	23	63	27	43	20	48	21	58	24	78	32
B767-300ER	172819	87926	1,31	43	18	51	20	61	24	71	28	48	21	53	22	65	24	86	32
B767-300ER	185520	88470	1,38	47	18	56	20	66	24	76	28	51	21	57	22	70	24	92	31
BAC 1-11 Series-400	39690	22498	0,93	25	13	26	13	28	14	29	15	22	11	24	12	27	13	29	15
BAC 1-11 Series-475	44679	23451	0,57	22	10	25	11	27	12	28	13	19	9	24	10	28	12	31	15
BAC 1-11 Series-500	47400	24757	1,08	32	15	34	16	35	16	36	17	29	13	30	13	33	15	35	17
Bae 146 Series-100	37308	23000	0,80	18	10	20	11	22	12	23	13	17	10	18	10	20	11	24	13
Bae 146 Series-100	37308	23000	0,52	16	9	18	10	19	11	21	12	13	8	16	9	19	11	23	13
Bae 146 Series-200	40600	23000	0,88	22	11	23	12	25	13	26	14	19	10	21	10	23	11	27	13
Bae 146 Series-200	40600	23000	0,61	19	10	21	11	23	12	24	12	16	8	20	10	22	11	27	13
Canadair CL44	95708	40370	1,12	25	9	30	10	35	11	40	13	27	9	30	10	36	11	47	14
Caravelle Series 10	52000	29034	0,75	15	7	17	8	20	9	22	10	15	7	17	7	19	9	23	11
Caravelle Series 12	55960	31800	0,88	16	8	19	9	22	10	25	12	17	8	19	9	21	10	26	12
Concorde	185066	78698	1,26	61	21	71	22	82	25	91	29	65	21	72	22	81	26	98	32
Convair 880M	87770	40195	1,03	26	9	31	10	36	12	41	14	27	10	31	10	36	12	44	15
Convair 990	115666	54685	1,28	41	15	48	17	54	19	60	22	40	15	45	16	53	19	64	24

Aeronave	Carga Total (kg)		Pressão de pneus (MPa)	ACN Para Terrenos de Fundação de Pavimentos Rígidos - k em MN/m3								ACN Para Terrenos de Fundação de Pavimentos Flexíveis - CBR							
	Carga Máxima Decolagem	Operação Vazio		Alta 150		Média 80		Baixa 40		Ultra Baixa 20		Alta 15		Média 10		Baixa 06		Ultra Baixa 03	
				CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]		[6]		[7]		[8]		[9]		[10]		[11]		[12]	
DC-10-10	196406	108940	1,28	45	23	52	25	63	28	73	33	52	26	57	27	68	30	93	38
DC-10-10	200942	105279	1,31	46	22	54	24	64	27	75	31	54	24	58	25	69	28	96	36
DC-10-15	207746	105279	1,34	48	22	56	24	67	27	74	31	55	24	61	25	72	28	100	36
DC-10-30/40	253105	120742	1,17	44	20	53	21	64	24	75	28	53	22	59	23	70	25	97	32
DC-10-30/40	260816	124058	1,21	46	20	55	21	67	25	78	29	56	23	61	23	74	26	101	33
DC-10-30/40	268981	124058	1,24	49	20	59	21	71	25	83	29	59	23	64	23	78	26	106	33
DC-3	11430	7767	0,31	6	4	7	5	7	5	7	5	4	3	6	4	8	5	9	6
DC-4	33113	22075	0,53	13	8	15	9	17	10	18	11	11	7	14	9	16	10	20	12
DC-8-43	144242	61919	1,22	41	15	49	16	57	18	65	21	43	15	49	16	59	18	74	23
DC-8-55	148778	62716	1,30	45	15	53	16	62	19	69	22	46	15	53	16	63	18	78	24
DC-8-61/71	148778	68992	1,30	46	17	54	19	63	22	71	25	48	18	54	19	64	21	80	28
DC-8-62/72	160121	65025	1,29	47	15	56	16	65	19	73	22	49	16	56	16	67	18	83	24
DC-8-63/73	162386	72002	1,34	50	17	60	19	69	23	78	26	52	18	59	19	71	22	87	29
DC-9-15	41504	22300	0,90	23	11	25	12	26	13	28	14	21	10	22	11	26	12	28	14
DC-9-21	45813	23879	0,98	27	12	29	13	30	14	32	15	24	11	26	12	29	13	32	15
DC-9-32	49442	25789	1,07	29	14	31	15	33	15	34	16	26	12	28	13	31	14	34	16
DC-9-41	52163	27821	1,10	32	15	34	16	35	17	37	18	28	13	30	14	33	15	37	18
DC-9-51	55338	29336	1,17	35	17	37	17	39	18	40	19	31	15	32	15	36	16	39	19
DCH 7 DASH 7	19867	11793	0,74	11	6	12	6	13	7	13	7	10	5	11	6	12	6	14	8
Fokker 100	44680	24375	0,98	28	13	29	14	31	15	32	16	25	12	27	13	30	14	32	16

Aeronave	Carga Total (kg)		Pressão de pneus (MPa)	ACN Para Terrenos de Fundação de Pavimentos Rígidos - k em MN/m ³								ACN Para Terrenos de Fundação de Pavimentos Flexíveis - CBR							
	Carga Máxima Decolagem	Operação Vazio		Alta 150		Média 80		Baixa 40		Ultra Baixa 20		Alta 15		Média 10		Baixa 06		Ultra Baixa 03	
				CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]		[6]		[7]		[8]		[9]		[10]		[11]		[12]	
Fokker 27 Mk500	19777	11879	0,54	10	5	11	6	12	6	12	7	8	4	10	5	12	6	13	7
Fokker 28 Mk1000HTP	29484	16550	0,69	15	8	16	8	18	9	18	10	13	6	15	7	17	8	20	10
Fokker 28 Mk1000LTP	29484	15650	0,58	14	6	15	7	17	8	18	9	11	5	14	6	16	7	19	9
Fokker 50 HTP	20820	12649	0,59/0,55	10	6	11	6	12	7	13	7	8	5	10	5	12	6	14	8
Fokker 50 LTP	20820	12649	0,41	9	5	10	5	11	6	12	7	6	4	9	5	11	6	14	8
HS125-400A -400B	10600	5683	0,77	6	3	6	3	7	6	7	3	5	2	5	3	6	3	7	3
HS125-600A -600B	11340	5683	0,83	7	3	7	3	7	3	8	3	5	2	6	3	7	3	8	3
HS748	21092	12183	0,59	10	5	11	5	11	6	12	6	8	4	9	5	11	6	13	7
IL-62	162600	66400	1,08	42	14	50	15	60	18	69	20	47	16	54	17	64	18	79	24
IL-62M	168000	71400	1,08	43	16	52	17	62	19	71	22	50	17	57	18	67	20	83	26
IL-76T	171000	83800	0,64	38	11	38	14	38	16	39	16	37	15	40	16	45	18	53	22
IL-86	209500	111000	0,88	25	13	31	14	38	16	46	19	34	16	36	17	43	19	61	23
L-100-20	70670	34205	0,72	30	14	33	15	36	16	38	17	27	12	31	14	33	15	38	16
L-100-30	70670	34701	0,7	30	14	33	15	36	16	38	17	27	12	31	14	33	15	39	17
L-1011-1	195952	108862	1,3	45	24	52	25	62	28	73	33	52	25	56	27	66	29	91	38
L-1011-100/200	212281	110986	1,21	46	23	55	24	66	28	78	32	56	25	61	26	73	30	100	38
L-1011-500	225889	108924	1,27	50	23	59	24	72	27	84	31	60	25	65	26	79	28	107	36
MD-11	274650	127000	1,41	56	23	66	25	79	28	92	32	64	25	70	26	85	29	114	37
MD-81	63957	35571	1,17	41	20	43	21	45	23	46	24	36	18	38	19	43	21	46	24

Aeronave	Carga Total (kg)		Pressão de pneus (MPa)	ACN Para Terrenos de Fundação de Pavimentos Rígidos - k em MN/m ³								ACN Para Terrenos de Fundação de Pavimentos Flexíveis - CBR							
	Carga Máxima Decolagem	Operação Vazio		Alta 150		Média 80		Baixa 40		Ultra Baixa 20		Alta 15		Média 10		Baixa 06		Ultra Baixa 03	
				CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV	CMD	OV
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]		[6]		[7]		[8]		[9]		[10]		[11]		[12]	
MD-82/88	68266	35629	1,27	45	21	47	22	49	24	50	25	39	18	42	19	46	20	50	24
MD-83	73023	36230	1,34	49	21	51	22	53	24	55	25	42	18	46	19	50	21	54	24
MD-87	68266	33965	1,27	45	19	47	21	49	22	50	23	39	17	42	18	46	19	50	22
Trident 1E	61160	33203	1,03	32	15	34	16	37	17	39	18	23	10	24	11	27	12	32	15
Trident 2E	65998	33980	1,07	37	16	39	17	42	18	44	19	26	11	28	12	31	13	36	16
Trident 3	68266	39060	1,14	37	18	40	19	42	21	44	22	26	13	28	14	31	15	36	18
TU-134A	47600	29350	0,83	11	7	13	8	16	9	19	10	12	7	13	8	16	9	21	12
TU-154B	98000	53500	0,93	19	8	25	10	32	13	38	17	20	10	24	11	30	13	38	18
VC10-1150	151953	71940	1,01	38	16	46	17	56	20	65	23	44	17	50	18	61	21	77	27

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

F153.5 Determinação do PCN

(a) Métodos de determinação do PCN:

(1) Método de avaliação técnica - determinação do valor numérico do PCN a partir da obtenção da carga bruta admissível que o pavimento suporta. São considerados fatores como frequência de operações e níveis de tensão admissíveis, obtendo-se a carga bruta da aeronave pelo processo inverso do dimensionamento. Neste método, é necessária a avaliação do tráfego equivalente no aeródromo, considerando o efeito do tráfego de todas as aeronaves. Uma vez obtida a carga admissível, a determinação do valor do PCN torna-se um processo de obtenção do ACN da aeronave que representa a carga admissível, tomando-se este valor como o PCN do pavimento.

(2) Método experimental - procedimento onde os valores de ACN de todas as aeronaves usualmente autorizadas a utilizar o pavimento são determinados e o maior destes valores é definido como o valor do PCN do pavimento.

(b) Composição do PCN:

(1) O PCN de um pavimento é apresentado por meio de um código que utiliza, nesta ordem, os cinco elementos a seguir descritos:

- (i) valor numérico do PCN;
- (ii) tipo de pavimento;
- (iii) resistência do subleito;
- (iv) pressão de pneus; e
- (v) método de avaliação.

(2) O valor numérico do PCN é uma indicação da resistência de um pavimento em termos de uma carga de roda simples padrão, a uma pressão de pneus normalizada.

(i) O valor numérico do PCN deve ser determinado em números inteiros, arredondando-se as frações para o inteiro mais próximo. Para pavimentos de resistência variável, o valor numérico de PCN deve ser o correspondente ao segmento mais fraco do pavimento.

(ii) O método de determinação do valor numérico do PCN considera pressão de 1,25 MPa para os pneus, a tensão de trabalho de 2,75 MPa no concreto para pavimentos rígidos e quatro categorias de resistência de subleito, conforme apresentado nas Tabelas F.5-001 e F.5-002.

(3) O tipo de pavimento deve ser classificado conforme disposto a seguir:

- (i) pavimentos rígidos - adota-se código de pavimento "R";
- (ii) pavimentos flexíveis ou mistos - adota-se código de pavimento "F".

(4) A resistência do subleito deve ser classificada conforme disposto na coluna [4] da Tabela F.5-001, para pavimentos rígidos, e Tabela F.5-002, para pavimentos flexíveis ou mistos.

Tabela F.5-001 - Valores de resistência de subleito para aplicação do método ACN-PCN em pavimentos rígidos

Categoria do subleito [1]	Resistência do subleito k (MN/m³) [2]	Resistência do subleito normalizada k (MN/m³) [3]	Código [4]
Alta	$k \geq 120$	150	A
Média	$60 \leq k \leq 120$	80	B
Baixa	$25 \leq k \leq 60$	40	C
Ultrabaixa	$k \leq 25$	20	D

Tabela F.5-002 - Valores de resistência de subleito para aplicação do método ACN-PCN em pavimentos flexíveis ou mistos

Categoria do subleito [1]	Resistência do subleito k (MN/m³) [2]	Resistência do subleito normalizada k (MN/m³) [3]	Código [4]
Alta	CBR > 13	15	A
Média	$8 < \text{CBR} \leq 13$	10	B
Baixa	$4 < \text{CBR} \leq 8$	6	C
Ultrabaixa	$\text{CBR} \leq 4$	3	D

- (5) A pressão dos pneus deve ser classificada conforme disposto a seguir:
- (i) pavimentos rígidos - adota-se código W;
 - (ii) pavimentos flexíveis ou mistos - adota-se classificação apresentada na Tabela F.5-003.

Tabela F.5-003 - Código de pressão dos pneus para aplicação do método ACN-PCN

Categoria [1]	Código [2]	Pressão máxima permitida nos pneus (MPa) [3]
Ilimitada	W	Sem limite de pressão
Alta	X	Pressão limitada a 1,75 MPa
Média	Y	Pressão limitada a 1,25 MPa
Baixa	Z	Pressão limitada a 0,5 MPa

(Redação dada pela Resolução nº XXX, de DD de MMM de AAAA)

- (6) O método de avaliação classifica-se conforme disposto a seguir:
- (i) avaliação baseada em estudo técnico - adota-se a letra “T”;
 - (ii) avaliação baseada no ACN da maior aeronave que opera com regularidade no pavimento - adota-se a letra “U”.

APÊNDICE G DO RBAC 153 - [RESERVADO]