REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL

RBAC nº 153

EMENDA nº 11

AERÓDROMO DE USO PÚBLICO

CLASSE IV –DETENTOR DE CERTIFICADO OPERACIONAL DE AEROPORTO

Título:	**AERÓDROMOS - OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA**	
Aprovação:	Resolução nº 240, de 26 de junho de 2012. [Emenda nº 00] Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016. [Emenda nº 01] Resolução nº 464, de 22 de fevereiro de 2018. [Emenda nº 02] Resolução nº 503, de 7 de fevereiro de 2019. [Emenda nº 03] Resolução nº 517, de 14 de maio de 2019. [Emenda nº 04] Resolução nº 585, de 15 de setembro de 2020. [Emenda nº 05] Resolução nº 611, de 09 de março de 2021. [Emenda nº 06] Resolução nº 712, de 14 de abril de 2023. [Emenda nº 07] Resolução nº 752, de 10 de julho de 2024. [Emenda nº 08] Resolução nº 779, de 18 de setembro de 2025. [Emenda nº 09] Resolução nº 802, de 18 de maio de 2026. [Emenda nº 10] Resolução nº 803, de 25 de maio de 2026 [Emenda nº 11]	**Origem**: SIA

ESTE DOCUMENTO NÃO TEM CARÁTER OFICIAL, SENDO MATERIAL ORIENTATIVO CRIADO PARA FACILITAR A LEITURA DO REGULAMENTO PELO OPERADOR DE AERÓDROMO DE USO PÚBLICO – CLASSE IV QUE SEJA DETENTOR DE CERTIFICADO OPERACIONAL DE AEROPORTO, AQUI DENOMINADO *"AERÓDROMO DE USO PÚBLICO – CLASSE IV –CERTOP"*.

CONSIDERA-SE "AERÓDROMO DE USO PÚBLICO - CLASSE IV" AQUELE AERÓDROMO ONDE SÃO PROCESSADOS 5 (CINCO) MILHÕES DE PASSAGEIROS OU MAIS.

CONSIDERA-SE DETENTOR DE CERTIFICADO OPERACIONAL DE AEROPORTO AQUELE OPERADOR DE AERÓDROMO QUE ESTEJA SOB A ÉGIDE DO RBAC Nº 139 (CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS).

ESTE MATERIAL ORIENTATIVO NÃO SE APLICA A OPERADORES DE AERÓDROMOS NÃO DETENTORES DE CERTIFICADO OPERACIONAL DE AEROPORTO, HAVENDO MATERIAL ORIENTATIVO PRÓPRIO PARA ESTE OUTRO GRUPO DE REGULADOS.

EM CASO DE DIVERGÊNCIA ENTRE ESTE MATERIAL ORIENTATIVO E O CONSTANTE NO RBAC Nº 153 PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO (DOU), DISPONÍVEL NA PÁGINA TEMÁTICA "LEGISLAÇÃO" DO SÍTIO ELETRÔNICO DA ANAC, PREVALECERÁ AQUELE PUBLICADO NO DOU.

SUMÁRIO

SUBPARTE A GENERALIDADES
153.1 Termos e definições
153.3 Abreviaturas e símbolos
153.5 Aplicabilidade
153.7 Classificação do aeródromo
153.9 Metodologia de leitura e aplicação do RBAC nº 153

SUBPARTE B OPERADOR DE AERÓDROMO
153.11 [Reservado]
153.13 Do operador de aeródromo
153.15 Responsáveis operacionais
153.17 [Reservado]
153.19 [Reservado]
153.21 [Reservado]
153.23 Responsabilidades e prerrogativas do gestor responsável do aeródromo
153.25 Responsabilidades e prerrogativas 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 Habilitação dos responsáveis por atividades específicas
153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas
153.39 Documentação
153.41 a 153.49 [Reservado]

SUBPARTE C GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (GSO)
153.51 Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) – Generalidades
153.53 SGSO - Política e objetivos de segurança operacional
153.55 SGSO - Gerenciamento dos riscos de segurança operacional
153.57 SGSO - Garantia da segurança operacional
153.59 SGSO - Promoção da segurança operacional
153.61 [Reservado]
153.63 Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional (PGSO) – Generalidades
153.65 PGSO - Política e objetivos de segurança operacional
153.67 PGSO - Gerenciamento dos riscos de segurança operacional
153.69 PGSO - Garantia da segurança operacional
153.71 PGSO - Promoção da segurança operacional
153.73 Gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional
153.75 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 Informação sobre obras e serviços de manutenção
153.231 a 153.299 [Reservado]

SUBPARTE F RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA
153.301 Generalidades
153.303 Recursos necessários para o atendimento às emergências aeroportuárias
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 [Reservado]
153.329 Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC)
153.331 Exercícios Simulados de Emergência em Aeródromo
153.333 a 153.399 [Reservado]

SUBPARTE G SERVIÇOS DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO
153.401 Generalidades
153.403 CAT – Categoria Contraincêndio do Aeródromo
153.405 Agentes Extintores
153.407 Carro Contraincêndio (CCI) e demais veículos do sescinc
153.409 Tempo-Resposta
153.411 CAT-AV - Categoria Contraincêndio de Aeronave

153.413 Operações Compatíveis com a CAT
153.415 Funções no âmbito do SESCINC
153.417 Formação dos Profissionais
153.419 Equipe de Serviço
153.421 Equipamentos de Proteção
153.423 Equipamentos de Apoio às Operações de Resgate
153.425 Seção Contraincêndio (SCI)
153.427 Sistemas de Comunicação e Alarme
153.429 Vias de Acesso de Emergência
153.431 Informações Operacionais
153.433 Serviço Especializado de Salvamento Aquático (SESAQ)
153.435 a 153.499 [Reservado]

SUBPARTE H GERENCIAMENTO DO RISCO DA FAUNA
153.501 Gerenciamento do Risco da Fauna
153.503 Identificação do Perigo da Fauna (IPF)
153.505 Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF)
153.507 Comissão de Gerenciamento do Risco da Fauna (CGRF)
153.509 a 153.599 [Reservado]

SUBPARTE I
153.601 a 153.699 [Reservado]

SUBPARTE J DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS
153.701 Disposições transitórias
153.703 Disposições finais

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

APÊNDICE B DO RBAC 153 - VALORES DE MULTA APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES RELACIONADAS A ESTE REGULAMENTO

APÊNDICE C DO RBAC 153 – [RESERVADO]

APÊNDICE D DO RBAC 153 - [RESERVADO]

APÊNDICE E DO RBAC 153 - [RESERVADO]

APÊNDICE F DO RBAC 153 - [RESERVADO]

APÊNDICE G DO RBAC 153 - [RESERVADO]

SUBPARTE A
GENERALIDADES

153.1 Termos e definições

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

153.3 Abreviaturas e símbolos

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

153.5 Aplicabilidade

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

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

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

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

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

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

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

153.7 Classificação do aeródromo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(ii) Classe II: aeródromo em que o número de passageiros processados seja igual ou superior a 200.000 (duzentos mil) e inferior a 1.000.000 (um milhão);

(iii) Classe III: aeródromo em que o número de passageiros processados seja igual ou superior a 1.000.000 (um milhão) e inferior a 5.000.000 (cinco milhões); e

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

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

(1) e (2) [Estes parágrafos não são aplicáveis a aeródromo de uso público – Classe IV - Certop]

(3) para aeródromos de uso público enquadrados como Classe II, III e IV, pela ANAC, considerando o número de passageiros processados.

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

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

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

(Seção com redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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

SUBPARTE B
OPERADOR DE AERÓDROMO

153.11 [Reservado]

153.13 Do operador de aeródromo

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(a) O operador de aeródromo é responsável por:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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

(1) O operador de aeródromo permanece como responsável solidário nos casos de delegação das atividades e responsabilidades. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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

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

(4) Quando o delegatário se tratar de sociedade empresária, a atividade a ser delegada deve constar em seu contrato social. O objeto da delegação e a individualização das partes envolvidas

(delegante e delegatário) devem estar explícitos no instrumento que delegar, no todo ou em parte, a atividade do operador de aeródromo. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

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

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

153.15 Responsáveis operacionais

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

(1) gestor responsável do aeródromo;

(2) responsável pelo gerenciamento da segurança operacional;

(3) responsável pelas operações aeroportuárias;

(4) responsável pela manutenção do aeródromo; e

(5) responsável pela resposta à emergência aeroportuária.

(b) As responsabilidades definidas no parágrafo 153.15(a) podem ser acumuladas na estrutura organizacional do aeródromo em cargos ou funções, conforme critérios e limites estabelecidos no Apêndice A deste Regulamento. [Vedada a acumulação das responsabilidades 153.15(a)(1) e (2). Recomendada a não acumulação das responsabilidades do parágrafo 153.15(a)]

(c) O operador de aeródromo detentor de certificado operacional de acordo com o RBAC nº 139 deve estabelecer e registrar no Manual de Operações do Aeródromo (MOPS) a representação de sua estrutura organizacional, indicando a relação hierárquica, a correspondência dos cargos às responsabilidades descritas no parágrafo 153.15(a) e os limites de responsabilidades dos respectivos designados. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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

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

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

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

(1) Para os efeitos do disposto no parágrafo 153.15(f), considera-se com comprovado

histórico de condutas ou desempenho inadequados o profissional designado que, nos últimos 5 (cinco) anos, tenha, enquanto ocupante de posição de gestão requerida pela ANAC, comprovada responsabilidade direta por irregularidade que tenha dado origem a medida administrativa de suspensão ou restrição das operações por mais de 90 (noventa) dias ou cassação de certificado ou autorização, aplicada a provedor de serviço de aviação civil certificado pela ANAC.

(Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)

153.17 [Reservado]

153.19 [Reservado]

(Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)

153.21 [Reservado]

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

153.23 Responsabilidades e prerrogativas do gestor responsável do aeródromo

(a) O gestor responsável do aeródromo deve:

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

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

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

(4) [Reservado]

(5) [Reservado]

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

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

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

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

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

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

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

(13) [Reservado]

(14) [Reservado]

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

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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

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

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

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

(Seção com redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)

153.25 Responsabilidades e prerrogativas do profissional responsável pelo gerenciamento da segurança operacional

(a) O responsável pelo gerenciamento da segurança operacional deve:

(1) coordenar a implementação, manutenção, melhoria contínua e integração do gerenciamento da segurança operacional em todas as áreas da organização do operador de aeródromo, em conformidade com os requisitos aplicáveis e padrões estabelecidos pelo operador de aeródromo; (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(2) prover os recursos técnicos para a identificação de perigos e a análise de riscos à segurança operacional, incluindo os perigos e os riscos provenientes da fauna; (Redação dada Resolução nº 611, de 09.03.2021)

(3) monitorar a efetividade dos controles de risco à segurança operacional, incluindo o controle de risco específico proveniente da fauna; (Redação dada Resolução nº 611, de 09.03.2021)

(4) formalizar junto ao gestor responsável do aeródromo a necessidade de alocação de recursos demandados para implementação, manutenção e melhoria contínua do gerenciamento da segurança operacional; (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(5) planejar e facilitar a promoção da segurança operacional em todas as áreas da organização do operador de aeródromo;

(6) relatar regularmente ao gestor responsável do aeródromo sobre o desempenho do gerenciamento da segurança operacional e qualquer necessidade de melhoria; e (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(7) assessorar o gestor responsável do aeródromo no exercício de suas responsabilidades relacionadas ao gerenciamento da segurança operacional, fornecendo subsídios para a tomada de decisões.

(b) São prerrogativas do responsável pelo gerenciamento da segurança operacional, sem

prejuízo de outras definidas pelo operador de aeródromo:

(1) ter acesso direto ao gestor do aeródromo; e

(2) ter acesso aos dados e informações de segurança operacional necessários ao exercício das responsabilidades citadas na seção 153.25.

(Seção com redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)

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 gestor responsável do aeródromo no processo de identificação de perigos, análise e gerenciamento de risco; (Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)

(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 382, de 14 de junho de 2016)

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 gestor responsável do aeródromo no processo de identificação de perigos, análise e gerenciamento de risco; (Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)

(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 382, de 14 de junho de 2016)

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 nas Subpartes F e G deste Regulamento; (Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

(2) assessorar o gestor responsável do aeródromo no processo de identificação de perigos, análise e gerenciamento de risco; (Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)

(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 órgão ATS, a distribuição de responsabilidades durante a movimentação de aeronave em solo deve se dar como descrito a seguir: (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

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

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

153.35 Habilitação dos responsáveis por atividades específicas

(a) O operador de aeródromo deve manter, no exercício das atividades descritas neste Regulamento e nas demais normas vigentes, profissionais habilitados segundo os requisitos descritos nesta seção.

(b) O operador de aeródromo deve manter profissional de sua estrutura organizacional ou terceirizado, devidamente registrado em conselho profissional, como responsável técnico pelos serviços referentes à área de manutenção aeroportuária e demais atividades de engenharia executadas em seu aeródromo. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(c) 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.

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

153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas

(Vide IS nº 37-001)

(a) O operador de aeródromo deve implementar e monitorar a realização de 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. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(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) serem adequados e estabelecidos, em seu conteúdo programático, aos diversos públicos-alvo que o aeródromo possa ter. (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(c) Os treinamentos devem ter como objetivos:

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

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

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

(1) 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);

(7) Treinamento básico para operações;

(8) Treinamento para o gerenciamento do risco da fauna; (Incluído pela Resolução nº 611, de 09.03.2021)

(9) Treinamento para avaliação e reporte de condição de pista de pouso e decolagem; e (Incluído pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(10) Treinamento para remoção de aeronaves inoperantes. (Incluído pela Resolução nº 779, de 18.09.2025)

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

(1) O treinamento geral deve ter como objetivo a familiarização com o aeródromo e deve ser direcionado a todos os profissionais que atuam ou influenciam diretamente na área operacional.

(2) O treinamento básico de segurança operacional deve ser destinado a todos os profissionais que tenham acesso à área operacional.

(3) O treinamento para condução de veículos na área operacional deve ter como objetivo a familiarização e padronização de procedimentos para condução de veículos na área operacional e deve ser direcionado a todos os profissionais autorizados a conduzir veículos na área operacional.

(4) O treinamento para acesso e permanência na área de manobras deve ser destinado a todos os profissionais que atuam na área de manobras.

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

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

(7) O treinamento básico para operações deve ser ministrado aos profissionais que irão atuar na área operacional, que executem tarefas de supervisão das atividades desenvolvidas em pátio de aeronaves, conforme Seção 153.117, e atividades de monitoramento das condições do aeródromo, conforme Seção 153.133.

(8) O treinamento para o gerenciamento do risco da fauna deve ser destinado a familiarização com os procedimentos para gerenciamento do risco de fauna, de acordo com as responsabilidades e capacidades específicas de cada profissional envolvido nessas atividades, sendo coordenado pelo responsável por ações de gerenciamento do risco da fauna no aeródromo, e deve ser direcionado a todos os profissionais que estejam direta e indiretamente envolvidos em ações de gerenciamento do risco da fauna no aeródromo.

(9) Treinamento para avaliação e reporte de condição de pista de pouso e decolagem deve ser direcionado a todos os profissionais que estejam direta ou indiretamente envolvidos na atividade de monitoramento estabelecida no parágrafo 153.133(d) do RBAC nº 153.

(10) Treinamento para remoção de aeronaves inoperante deve ser direcionado a todos os profissionais que estejam direta ou indiretamente envolvidos na atividade de remoção de aeronaves inoperantes. (Incluído pela Resolução nº 779, de 18.09.2025)

(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 conteúdos programáticos 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, quando este último for aplicável ao aeródromo

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

153.39 Documentação

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

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

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

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

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

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

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

153.41 A 153.49 [RESERVADO]

SUBPARTE C
GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (GSO)

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

153.51 Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) – Generalidades

(Vide IS nº 153.51-001)

(a) O operador de aeródromo deve manter e garantir a melhoria contínua de um SGSO compatível com o porte do aeródromo e adequado à complexidade das operações realizadas sob sua responsabilidade, bem como alinhado ao Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE/ANAC). (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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

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

153.53 SGSO - Política e objetivos de segurança operacional

(Vide IS nº 153.51-001)

(a) Responsabilidade e comprometimento da Alta Direção

(1) A política de segurança operacional deve refletir o compromisso da organização em relação à segurança operacional, incluindo a melhoria contínua do SGSO e a promoção de uma cultura positiva de segurança, contendo ainda uma declaração expressa do comprometimento do operador de aeródromo com a garantia da segurança operacional, cujo conteúdo mínimo encontra-se em Instrução Suplementar específica. (Vide IS nº 153.51-001)

(2) O operador de aeródromo deve estabelecer objetivos relacionados com a melhoria do desempenho da segurança operacional mensuráveis e compatíveis com a complexidade do aeródromo, que reflitam o compromisso de manter ou melhorar continuamente a eficácia geral do SGSO e o que se pretende alcançar em relação aos resultados de segurança operacional.

(3) O operador de aeródromo deve divulgar o conteúdo da política e dos objetivos de segurança operacional entre os membros da organização e comunidade aeroportuária.

(4) O operador de aeródromo deve estabelecer procedimentos para revisar o conteúdo da política e dos objetivos de segurança operacional periodicamente ou sempre que necessário para se adequar às mudanças na regulamentação aplicável, na infraestrutura aeroportuária, na estrutura organizacional ou na prestação dos serviços.

(b) Responsabilidade primária acerca da segurança operacional

(1) O operador de aeródromo deve definir claramente as linhas de responsabilidade pela segurança operacional em toda a organização, em especial as referentes ao corpo gerencial definido

no parágrafo 153.15(a), bem como dos funcionários, em relação ao desempenho de segurança, conforme definido nas seções 153.25, 153.27, 153.29, 153.31, 153.33 e 153.35.

(2) O operador de aeródromo deve estabelecer as atribuições e nomear um gestor responsável do aeródromo que, independentemente de outras funções, é responsável em nome da organização pela implementação e manutenção de um SGSO efetivo, conforme 153.15(a)(1) e 153.23.

(c) Designação do pessoal-chave de segurança operacional

(1) O operador de aeródromo deve designar um profissional responsável pelo gerenciamento da segurança operacional que é responsável por coordenar a implementação, manutenção e melhoria contínua do SGSO, conforme 153.15(a)(2) e 153.25 deste Regulamento.

(2) O operador de 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.

(d) Coordenação do Plano de Resposta à Emergência

(1) O operador de aeródromo deve estabelecer e manter um SGSO que garanta coordenação entre suas atividades e aquelas estabelecidas para o Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária conforme Subparte F.

(e) Documentação do SGSO

(1) O operador de aeródromo deve estabelecer, em harmonia ao estabelecido na Seção 153.39 deste Regulamento, 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 um Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO), cujo conteúdo mínimo encontra-se na IS nº 153.51-001.

(Seção com redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

153.55 SGSO - Gerenciamento dos riscos de segurança operacional

(Vide IS nº 153.51-001)

(a) O operador de aeródromo deve gerenciar os riscos à segurança operacional de maneira padronizada e contínua, implementando ao menos os seguintes processos:

(1) identificação de perigos;

(2) avaliação e controle de riscos.

(b) Identificação de perigos

(1) O operador de aeródromo deve estabelecer um processo contínuo e formal para identificar perigos existentes ou potenciais que possam impactar a segurança operacional das atividades e das operações desenvolvidas em todas as áreas do aeródromo.

(2) O operador de aeródromo deve estabelecer procedimentos, fontes de dados e recursos a serem utilizados para identificação de perigos referentes às abordagens reativa e proativa, conforme a complexidade de suas operações.

(3) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos para considerar as informações

sobre perigos obtidas a partir das recomendações decorrentes de investigações de incidentes e acidentes aeronáuticos, visando ao gerenciamento do risco.

(4) O operador de aeródromo deve estabelecer procedimento para considerar informações sobre perigos a partir de realização de investigações internas de Eventos de Segurança Operacional (ESO), indicando as responsabilidades e a forma de tratamento dos dados e das informações obtidas com a investigação.

(5) 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 contenha reportes obrigatórios e voluntários, sendo estes últimos confidenciais.

(i) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos para garantia da preservação da identidade do relator no caso de relatos voluntários ou quando for de interesse da segurança operacional.

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

(iii) Os meios para a realização de relatos devem ser acessíveis a toda a comunidade aeroportuária.

(6) O operador de aeródromo deve manter atualizada uma biblioteca dos perigos identificados, que contenha as ações estabelecidas para o controle dos riscos associados a cada um dos perigos.

(c) Avaliação e controle 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 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 tem seu conteúdo definido em Instrução Suplementar.

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

(iv) 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.

(Seção com redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

153.57 SGSO - Garantia da segurança operacional

(Vide IS nº 153.51-001)

(a) O operador de aeródromo deve garantir a segurança operacional, implementando ao menos os seguintes processos:

(1) monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional;

(2) gerenciamento de mudanças;

(3) melhoria contínua do SGSO.

(b) Monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional

(1) O operador de aeródromo deve monitorar continuamente a segurança operacional em seu aeródromo com o objetivo de verificar o desempenho da segurança operacional e a eficácia dos controles de riscos à segurança operacional implantados.

(i) O operador de aeródromo deve estabelecer indicadores mensuráveis de desempenho da segurança operacional e metas associadas aos objetivos de segurança operacional estabelecidos, conforme parâmetros estabelecidos em Instrução Suplementar – IS nº 153.51-001.

(ii) O operador de aeródromo deve estabelecer um programa de auditorias internas de segurança operacional para avaliar a eficácia do SGSO e identificar pontos de melhoria.

(2) O operador de aeródromo deve enviar para a ANAC, até o dia 20 dos meses de janeiro, maio e setembro, relatórios quadrimestrais do SGSO, conforme modelo disponibilizado pela ANAC.

(i) Eventos de Segurança Operacional (ESO) caracterizados como acidente, incidente grave e incidente aeronáuticos devem ser comunicados à ANAC imediatamente, pelo meio disponível, e formalmente em até 48 horas da sua ocorrência, sem prejuízo às obrigações de comunicação aos órgãos do sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.

(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.

(c) Gerenciamento de mudanças

(1) O operador de aeródromo deve estabelecer procedimentos para identificar as mudanças que possam afetar a segurança das operações e para gerenciar os riscos associados a estas mudanças.

(d) Melhoria contínua do SGSO

(1) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos para buscar a melhoria contínua do SGSO implantado.

(Seção com redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

153.59 SGSO - Promoção da segurança operacional

(Vide IS nº 153.51-001) (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(a) O operador de aeródromo deve promover a segurança operacional no aeródromo, implementando ao menos os seguintes processos:

(1) Treinamento e qualificação; e

(2) Divulgação do SGSO e comunicação acerca da segurança operacional.

(Inserido pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(b) Treinamento e qualificação (Renumerado pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(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 parágrafo 153.37(b). (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(c) Divulgação do SGSO e comunicação acerca da segurança operacional

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

(i) transmitir informações críticas sobre segurança operacional;

(ii) explicar sobre a adoção de ações específicas para aumentar a 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, garantindo que aqueles que atuam na área operacional do aeródromo estejam cientes das informações relevantes às funções que desempenham.

(Seção com redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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

153.63 a 153.73 [Estas Seções não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe IV - Certop]

153.75 A 153.99 [RESERVADO]

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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 nº 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 garantir que a pista de pouso e decolagem esteja livre de obstáculos que comprometam a segurança das operações de pouso e decolagem. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(Seção com redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

153.103 Condição operacional para a infraestrutura disponível

(a) Condições operacionais quanto ao pavimento:

(1) O operador de aeródromo pode permitir que até 5% (cinco por cento) do movimento em seu sistema de pistas seja realizado por aeronaves que sobrecarreguem o pavimento, tomando como base o número de movimento de aeronaves registrado nos últimos 12 (doze) meses, excluído o movimento de pequenas aeronaves, e observando as seguintes condições: (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(i) pavimentos flexíveis e rígidos - admitida sobrecarga individual máxima de 10% (dez por cento), quando utilizado o método ACR-PCR; (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(ii) [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(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, 153.103-2 e 153.103-3 deste Regulamento, o operador de aeródromo deve: (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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

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

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

(iv) Uma luz será considerada inoperante quando a intensidade média do feixe principal for inferior a 50% do valor: (Incluído pela Resolução nº 802, de 18.05.2026)

(A) especificado no Apêndice B do RBAC nº 154; ou (Incluído pela Resolução nº 802, de 18.05.2026)

(B) de projeto, caso seja um valor superior ao especificado no Apêndice B do RBAC nº 154. ((Incluído pela (Incluído pela Resolução nº 802, de 18.05.2026)

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

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

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

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

Tabela 153.103-2 - Quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas, de acordo com o RVR

(Redação dada pela Resolução nº 802, de 18.05.2026)

Tipo de luz [1]	**RVR ≥ 300m** [2]	**RVR < 300m** [3]
Pista de pouso e decolagem		
Luzes de borda de pista	15% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas	5% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas
Luzes de eixo de pista	-	5% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas
Luzes de fim de pista	15% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas	25% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas
Pista de táxi		
Luzes de eixo	-	No máximo 2 luzes, desde que não consecutivas
Barra de parada		
Luzes embutidas	-	2 (duas) luzes inoperantes simultaneamente, desde que não sejam consecutivas

Tabela 153.103-3 - Quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas para operações de decolagem com RVR menor que 550m

(Incluído pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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

153.105 Informações aeronáuticas

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

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

(2) alteração de especificações operativas;

(3) operações temporárias fora das especificações operativas;

(4) obra ou serviço de manutenção na área operacional;

(5) elevação da CAT acima do nível validado pela ANAC, conforme parágrafo 153.403(b). (Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

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

responsabilidade da Autoridade Aeronáutica.

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

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

(e) O operador de aeródromo deve monitorar o cumprimento das medidas operacionais divulgadas no AIS por parte de operadores aéreos e aeronavegantes e informar à ANAC a ocorrência de descumprimento. (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(Seção com redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

153.107 Proteção da área operacional

(Vide IS nº 153.107-001)

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

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

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

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

(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos de credenciamento de pessoas, veículos e equipamentos sob aspectos de segurança operacional estabelecidos neste regulamento, no que refere a:

(1) Qualificação dos profissionais que atuam na área operacional;

(2) Treinamentos estabelecidos no PISOA;

(3) Condições de veículos e equipamentos;

(4) Acesso e permanência na área de manobras.

(Seção com redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

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

(Vide IS nº 153-001)

(a) O operador de aeródromo deve manter um SOCMS, composto de infraestrutura e procedimentos, cujos elementos estejam integrados entre si e que seja capaz de: (Vide IS nº 153-001) (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(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 em pista; e

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

(b) O SOCMS caracteriza-se por pelo menos os seguintes elementos: (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(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) Para a implementação do SOCMS que cumpra os objetivos definidos no parágrafo 153.109(a), o operador de aeródromo deve atender às condicionantes estabelecidas em Instrução Suplementar ou aprovado pela ANAC. (Vide IS nº 153-001) (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(d) O operador de aeródromo e o órgão ATS devem estabelecer acordo operacional, o qual conterá os procedimentos necessários para um fluxo ordenado de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área de movimento, indicando a responsabilidade de cada um dos entes envolvidos, conforme conteúdo mínimo estabelecido em Instrução Suplementar ou aprovado pela ANAC. (Vide IS nº 153-001) (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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

(Vide IS nº 153-001)

(a) O operador de aeródromo deve manter na área operacional apenas as pessoas, veículos e equipamentos capazes de executar os serviços, em respeito a regras e procedimentos estabelecidos para o aeródromo, de modo a manter a segurança das operações aéreas e aeroportuárias. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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

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

(c) 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 regras estabelecidas na “ABNT/NBR 8919 - Aeronave - Equipamento de apoio no solo - Sinalização” ou norma que a substitua.

(d) O operador de aeródromo deve observar a ordem de prioridade de tráfego a seguir definida:

(1) veículos atuando em atividade de resposta à emergência tem prioridade de tráfego dentro da área operacional do aeródromo;

(2) no pátio de aeronaves, aeronave em procedimento de taxiamento, prestes a taxiar, sendo rebocada ou empurrada tem prioridade de tráfego sobre veículos.

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(e) O operador de aeródromo deve proibir:

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

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

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

(4) que pessoas, veículos e equipamentos transitem sobre mangueiras ou cabos durante o abastecimento de aeronave, exceto pessoas quando na execução de atividade essencial; (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(5) que veículo ou equipamento permaneça ou trafegue por trás de aeronave, exceto em via de serviço ou para execução de atividade essencial à operação ou manutenção da aeronave na posição de estacionamento;

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

(7) a permanência ou trânsito de veículos e equipamento em distância inferior a 1,5m (um metro e meio) a partir do contorno da aeronave, exceto se essencial à execução da atividade; e (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(8) o trânsito ou a permanência de pessoas, veículos e equipamentos sob as asas de aeronaves, exceto se essencial à execução da atividade.

(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, devendo conter o escopo mínimo indicado em Instrução Suplementar ou aprovado pela ANAC. (Vide IS nº 153-001) (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(h) Quanto à movimentação de aeronaves na área de movimento, o operador de aeródromo deve assegurar 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. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(Seção com redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

153.113 Acesso e permanência na área de manobras

(Vide IS nº 153-001)

(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 pessoas, veículos e equipamentos que não portem ou possuam equipamento de radiocomunicação operante, com alcance em toda a área operacional do aeródromo e clareza de áudio, conforme parâmetros de desempenho e de verificação previstos em Instrução Suplementar. (Vide IS nº 153-001) (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(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 por radiotelefonia (RTF).

(e) Pessoa, veículo ou equipamento deve manter, durante a execução de sua atividade na área de manobras, comunicação bilateral permanente com o órgão ATS, na frequência designada pelo operador de aeródromo ou, no caso de aeródromo não controlado ou naquele que o órgão ATS opere em tempo parcial, durante o seu período de indisponibilidade, na Frequência de Coordenação entre Aeronaves (FCA) definida nas informações aeronáuticas para o aeródromo. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(Seção com redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

153.115 Prevenção de incursão em pista

(Vide IS nº 153-001)

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

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

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

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

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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

(Seção com redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

153.117 Gerenciamento do pátio de aeronaves

(Vide IS nº 153-001)

(a) O operador de aeródromo deve garantir a segurança operacional e o funcionamento das atividades descritas nas Seções 153.119 a 153.129 deste Regulamento, mantendo a supervisão permanente das atividades desenvolvidas no(s) pátio(s) de estacionamento de aeronaves. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(b) O operador de aeródromo deve manter comunicação permanente com o órgão ATS 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 às 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 752, de 10.07.2024)

(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 752, de 10.07.2024)

(Seção com redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

153.119 Alocação de aeronaves no pátio

(Vide IS nº 153-001)

(a) O operador de aeródromo deve coordenar o pátio de maneira a alocar, na área da posição de estacionamento, aeronave compatível com o grupo (*mix*) de aeronaves previsto para nela estacionar.

(b) O operador de aeródromo deve manter o órgão ATS, quando houver, informado quanto às posições que receberão as aeronaves em aproximação ou pousadas, bem como as 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.

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

153.121 Estacionamento de aeronaves no pátio

(Vide IS nº 153-001)

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

(1) O meio de orientação disponibilizado pelo operador do aeródromo deve orientar o piloto durante o procedimento de estacionamento, de forma a nortear o posicionamento correto da aeronave, nos moldes definidos em Instrução Suplementar. (Vide IS nº 153-001) (Redação dada pela Resolução nº 802, de 18.05.2026)

(b) O operador de aeródromo deve exigir do operador aéreo que as aeronaves estacionadas estejam devidamente calçadas e, quando aplicável, amarradas, de forma a prevenir qualquer movimento não intencional. (Incluído pela Resolução nº 802, de 18.05.2026)

153.123 Abordagem à aeronave

(Vide IS nº 153-001)

(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, exceto se for essencial à execução da atividade. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(b) O operador de aeródromo deve garantir, após o calçamento, a imediata sinalização para proteção dos motores e extremidades da aeronave. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(c) O profissional responsável pela limpeza ou manutenção da aeronave não deve efetuar despejo de materiais no pátio de aeronaves. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(d) O profissional responsável pela operação da ponte de embarque e desembarque deve respeitar às regras de conduta definidas em Instrução Suplementar. (Vide IS nº 153-001) (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(e) O operador de aeródromo deve manter, durante serviço de rampa, pessoal treinado e equipamento acessível para utilização na intervenção inicial caso ocorra princípio de incêndio, conforme disposto em Instrução Suplementar. (Vide IS nº 153.37-001 e IS nº 153-001) (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

153.125 Abastecimento e transferência do combustível da aeronave

(Vide IS nº 153-001)

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

(6) 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;

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

(8) 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;

(9) 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. (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(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 deve disponibilizar, nas unidades de abastecimento de aeronaves, equipamentos extintores portáteis para intervenção inicial em caso de incêndio. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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

(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 382, de 14 de junho de 2016)

(1) distância mínima de 3 m (três metros) entre veículos estacionados; (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(2) distância mínima de 15 m (quinze metros) de qualquer construção ou aeronave

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

(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 382, de 14 de junho de 2016)

(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

(Vide IS nº 153-001)

(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 382, de 14 de junho de 2016)

(c) O operador de aeródromo deve garantir que as cargas aéreas, malas postais ou bagagens transportadas sejam condicionadas de maneira segura para evitar que objetos caiam na área de movimento. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

153.129 Liberação de aeronave

(Vide IS nº 153-001)

(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

(Vide IS nº 153-001)

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

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

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

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

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

(1) especificação dos padrões de movimentação de aeronaves em solo;

(2) medição e divulgação do RVR e de dados meteorológicos;

(3) definição do momento de início da operação com baixa visibilidade;

(4) fases do processo: preparação, entrada e término;

(5) vistoria de área de movimento para início da operação com baixa visibilidade;

(6) operação de auxílios luminosos e de docagem;

(7) restrição de acesso a veículos, equipamentos e pessoas, bem como execução de atividades, ao mínimo necessário à operação em baixa visibilidade;

(8) adoção de medidas adicionais nos casos de aeródromos com configuração complexa.

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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

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

(h) O operador de aeródromo deve submeter o SOCMS com procedimentos específicos para operação em baixa visibilidade, antes de sua entrada em operação, à aceitação e autorização da ANAC.

(Seção com redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

153.133 Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo

(Vide IS nº 153.133-001)

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

(1) obstáculos;

(2) risco da fauna;

(3) sistema de proteção da área operacional;

(4) área de movimento;

(5) posições de estacionamento de aeronaves;

(6) equipamentos e veículos;

(7) obras ou serviços de manutenção.

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

(1) condições físicas e de funcionamento dos seguintes elementos:

(i) pavimento aeroportuário da área de movimento do aeródromo, com especial atenção às irregularidades ou superfícies danificadas deste pavimento;

(ii) sinalização horizontal e vertical;

(iii) sinalização luminosa;

(iv) sinalização provisória e definitiva;

(v) sistemas de isolamento;

(vi) faixa de pista de pouso e decolagem, de pista de táxi e as áreas de segurança de fim de pista (RESA);

(vii) vegetação;

(viii) sistema de proteção da área operacional;

(ix) veículos e equipamentos;

(x) edificações e abrigos;

(xi) padrões de movimentação no solo;

(xii) auxílios à navegação; e

(xiii) sistemas elétricos, em especial:

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

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

(2) presença na área de movimento de:

(i) contaminantes no pavimento, em especial:

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

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

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

(ii) FOD;

(iii) obstruções;

(iv) fauna;

(v) obstáculos; e

(vi) eventuais perigos temporários;

(3) ausência de:

(i) procedimento;

(ii) credenciamento;

(iii) sistema de isolamento;

(iv) sinalização provisória ou definitiva.

(c) O operador de aeródromo deve estabelecer monitoramento diário da área de movimento, conforme periodicidade definida no Apêndice A deste Regulamento. [Pelo menos 02 (duas) vezes por dia]

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

(2) Para as pistas de pouso e decolagem, inspeções adicionais à estabelecida no parágrafo 153.133(c) deverão ser realizadas se as condições da superfície da pista de pouso e decolagem mudarem significativamente devido às condições meteorológicas.

(d) O operador de aeródromo deve monitorar a condição da superfície da pista de pouso e decolagem e manter rotina de medição de contaminantes, informando ao órgão de controle de tráfego aéreo o código de condição da pista de pouso e decolagem (*Runway Condition Code* - RWYCC) sempre que houver alterações nas condições de superfície da pista, conforme disposto em Instrução Suplementar específica ou aprovado pela ANAC. (Vide IS nº 153.133-001)

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

(f) Informações sobre a presença na área de movimento de contaminantes, listados em Instrução Suplementar específica e que possam afetar as operações aéreas, deverão ser disponibilizados pelo operador de aeródromo aos pilotos, aos operadores aéreos e, quando existir, ao Serviço de Controle de Tráfego Aéreo do aeródromo. (Vide IS nº 153.133-001)

(1) Em casos de relevância significativa à segurança das operações, o operador de aeródromo deverá avaliar a necessidade de divulgação de informações aeronáuticas, desde que cabível segundo as normas de responsabilidade da Autoridade Aeronáutica. (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(Seção com redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

153.135 A 153.199 [Reservado]

SUBPARTE E
MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA

153.201 Sistema de manutenção aeroportuária

(Vide IS nº 153-002)

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

(3) manter as condições físicas e operacionais dos equipamentos e sistemas de sua responsabilidade, visando contribuir com a regularidade e a eficiência da navegação aérea. (Incluído pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(b) O sistema de manutenção aeroportuária deve abordar, pelo menos, as seguintes áreas e sistemas: (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(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 para navegação e indicação de áreas de uso restrito; (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(6) sistemas elétricos;

(7) proteção da área operacional; e (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(8) equipamentos, veículos e sinalização viária utilizados na área operacional. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(c) O sistema de manutenção deve considerar, para o escopo definido no parágrafo 153.201(b) deste Regulamento, processos contínuos de: (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(1) monitoramento;

(2) manutenção preventiva; e

(3) manutenção corretiva.

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

(e) O profissional designado como responsável técnico por serviços de manutenção aeroportuária deve manter um instrumento que define, para os efeitos legais, o vínculo para desempenho de cargo e função, conforme regras do conselho profissional vinculado ao serviço em questão. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(f) Quando as finalidades estabelecidas nos parágrafos 153.203(a), 153.205(a), 153.207(a), 153.211(a), 153.211(b), 153.217(a), 153.219(a) e 153.221(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 712, de 14.04.2023)

(1) mitigação do risco para a garantia da segurança operacional; (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(2) manutenção preventiva e/ou corretiva; (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(3) restrição operacional. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

153.203 Área pavimentada - Generalidades

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

(1) aeronaves;

(2) veículos;

(3) pessoas; e

(4) equipamentos aeronáuticos e aeroportuários.

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

(1) Estrutura e funcionalidade do pavimento

(i) O operador de aeródromo deve manter;:

(A) suas condições estruturais;

(1) O operador de aeródromo deve apresentar avaliação estrutural específica quando identificado risco à segurança operacional por meio de seu gerenciamento de risco ou pela ANAC.

(B) suas condições funcionais, conforme estabelecido em Instrução Suplementar específica. (Vide IS nº 153.203-001)

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(ii) O operador de aeródromo deve monitorar a funcionalidade do pavimento por meio de medições que representem numericamente um índice de serventia da condição geral da superfície do

pavimento da pista de pouso e decolagem, da pista de táxi e do pátio de estacionamento de aeronaves; (Incluído pela Resolução nº 585, de 15.09.2020)

(A) O monitoramento deve ser documentado em relatório de medição do índice de serventia do pavimento e enviado à ANAC no prazo máximo de 60 (sessenta) dias após a conclusão da referida medição. (Incluído pela Resolução nº 585, de 15.09.2020)

(iii) A medição do índice de serventia do pavimento deve ser realizada conforme frequência definida na Tabela 153.203-1; (Incluído pela Resolução nº 585, de 15.09.2020)

Tabela 153.203-1 - Frequência mínima de medição do índice de serventia
(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

	Classe IV	
Elemento	Pista de pouso e decolagem	Pista de táxi e pátio
Frequência (em meses)	12	24

(iv) O operador de aeródromo deve avaliar a necessidade de medição do índice de serventia do pavimento após execução de obra ou serviço de manutenção, levando em consideração a natureza, localização e extensão da intervenção; (Redação dada pela Resolução nº 582, de 15.09.2020)

(v) 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 do índice de serventia ou estabelecer frequência menor que a definida na Tabela 153.203-1 deste Regulamento. (Redação dada Resolução nº 582, de 15.09.2020)

(2) Defeitos no pavimento:

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

(A) FOD;

(B) perda do controle direcional das aeronaves; e

(C) danos à integridade dos equipamentos aeronáuticos. (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(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 30º (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.

(5) Contaminantes: (Incluído pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(i) O operador de aeródromo deve remover contaminantes do pavimento sempre que identificado por meio de processo de monitoramento contido nos parágrafos 153.133(a) e 153.133(b)(2)(i), não utilizando, para tanto, produtos químicos que possam ter efeitos nocivos sobre aeronaves, pavimento ou meio ambiente. (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(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 e 153.215 deste Regulamento. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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

(Seção com redação dada pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)

153.205 Área pavimentada - Pista de pouso e decolagem

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

(1) à resistência à derrapagem;

(2) ao controle direcional das aeronaves; e

(3) à integridade dos equipamentos aeronáuticos

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

(1) estrutura e funcionalidade do pavimento;

(2) defeitos no pavimento;

(3) desníveis / depressões / deformações;

(4) irregularidade longitudinal;

(5) atrito;

(6) macrotextura;

(7) presença de contaminantes;

(8) acúmulo de borracha; e

(9) drenagem do pavimento.

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

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

(e) Desníveis / Depressões / Deformações

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

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

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

(f) Irregularidade longitudinal (Vide IS nº 153.205-001)

(1) O operador de aeródromo deve monitorar a irregularidade longitudinal do pavimento por meio de medições que representem numericamente o desvio da superfície do pavimento em relação a um plano de referência.

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

(2) A medição da irregularidade longitudinal do pavimento deve ser realizada conforme frequência definida na Tabela 153.205-1.

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

Faixas [1]	**Média de pousos diários de aeronaves de asa fixa com motor à reação, na cabeceira predominante, no último ano** [2]	**Frequência de medição do IRI** [3]
1	Menor que 16	Cada 36 meses
2	Maior ou igual a 16 e menor que 31	Cada 24 meses
3	Maior ou igual a 31 e menor que 91	Cada 24 meses
4	Maior ou igual a 91 e menor que 151	Cada 18 meses
5	Maior ou igual a 151 e menor ou igual a 210	Cada 12 meses
6	Maior que 210	Cada 12 meses

(3) O operador de aeródromo deve avaliar a necessidade de medição do índice de irregularidade longitudinal do pavimento após execução de obra ou serviço de manutenção, levando em consideração a natureza, localização e extensão da intervenção.

(4) O parâmetro de referência para o ensaio será definido em Instrução Suplementar específica ou em processo de aprovação de método alternativo de medição da irregularidade longitudinal do pavimento. (Vide IS nº 153.205-001)

(5) Quando o valor de irregularidade longitudinal não atender ao parâmetro de referência disposto em Instrução Suplementar específica ou aprovado pela ANAC, 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 esses valores. (Vide

IS nº 153.205-001)

(6) 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 da irregularidade longitudinal ou estabelecer frequência menor que a definida na Tabela 153.205-1 deste Regulamento.

(Redação dada pela Resolução nº 585, de 15.09.2020)

(g) Atrito (Vide IS nº 153.205-001) (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(1) O operador de aeródromo deve monitorar o coeficiente de atrito do pavimento por meio de medições dinâmicas que representem numericamente o coeficiente de atrito entre pneu e pavimento.

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

(2) A medição do valor do coeficiente de atrito do pavimento deve ser realizada conforme frequência definida na Tabela 153.205-2.

Tabela 153.205-2 - Frequência mínima de medições de atrito

Faixas [1]	**Média de pousos diários de aeronaves de asa fixa com motor à reação, na cabeceira predominante, no último ano** [2]	**Frequência de medições de atrito** [3]
1	Menor que 16	Cada 360 dias
2	Maior ou igual a 16 e menor que 31	Cada 180 dias
3	Maior ou igual a 31 e menor que 91	Cada 90 dias
4	Maior ou igual a 91 e menor que 151	Cada 60 dias
5	Maior ou igual a 151 e menor ou igual a 210	Cada 30 dias
6	Maior que 210	Cada 15 dias

(3) Aeródromos com frequência de medição enquadrados nas faixas 5 ou 6, conforme coluna [1] da Tabela 153.205-2, 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 atendendo ao nível de manutenção disposto em Instrução Suplementar específica ou aprovado pela ANAC. (Vide IS nº 153.205-001)

(4) O operador de aeródromo deve avaliar a necessidade de medição do coeficiente de atrito após execução de obra ou serviço de manutenção, levando em consideração a natureza, localização e extensão da intervenção.

(5) Os parâmetros de referência, nível de manutenção e nível mínimo para o ensaio de medição do coeficiente de atrito do pavimento serão definidos em Instrução Suplementar específica ou conforme aprovado pela ANAC. (Vide IS nº 153.205-001) (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(6) Quando o valor do coeficiente de atrito não atender ao nível de manutenção disposto em Instrução Suplementar específica ou aprovado pela ANAC, 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. (Vide IS nº 153.205-

001)

(7) Quando o valor do coeficiente de atrito não atender ao nível mínimo disposto em Instrução Suplementar específica ou aprovado pela ANAC, o operador de aeródromo deve: (Vide IS nº 153.205-001)

(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 divulgação de informação aeronáutica 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. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(8) 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 153.205-2 deste Regulamento.

(Redação dada pela Resolução nº 585, de 15.09.2020)

(h) Macrotextura (Vide IS nº 153.205-001) (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(1) O operador de aeródromo deve monitorar a profundidade da macrotextura do pavimento por meio de medições que representem numericamente a profundidade média da macrotextura da superfície do pavimento.

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

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

(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 153.205-3 - Frequência mínima de medições de macrotextura

Faixas [1]	**Média de pousos diários de aeronaves de asa fixa com motor à reação, na cabeceira predominante, no último ano** [2]	**Frequência de medições de macrotextura** [3]
1	Menor que 16	Cada 360 dias
2	Maior ou igual a 16 e menor que 31	Cada 180 dias
3	Maior ou igual a 31 e menor que 91	Cada 90 dias
4	Maior ou igual a 91 e menor que 151	Cada 60 dias
5	Maior ou igual a 151 e menor ou igual a 210	Cada 30 dias
6	Maior que 210	Cada 30 dias

(3) O operador de aeródromo deve calcular a profundidade média da macrotextura de cada terço da pista e classificá-la conforme a Tabela 153.205-4.

Tabela 153.205-4 - Classificação da macrotextura

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

(4) O operador de aeródromo deve avaliar a necessidade de medição da profundidade média da macrotextura do pavimento após execução de obra ou serviço de manutenção, levando em consideração a natureza, localização e extensão da intervenção.

(5) O parâmetro de referência para o ensaio será definido em Instrução Suplementar específica ou em processo de aprovação de método alternativo de medição da profundidade média da macrotextura. (Vide IS nº 153.205-001)

(6) Quando a profundidade média da macrotextura não atender ao parâmetro de referência disposto em Instrução Suplementar específica ou aprovado pela ANAC, 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: (Vide IS nº 153.205-001)

(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 parágrafo 153.205(h)(6)(ii) for observada, a fim de garantir que a pista tenha drenagem suficiente para não acumular água acima do limite citado.

(7) 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 divulgação de informação aeronáutica de indisponibilidade da camada porosa de atrito. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(7)-I Para pavimentos com ranhuras transversais (*grooving*), quando a profundidade média da macrotextura de algum dos terços da pista for inferior a 1,0 mm, o operador de aeródromo deve solicitar divulgação de informação aeronáutica de indisponibilidade das ranhuras transversais (*grooving*). (Incluído pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(8) 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 153.205-3 deste Regulamento.

(Redação dada pela Resolução nº 585, de 15.09.2020)

(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 153.205-5, quando o valor do coeficiente de atrito não atender ao nível de manutenção estabelecido em Instrução Suplementar específica ou aprovado pela ANAC; (Vide IS nº 153.205-001) (Redação dada pela Resolução nº 585, de 15.09.2020)

(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 153.205-5 - Frequência mínima de remoção do acúmulo de borracha

(Redação dada pela Resolução nº 585, de 15.09.2020)

Faixas [1]	**Média de pousos diários de aeronaves de asa fixa com motor à reação, na cabeceira predominante, no último ano** [2]	**Frequência de remoção de borracha** [3]
1	Menor que 16	Cada 720 dias
2	Maior ou igual a 16 e menor que 31	Cada 360 dias
3	Maior ou igual a 31 e menor que 91	Cada 180 dias
4	Maior ou igual a 91 e menor que 151	Cada 120 dias
5	Maior ou igual a 151 e menor ou igual a 210	Cada 90 dias
6	Maior que 210	Cada 60 dias

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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.

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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 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.

(1) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão apontadas no parágrafo 153.201(f). (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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: (Vide IS nº 153-002)

(1) ao controle direcional das aeronaves;

(2) à integridade dos equipamentos aeronáuticos; e

(3) no caso da pista de pouso e decolagem, à manutenção das condições esperadas de frenagem pela aeronave, conforme estabelecido em Instrução Suplementar. (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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

(1) sulcos feitos por aeronaves;

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

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

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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

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

153.213 Áreas verdes

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

(1) não interferir na visualização dos auxílios visuais e de navegação aérea;

(2) vegetação não se configurar em obstáculo à navegação aérea;

(3) não propiciar condições para atração de fauna;

(4) não comprometer o fluxo do sistema de drenagem.

(b) Quanto à manutenção das áreas verdes por meio do controle da vegetação, o operador de

aeródromo deve atender aos requisitos referentes ao gerenciamento do risco da fauna, conforme Subparte H deste Regulamento e Instrução Suplementar correspondente. (Vide IS nº 153.501-001). (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

153.215 Sistema de drenagem

(a) O operador de aeródromo deve manter o sistema de drenagem visando: (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(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: (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

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

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

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

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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

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

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

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

(Vide IS nº 153-002)

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

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

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

(1) indicadores e dispositivos de sinalização;

(2) sinalização horizontal;

(3) luzes;

(4) sinalização vertical;

(5) balizas;

(6) indicadores de áreas de uso restrito.

(c) Indicadores e dispositivos de sinalização

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

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

(ii) manter o sistema de iluminação do equipamento em funcionamento e em consonância com o manual do fabricante.

(d) Sinalização horizontal

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

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

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

(v) manter o grau de contraste (conspicuidade) entre a sinalização horizontal e o pavimento de modo a possibilitar sua integral visualização pelo piloto e demais usuários da área operacional. (Vide IS nº 153-002) (Incluído pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(e) Luzes

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

(i) manter a integridade da luminária;

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

(iii) atender aos requisitos estabelecidos no parágrafo 153.103(b) deste Regulamento quanto às luzes dos auxílios visuais para navegação aérea; (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

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

(f) 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 nº 154.

153.219 Sistema elétrico

(Vide IS nº 153-002)

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

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

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

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

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

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

(i) atender aos requisitos estabelecidos na Tabela F-1 do RBAC nº 154; e

(ii) garantir a contínua disponibilidade dos recursos do SESCINC mencionados no parágrafo 153.425(b) e na seção 153.427;

(Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

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

(d) 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

(Vide IS nº 153.107-001)

(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) Traje de Proteção e Equipamento de Proteção Respiratória - TP e EPR:

(1) O operador de aeródromo deve manter os trajes de proteção (TP) e os equipamentos 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 517, de 14.05.2019)

(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 é aquela que se encontra nas vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas dentro da área de movimento ou adjacentes a esta. (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(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).

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

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

(Incluído pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(b) O operador de aeródromo deve manter:

(1) controle de pessoas e/ou empresas contratadas para execução de obras ou serviços de manutenção na área operacional do aeródromo, conforme parágrafo 153.107(c) 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 parágrafo 153.107(c) 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 parágrafo 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 ATS;

(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;

(8) critérios para retorno temporário às operações antes do término de obras de pavimentação de pista de pouso e decolagem. (Incluído pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(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.

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

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 ao parágrafo 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) fechamento total ou parcial de pista de pouso e decolagem; (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(2) obra ou serviço de manutenção localizado na faixa de pista da pista de pouso e decolagem ou na RESA. (Redação dada pela Resolução nº 585, de 15.09.2020)

(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.

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

153.229 Informação sobre obras e serviços de manutenção

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

(1) localizados na área de movimento do aeródromo ou áreas de segurança adjacentes, como faixa de pista ou RESA, que necessite de fechamento, considerando o disposto no parágrafo 153.225(a);

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

(3) com necessidade de divulgação no AIS.

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

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

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

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

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

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

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

(2) fechamento total ou parcial de pista de pouso e decolagem.

(Seção com redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

153.231 A 153.299 [Reservado]

SUBPARTE F
RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA

153.301 Generalidades

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

(b) O SREA deve ser capaz de:

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

(2) salvar vidas;

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

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

(c) O SREA inclui:

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

(2) os recursos humanos necessários e capacitados;

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

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

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

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

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

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

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

(3) emergências médicas em geral;

(4) ocorrências com artigos perigosos;

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

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

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

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

(e) O operador de aeródromo deve garantir a operacionalidade dos recursos humanos, materiais e de infraestrutura disponibilizados ao SREA e que esses atuem de forma integrada e coordenada para o atendimento às emergências aeroportuárias.

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

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

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

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

(Seção com redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

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) SESCINC;

(ii) Ambulâncias.

(2) estruturas de coordenação:

(i) Centro de Operações de Emergência (COE);

(ii) Posto de Coordenação Móvel (PCM).

(3) recursos externos:

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

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

(i) Mapa de grade interno;

(ii) Mapa de grade externo.

(5) Planos resultantes do planejamento do SREA:

(i) Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM);

(ii) Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC).

(6) Exercícios Simulados de Emergência Aeroportuária.

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

153.305 A 153.307 [Reservado]

153.309 Ambulâncias

(a) O operador de aeródromo deve prover ambulância(s) para estabilização e remoção das vítimas de uma emergência aeroportuária. [Obrigatório no mínimo 2 (duas), sendo 1 (uma) Tipo D]

(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).

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

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.

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

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

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.

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

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.

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

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 Ponto de Referência do Aeródromo (ARP) ou, quando não designado, do centro geométrico da pista de pouso e decolagem, são no mínimo: (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(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.

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

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.

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

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.

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

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 ATS, 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) veículos do SESCINC; e (Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

(8) outros veículos de apoio à emergência aeroportuária, onde requerido.

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

153.323 Planos resultantes do SREA

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

(1) realização de um módulo do ESEA, onde seja constatada a necessidade de adequação;

(2) emergência que tenha requerido a ativação do SREA, onde seja constatada a necessidade de adequação;

(3) alteração significativa nas características físicas ou operacionais do aeródromo;

(4) alteração de CAT; (Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

(5) alteração de classe do aeródromo, conforme definido na seção 153.7; e

(6) alterações significativas no SESCINC do aeródromo. (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(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) [Este parágrafo não se aplica a aeródromo de uso público – Classe IV – Certop].

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

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

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

153.325 Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM)

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

(1) tipos de emergências abordadas no plano, conforme 153.301(d);

(2) lista dos elementos envolvidos no planejamento de emergência aeroportuária, sejam tais elementos pertencentes ou não à estrutura organizacional do operador de aeródromo;

(3) relação de telefones dos elementos envolvidos, direta ou indiretamente, no atendimento às emergências aeroportuárias;

(4) responsabilidades e ações de cada elemento envolvido para cada tipo de emergência aeroportuária prevista;

(5) mapas de grade interno e externo, conforme estabelecido nas Seções 153.317 e 153.319, respectivamente; (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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

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

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

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

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

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

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

(iii) definição do prazo máximo que o explorador da aeronave inoperante terá para sua remoção, o qual pode variar de acordo com os tipos de operações processadas no aeródromo e outras condições que possam impactar na remoção; (Redação dada pela Resolução nº 779, de 18.08.2025)

(iv) caso o explorador da aeronave, seja por inércia ou por ações insuficientes e tardias, não remova a aeronave inoperante dentro do prazo máximo definido no PRAI, o operador de aeródromo deverá proceder com a remoção, devendo ser ressarcido, pelo explorador da aeronave, por todas as despesas de remoção; (Redação dada pela Resolução nº 779, de 18.08.2025)

(A) para o explorador de aeronave que não tenha firmado acordo operacional previsto no parágrafo 153.325(e) e que não evidencie progresso efetivo e contínuo nas ações de remoção ou demonstre incapacidade manifesta de executar a remoção, o operador de aeródromo, mediante notificação prévia ao explorador da aeronave, poderá proceder com a remoção da aeronave inoperante antes de esgotado o prazo máximo definido no PRAI. (Incluído pela Resolução nº 779, de 18.08.2025)

(v) a relação, a capacidade e a localização dos equipamentos disponíveis no aeródromo ou em suas adjacências para remoção de aeronaves, a empresa detentora e os contatos para acionamento dos seus responsáveis a qualquer hora; (Redação dada pela Resolução nº 779, de 18.08.2025)

(vi) a relação das empresas aéreas e das prestadoras de serviços de rampa que atuam no aeródromo, com os contatos para acionamento de seus responsáveis a qualquer hora; e (Incluído pela Resolução nº 779, de 18.08.2025)

(vii) 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. (Incluído pela Resolução nº 779, de 18.08.2025)

(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;

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

(3) o prazo máximo que o explorador da aeronave inoperante terá para removê-la. (Incluído pela Resolução nº 779, de 18.08.2025)

(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.

(d) O operador de aeródromo deve realizar exercícios simulados, tanto teóricos (de mesa) quanto práticos, para a remoção de aeronaves inoperantes e a retomada operacional, conforme periodicidade estabelecida no Apêndice A deste Regulamento. (Incluído pela Resolução nº 779, de 18.08.2025)

(1) O exercício deve contar com a participação direta de, pelo menos, 1 (um) operador aéreo que opere regularmente no aeródromo. (Incluído pela Resolução nº 779, de 18.08.2025)

(e) O operador de aeródromo deve estabelecer acordo(s) operacional(is) com, pelo menos, os operadores aéreos que atuam no aeródromo processando voos domésticos ou internacionais, regulares e com mais de 19 assentos, contendo, no mínimo, o seguinte conteúdo: (Incluído pela Resolução nº 779, de 18.08.2025)

(1) os procedimentos para remoção; (Incluído pela Resolução nº 779, de 18.08.2025)

(2) meios e equipamentos disponíveis; (Incluído pela Resolução nº 779, de 18.08.2025)

(3) logística para disponibilização de equipamentos externos; (Incluído pela Resolução nº 779, de 18.08.2025)

(4) declaração do operador aéreo de que dispõe de equipe(s) treinada(s) para a remoção de aeronaves inoperantes, contemplando os tipos de aeronaves que opera no aeródromo; (Incluído pela Resolução nº 779, de 18.08.2025)

(5) declaração do operador aéreo de que está com seu plano de remoção compatível com o PRAI; (Incluído pela Resolução nº 779, de 18.08.2025)

(6) ações que serão tomadas nos principais cenários de remoção identificados; (Incluído pela Resolução nº 779, de 18.08.2025)

(7) prazo definido em 153.325(a)(8)(iii) e os demais prazos para a remoção de aeronaves inoperantes; e (Incluído pela Resolução nº 779, de 18.08.2025)

(8) contatos dos responsáveis do operador aéreo para o acionamento a qualquer hora. (Incluído pela Resolução nº 779, de 18.08.2025)

(Seção incluída pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

153.327 [Reservado]

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

153.329 Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC)

(a) O PCINC deve conter:

(1) informações gerais:

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

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

(A) características do terreno;

(B) existência de acidentes geográficos;

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

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

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

(A) modelo;

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

(C) comprimento e largura máxima da fuselagem;

(D) quantidade máxima de passageiros transportados;

(E) quantidade de tripulantes;

(F) quantidade de saídas de emergência;

(G) quantidade máxima de combustível transportado; e

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

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

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

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

(iii) incêndios em instalações aeroportuárias;

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

(v) incêndios ou vazamentos de combustíveis no PAA (onde houver), em operações de reabastecimento ou durante transporte no lado ar; (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(vi) ocorrências com artigos perigosos;

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

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

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

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

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

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

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

153.331 Exercícios Simulados de Emergência em Aeródromo (ESEA) (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(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.

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

153.333 A 153.399 [Reservado]

SUBPARTE G
SERVIÇOS DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO

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

153.401 Generalidades

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

(1) [Este parágrafo não é aplicável a aeródromo de uso público – Classe IV - Certop]

153.403 Categoria Contraincêndio do Aeródromo (CAT) (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(Vide IS nº 153.403-001)

(a) A CAT reflete o nível de proteção contraincêndio provido pelo SESCINC, considerando existentes e disponíveis, nos valores mínimos, os recursos da Tabela 153.403-1, para: (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

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

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

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

CAT	AGENTE EXTINTOR PRINCIPAL				AGENTE EXTINTOR COMPLEMENTAR		CCI em linha
	Espuma eficácia "B"		Espuma eficácia "C"				
	Água para solução (l)	Regime de descarga (l/min)	Água para solução (l)	Regime de descarga (l/min)	Pó químico (kg)	Regime de descarga (kg/s)	
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]
1	230	230	160	160	45	2,25	1
2	670	550	460	360	90	2,25	1
3	1.200	900	820	630	135	2,25	1
4	2.400	1.800	1.700	1.100	135	2,25	1
5	5.400	3.000	3.900	2.200	180	2,25	1
6	7.900	4.000	5.800	2.900	225	2,25	2
7	12.100	5.300	8.800	3.800	225	2,25	2
8	18.200	7.200	12.800	5.100	450	4,50	3
9	24.300	9.000	17.100	6.300	450	4,50	3
10	32.300	11.200	22.800	7.900	450	4,50	3

(b) A CAT deve ser validada pela ANAC.

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

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

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

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

(2) Ocorrendo redução nos recursos do aeródromo para valores inferiores aos relacionados na Tabela 153.403-1 à CAT divulgada, o operador deve declarar a redução do nível de proteção contraincêndio do aeródromo e tomar as providências necessárias à divulgação da nova CAT. (Vide IS nº 153.403-001)

(i) Restaurados os recursos, pode o operador providenciar a divulgação da informação de acordo com o disposto no parágrafo 153.403(a), limitada à CAT validada pela ANAC.

153.405 Agentes Extintores

(Vide IS nº 153.405-001)

(a) O agente extintor principal (colunas [3] e [5] da Tabela 153.403-1) deve ser a solução de espuma, de eficácia nível “B” ou eficácia nível “C”, classe AV, solução a 1%, a 3% ou a 6%.

(b) O agente extintor complementar (coluna [7] da Tabela 153.403-1) deve ser o Pó Químico BC (classe B – líquidos inflamáveis e classe C – materiais elétricos) à base de bicarbonato de sódio, ou de outra composição com capacidade extintora equivalente.

153.407 Carro Contraincêndio (CCI) e demais veículos do SESCINC

(Vide IS nº 153.407-001)

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

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

Tabela 153.407-1 – Características técnicas mínimas de um CCI

Requisitos		Capacidade do tanque de água (litros)		
		< 2.000	≥ 2.000 até ≤ 6.000	> 6.000
1	Canhão monitor de teto	Exigido	Exigido	Exigido
1.1	Alcance jato compacto (m)	≥ 46	≥ 58	≥ 70
1.2	Alcance jato neblinado (m)	≥15	≥15	≥15
2	Canhão de pára-choque	Não exigido	Exigido	Exigido
2.1	Alcance jato compacto (m)	Não exigido	≥ 46	≥ 46
2.2	Alcance jato neblinado (m)	Não exigido	≥ 15	≥ 15
3	Número de linha(s) de mangueira(s) de água/solução de espuma (com esguicho de vazão regulável)	1	2	2

3.1	Comprimento da linha de mangueira (m)	45	45	45
3.2	Alcance jato compacto (m)	≥ 20	≥ 20	≥ 20
4	Linha de mangueira de PQ	Exigido	Exigido	Exigido
5	Esguicho sob o veículo	Não exigido	Exigido	Exigido
6	Capacidade do tanque de LGE (em cargas para solução de espuma)	2	2	2

(b) Além de atender aos parâmetros da Tabela 153.407-1 e de cumprir o prescrito no programa de manutenção previsto no parágrafo 153.201(b)(8), para ser considerado em linha, o CCI deve: (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

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

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

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

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

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

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

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

153.409 Tempo-Resposta

(Vide IS nº 153.409-001)

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

(1) Tempo-resposta é o intervalo de tempo decorrido entre o acionamento do SESCINC e o momento em que o(s) primeiro(s) CCI esteja(m) posicionado(s) em condição de aplicar a solução de espuma a um regime de descarga de, pelo menos, 50% do especificado na Tabela 153.403-1 para a categoria do aeródromo.

(b) Qualquer outro CCI que não o(s) responsável(is) por cumprir o disposto no parágrafo 153.409(a), necessário à aplicação dos agentes extintores na quantidade mínima especificada na Tabela 153.403-1 para a categoria do aeródromo, deve ser capaz de chegar a qualquer ponto de cada pista de pouso e decolagem operacional do aeródromo em até 4 (quatro) minutos após o acionamento do SESCINC.

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

153.411 Categoria Contraincêndio de Aeronave (CAT-AV) (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

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

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

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

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

CAT-AV	Comprimento total da aeronave (em metros)	Largura máxima da fuselagem (em metros)
[1]	[2]	[3]
1	De 0 a menos de 9	2
2	De 9 a menos de 12	2
3	De 12 a menos de 18	3
4	De 18 a menos de 24	4
5	De 24 a menos de 28	4
6	De 28 a menos de 39	5
7	De 39 a menos de 49	5
8	De 49 a menos de 61	7
9	De 61 a menos de 76	7
10	De 76 a menos de 90	8

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

Tabela 153.411-2 – Equivalência para Operações de Carga

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

10	7

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

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

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

153.413 Operações Compatíveis com a CAT

(Vide IS nº 153.413-001)

(a) O operador do aeródromo somente pode autorizar operações de transporte aéreo público de passageiros ou cargas em aeronaves de CAT-AV (Tabela 153.411-1 e 153.411-3) ou CAT-AV equivalentes (Tabela 153.411-2) que sejam compatíveis com a CAT do aeródromo.

(b) As operações em aeronaves CAT-AV 1 e CAT-AV 2 são compatíveis com o nível de proteção contraincêndio de qualquer aeródromo público, independentemente da existência de SESCINC.

(c) Para os fins desta Subparte G, são operações compatíveis com a CAT do aeródromo:

(1) para os aeródromos Classe IV:

(i) operações em aeronaves de CAT-AV (ou equivalente) menor ou igual à CAT do aeródromo, independentemente do número de operações;

(ii) para até 26 (vinte e seis) movimentos trimestrais, operações em aeronaves de CAT-AV (ou equivalente) superior à CAT do aeródromo.

(2) e (3) [Estes parágrafos não são aplicáveis a aeródromo de uso público – Classe IV –Certop]

(d) Ocorrendo situação que importe em diminuição da CAT do aeródromo conforme parágrafo 153.403(c)(2), o operador do aeródromo, além de observar o disposto no parágrafo 153.413(a), deve cancelar as autorizações anteriormente concedidas que não sejam compatíveis com a nova CAT, comunicando imediatamente o fato aos operadores aéreos interessados.

(1) Poderão ser mantidas as autorizações já concedidas para operações a se realizarem dentro dos prazos da Tabela 153.413-1, contados a partir do dia seguinte ao da redução da CAT, para cada Classe de aeródromo e nível de redução.

Tabela 153.413-1 – Prazos de tolerância para autorizações já concedidas, por Classe de Aeródromo e Nível de Redução

Classe do Aeródromo	Prazo de tolerância para redução em até 2 níveis na CAT	Prazo de tolerância para redução de 3 níveis na CAT
IV	2 dias	-

153.415 Funções no âmbito do SESCINC

(a) São funções exercidas no âmbito do SESCINC:

(1) Bombeiro de Aeródromo (BA), responsável pelo resgate de pessoas e combate ao incêndio;

(2) Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (BA-MC), responsável pela condução e operação de CCI;

(3) Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço (BA-CE), responsável pelo comando da equipe de serviço nas operações de resgate e combate a incêndios;

(4) Bombeiro de Aeródromo Resgatista (BA-RE), responsável pelo resgate de pessoas e prestação dos primeiros socorros;

(5) Bombeiro de Aeródromo Líder de Equipe de Resgate (BA-LR), responsável pela coordenação dos BA-RE nas operações de resgate;

(6) Operador de Sistema de Comunicação (OC), responsável pelas atividades de comunicação e observação da área de movimento das aeronaves.

(7) Gerente de Seção Contraincêndio (GS), responsável pela gestão e coordenação dos recursos humanos e materiais do SESCINC.

(b) [Este parágrafo não é aplicável a aeródromo de uso público – Classe IV – Certop].

153.417 Formação dos Profissionais

(Vide IS nº 153.417-001)

(a) Para o exercício das funções tratadas na seção 153.415 são exigidas do profissional:

aprovação em Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo, para as funções tratadas nos parágrafos 153.415(a)(1) a 153.415(a)(5) e 153.415(a)(7);

(i) A aprovação em Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 1 (CBA-1) habilita o profissional ao exercício em aeródromos até CAT 4.

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

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

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

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

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

(1) [Este parágrafo não é aplicável a aeródromo de uso público – Classe IV – Certop]

(2) 2 (dois) anos, para profissionais em aeródromos Classes III e IV.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cursos anteriores a 31 de dezembro de 2015 [1]	**Curso Equivalente [2]**
CECIA	Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 1 (CBA-1)

EABA FTBA CECIS EPB CBBA	Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 2 (CBA-2)
CACI CEOCIS CATCIS (a partir de 2010)	Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço (CBA-CE)
OPERADOR DE CCI	Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (CBA-MC)

153.419 Equipe de Serviço

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

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

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

(1) [Este parágrafo não é aplicável a aeródromo de uso público – Classe IV – Certop]

(c) Além do previsto no parágrafo 153.419(b), nos aeródromos Classe IV e nos aeródromos Classe III com nível de proteção CAT 6 ou superior, a equipe de serviço deve contar, também, com uma equipe de resgate, disponível no local da ocorrência e composta de 3 (três) BA-RE e 1 (um) BA-LR.

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

153.421 Equipamentos de Proteção

(Vide IS nº 153.421-001)

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

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

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

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

(1) O conjunto de EPR é composto por peça facial, cilindro de ar com, no mínimo, 1.600 (mil e seiscentos) litros de ar respirável, manômetro, regulador de pressão e alarme. (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

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

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

153.423 Equipamentos de Apoio às Operações de Resgate

(Vide IS nº 153.423-001)

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

(1) e (2) [Estes parágrafos não são aplicáveis a aeródromo de uso público – Classe IV – Certop]

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

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

153.425 Seção Contraincêndio (SCI)

(Vide IS nº 153.425-001)

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

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

(b) A SCI deve possuir, no mínimo:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

153.427 Sistemas de Comunicação e Alarme

(Vide IS nº 153.427-001)

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

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

(i) OC;

(ii) BA-MC;

(iii) BA-CE;

(iv) BA-LR;

(v) responsável pelo controle de tráfego aéreo no aeródromo;

(vi) responsável pelo COE (ou órgão que atue como centro de operações em casos de emergências); e

(vii) responsável pela operação do PCM.

(2) comunicação, em linha direta e exclusiva, entre o OC e o responsável pelo controle de tráfego aéreo, quando existir.

(b) O operador do aeródromo deve disponibilizar sistema de alarme que permita o acionamento imediato do SESCINC, dimensionado para que o sinal sonoro seja audível em quaisquer pontos da SCI.

(1) O sistema de alarme deve ser acionável pelo OC e pela Torre de Controle, quando houver .

153.429 Vias de Acesso de Emergência

(Vide IS nº 153.429-001)

(a) O operador do aeródromo deve estabelecer e delimitar vias de acesso de emergência da SCI às pistas de pouso e decolagem.

(b) As vias de acesso de emergência devem ter largura e capacidade de suporte suficiente para o trânsito dos veículos do SESCINC.

153.431 Informações Operacionais

(a) O operador do aeródromo deve encaminhar à ANAC, em até 15 (quinze) dias após o fim de cada semestre, relatório relativo aos acionamentos do SESCINC no período, contendo a descrição de cada ocorrência. (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(1) A inexistência de acionamentos do SESCINC no período não afasta a necessidade de encaminhamento do relatório, que pode se resumir a essa informação.

(b) Sem prejuízo do disposto no parágrafo 153.431(a), o operador do aeródromo deve encaminhar informações relativas a acionamento motivado por emergência aeronáutica em até 5 (cinco) dias úteis da data da ocorrência.

153.433 Serviço Especializado de Salvamento Aquático (SESAQ)

(Vide IS nº 153.433-001)

(a) O Serviço Especializado de Salvamento Aquático (SESAQ) é o serviço de salvamento prestado em aeródromos em que existam superfícies aquáticas significativas próximas, sobre as quais ocorram parte relevante das operações de pouso e decolagem, para o atendimento a ocorrências nessas áreas.

(b) O dimensionamento do SESAQ está relacionado ao número máximo de passageiros e tripulantes da maior aeronave em operação no aeródromo e tem como objetivo operacional a rápida chegada ao local da ocorrência para o atendimento aos passageiros e tripulantes. (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

153.435 A 153.499 [RESERVADO]

SUBPARTE H
GERENCIAMENTO DO RISCO DA FAUNA

(Subparte incluída pela Resolução nº 611, de 09.03.2021)

153.501 Gerenciamento do Risco da Fauna

(Vide IS nº 153.501-001)

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

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

(1) controle de focos de atração de fauna no sítio aeroportuário;

(2) manutenção das áreas verdes;

(3) manutenção do sistema de drenagem;

(4) garantia que o sistema de proteção da área operacional não permita a presença de animais na área operacional;

(5) vistorias periódicas com o objetivo de identificar fauna e focos atrativos no sítio aeroportuário;

(6) identificação das espécies em mapa de grade no sítio aeroportuário e na ASA;

(7) ações mitigadoras a serem adotadas; e

(8) informações a respeito de técnicas de manejo permitidas.

(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e implementar procedimentos de gerenciamento do risco da fauna associados ao Gerenciamento de Segurança Operacional do aeródromo (Vide Subparte C) e que sejam capazes de: (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(1) prever a necessidade de implementação de procedimento adicional; ou

(2) prever a necessidade de realização de uma Identificação do Perigo da Fauna (IPF) e de um Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF). (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(d) Os procedimentos de gerenciamento do risco da fauna associados ao Gerenciamento de Segurança Operacional do aeródromo (Vide Subparte C), descritos em Instrução Suplementar específica, devem abordar as seguintes medidas: (Vide IS nº 153.501-001) (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(1) investigação de focos de atração de fauna no sítio aeroportuário e na ASA;

(2) identificação de vulnerabilidades do aeródromo; e

(3) avaliação do perigo da fauna, com especial análise sobre as colisão entre aeronaves e a fauna.

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

(1) o aeródromo for enquadrado como de uso público Classes III ou IV; (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(2) for constatada a necessidade de realização de uma Identificação do Perigo da Fauna (IPF) e de um Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF), nos moldes do parágrafo 153.501(c)(2); ou (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(3) a ANAC, a qualquer tempo, demandar a elaboração de uma IPF e de um PGRF quando identificar situações que possam causar risco à segurança operacional.

(f) O operador de aeródromo deve encaminhar à ANAC a IPF para análise de conformidade com os requisitos contidos neste regulamento, aceitação e verificação de incorporação de seu resultado no PGRF. (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(1) no prazo máximo de 15 (quinze) meses a partir da data em que o aeródromo vier a se enquadrar nas condições estabelecidas nos parágrafos 153.501(e)(1) ou 153.501(e)(2); ou

(2) no prazo definido pela ANAC, quando o aeródromo vier a se enquadrar no parágrafo 153.501(e)(3).

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

(1) O PGRF deve ser encaminhado à ANAC, para análise e verificação de conformidade com os requisitos contidos neste regulamento e de incorporação do resultado da IPF em seu conteúdo.

(2) Após a análise e verificação de conformidade com os requisitos do regulamento, o texto do PGRF estará apto e deverá ser incorporado ao MOPS do aeródromo, quando aplicável. (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

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

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

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

153.503 Identificação do Perigo da Fauna (IPF) (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(Vide IS nº 153.503-001)

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

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

(c) Os dados necessários para desenvolvimento de uma IPF devem ser obtidos ao longo de, no

mínimo, 12 (doze) meses ininterruptos de modo a considerar a influência das variações sazonais no perigo provocado pela fauna.

(1) O tempo para obtenção de dados para desenvolvimento de uma IPF pode ser reduzido nos casos em que sua elaboração visar tão somente a revisão de um PGRF já estabelecido. (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

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

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

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

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

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

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

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

(1) Relato das condições que implicaram na necessidade da elaboração da IPF, descrevendo qual(is) requisito(s) de aplicabilidade de elaboração de IPF e PGRF, preconizado(s) no parágrafo 153.501(e), o aeródromo veio a se enquadrar e em que data; (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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

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

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

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

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

(6) Listagem e priorização de ações com o objetivo de mitigar os riscos identificados, com a resolução ou mitigação direta do problema, com ações realizadas pelo operador aeroportuário, ou indireta, mediante solicitação de ações a órgãos externos e/ou por intermédio da criação da Comissão de Gerenciamento do Risco da Fauna (CGRF), compreendendo as seguintes categorias não excludentes, conforme aplicáveis: (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

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

(ii) técnicas de afugentamento de fauna;

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

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

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

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

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

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

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

153.505 Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF) (Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(Vide IS nº 153.505-001)

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

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

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

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

(4) O operador do aeródromo deve apresentar um plano de ações mitigadoras alternativas até que seja possível executar as ações preconizadas no PGRF dependentes da elaboração e aprovação de um Plano de Manejo de Fauna em Aeródromos pelos órgãos ambientais competentes, monitorando seu resultado e incorporando ações de melhoria contínua que garantam sua eficácia. (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

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

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

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

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

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

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

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

(e) Além da relação das espécies de animais e dos perigos já identificados na IPF, e respeitada a priorização das ações definidas por esta, o operador do aeródromo deve apresentar uma relação de todos os perigos presentes no sítio aeroportuário, que possam vir a constituir focos de atração de aves e outros animais.

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

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

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

(1) vegetação;

(2) focos secundários;

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

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

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

(6) resíduos sólidos;

(7) edificações, equipamentos e demais implantações;

(8) sistema de proteção; e

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

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

(1) monitoramento permanente da fauna no sítio aeroportuário; e

(2) registro e acompanhamento de relatos e denúncias.

(h) O operador do aeródromo deve estabelecer uma rotina de procedimentos para preencher e encaminhar, no portal único de notificações, relatos de eventos de segurança operacional envolvendo fauna e aeronaves, de observação de aglomeração de aves no entorno do aeródromo que tenham provocado ou possam vir a provocar impacto nas operações aéreas, além de carcaças de animais localizadas na área operacional cuja morte tenha sido oriunda de colisão com aeronave. (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

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

(2) Ao efetuar os reportes de colisão com fauna, o operador de aeródromo deve dispor de recursos e procedimentos para a identificação da(s) espécie(s) colididas. (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(1) Modificação ou exclusão de habitat, implicando na alteração, manutenção ou eliminação dos seguintes ambientes ou estruturas que provoquem atração de aves e outros animais, de acordo

com os requisitos descritos em Instrução Suplementar específica. (Vide IS nº 153.505-001)

(i) vegetação;

(ii) focos secundários;

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

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

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

(vi) resíduos sólidos;

(vii) edificações, equipamentos e demais implantações;

(viii) sistema de proteção; e

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

(2) Afugentamento de fauna.

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

(ii) toda prática de afugentamento deve ser registrada.

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

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

(n) Caso parte dos procedimentos descritos no parágrafo 153.505(m) necessite de autorização ambiental para ser executada, esta deverá ser buscada em atenção às normas e exigências das organizações ambientais competentes.

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

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

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

(1) a efetividade do PGRF na mitigação do risco provocado pela fauna; e

(2) aspectos dos perigos existentes descritos na IPF que devem ser reavaliados.

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

(1) justificativa técnica, demonstrando que a situação é eventual ou independente das medidas que já vêm sendo tomadas no PGRF;

(2) medidas mitigadoras adicionais, com plano de ações e prazo para execução; ou

(3) proposta de elaboração de nova IPF.

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

(t) O operador de aeródromo deve dispor de recursos e procedimentos para a divulgação das

questões relativas ao perigo da fauna a seus funcionários, às empresas aéreas, empresas de serviços auxiliares ao transporte aéreo e demais entidades cujas atividades possam auxiliar na mitigação do risco da fauna, além das comunidades vizinhas ao aeródromo, quando couber.

153.507 Comissão de Gerenciamento do Risco da Fauna (CGRF)

(Redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(c) Caberá à CGRF:

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

(2) disponibilizar canais de comunicação para recolhimento de informações e recebimento de reclamações relativas ao acúmulo de fauna e lixo, visando identificar os locais mais críticos, além de embasar as ações para mitigação do problema; (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

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

(4) manter atualizado mapa com a Área de Segurança Aeroportuária (ASA), baseado nas informações do PGRF e monitoramento da ASA, indicando os locais com focos de atração de fauna; (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

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

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

(d) O operador de aeródromo deve realizar, pelo menos a cada 6 (seis) meses, reuniões com todos os setores/funcionários envolvidos no gerenciamento do risco da fauna, incluindo-se os setores envolvidos no planejamento, manutenção, operações e gerenciamento da segurança operacional, com registro em ata das ações que porventura sejam deliberadas. (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

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

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

153.509 A 153.599 [RESERVADO]

SUBPARTE I

(Subparte incluída pela Resolução nº 611, de 09.03.2021)

153.601 A 153.699 [RESERVADO]

SUBPARTE J
DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

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

153.701 Disposições transitórias

(a) O disposto na Emenda 03 deste Regulamento aplica-se aos processos iniciados em data anterior à sua emissão, sem necessidade de ratificação ou adequação dos atos já praticados.

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

(1) até 30 de junho de 2020, em aeródromos Classe IV;

(2) a (4) [Estes parágrafos não se aplicam a aeródromo de uso público – Classe IV – Certop]

(Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

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

(Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

(d) [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(e) [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

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

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

(1) O prazo máximo mencionado no parágrafo 153.701(g) é suspenso pelo início da análise do processo pela ANAC, recomeçando o seu curso a partir da data de notificação feita ao operador de aeródromo interessado quanto à decisão. (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

(2) Para fins de sanção, considera-se que o operador incorre em nova infração a cada ano subsequente ao vencimento do prazo estabelecido no parágrafo 153.701(g). (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

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

(i) O disposto nos parágrafos 153.325(a)(8)(iii) e 153.325(a)(8)(iv) passa a ser exigível a partir de 19 de março de 2026. (Incluído pela Resolução nº 779, de 18.09.2025)

(j) O disposto no parágrafo 153.325(b)(3) passa a ser exigível a partir de 19 de junho de 2026. (Incluído pela Resolução nº 779, de 18.09.2025)

(k) O disposto nos parágrafos 153.325(e), 153.37(d)(10) e 153.37(e)(10) passa a ser exigível a partir de 19 de setembro de 2026. (Incluído pela Resolução nº 779, de 18.09.2025)

(Seção com redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

153.703 Disposições finais

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

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

(c) As violações ao previsto neste Regulamento sujeitam o infrator às providências administrativas estabelecidas em ato normativo específico da ANAC que estabelece procedimentos para providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização, adotando-se, para as infrações praticadas, os valores de multa previstos no Apêndice B deste Regulamento, com exceção àquelas referentes à Seção 153.107, para as quais permanecem os valores adotados na Resolução nº 472/2018. (Redação dada pela Resolução nº 752, de 10.07.2024)

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

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

APÊNDICE B DO RBAC 153 - VALORES DE MULTA APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES RELACIONADAS A ESTE REGULAMENTO

(Apêndice com redação dada pela Resolução nº 712, de 14.04.2023)

(Tabela alterada pela Resolução nº 779, de 18.09.2025)

(Tabela alterada pela Resolução nº 803, de 25.05.2026)

Seção	Descrição	Requisito	Valor referência	Incidência da sanção
153.7	Classificação do aeródromo	153.7(f)	21.000	1 por constatação
153.13	Do operador de aeródromo	153.13(a)(1); 153.13(a)(5); 153.13(a)(8);	2.100	1 por constatação
		153.13(a)(1) c/c art. 4º da Resolução nº 736/2024; 153.13(a)(1) - operar aeródromo civil público que se encontre interditado	21.000	1 por constatação
		153.13(a)(1) c/c art. 5º, § 4º, da Resolução nº 736/2024; 153.13(a)(6); 153.13(a)(9);	5.250	1 por constatação
		153.13(a)(7)	10.500	1 por constatação
153.15	Responsáveis operacionais	153.15(c)	5.250	1 por constatação
		153.15(d)(1)	1.050	1 por constatação

153.23	Responsabilidades e prerrogativas do gestor responsável do aeródromo	153.23(a)(1), (2), (3) e (6); 153.23(a)(10), (11), (12) e (15);	10.500	1 por constatação
		153.23(a)(8) e (9)	5.250	1 por constatação
153.25	Responsabilidades e prerrogativas do profissional responsável pelo gerenciamento da segurança operacional	153.25(a)(1) a (7)	10.500	1 por constatação
153.27	Responsabilidades do profissional responsável pela operação aeroportuária	153.27(a)(1)	10.500	1 por constatação
		153.27(a)(2) e (3)	5.250	1 por constatação
		153.27(a)(4)	21.000	1 por constatação
153.29	Responsabilidades do profissional responsável pela manutenção aeroportuária	153.29(a)(1)	10.500	1 por constatação
		153.29(a)(2) e (3)	5.250	1 por constatação
		153.29(a)(4)	21.000	1 por constatação
153.31	Responsabilidades do profissional responsável pela resposta à emergência aeroportuária	153.31(a)(1)	10.500	1 por constatação
		153.31(a)(2) e (3)	5.250	1 por constatação
		153.31(a)(4)	21.000	1 por constatação
153.35	Habilitação dos responsáveis por atividades específicas	153.35(a), (b) e (c); 153.35(d);	1.050	1 por constatação
153.37	Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas	153.37(a)	5.250	1 por constatação
153.39	Documentação	153.39(a) e (c)	5.250	1 por constatação
153.51	Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) – Generalidades	153.51(a)	10.500	1 por constatação

153.53	SGSO - Política e objetivos de segurança operacional	153.53(a)(3)	5.250	1 por constatação
		153.53(c)(2); 153.53(e)(2);	10.500	1 por constatação
153.55	SGSO - Gerenciamento dos riscos de segurança operacional	153.55(a) e (c)(2)	10.500	1 por constatação
153.57	SGSO - Garantia da segurança operacional	153.57(a)	10.500	1 por constatação
153.59	SGSO - Promoção da segurança operacional	153.59(a)	10.500	1 por constatação
153.101	Posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo	153.101(a) e (b)	21.000	1 por constatação
153.103	Condição operacional para a infraestrutura disponível	153.103(a)(2)	10.500	1 por constatação
		153.103(b)(1)(i)	5.250	1 por constatação
		153.103(b)(1)(ii) e 153.103(b)(1)(iii)	21.000	1 por constatação
153.105	Informações aeronáuticas	153.105(a) e (b)	5.250	1 por constatação
		153.105(d)	10.500	1 por constatação
153.107	Proteção da área operacional	153.107(a)	5.250	1 por constatação
153.109	Sistema de Orientação e Controle da Movimentação em Solo (SOCMS)	153.109(a) e (d)	5.250	1 por constatação
153.111	Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional	153.111(a) a (c) e 153.111(e) e (f)	5.250	1 por constatação
153.113	Acesso e permanência na área de	153.113(a)	10.500	1 por constatação

	manobras	153.113(b)(1)	2.625	1 por constatação
		153.113(c) a (e)	2.100	1 por constatação
153.115	Prevenção de incursão em pista	153.115(b) e (c)	5.250	1 por constatação
153.117	Gerenciamento do pátio de aeronaves	153.117(b)	6.300	1 por constatação
		153.117(c)	5.250	1 por constatação
		153.117(d) e 153.117(e)	10.500	1 por constatação
153.119	Alocação de aeronaves no pátio	153.119(a) e (b)	5.250	1 por constatação
153.121	Estacionamento de aeronaves no pátio	153.121(a)	5.250	1 por constatação
153.123	Abordagem à aeronave	153.123(a) a (e)	2.100	1 por constatação
153.125	Abastecimento e transferência de combustível da aeronave	153.125(a), (b) e (d)	2.100	1 por constatação
		153.125(c), (f), (g) e (h)	5.250	1 por constatação
		153.125(e)	6.300	1 por constatação
153.127	Processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea	153.127(a) e (b)	5.250	1 por constatação
		153.127(c)	2.100	1 por constatação
153.129	Liberação de aeronave	153.129(a) a (c)	2.100	1 por constatação
153.131	Operação em baixa visibilidade	153.131(a), (e) e (h); 153.131(b);	5.250	1 por constatação
		153.131(d)	1.050	1 por constatação
153.133	Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo	153.133(a) e (c); 153.133(e) e (f);	5.250	1 por constatação
		153.133(d)	10.500	1 por constatação
153.201	Sistema de manutenção aeroportuária	153.201(a); 153.201(f);	10.500	1 por constatação
		153.201(e)	1.050	1 por constatação

153.203	Área pavimentada - Generalidades	153.203(a); 153.203(b)(2)(i); 153.203(b)(3), (b)(4)(i) e (ii); 153.203(c);	10.500	1 por constatação
		153.203(b)(1)(i)(A)*(1)*; 153.203(b)(1)(iii); 153.203(b)(5)(i);	21.000	1 por constatação
		153.203(b)(1)(ii)(A)	1.050	1 por constatação
		153.203(b)(2)(ii); 153.203(b)(4)(iii);	5.250	1 por constatação
153.205	Área pavimentada - Pista de pouso e decolagem	153.205(a) e (e)(1); 153.205(i)(2);	10.500	1 por constatação
		153.205(e)(2); 153.205(f)(5); 153.205(g)(6) e (7); 153.205(h)(6);	21.000	1 por constatação
		153.205(f)(1)(i); 153.205(g)(1)(i); 153.205(h)(1)(i);	1.050	1 por constatação
		153.205(f)(2)	2.625	1 por constatação
		153.205(g)(2); 153.205(h)(7), (7)-I e (i)(1);	5.250	1 por constatação
		153.205(h)(2)	3.000	1 por constatação
153.207	Área pavimentada - Pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves	153.207(a)	10.500	1 por constatação

153.209	Área pavimentada - Vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas	153.209(a) e (b)	10.500	1 por constatação
153.211	Área não-pavimentada	153.211(a) a (e)	10.500	1 por constatação
		153.211(f)	5.250	1 por constatação
153.213	Áreas verdes	153.213(a)	10.500	1 por constatação
153.215	Sistema de drenagem	153.215(a) e (b)	10.500	1 por constatação
		153.215(b)(2)(i)	5.250	1 por constatação
153.217	Auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito	153.217(a), (c) a (h)	10.500	1 por constatação
153.219	Sistema elétrico	153.219(a), (c) e (d)	10.500	1 por constatação
153.223	Equipamentos, veículos e sinalização viária da área operacional	153.223(a) a (c)	10.500	1 por constatação
153.225	Planejamento e execução de obra e serviço de manutenção	153.225(a), (b)(1), (b)(3) e (d); 153.225(c);	10.500	1 por constatação
		153.225(b)(2)	6.300	1 por constatação
153.227	Procedimentos específicos de segurança operacional para obra ou serviço de manutenção	153.227(a) e (d)	10.500	1 por constatação
		153.227(b)	5.250	1 por constatação
153.229	Informação sobre obras e serviços de manutenção	153.229(a), (b), (c), (d), (f) e (g)	5.250	1 por constatação
		153.229(e)	10.500	1 por constatação
153.325	Plano de emergência em aeródromo (PLEM)	153.325(a)(8)(v); 153.325(d);	10.500	1 por constatação
		153.325(e)	5.250	1 por constatação

153.403	CAT – Categoria Contraincêndio do Aeródromo	153.403(b)(1)	42.000	1 por constatação
		153.403(c)(1)	21.000	1 por constatação
		153.403(c)(2)	63.000	1 por constatação
153.407	Carro Contraincêndio (CCI) e demais veículos do SESCINC	153.407(c)	3.000	1 por veículo
		153.407(d)	5.250	1 por veículo
153.409	Tempo-Resposta	153.409(c)	3.000	1 por constatação, para as 4 (quatro) últimas medições exigidas.
153.413	Operações Compatíveis com a CAT	153.413(a)	3.000	1 para cada operação autorizada (e realizada) que não seja compatível com a CAT divulgada
		153.413(d)	3.000	1 para cada operador aéreo não comunicado
153.417	Formação dos Profissionais	153.417(b)(2);	1.050	1 por profissional
153.419	Equipe de Serviço	153.419(b)	3.000	1 por profissional (BA-CE ou OC)
		153.419(c)	3.000	1 por profissional
		153.419(d)	2.625	1 por profissional
153.421	Equipamentos de Proteção	153.421(a)(2)	3.000	1 por equipamento
		153.421(c)	5.250	1 por equipamento
153.423	Equipamentos de Apoio às Operações de Resgate	153.423(a), c/c Tabela 153.423-1, itens 1.1; 2.5; e 2.6	10.500	1 por equipamento
		153.423(a), c/c Tabela 153.423-1: itens 1.2 a 1.6, 2.1 a 2.4, 2.7 e 3.1 a 3.6	1.050	1 por equipamento

153.425	Seção Contraincêndio (SCI)	153.425(b)(1); 153.425(b)(5);	10.500	1 por constatação
		153.425(b)(1)(i); 153.425(b)(4); 153.425(b)(6);	8.400	1 por constatação
		153.425(b)(2)	3.000	1 por veículo
		153.425(b)(3)	6.300	1 por constatação
153.427	Sistemas de Comunicação e Alarme	153.427(a)(1)	10.500	1 por constatação
		153.427(a)(2)	6.300	1 por constatação
		153.427(b)	8.400	1 por constatação
153.429	Vias de Acesso de Emergência	153.429(a)	8.400	1 por constatação
		153.429(b)	6.300	1 por constatação
153.431	Informações Operacionais	153.431(a)	1.050	1 por constatação
		153.431(b)	3.000	1 por constatação
153.501	Gerenciamento do Risco da Fauna	153.501(b)(1); 153.501(b)(2); 153.501(b)(3); 153.501(b)(4) e 153.501(d)(2); 153.501(b)(7) e 153.501(b)(8); 153.501(d)(3); 153.501(f); 153.501(g);	10.500	1 por constatação
		153.501(b)(5), 153.501(b)(6) e 153.501(d)(1)	5.250	1 por constatação

153.503	Identificação do Perigo da Fauna (IPF)	153.503(c)(2); 153.503(d);	10.500	1 por constatação
153.505	Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF)	153.505(a); 153.505(a)(3); 153.505(a)(4); 153.505(g)(1); 153.505(h); 153.505(h)(1); 153.505(i); 153.505(i)(1); 153.505(j); 153.505(l); 153.505(m)(2)(ii); 153.505(p);	10.500	1 por constatação
		153.505(e); 153.505(t);	5.250	1 por constatação
153.507	Comissão de Gerenciamento do Risco da Fauna (CGRF)	153.507(b)(1)(iii); 153.507(c)(2);	5.250	1 por constatação
		153.507(c)(3); 153.507(d);	10.500	1 por constatação

(Tabela Incluída pela Resolução nº 779, de 18.09.2025)

(Tabela alterada pela Resolução nº 803, 25.05.2026)

MULTIPLICADORES DE VALOR DE REFERÊNCIA DE MULTA POR GRUPO	
GRUPO	FATOR MULTIPLICADOR (por infração)
Aeródromo Classe IV	6,5

[1] Nos casos em que o campo "Requisito" é preenchido como uma listagem de distintos dispositivos, o enquadramento da conduta como infração acontece com a caracterização do descumprimento de ao menos um dos dispositivos listados. Portanto não é necessária a violação a todos os dispositivos da listagem de forma simultânea, tratando-se de hipóteses alternativas para as quais se aplica o mesmo valor de referência de multa

[2] O valor-base de multa é determinado pela multiplicação do valor de referência pelo fator multiplicador correspondente ao grupo ao qual pertence o aeródromo, estabelecido na tabela "Multiplicadores de valores de referências de multa por grupo".

APÊNDICE C DO RBAC 153 – [RESERVADO]

APÊNDICE D DO RBAC 153 - [RESERVADO]

APÊNDICE E DO RBAC 153 - [RESERVADO]

APÊNDICE F DO RBAC 153 - [RESERVADO]

APÊNDICE G DO RBAC 153 - [RESERVADO]