



REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL

RBAC nº 139
EMENDA nº 02

Título:	CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS	
Aprovação:	Resolução nº 299, de 16 de dezembro de 2013, publicada no Diário Oficial da União nº 245, de 18 de dezembro de 2013, Seção 1, p. 4.	Origem: SIA

Sumário

SUBPARTE A - GENERALIDADES

139.001 – Termos e definições

139.002 – Abreviaturas e símbolos

SUBPARTE B – CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTO

139.101 – Obrigatoriedade de obtenção do Certificado Operacional de Aeroporto

139.103 – Solicitação de certificado operacional de aeroporto

139.105 – Concessão de um certificado operacional de aeroporto

139.107 – Validade de um certificado operacional de aeroporto

139.109 – Suspensão ou cancelamento de um certificado operacional de aeroporto

139.115 – Certificado operacional provisório de aeroporto

139.117 – Alteração de um certificado operacional de aeroporto

SUBPARTE C – PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AERÓDROMO

139.201 – Fases do processo de certificação operacional de aeródromo

139.205 – Solicitação formal

139.207 – Avaliação da solicitação

139.209 – Inspeção inicial de certificação operacional

139.211 – Certificação

139.213 – Inspeção aeroportuária

139.215 – Das sanções

SUBPARTE D – MANUAL DE OPERAÇÕES DO AERÓDROMO (MOPS)

139.301 – Preparação e apresentação do MOPS

139.303 – Cópias do Manual de Operações do Aeródromo

139.305 – Guarda e atualização do manual

139.307 – Inclusão de desvios no Manual de Operações do Aeródromo

139.309 – Revisões e aprovações do Manual de Operações do Aeródromo

139.311 – Conteúdo do Manual de Operações do Aeródromo

SUBPARTE E - OBRIGAÇÕES DO OPERADOR DE AERÓDROMO

139.401 – Cumprimento de normas e procedimentos

139.403 – [RESERVADO]

139.405 – [RESERVADO]

139.407 - [RESERVADO]

139.409 - [RESERVADO]

139.411 – [RESERVADO]

139.413 – Acesso de inspetores ao aeródromo

139.415 – [RESERVADO]

139.417 – [RESERVADO]

139.419 – [RESERVADO]

139.421 - Aviso de advertência

139.423 – Planejamento do aeródromo

139.425 – Planejamento e execução de obras no aeródromo

139.427 – Outras obrigações

SUBPARTE F – DESVIOS E ESTUDOS AERONÁUTICOS

139.501 – Análise e aprovação de desvios

139.503 – Estudos aeronáuticos

SUBPARTE G – DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

139.601 – Disposições transitórias

139.603 – Disposições finais

APÊNDICE A DO RBAC 139

Prefácio

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

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

SUBPARTE A - GENERALIDADES

139.001 – Termos e definições

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Certificação: processo complementar ao de homologação para os aeródromos enquadrados na seção 139.101 deste regulamento, no qual a ANAC, após as verificações de conformidade com a legislação em vigor, emite o Certificado Operacional de Aeroporto com titularidade pelo operador de aeródromo, atestando o cumprimento dos requisitos de segurança operacional.

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

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

Gerente de processo de certificação operacional (Ger/ECO): servidor do quadro efetivo da ANAC, com competência para a regulação e fiscalização da aviação civil, responsável pela coordenação

nação e supervisão do processo de certificação operacional de um aeródromo, em cumprimento ao estabelecido neste regulamento.

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

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

Operador de aeródromo: também denominado explorador de infraestrutura aeroportuária, é toda pessoa natural ou jurídica que administre, explore, mantenha e preste serviços em aeródromo de uso público ou privado, próprio ou não, com ou sem fins lucrativos.

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

Sítio aeroportuário: toda a área patrimonial do aeródromo.

139.002 – Abreviaturas e símbolos

AD significa Aeródromo.

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

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

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

ANAC significa Agência Nacional de Aviação Civil.

DECEA significa Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

ECO significa Equipe de Certificação Operacional.

FO significa objeto estranho.

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

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

HAZMAT (hazardous materials) significa materiais perigosos.

IFR significa regras de voo por instrumentos.

MOPS significa Manual de Operações do Aeródromo.

OACI significa Organização da Aviação Civil Internacional.

PCINC significa plano contraincêndio em aeródromo.

PESO-OS significa Procedimentos Específicos de Segurança Operacional para Obras e Serviços

PLEM significa plano de emergência em aeródromo.

RBAC significa Regulamento Brasileiro de Aviação Civil.

RES significa Resolução da ANAC.

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

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

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

RWY (*runway*) significa pista de pouso e decolagem.

SCI significa seção contraincêndio.

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

SGSO significa Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional.

VFR significa regras de voo visual.

SUBPARTE B – CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTO

139.101 – Obrigatoriedade de obtenção do Certificado Operacional de Aeroporto

(a) Os operadores de aeródromos responsáveis por aeródromos que tenham embarcado e desembarcado mais de um milhão de passageiros no ano anterior ao corrente devem ser titulares de Certificado Operacional de Aeroporto.

(b) Verificada a condição de exigibilidade do Certificado, o operador do aeródromo deverá dar início ao processo administrativo para obtenção do atestado até o último dia útil do ano em que se der o fato e deverá concluir tal processo em até no máximo 24 (vinte e quatro) meses.

(c) A certificação operacional não é obrigatória para os:

(1) aeródromos privados; e

(2) aeródromos não enquadrados em 139.101(a).

139.103 – Solicitação de certificado operacional de aeroporto

(a) O operador de aeródromo deve peticionar à ANAC na forma da Lei 9.784/1999 com base no disposto em 139.101, instruindo o processo adequadamente.

(b) Anexo a petição deverá constar uma cópia impressa do Manual de Operações do Aeródromo (MOPS) e arquivo digital em meio óptico (CD) ou memória USB flash drive (pen drive) no formato “Portable Document Format” (pdf) versão 7.0 ou superior, ou outro mediante autorização expressa da ANAC.

139.105 – Concessão de um certificado operacional de aeroporto

(a) Um Certificado Operacional de Aeroporto somente é concedido a aeródromo público que tenha suas características físicas homologadas segundo o disposto no RBAC 154.

(b) Um Certificado Operacional de Aeroporto somente é concedido após terem sido satisfeitas as exigências deste regulamento e ter sido aprovado o respectivo MOPS.

(c) Um Certificado Operacional de Aeroporto somente é concedido a aeródromo público que tenha atendido os requisitos segundo o disposto no RBAC 153.

(d) É negada a concessão do certificado a um solicitante que não apresente as informações ou não atenda aos requisitos exigidos no 139.105(c). O interessado será notificado na forma da lei, com base nas conclusões a que chegar o processo administrativo em qualquer de suas fases.

(e) Após decisão terminativa do processo administrativo a ANAC expedirá certificado atestando sua conclusão satisfatória fazendo constar do documento as especificações operativas do aeródromo e eventuais desvios concedidos.

139.107 – Validade de um certificado operacional de aeroporto

(a) O Certificado Operacional de Aeroporto é concedido sem validade definida, a título precário.

(b) A ANAC dará publicidade ao ato administrativo que determinar a expedição do Certificado.

139.109 – Suspensão ou cancelamento de um certificado operacional de aeroporto

(a) A ANAC pode suspender ou cancelar um Certificado Operacional de Aeroporto se ficar comprovado que:

(1) qualquer das condições estabelecidas em 139.105 deixar de ser atendida; e

(2) as facilidades aeroportuárias ou as características de operação e/ou manutenção não mais atendem aos padrões requeridos nas normas vigentes.

(b) Antes de cancelar ou suspender o Certificado Operacional de Aeroporto a ANAC:

(1) notificará o operador de aeródromo, fundamentando sua decisão; e

(2) processará eventual recurso da decisão na forma da lei administrativa.

(c) A suspensão ou o cancelamento passa a vigorar a partir da data da ciência pelo operador de aeródromo da notificação ou na data que esta assinalar.

(d) O operador de aeródromo que tiver seu Certificado Operacional suspenso deverá observar o disposto em 139.215(a).

(e) O operador de aeródromo que tiver seu Certificado Operacional cancelado deverá observar o disposto em 139.215(b), até a conclusão de novo processo de certificação, vedada a concessão do benefício previsto em 139.115.

139.115 – Certificado operacional provisório de aeroporto

(a) A ANAC pode conceder um Certificado Operacional Provisório a sociedade empresária ou órgão da Administração Direta ou Indireta de ente federativo interessado em operar aeródromo, observando que:

(1) o interessado tenha peticionado à ANAC, na forma da Lei 9.784/1999, apresentando proposta de Manual de Operações do Aeródromo, suprimindo a previsão da seção 139.205, com antecedência mínima de 90 (noventa) dias da data em que pretende assumir a operação aeroportuária;

(2) o Manual de Operações do Aeródromo proposto para o sítio aeroportuário pretendido seja considerado suficiente para a garantia da segurança operacional; e,

(3) o interessado tenha obtido aprovação em inspeção especial conduzida pela ANAC que avaliará sua capacidade para executar os procedimentos constantes no Manual de Operações do Aeródromo proposto e sua organização, visando à garantia da segurança das operações aeroportuárias e da aviação civil contra atos ilícitos.

(b) O Certificado Operacional Provisório, emitido em conformidade com 139.115(a) tem validade de até 12 (doze) meses, que cessará com a outorga do Certificado Operacional de Aeroporto ou advento do termo, vedada sua renovação.

(c) A não aprovação da outorga de Certificado Operacional Provisório, que deve ser comunicada ao interessado com até 30 (trinta) dias de antecedência da data indicada na petição de que trata o 139.115(a)(1), não impede a assunção das operações aeroportuárias pelo interessado, porém obrigatoriamente limita a quantidade de passageiros processados àquela permitida a aeródromo classificado até Classe III, segundo classificação de aeródromos definida no RBAC 153.

139.117 – Alteração de um certificado operacional de aeroporto

(a) Desde que os requisitos deste regulamento tenham sido cumpridos, a ANAC pode alterar um Certificado Operacional de Aeroporto, quando:

(1) solicitar, de ofício, a alteração de procedimentos ou documentos constantes do MOPS, identificados como risco a segurança operacional do aeródromo;

(2) ocorrer mudança das características físicas ou operacionais do aeródromo, por meio de processo de homologação;

(3) ocorrer mudança dos limites patrimoniais do aeródromo; ou

(4) o operador de aeródromo titular do Certificado solicitar uma emenda no MOPS.

SUBPARTE C – PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AERÓDROMO**139.201 – Fases do processo de certificação operacional de aeródromo**

(a) A certificação operacional deve ser solicitada pelo operador de aeródromo, podendo ser iniciada simultaneamente ao processo de homologação, nos casos previstos em 139.101, condicionada a outorga do certificado à conclusão deste último, observando-se as seguintes orientações:

(1) Os estudos que consideram o impacto da operação do aeródromo no tráfego aéreo, tendo em vista a sua proximidade com outros aeródromos, incluindo os militares, são desenvolvidos pelo DECEA no processo de homologação;

(2) A avaliação quanto aos obstáculos existentes, naturais ou não, quanto às restrições operacionais ou ao tipo de procedimento a ser aplicado ao aeródromo, VFR ou IFR, é realizada segundo as regras do processo de homologação; e

(3) Um aeródromo pode ser homologado com restrições operacionais até que sejam sanadas as discrepâncias que impedem a sua plena operação.

(b) O processo de Certificação Operacional de Aeroportos compreende quatro fases, a saber:

(1) **Solicitação Formal:** início do devido processo administrativo, por iniciativa do interessado ou de ofício, nos casos previstos em 139.101, nos moldes do disposto em 139.103;

(2) **Avaliação da Solicitação:** avaliação pela ANAC da solicitação formal, incluindo a capacidade técnico-operacional do operador de aeródromo e o conteúdo do MOPS em relação ao previsto na Subparte D deste Regulamento;

(3) **Inspeção Inicial de Certificação:** inspeção do sítio aeroportuário e da organização do operador de aeródromo por equipe da ANAC, com o objetivo de avaliar as suas condições físicas e operacionais, bem como assegurar que as facilidades, os serviços e equipamentos existentes, apresentados no MOPS estão compatíveis com as normas e os padrões vigentes; e

(4) **Certificação:** após a aprovação formal do MOPS e das características físicas e operacionais do sítio aeroportuário, a ANAC considerará eventuais inconformidades e o compromisso de solução apresentado pelo operador de aeródromo para decidir quanto à conveniência e interesse na outorga do Certificado Operacional de Aeroporto. Caso a decisão aproveite ao interessado, decorrem medidas administrativas para a publicidade do fato, incluindo a divulgação em Publicação de Informação Aeronáutica (AIP).

(c) Qualquer alteração das características físicas e operacionais do aeródromo após a obtenção do Certificado Operacional de Aeroporto exige verificação quanto à regularidade da homologação.

(d) Na hipótese de nova homologação, o operador de aeródromo fica obrigado a se submeter à verificação das condições de validade do Certificado, que deve refletir as novas características físicas e operacionais do aeródromo descritas no MOPS.

(e) O processo de Certificação Operacional pode ser sobrestado ou arquivado pela ANAC, a qualquer momento, quando constatado o contínuo atraso e/ou repetida postergação, por parte do operador de aeródromo, no atendimento das exigências e documentos requeridos nas suas diversas etapas.

139.205 – Solicitação formal

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

139.207 – Avaliação da solicitação

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

139.209 – Inspeção inicial de certificação operacional

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

(1) **Organização do operador de aeródromo:** verificação de documentos de planejamento do aeródromo, incluindo o plano diretor, estrutura administrativa, dados estatísticos relativos ao movimento de passageiros, carga aérea e aeronaves (mensal e anual), relatórios das auditorias internas e externas e avaliações da segurança operacional, revisão das especificações do MOPS etc.

(2) **Área de Movimento:** inspeção do sistema de pistas e pátios para verificar as características físicas (dimensões e afastamentos entre os seus componentes), condições do pavimento, da sinalização (horizontal, vertical e luminosa), acostamentos, faixas de pistas (pouso e decolagem e de táxi) e áreas de proteção de fim de pista; medidas de segurança operacional durante a construção; operação e identificação de veículos no solo, controle de acesso na área de movimento, atração e perigo de fauna, indicadores de direção de vento e de pouso etc;

(3) **Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio:** verificação do tempo resposta, da localização e das características da Seção de Salvamento e Combate a Incêndio, dos registros de habilitação e treinamento do pessoal, incluindo os exercícios anuais e de socorro médico, características e quantidade de veículos, equipamentos e materiais de combate a incêndio;

(4) **Instalações de Abastecimento de Combustível:** inspeção das instalações fixas e móveis, documentação e relatórios, treinamento do pessoal em relação aos agentes de combate a incêndio nas instalações; e,

(5) **Inspeções Noturnas:** verificação da sinalização (horizontal, vertical e luminosa) da área de movimento, biruta e sinalização de obstáculos.

(c) Após a inspeção, deve ser elaborado um relatório técnico, consolidando as eventuais não conformidades e contendo um parecer sobre as características físicas e operacionais em relação às informações apresentadas no MOPS.

(d) O Ger/ECO deve notificar ao operador de aeródromo quanto à decisão da ANAC quanto aos resultados da inspeção inicial de certificação operacional e eventuais necessidades de correção no MOPS.

(e) A ANAC deve sobrestar o processo de Certificação Operacional do aeródromo, nos seguintes casos:

(1) seja constatada a impossibilidade do operador de aeródromo corrigir as não conformidades identificadas pela ECO; e

(2) o operador de aeródromo não apresentar condições técnico-operacionais de administrar e manter adequadamente o aeródromo, de acordo com o disposto em 139.105.

139.211 – Certificação

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

(b) Caso seja constatada a impossibilidade de ser concedido o Certificado, a ANAC notificará o solicitante quanto às inconformidades identificadas, fixando prazo para seu saneamento, condicionando a emissão do Certificado.

(d) Expedido o Certificado, a ANAC diligenciará para divulgação das informações aeronáuticas sobre o aeródromo no AIP.

139.213 – Inspeção aeroportuária

(a) Após a concessão do Certificado Operacional de Aeroporto, a ANAC realizará inspeções periódicas e/ou especiais, para verificar a manutenção das características físicas e operacionais do aeródromo e demais elementos que ensejaram a concessão do Certificado.

(b) Caso inspeção aeroportuária identifique inconformidade que comprometa a segurança operacional, a ANAC poderá suspender ou cancelar o Certificado Operacional de Aeroporto, conforme estabelecido na Seção 139.109.

139.215 – Das sanções

(a) São sanções cabíveis por inadequação do operador de aeródromo ao disposto em 139.101(b) ou por efeito de suspensão do Certificado Operacional do Aeroporto, cumulativamente:

(1) multa, na previsão da Resolução ANAC 25, de 25 de abril de 2008, e suas alterações posteriores;

(2) redução da quantidade de embarques e desembarques para menos de um milhão, ao ritmo não inferior de 20% (vinte por cento) ao ano sobre o excedente observado na data da infração.

(b) São sanções cabíveis por efeito de cancelamento do Certificado Operacional do Aeroporto, cumulativamente:

(1) multa, na previsão da Resolução ANAC 25, de 25 de abril de 2008, e suas alterações posteriores;

(2) redução da quantidade de embarques e desembarques para menos de um milhão, ao ritmo não inferior de 50% (cinquenta por cento) ao ano sobre o excedente observado na data da infração.

SUBPARTE D – MANUAL DE OPERAÇÕES DO AERÓDROMO (MOPS)

139.301 – Preparação e apresentação do MOPS

(a) O manual de procedimentos operacionais do aeródromo – MOPS é o documento, ou conjunto de documentos, publicado pelo operador de aeródromo representando e apresentando em detalhes e de forma controlada as regras, padrões e práticas que adotada em determinado sítio aeroportuário.

(b) O MOPS se evidencia como documento controlado se submetido a um processo que assegure o domínio sobre o seu conteúdo, revisão, publicação, distribuição, disponibilização e retenção.

(c) Todo operador de aeródromo deve elaborar e manter um manual de procedimentos operacionais do aeródromo – MOPS que permita a padronização dos serviços, facilidade de administração, clareza de comunicação e instrução de seu pessoal.

(d) O MOPS pode ser constituído da coleção de documentos produzidos pela estrutura organizacional do operador de aeródromo, bastando à produção de uma declaração de conformidade que remeta ao conjunto de requisitos acima apontados.

(e) O MOPS não tem forma rígida, devendo ser apresentado impresso em tamanho A4 (210 x 297 mm) vertical com todas suas páginas numeradas seqüencialmente e rubricadas. Os anexos e apêndices terão numeração própria.

(1) O MOPS deve ser digitalizado ou gerado em formato “*Portable Document Format*” – pdf, versão 7.0 ou superior, correspondente ao impresso subscrito pelo operador de aeródromo;

(f) O operador deve registrar no MOPS toda exigência normativa ou regulamentar não aplicável ao mesmo, apresentando, inclusive, o motivo que ensejou a não aplicabilidade.

139.303 – Cópias do Manual de Operações do Aeródromo

(a) O operador de aeródromo deve manter número suficiente de cópias impressas do Manual em condição de fácil acesso pelo pessoal responsável pela administração e operação do aeródromo de modo a que o objetivo declarado em 139.301(a) seja atingido. Caso o Manual tenha versão eletrônica, ao menos uma cópia impressa e atualizada deve estar disponível e deve ser viabilizado o acesso do pessoal responsável pela administração e operação a terminais de consulta.

(b) O operador de aeródromo deve fornecer à ANAC 2 (dois) exemplares impressos da versão homologada do MOPS, além de sua versão eletrônica no formato especificado em 139.103, que tenham incorporadas todas as alterações estabelecidas pela ANAC.

(c) Um exemplar atualizado do MOPS deve ser disponibilizado durante inspeção aeroportuária periódica ou especial da ANAC.

139.305 – Guarda e atualização do manual

(a) O operador de aeródromo deve manter atualizado o MOPS.

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

(c) O operador de aeródromo deve designar e informar à ANAC o responsável pela guarda e manutenção do MOPS, no aeródromo.

(d) As atribuições do responsável pelo MOPS envolvem:

- (1) manter o registro das pessoas que possuem cópia de todo o MOPS ou de partes dele; e
- (2) submeter à ANAC as alterações propostas para o MOPS, antes de sua aprovação.

139.307 – Inclusão de desvios no Manual de Operações do Aeródromo

(a) O operador de aeródromo deve incluir no MOPS o número do desvio autorizado pela ANAC, a data de entrada em vigor, bem como a referência do Estudo Aeronáutico no qual o desvio foi fundamentado.

(b) O operador de aeródromo deve registrar no MOPS toda particularidade não aplicável ao aeródromo e o motivo de sua não aplicabilidade, em relação ao especificado na Seção 139.311.

139.309 – Revisões e aprovações do Manual de Operações do Aeródromo

(a) O operador de aeródromo certificado deve revisar o MOPS:

(1) Sempre que necessário, de forma a mantê-lo atualizado, e dependendo das possíveis modificações de suas características físicas, operacionais e outros procedimentos e práticas estabelecidas neste Manual; e

(2) Para incorporar as alterações decorrentes das ações corretivas identificadas pela ANAC, durante as inspeções aeroportuárias.

(b) O operador de aeródromo deve submeter à aprovação da ANAC, o mais breve possível, toda alteração a ser efetuada no MOPS.

(c) O processo de revisão e/ou modificação do MOPS deve ser submetido à apreciação formal da ANAC, que após análise inicial da alteração proposta, deve se manifestar por escrito, quanto às fases previstas na Seção 139.201.

(d) O MOPS e suas alterações são aprovados, desde que atendam aos requisitos estabelecidos neste Regulamento e em instruções complementares, após análise completa de seu conteúdo em relação às normas e procedimentos vigentes.

139.311 – Conteúdo do Manual de Operações do Aeródromo

(a) O MOPS, além de conter os requisitos solicitados no RBAC 153, deve atender às instruções complementares da ANAC, considerando as particularidades aplicáveis ao aeródromo.

SUBPARTE E - OBRIGAÇÕES DO OPERADOR DE AERÓDROMO

139.401 – Cumprimento de normas e procedimentos

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

(b) Uma vez feito o depósito previsto em 139.103(b), o operador de aeródromo fica vinculado ao conteúdo do MOPS, sujeitando-se às sanções cabíveis como se o aeroporto certificado fosse.

139.403 – [RESERVADO]

139.405 – [RESERVADO]

139.407 - [RESERVADO]

139.409 - [RESERVADO]

139.411 – [RESERVADO]

139.413 – Acesso de inspetores ao aeródromo

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

(a) garantir o acesso de Inspectores de Aviação Civil para desempenhar suas atividades, para executar testes nas facilidades, nos serviços e equipamentos do aeródromo, bem como para verificar a documentação, os registros e o SGSO, a qualquer tempo; e,

(b) cooperar na condução das atividades de inspeções aeroportuárias realizadas pela ANAC.

139.415 – [RESERVADO]

139.417 – [RESERVADO]

139.419 – [RESERVADO]

139.421 - Aviso de advertência

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

(a) implantar avisos de advertência de perigo em qualquer via pública próxima à área de manobras; ou,

(b) solicitar à autoridade responsável pelo controle dessa via, se a via pública não for controlada pelo operador de aeródromo, para que seja implantado o aviso de advertência.

139.423 – Planejamento do aeródromo

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

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

139.425 – Planejamento e execução de obras no aeródromo

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

(a) elaborar Procedimentos Específicos de Segurança Operacional para Obras e Serviços (PESOS) para aprovação da ANAC, antes do início de cada obra ou serviço de manutenção;

(b) promover ações de forma a garantir que nenhuma obra ou serviço de manutenção coloquem em risco as operações aéreas; e

(c) designar um ou mais responsáveis pela segurança operacional, devidamente qualificados, durante a execução de obras e serviços de manutenção.

(d) em caráter excepcional, quando houver risco para a segurança das operações e em emergência, deverá ser submetido à ANAC, de forma sintética, relatório técnico justificando a(s) intervenção(ões) ou obra(s), devidamente assinado por profissional habilitado.

139.427 – Outras obrigações

(a) Elaborar os demais Planos ou Programas:

(1) Plano de Emergência em Aeródromos, de acordo com legislação específica;

(2) Programa de manutenção da área de movimento;

(3) Programa de gestão do perigo da fauna;

(4) Plano de desinterdição de pista;

(5) Programa de controle de obstáculos;

(6) Programa de controle do uso do solo no entorno;

(7) Programa de manuseio de materiais perigosos;

(8) Programa de proteção dos sítios de radar e de auxílios à navegação aérea, sob a responsabilidade do operador de aeródromo;

(b) Fornecer à ANAC a estrutura administrativa do aeródromo: cargos, atribuições, responsáveis pelas funções de segurança operacional (nome, telefone e endereço de contato).

(c) Fornecer à ANAC os dados e estatísticas operacionais do aeródromo, no formato e frequência que esta especificar em norma própria.

(d) Informar à ANAC, mensalmente, até o décimo dia útil do mês subsequente, o movimento das aeronaves no aeródromo, de acordo com o prescrito em norma.

(e) Informar a ocorrência de acidentes ou incidentes aeronáuticos e as ocorrências de solo, conforme estabelece a legislação em vigor.

(f) Prover instalações para o Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio adequado à categoria do aeródromo.

(g) Disponibilizar áreas apropriadas aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeródromos internacionais.

SUBPARTE F – DESVIOS E ESTUDOS AERONÁUTICOS

139.501 – Análise e aprovação de desvios

(a) Quando um aeródromo não atender às normas e aos procedimentos estabelecidos no RBAC 154 e demais normas vigentes, a ANAC, em coordenação com o DECEA, pode autorizar a adoção de procedimentos especiais pelo operador de aeródromo.

(1) Para obter tal autorização o operador de aeródromo deverá elaborar e apresentar Estudo Aeronáutico que indique procedimentos que garantam um nível de segurança operacional equivalente ao que seria assegurado por aquelas normas ou procedimentos.

(b) Antes de decidir sobre qualquer desvio, devem ser levados em consideração todos os aspectos relacionados com a segurança operacional.

(c) Os desvios das normas e dos procedimentos aprovados pela ANAC devem constar do MOPS, após receberem da ANAC uma numeração de controle.

(d) Nos casos de impossibilidade técnica para a concessão de desvios pela ANAC, em coordenação com o DECEA, o operador de aeródromo pode interpor um recurso administrativo na forma da lei, em última instância, à Autoridade Aeronáutica, que emitirá a decisão final.

139.503 – Estudos aeronáuticos

(a) **Definição.** O Estudo Aeronáutico constitui-se em análise do impacto de uma inconformidade das características físicas e operacionais do aeródromo em relação aos padrões especificados no RBAC 154 ou na legislação aeronáutica brasileira, visando estabelecer procedimentos alternativos que garantam o mesmo nível de segurança para as operações da aeronave crítica. Esse estudo deve fornecer todos os elementos para que a ANAC avalie a viabilidade quanto à adoção de desvios da legislação aplicável, compreendendo a análise dos seguintes riscos:

- (1) colisão com outras aeronaves, veículos ou objetos;
- (2) saída de aeronaves de superfícies pavimentadas; e
- (3) perigo de ingestão em motores.

(b) **Escopo.** Um Estudo Aeronáutico submetido à aprovação da ANAC, em coordenação com o DECEA, quando os requisitos físicos e operacionais do RBAC 154 e demais normas vigentes não puderem ser atendidos no aeródromo. Tal estudo será desenvolvido preferencialmente durante o planejamento/projeto do aeródromo, de forma que os desvios sejam considerados no processo de homologação, ou no seu processo de certificação, para os seguintes casos:

- (1) distância entre os eixos de pista de pouso e de pista de táxi;
- (2) distância entre os eixos de duas pistas de táxi paralelas;
- (3) distância entre eixo de pista de táxi e objeto;
- (4) distância entre pista de táxi de pátio e objeto;
- (5) dimensões, pavimentos e acostamentos do sistema de pistas; e
- (6) proteção de motores contra danos provocados por objetos estranhos (FO).

(c) Análise técnica

(1) As análises técnicas devem prover justificativa para os desvios, com base na obtenção, por outros meios, de um nível de segurança operacional equivalente. Isto é geralmente aplicável em situações onde o custo da correção de um problema que viole os padrões é excessivo, mas onde os efeitos da insegurança podem ser superados por algum processo que ofereça soluções ao mesmo tempo viáveis e razoáveis.

(2) Na condução de análises técnicas, os inspetores da ANAC devem usar sua competência legal, experiência e conhecimento especializado. Podem, também, ser consultados outros especialistas por decisão da ANAC. Quando forem considerados procedimentos alternativos no processo de aprovação de desvios, esses procedimentos devem ser incorporados ao Certificado.

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

SUBPARTE G – DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

139.601 – Disposições transitórias

(a) Em caráter extraordinário, os aeroportos no Apêndice A terão até 31 de dezembro de 2014 para serem certificados pela ANAC.

(b) Admite-se que a implantação do SGSO seja concluída em até 2 (dois) anos da data de atendimento do disposto em 139.601(a), condicionado à apresentação e aceitação de cronograma de implantação do SGSO no MOPS.

[Resolução nº 299, de 16 de dezembro de 2013, publicada no Diário Oficial da União nº 245, de 18 de dezembro de 2013, Seção 1, p. 4]

139.603 – Disposições finais

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

APÊNDICE A DO RBAC 139**Tabela A-1. Relação de aeroportos que terão até 31 de dezembro de 2014 para serem certificados.**

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

[Resolução nº 299, de 16 de dezembro de 2013, publicada no Diário Oficial da União nº 245, de 18 de dezembro de 2013, Seção 1, p. 4]