

Perguntas e Respostas

RBAC nº 139 (Emenda nº 06)

Certificação Operacional de Aeroportos

SUMÁRIO

SUMÁRIO	2
APROVAÇÃO, REVOGAÇÃO E VIGÊNCIA.....	4
1. Qual Resolução aprovou a Emenda nº 06 ao RBAC nº 139?	4
2. Quando a Emenda nº 06 ao RBAC nº 139 entrou em vigor?	4
PRINCIPAIS ALTERAÇÕES DA EMENDA nº 06 ao RBAC nº 139	4
3. O que ensejou a edição da Emenda nº 06 ao RBAC nº 139?	4
4. Quais as principais mudanças trazidas pela Emenda nº 06 ao RBAC nº 139?	4
5. Qual a aplicabilidade da norma?	4
6. Os aeródromos que sejam destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, terão que obter a certificação de forma imediata ou haverá um prazo para isso?	5
7. Em relação à necessidade de certificação de aeródromos civis por risco, quais os critérios mínimos que serão avaliados?	5
8. Os demais aeroportos, que não forem obrigados a serem detentores de Certificado Operacional de Aeroporto, deverão cumprir o que?	5
9. Existem prazos para cumprimento dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional e para quem se aplica?	5
10. Do que trata e qual o objetivo das diretrizes estabelecidas pela SIA em portaria para implementação dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional?	6
11. Entendi qual é o objetivo das diretrizes, mas fiquei com uma dúvida: o descumprimento desses marcos temporais gerará sanção ao operador de aeródromo?	6
12. O que é o processo conjunto de gerenciamento de risco?	6
13. O processo conjunto de gerenciamento de risco será exigido de qual operador de aeródromo?	6
14. Durante o prazo para cumprimento dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional as operações poderão acontecer?	6
15. A avaliação do processo conjunto de gerenciamento de risco deverá ser enviada para a ANAC?	7
16. Mas o que vem a ser um CAC e qual a diferença dele em relação ao PAC?	7
17. O cumprimento dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional serão verificados previamente pela ANAC?	7
18. Os elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional devem ser homologados?	7
19. Meu aeródromo necessita realizar adequações de infraestrutura por imposição do contrato de concessão de aeroportos, nesse sentido, a adequação exigida estará restrita aos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional?	8
20. Na situação do aeródromo requerer operações mais exigentes ou operações de nova aeronave crítica, o cumprimento dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional exige o operador de aeródromo de cumprir os requisitos do RBAC nº 154?	8

21. Pretendo construir um novo aeródromo que processará operações regulares domésticas regidas pelo RBAC nº 121, nesse sentido, o que deve ser feito para a abertura ao tráfego aéreo desse novo aeródromo?.....	8
22. Meu aeródromo processa operações regulares domésticas regidas pelo RBAC nº 121 com aeronave crítica 2C e pretende requerer mudança da aeronave crítica para 3C, nesse sentido, o que deve ser feito para que a operação da nova aeronave crítica (3C) seja realizada?	9
23. Meu aeródromo pretende alterar o tipo de operação, como por exemplo passar de VFR Diurno/Noturno para IFR Diurno/Noturno, neste caso devo atender somente a MIL para essa nova operação?	9
24. Meu aeródromo processa operações regulares domésticas regidas pelo RBAC nº 121 e atende integralmente os elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional e pretende construir uma nova pista de táxi, nesse sentido, o que deve ser feito para a abertura ao tráfego aéreo dessa nova pista de táxi?.....	9
25. Pretendo construir um novo aeródromo que processará operações regulares domésticas com comercialização de assentos individuais regidas pelo RBAC nº 135, nesse sentido, o que deve ser feito para a abertura ao tráfego aéreo desse novo aeródromo?.....	10
26. Meu aeródromo processa operações regulares domésticas com comercialização de assentos individuais regidas pelo RBAC nº 135, nesse sentido, também serei obrigado a cumprir os elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional?	10
27. Meu aeródromo processa operações da aviação geral e pretende construir uma infraestrutura aeroportuária nova (e.g. pista de táxi nova), nesse sentido, o que deve ser feito para a abertura ao tráfego aéreo dessa nova infraestrutura aeroportuária?.....	10
28. O RBAC nº 139 também é aplicável aos operadores aéreos?.....	11
29. O que ocorre com os aeródromos cujo processo para obtenção de Certificado Operacional de Aeroporto esteja em andamento?	11
30. Quais os impactos da aprovação da Emenda nº 06 ao RBAC nº 139 para processos de certificação em curso?	11
31. O que ocorre com os aeródromos já certificados?	12
32. O Certificado Operacional Provisório de Aeroporto foi extinto?.....	12
33. Qual é o novo regime de transição?	12
34. O que é a emissão de comunicação ao detentor de Certificado Operacional de Aeroporto?	13
35. Quando são aplicadas as providências administrativas acautelatórias?	13
36. Quais as consequências administrativas e quando podem ser aplicadas?.....	13
37. Como evitar ou suspender a aplicação de consequências administrativas?	14
38. Onde posso encontrar os requisitos técnicos aplicáveis ao MOPS?	14
39. Quais modificações do MOPS devem ser aprovadas previamente pela ANAC?.....	14
MATERIAL ORIENTATIVO	15

APROVAÇÃO, REVOGAÇÃO E VIGÊNCIA

1. Qual Resolução aprovou a Emenda nº 06 ao RBAC nº 139?

A Emenda nº 06 ao RBAC nº 139 foi aprovada pela Resolução nº 691, de 21 de setembro de 2022. A Resolução pode ser acessada por meio do link destacado abaixo.

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/2022>

2. Quando a Emenda nº 06 ao RBAC nº 139 entrou em vigor?

O Regulamento entrou em vigor no dia 03 de outubro de 2022.

PRINCIPAIS ALTERAÇÕES DA EMENDA nº 06 ao RBAC nº 139

3. O que ensejou a edição da Emenda nº 06 ao RBAC nº 139?

A alteração no RBAC nº 139 é consequência da fase de estudos do tema nº 15 da Agenda Regulatória 2019/2020 da ANAC e do tema nº 9 da Agenda Regulatória para o biênio 2021-2022, ambos intitulados de “**Processo de certificação operacional de aeroportos**”.

4. Quais as principais mudanças trazidas pela Emenda nº 06 ao RBAC nº 139?

Em resumo, a Emenda nº 06 ao RBAC nº 139 abordou os seguintes temas:

- Aplicabilidade da norma;
- Regime de transição;
- Certificação Operacional Provisória de Aeroporto;
- Providências administrativas;
- Requisitos técnicos aplicáveis ao MOPS.

5. Qual a aplicabilidade da norma?

Buscando maior aderência do RBAC nº 139 com os padrões da OACI, fica estabelecida a obrigatoriedade de obtenção de certificação operacional de aeroporto para todos os aeródromos civis que sejam destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares.

Além disso, aqueles aeródromos civis em que o risco à segurança das operações justifique tal medida, também, devem ser certificados.

Por fim, o terceiro caso de certificação é aquele a pedido, ou seja, quando o operador de aeródromo, de forma espontânea e a seu critério, solicita a certificação operacional.

6. Os aeródromos que sejam destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, terão que obter a certificação de forma imediata ou haverá um prazo para isso?

A obtenção da certificação operacional não se aplicará imediatamente a todos os aeródromos que processem tais operações. Com o objetivo de permitir que os operadores possam se preparar para o processo de certificação, será estabelecido prazo limite para a certificação fixado em Acordo Específico estabelecido em conjunto com a ANAC para cada aeroporto.

7. Em relação à necessidade de certificação de aeródromos civis por risco, quais os critérios mínimos que serão avaliados?

Visando operacionalizar e dar efetividade à esta exigência normativa, a Portaria nº 9.248, de 22 de setembro de 2022, estabelece os preceitos de risco principais a serem avaliados e o processo para aplicabilidade do regulamento. A Portaria pode ser acessada por meio do link destacado abaixo:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2022>

8. Os demais aeroportos, que não forem obrigados a serem detentores de Certificado Operacional de Aeroporto, deverão cumprir o que?

Para os demais aeródromos civis que processem ou pretendam processar operações sob o RBAC nº 121 e que não sejam obrigados a serem detentores de Certificado Operacional de Aeroporto, fica estabelecida a obrigatoriedade de cumprimento de elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional. A Portaria nº 9.249, de 22 de setembro de 2022, determina quais são esses elementos mínimos, disponível em:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2022>

9. Existem prazos para cumprimento dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional e para quem se aplica?

O prazo para cumprimento dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional está fixado na seção 139.601 (Disposições transitórias e finais) do RBAC nº 139 e aplica-se a aeródromos que já processam operações regulares regidas pelo RBAC nº 121, no período especificado.

Já para os aeródromos que pretendam processar operações regulares regidas pelo RBAC nº 121 o cumprimento deverá ser feito de forma prévia ao início das operações.

10. Do que trata e qual o objetivo das diretrizes estabelecidas pela SIA em portaria para implementação dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional?

O objetivo dessas diretrizes é garantir que os operadores de aeródromo cumpram os elementos exigidos de forma gradual e planejada, estabelecendo marcos temporais conforme a complexidade de cada elemento. Com isso, busca-se oferecer previsibilidade e organização para que a implementação dos elementos mínimos de infraestrutura e segurança operacional seja realizada de forma segura e eficiente.

11. Entendi qual é o objetivo das diretrizes, mas fiquei com uma dúvida: o descumprimento desses marcos temporais gerará sanção ao operador de aeródromo?

O programa de implementação dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional não tem caráter sancionatório, ou seja, o descumprimento dos marcos temporais não gerará sanção. Todavia, o prazo máximo fixado no parágrafo 139.601(a)(1) do RBAC nº 139 deve ser cumprido, uma vez que seu descumprimento possui sanções previstas no apêndice A do regulamento.

12. O que é o processo conjunto de gerenciamento de risco?

É um processo de avaliação e gerenciamento de risco e garantia da segurança operacional, que deverá ser realizada por todos os operadores de aeródromo que estiverem na obrigatoriedade de elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional. A avaliação deve ser realizada em conjunto entre o operador de aeródromo e o(s) operador(es) aéreo(s). As condições estabelecidas deverão ser monitoradas continuamente para garantia da segurança operacional do aeródromo, por meio de verificação do desempenho e eficácia dos controles de riscos à segurança operacional.

13. O processo conjunto de gerenciamento de risco será exigido de qual operador de aeródromo?

Será exigido de todo operador de aeródromo que tenha que cumprir os elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional, ou seja, aquele que processe ou pretenda processar operações regulares domésticas regidas pelo RBAC nº 121 e que não seja obrigado a ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto.

14. Durante o prazo para cumprimento dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional as operações poderão acontecer?

Sim, mas estarão condicionadas ao processo conjunto de gerenciamento de risco.

15. A avaliação do processo conjunto de gerenciamento de risco deverá ser enviada para a ANAC?

A avaliação somente deverá ser enviada para aprovação da ANAC nos seguintes casos:

- No caso de não cumprimento integral dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional; ou
- para quem tenha medida cautelar aplicada;

Importante destacar ainda que, após análise da avaliação enviada, a ANAC pode estabelecer um CAC (compromisso de ações corretivas), contendo ações e prazos para o cumprimento de medidas adicionais para eliminação ou mitigação dos riscos identificados.

16. Mas o que vem a ser um CAC e qual a diferença dele em relação ao PAC?

CAC é a sigla abreviada para Compromisso de Ações Corretivas (CAC), e que consiste num acordo formal firmado entre o operador de aeródromo e a ANAC, contendo as ações e os prazos para implementação dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional ou para correção de não conformidades identificadas no processo de certificação junto com as medidas mitigadoras adicionais para eliminação ou mitigação dos riscos.

A principal diferença do CAC em relação ao PAC está na sua maior flexibilidade e possibilidade de adequação/modelagem ao caso concreto. Além disso, é um instrumento independente do previsto na Resolução ANAC nº 472/2018, já que no caso do PAC (Plano de Ações Corretivas) há necessidade da devida instrução processual e emissão da providência administrativa preventiva do tipo SRCI (Solicitação de Reparação de Condição Irregular).

Por fim, destaca-se que os instrumentos previstos na resolução ANAC nº 472/2018 continuam existindo e poderão ser aplicados em decorrência do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, mas o CAC se restringe ao contexto do processo de certificação.

17. O cumprimento dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional serão verificados previamente pela ANAC?

De forma prévia não. O cumprimento dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional será formalizado por meio de declaração do operador de aeródromo, conforme modelo disponibilizado pela ANAC, e será verificado, posteriormente, pela ANAC.

18. Os elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional devem ser homologados?

Sim, conforme determina o artigo 4º [da Portaria nº 11.764/SIA, de 27 de junho de 2023.](#)

19. Meu aeródromo necessita realizar adequações de infraestrutura por imposição do contrato de concessão de aeroportos, nesse sentido, a adequação exigida estará restrita aos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional?

Não, a necessidade de cumprir com os requisitos estabelecidos nos regulamentos editados pela ANAC e pelo contrato de concessão de aeroportos é mantida, visto que os elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional não foram estabelecidos como forma alternativa de cumprimento de cláusulas contratuais.

20. Na situação do aeródromo requerer operações mais exigentes ou operações de nova aeronave crítica, o cumprimento dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional exige o operador de aeródromo de cumprir os requisitos do RBAC nº 154?

Não, os elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional não foram estabelecidos como forma alternativa de cumprimento dos requisitos de infraestrutura aeroportuária quando forem requeridas operações mais exigentes ou operações de nova aeronave crítica.

Dessa forma, no caso de alteração da infraestrutura para comportar aeronave crítica ou operações mais exigentes, é preciso analisar e cumprir os requisitos fixados no RBAC nº 154 aplicáveis ao novo contexto operacional, podendo ser um escopo mais amplo que eventuais elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional associados à alteração.

21. Pretendo construir um novo aeródromo que processará operações regulares domésticas regidas pelo RBAC nº 121, nesse sentido, o que deve ser feito para a abertura ao tráfego aéreo desse novo aeródromo?

O novo aeródromo deve passar pelo processo de homologação da infraestrutura para a abertura ao tráfego aéreo, conforme estabelecido na Resolução que trata do cadastro junto à ANAC.

Além disso, para processar operações regulares domésticas regidas pelo RBAC nº 121, o aeródromo deve cumprir os elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional em sua integralidade, havendo a possibilidade, no caso concreto, de celebração de CAC junto à ANAC.

Maiores informações sobre o cadastro de aeródromos podem ser obtidas na página da ANAC clicando link abaixo:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/cadastro-de-aerodromos>

22. Meu aeródromo processa operações regulares domésticas regidas pelo RBAC nº 121 com aeronave crítica 2C e pretende requerer mudança da aeronave crítica para 3C, nesse sentido, o que deve ser feito para que a operação da nova aeronave crítica (3C) seja realizada?

Nessa situação, se a infraestrutura aeroportuária tiver que ser modificada ou melhorada para acomodar a nova aeronave 3C, então o RBAC nº 154 deverá ser cumprido, conforme disposição contida no RBAC nº 154.601(a)(1), sendo que a modificação/melhoria deverá ser homologada junto à ANAC.

Caso contrário, e em atendimento ao artigo 2º da Portaria nº 9.249/SIA, de 22 de setembro de 2022, deverá ocorrer a compatibilização dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional com a nova aeronave crítica.

Importante destacar ainda que o operador de aeródromo também deve cumprir com os requisitos estabelecidos nos regulamentos editados pela ANAC, tais como o RBAC nº 153.

23. Meu aeródromo pretende alterar o tipo de operação, como por exemplo passar de VFR Diurno/Noturno para IFR Diurno/Noturno, neste caso devo atender somente a MIL para essa nova operação?

Nessa situação, deve ocorrer a compatibilização dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional para o tipo de operação IFR Diurno/Noturno, e o operador de aeródromo deve cumprir com os requisitos estabelecidos nos regulamentos editados pela ANAC, tais como RBAC nº 154 e RBAC nº 153, para o caso concreto.

24. Meu aeródromo processa operações regulares domésticas regidas pelo RBAC nº 121 e atende integralmente os elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional e pretende construir uma nova pista de táxi, nesse sentido, o que deve ser feito para a abertura ao tráfego aéreo dessa nova pista de táxi?

A nova pista de táxi deve passar pelo processo de cadastramento para a abertura ao tráfego aéreo, sendo necessário verificar se a nova infraestrutura atende ao disposto no RBAC nº 154.

25. Pretendo construir um novo aeródromo que processará operações regulares domésticas com comercialização de assentos individuais regidas pelo RBAC nº 135, nesse sentido, o que deve ser feito para a abertura ao tráfego aéreo desse novo aeródromo?

O novo aeródromo deve passar pelo processo de cadastramento para a abertura ao tráfego aéreo, conforme estabelecido na Resolução que trata do cadastro junto à ANAC.

Maiores informações sobre o cadastro de aeródromos podem ser obtidas na página da ANAC clicando link abaixo:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/cadastro-de-aerodromos>

26. Meu aeródromo processa operações regulares domésticas com comercialização de assentos individuais regidas pelo RBAC nº 135, nesse sentido, também serei obrigado a cumprir os elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional?

O cumprimento dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional é obrigatório para os aeródromos civis que processem ou pretendam processar operações sob o RBAC nº 121. Entretanto, o operador deve manter o aeródromo conforme outros regulamentos, como o RBAC nº 153 e o RBAC nº 154.

27. Meu aeródromo processa operações da aviação geral e pretende construir uma infraestrutura aeroportuária nova (e.g. pista de táxi nova), nesse sentido, o que deve ser feito para a abertura ao tráfego aéreo dessa nova infraestrutura aeroportuária?

A nova infraestrutura aeroportuária deve passar pelo processo de cadastramento para a abertura ao tráfego aéreo, conforme estabelecido na Resolução que trata do cadastro junto à ANAC.

Maiores informações sobre o cadastro de aeródromos podem ser obtidas na página da ANAC clicando link abaixo:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/cadastro-de-aerodromos>

28. O RBAC nº 139 também é aplicável aos operadores aéreos?

Sim. A Emenda nº 06 ao RBAC nº 139 prevê explicitamente que o regulamento é aplicável, no que couber, aos operadores aéreos.

Nesse novo cenário normativo, foram previstas, no Apêndice A do RBAC nº 139, sanções aplicáveis aos operadores aéreos para o descumprimento dos parágrafos 139.601(a)(1)(i), 139.601(b) e 139.601(b)(2), conforme o valor respectivo da classe do aeródromo onde a violação ao requisito foi praticada.

As obrigações previstas nos requisitos indicados acima, referem-se ao processo de gerenciamento de risco e de garantia da segurança operacional, sob responsabilidade do operador de aeródromo em conjunto com o(s) operador(es) aéreo(s), bem como ao monitoramento contínuo da segurança operacional do aeródromo, visando verificar o desempenho da segurança operacional e a eficácia dos controles de riscos à segurança operacional.

29. O que ocorre com os aeródromos cujo processo para obtenção de Certificado Operacional de Aeroporto esteja em andamento?

Para estes aeródromos, a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária avaliará a pertinência da continuidade do processo de certificação operacional dentro do respectivo processo de cada aeródromo, avaliando caso a caso.

30. Quais os impactos da aprovação da Emenda nº 06 ao RBAC nº 139 para processos de certificação em curso?

Os atos já praticados não são prejudicados pela alteração do Regulamento. De acordo com o parágrafo 139.601(e), *“o disposto na Emenda 06 deste Regulamento aplica-se aos processos iniciados em data anterior à sua emissão, sem necessidade de ratificação ou adequação dos atos já praticados”*.

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

A decisão sobre a outorga do Certificado Operacional de Aeroporto terá como base o resultado das fases anteriores, independentemente se concluídas antes ou depois da aprovação da Emenda nº 06 ao RBAC nº 139.

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

31. O que ocorre com os aeródromos já certificados?

Para os operadores de aeródromos já certificados não há mudança significativa, devendo observar as especificações operativas fixadas nos respectivos certificados e as demais regras aplicáveis. Destaca-se, contudo, que a Emenda nº 06 do RBAC nº 139 alterou as regras relativas à aplicação de sanções e demais providências administrativas cabíveis.

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

32. O Certificado Operacional Provisório de Aeroporto foi extinto?

Foi extinto para o caso de início de operações, mas foi mantido no caso de sucessão de pessoa destinatária do direito de operar aeródromo civil anteriormente certificado, com ratificação dos procedimentos e do MOPS do anterior.

33. Qual é o novo regime de transição?

Com a entrada em vigor da Emenda nº 06 ao RBAC nº 139, o regime de transição sofreu significativas alterações. O regime de transição passa a ser orientado por uma abordagem baseada em risco e em princípios de responsividade, que consiste na adoção de critérios de risco para indicar quais aeródromos necessitam obter o Certificado Operacional de Aeroporto com base no risco.

Visando operacionalizar e dar efetividade à esta exigência normativa, a Portaria nº 9.248, de 22 de setembro de 2022, fixa os critérios para determinação de obtenção e manutenção de certificado operacional de aeroporto por risco à segurança das operações. A Portaria pode ser acessada por meio do link destacado abaixo:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2022>

Nesse novo cenário normativo, a Resolução nº 691, de 21 de setembro de 2022, que aprova a Emenda nº 06 ao RBAC nº 139, revogou a Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015, bem como a Portaria SIA nº 908/SIA, de 13 de abril de 2016, que regulavam o antigo regime de transição estabelecido na Emenda nº 05 ao RBAC nº 139.

34. O que é a emissão de comunicação ao detentor de Certificado Operacional de Aeroporto?

A emissão de comunicação ao detentor de Certificado Operacional de Aeroporto é uma medida, não sancionatória, utilizada pela ANAC quando o detentor de certificado não observa os requisitos, procedimentos ou obrigações estabelecidas no RBAC nº 139, na legislação brasileira correlacionada, no MOPS ou no CAC, tendo por objetivo estimular o retorno ao cumprimento do requisito de forma célere e eficaz previamente à adoção de procedimentos para aplicação de providências administrativas. Sendo vedada a emissão de comunicação quando a não conformidade comprometer a segurança operacional em nível de risco não aceitável pela ANAC.

35. Quando são aplicadas as providências administrativas acautelatórias?

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

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

36. Quais as consequências administrativas e quando podem ser aplicadas?

As consequências administrativas podem ser aplicadas quando finalizado o processo de certificação sem outorga do Certificado Operacional de Aeroporto ou do Certificado Operacional Provisório de Aeroporto, ou quando descumpridos os elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional.

A aplicação de consequência administrativa varia de acordo com a natureza e a extensão do risco identificado no caso concreto, podendo ser:

- adoção de medidas mitigadoras adicionais;
- imposição de restrições operacionais;
- congelamento das frequências do aeroporto;
- limitação da aeronave crítica e respectiva frequência semanal de operação;
- redução gradativa de frequências das operações até determinado limite que será fixado pela ANAC no caso concreto;
- suspensão das operações.

37. Como evitar ou suspender a aplicação de consequências administrativas?

A aplicação de consequências administrativas ocorre no descumprimento dos requisitos do RBAC nº 139. Como forma de viabilizar o saneamento das irregularidades, o operador de aeródromo poderá firmar um Compromisso de Ações Corretivas – CAC.

38. Onde posso encontrar os requisitos técnicos aplicáveis ao MOPS?

Os requisitos técnicos relacionados ao Manual de Operações do Aeródromo – MOPS estão dispostos na seção 139.311 do RBAC nº 139.

39. Quais modificações do MOPS devem ser aprovadas previamente pela ANAC?

A ANAC deve aprovar previamente somente as modificações do MOPS que venham promover alterações de:

- especificações operativas do aeródromo, nos seguintes casos:
 - majoração no número ou letra do Código de Referência de Aeródromo;
 - alteração do tipo de operação por pista ou cabeceira;
 - autorização de operações especiais.
- características físicas do aeródromo, nos casos de implementação de nova pista de pouso e decolagem, nova pista de táxi, novo pátio de aeronaves e nova área de aproximação final e decolagem de helicópteros (FATO); e
- procedimentos em virtude de atualizações de regulamentação técnica.

Para as demais alterações, é dispensada aprovação prévia da ANAC, podendo ser feitas por procedimento interno do operador de aeródromo.

Nesse novo cenário normativo, a Resolução nº 691, de 21 de setembro de 2022, que aprova a Emenda nº 06 ao RBAC nº 139, revogou a Portaria nº 1.222/SIA, de 13 de abril de 2018, que regulava o envio e aprovação de alterações do MOPS.

MATERIAL ORIENTATIVO

A obtenção de orientações e outras informações pode ser obtida na página temática sobre certificação operacional de aeroportos no seguinte endereço eletrônico:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/certificacao>

A página que trata dos elementos mínimos e de segurança operacional pode ser acessada no seguinte endereço eletrônico:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/certificacao/elementos-minimos>

Agência Nacional de Aviação Civil

Setor Comercial Sul • Quadra 09 • Lote C • Ed. Parque Cidade
Corporate - Torre A CEP 70308-200 • Brasília/DF – Brasil

<http://www.anac.gov.br>

Fale com a ANAC - 163