

## RESOLUÇÃO Nº 371, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2015.

Aprova a Emenda nº 05 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 e altera a Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008.

(Texto compilado)

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto nos arts. 8º, incisos XXI e XXX, da mencionada Lei, e 4º, inciso XXII, do Anexo I do Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, e considerando o que consta do processo nº 60800.058948/2011-21, deliberado e aprovado na 17ª Reunião Deliberativa da Diretoria, realizada em 15 de dezembro de 2015,

### RESOLVE:

Art. 1º Aprovar, nos termos do Anexo I desta Resolução, a Emenda nº 05 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 139 (RBAC nº 139), intitulado “Certificação Operacional de Aeroportos”, consistente nas seguintes alterações:

I - exclusão do Prefácio;

II - o título da Subparte A passa a vigorar com a seguinte redação:

#### “SUBPARTE A GERAL” (NR)

III - inclusão da seção 139.1 com a seguinte redação, e renumeração das seguintes:

##### “139.1 Aplicabilidade

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

(1) operações domésticas ou de bandeira, regidas pelo RBAC 121;

(2) operações suplementares, regidas pelo RBAC 121, quando houver regularidade; ou

(3) operações de empresas estrangeiras que têm por objetivo o transporte aéreo civil público no Brasil, regidas pelo RBAC 129.

(b) 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, as restrições e definições impostas em acordo(s) firmado(s) com o(s) país(es) limítrofe(s).

(c) Este Regulamento não se aplica a heliportos e helipontos.” (NR)

IV - a seção 139.3 passa a vigorar com a seguinte redação:

##### “139.3 Termos e definições

(a) Para efeito deste Regulamento aplicam-se os termos e definições estabelecidos a seguir, bem como aqueles disponíveis no RBAC 01, denominado “Definições, Regras

de Redação e Unidades de Medida para uso nos RBAC”, no RBAC 153, denominado “Aeródromos – Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”, no RBAC 154, denominado “Projeto de Aeródromos”, e demais normas relacionadas à matéria.

(1) *Autorização de Operações Especiais* significa a autorização para condução de operação mais exigente que aquela delimitada pelo código de referência do aeródromo, resultante do deferimento de isenção ou Nível Equivalente de Segurança Operacional.

(2) *Certificado Operacional de Aeroporto* significa o documento emitido pela ANAC que autoriza o detentor a operar o referido aeroporto conforme o Manual de Operações do Aeródromo (MOPS) aprovado pela ANAC e identifica os serviços aéreos públicos autorizados, por meio das especificações operativas.

(3) *Especificações operativas* significa o conjunto de informações que caracterizam a operação que pode ser conduzida no aeródromo, considerando a infraestrutura disponível e os procedimentos estabelecidos no Manual de Operações do Aeródromo (MOPS), assim como as restrições de uso do aeródromo.

(4) *Estudo Aeronáutico* significa o estudo elaborado pelo operador de aeródromo que documenta a avaliação do impacto de não-conformidades em relação aos padrões estabelecidos no RBAC nº 154, quantificando os riscos associados e estabelecendo soluções alternativas que alcancem um nível aceitável de segurança operacional, podendo conter uma ou mais Análises de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO) ou Estudos de Compatibilidade.

(5) *Estudo de Compatibilidade* significa o estudo elaborado pelo operador de aeródromo para abordar o impacto da introdução de um tipo de aeronave ou procedimento que represente uma operação mais exigente que aquela autorizada pelas especificações operativas do aeródromo.

(6) *Manual de Operações do Aeródromo (MOPS)* significa o documento, ou conjunto de documentos, elaborado pelo operador de aeródromo, contendo as regras, padrões e práticas adotadas no sítio aeroportuário.

(7) *Operação mais exigente* significa a operação de aeronave que exija a majoração de ao menos um dos elementos do código de referência do aeródromo ou a utilização de procedimentos para aproximação ou decolagem que demandem requisitos mais exigentes.

(8) *Regularidade* significa a realização de mais de 2 (dois) movimentos semanais de operações regidas pelo RBAC 121.

(9) *Sítio aeroportuário* significa toda a área patrimonial do aeródromo.” (NR)

V - a seção 139.5 passa a vigorar com a seguinte redação:

#### **“139.5 Siglas**

*IFR – Instrument Flight Rules* significa regras de voo por instrumentos.

*MOPS* significa Manual de Operações do Aeródromo.

*VFR – Visual Flight Rules* significa regras de voo visual.” (NR)

VI - a seção 139.101 passa a vigorar com a seguinte redação:

#### **“139.101 Obrigatoriedade de obtenção do Certificado Operacional de Aeroporto**

(a) Operadores de aeródromos que se enquadram no parágrafo 139.1(a) devem ser detentores de Certificado Operacional de Aeroporto.

(b) Todo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve manter o MOPS conforme a Subparte D deste Regulamento.” (NR)

VII - a seção 139.103 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“139.103 [RESERVADO]” (NR)**

VIII - a seção 139.05 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“139.105 Requisitos para obtenção de Certificado Operacional de Aeroporto**

(a) O Certificado Operacional de Aeroporto será concedido após o atendimento às seguintes condições:

(1) apresentação de requerimento em conformidade com o disposto na seção 139.205, com antecedência mínima de 120 (cento e vinte) dias da data pretendida para início das operações previstas no parágrafo 139.1(a);

(2) existência de cadastro atualizado do aeródromo perante a ANAC;

(3) atendimento aos requisitos da subparte B do RBAC 153 pelo operador de aeródromo;

(4) apresentação de MOPS em conformidade com o disposto na Subparte D deste Regulamento; e

(5) obtenção de parecer favorável no processo de certificação de que dispõe a Subparte C deste Regulamento.

(b) A não apresentação de informações necessárias ou o descumprimento das condições previstas no parágrafo 139.105(a) acarretará o indeferimento do requerimento de Certificado Operacional de Aeroporto.” (NR)

IX - a seção 139.107 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“139.107 Validade do Certificado Operacional de Aeroporto**

(a) O Certificado Operacional de Aeroporto é concedido com prazo de validade indefinido e perderá sua eficácia nos seguintes casos:

(1) renúncia do detentor;

(2) sucessão do detentor por outro operador de aeródromo; ou

(3) cassação.

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

X - a seção 139.109 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“139.109 Especificações operativas**

(a) O Certificado Operacional de Aeroporto conterà no mínimo as seguintes informações gerais em suas especificações operativas:

(1) código de referência de aeródromo;

(2) tipo de operação por pista/cabeceira:

(i) VFR, IFR ou ambos;

(ii) não precisão, precisão e sua categoria;

(iii) diurna, noturna ou ambos;

(3) Nível de Proteção Contra Incêndio Existente (NPCE);

(4) Autorizações de Operações Especiais, se existentes.

(b) O Certificado Operacional de Aeroporto poderá conter restrições em suas especificações operativas, quando fundamentadas, referentes a:

(1) classes e tipos de aeronaves; e

(2) serviços aéreos.” (NR)

XI - inclusão da seção 139.111 com a seguinte redação:

**“139.111 Providências administrativas acautelatórias e consequências administrativas**

(a) Diante de situação em que se verifique risco significativo à segurança das operações no aeródromo, a ANAC poderá adotar as medidas cautelares necessárias à mitigação do risco, entre as quais:

(1) proibição de aumento de frequências das operações previstas no parágrafo 139.1(a);

(2) redução de frequências das operações previstas no parágrafo 139.1(a), a partir das operações da aeronave crítica;

(3) suspensão das operações previstas no parágrafo 139.1(a) enquanto durar a medida.

(b) A verificação de que qualquer das condições estabelecidas na seção 139.105 deixou de ser atendida pelo detentor do Certificado Operacional de Aeroporto terá como consequência a proibição de aumento de frequências das operações previstas no parágrafo 139.1(a).

(c) A aplicação de providências administrativas acautelatórias e consequências administrativas terá efeitos imediatos e não prejudicará a aplicação de eventuais sanções.” (NR)

XII - inclusão da seção 139.113 com a seguinte redação:

**“139.113 Sanções**

(a) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto que não observar as normas e os procedimentos estabelecidos neste Regulamento e na legislação brasileira correlacionada, bem como os procedimentos operacionais especificados no MOPS, estará sujeito a multa e cassação do certificado, conforme previsto na Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, ou norma que a substitua ou atualize.

(b) O Certificado Operacional de Aeroporto será cassado em caso de reincidência das infrações previstas nos itens 5 e 7 da “Tabela I – Certificação Operacional de Aeroportos - Operador de Aeródromo” do Anexo III Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, considerando o disposto no art. 22, §§ 3º e 4º, da citada Resolução.

(1) A sanção de cassação do Certificado Operacional de Aeroporto acarretará a proibição das operações previstas no parágrafo 139.1(a) até a obtenção de novo Certificado.

(c) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto que tiver seu Certificado cassado deverá iniciar novo processo de certificação operacional.

(d) As sanções previstas nesta Subparte não excluem a aplicação de outras sanções estabelecidas na Lei nº 7.565, de 1986, em sua legislação complementar ou nas demais normas de competência da ANAC.” (NR)

XIII - a seção 139.115 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“139.115 Certificado Operacional Provisório de Aeroporto**

(a) Para atendimento à exigência do parágrafo 139.101(a), a ANAC poderá conceder Certificado Operacional Provisório de Aeroporto à pessoa jurídica destinatária da outorga do direito de operar aeródromo público nos seguintes casos:

(1) sucessão do operador de aeródromo anteriormente estabelecido;

(2) início das operações de aeródromo novo; ou

(3) início das operações previstas no parágrafo 139.1(a).

(b) São condições para a obtenção de Certificado Operacional Provisório de Aeroporto:

(1) apresentação de requerimento em conformidade com o disposto na seção 139.205, com antecedência mínima de 120 (cento e vinte) dias da data pretendida para a

- assunção das operações aeroportuárias ou início das operações previstas no parágrafo 139.1(a);
- (2) existência de cadastro atualizado do aeródromo perante a ANAC;
- (3) atendimento aos requisitos da subparte B do RBAC 153 pelo operador de aeródromo;
- (4) apresentação de MOPS em conformidade com o disposto na Subparte D deste Regulamento; e
- (5) obtenção de parecer favorável em inspeção da ANAC, para o caso previsto no parágrafo 139.115(a)(1), destinada a avaliar a capacidade do operador de aeródromo de executar os procedimentos constantes do MOPS e garantir a segurança das operações aeroportuárias.
- (c) O Certificado Operacional Provisório de Aeroporto supre a exigência contida no parágrafo 139.101(a) e imputa ao seu detentor todas as obrigações e deveres decorrentes deste Regulamento.
- (d) O Certificado Operacional Provisório de Aeroporto tem validade de até 12 (doze) meses e será extinto com a outorga do Certificado Operacional de Aeroporto ou o advento de seu termo, podendo ser renovado uma única vez, por igual período, a critério da ANAC.
- (e) O indeferimento do requerimento de Certificado Operacional Provisório de Aeroporto será comunicado ao requerente e à autoridade outorgante do direito de operar o aeródromo com ao menos 30 (trinta) dias de antecedência da data indicada para a assunção das operações aeroportuárias ou início das operações previstas no parágrafo 139.1(a) e poderá ter os seguintes efeitos:
- (1) assunção das operações aeroportuárias, com proibição das operações previstas nos parágrafos 139.1(a);
- (2) não assunção das operações aeroportuárias;
- (3) proibição do início das operações previstas no parágrafo 139.1(a).” (NR)

XIV - a seção 139.117 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“139.117 Emendas ao Certificado Operacional de Aeroporto**

- (a) O Certificado Operacional de Aeroporto poderá ser alterado nos seguintes casos:
- (1) quando houver alteração das características físicas ou operacionais do aeródromo que reflitam nas especificações operativas, desde que a alteração respeite as exigências previstas no parágrafo 139.105(a); ou
- (2) quando for avaliado pelo operador de aeródromo ou pela ANAC que houve incremento do risco à segurança operacional do aeródromo que torne necessária a alteração de características físicas ou procedimentos operacionais.” (NR)

XV - o título da Subparte C passa a vigorar com a seguinte redação:

**“SUBPARTE C  
PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTO” (NR)**

XVI - a seção 139.201 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“139.201 Fases do processo de certificação operacional de aeroporto**

- (a) O processo de Certificação Operacional de Aeroportos compreende as seguintes fases:
- (1) requerimento formal;
- (2) avaliação do requerimento;
- (3) inspeção de certificação; e

(4) certificação.

(b) Verificada a ausência de informações ou documentos necessários à instrução do processo de certificação ou constatada discrepância entre as informações fornecidas e as condições observadas na inspeção de certificação, a ANAC poderá sobrestar a tramitação do processo e fixar prazo para a apresentação dos esclarecimentos necessários.

(c) O não atendimento ao prazo fixado pela ANAC de acordo com o parágrafo 139.201(b) ou a omissão do requerente em promover os atos e diligências que lhe competirem importarão no arquivamento do processo.” (NR)

XVII - inclusão da seção 139.203 com a seguinte redação:

**“139.203 [RESERVADO]” (NR)**

XVIII - a seção 139.205 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“139.205 Requerimento formal**

(a) O requerimento para emissão ou emenda de Certificado Operacional de Aeroporto deve ser formulado pelo operador de aeródromo na forma da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, e de Instrução Suplementar específica, e deve conter:

(1) definição das especificações operativas a serem incluídas ou alteradas no Certificado;

(2) planta de localização do aeródromo em relação à cidade e ao seu entorno; e

(3) planta geral do aeródromo, contendo a representação da situação atual da infraestrutura aeroportuária.

(b) Em anexo ao requerimento deverão ser apresentados o arquivo digital e cópia impressa do MOPS, conforme a Subparte D deste Regulamento.” (NR)

XIX - a seção 139.207 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“139.207 Avaliação do requerimento**

(a) O requerimento de Certificado Operacional de Aeroporto será avaliado pela ANAC quanto aos seguintes aspectos:

(1) regularidade formal do requerimento e dos documentos acessórios;

(2) capacidade técnico-operacional do operador de aeródromo e de sua organização para a gestão aeroportuária, conforme subparte B do RBAC 153;

(3) compatibilidade entre a operação da aeronave crítica pretendida e as características físicas e operacionais do aeródromo, incluindo eventuais solicitações de isenções ou Níveis Equivalentes de Segurança Operacional;

(4) características físicas e operacionais especificadas no MOPS, de forma a verificar o cumprimento das normas técnicas vigentes; e

(5) conteúdo do MOPS em relação ao disposto na Subparte D deste Regulamento.

(b) Ao final desta fase, a ANAC:

(1) notificará o requerente quanto ao resultado da análise, podendo solicitar providências complementares e fixar prazo para atendimento; e

(2) se julgado procedente o requerimento, quando necessário, agendará inspeção de certificação destinada a avaliar as características físicas e operacionais do aeródromo e atestar sua conformidade com o MOPS.” (NR)

XX - a seção 139.209 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“139.209 Inspeção de certificação**

(a) A inspeção de certificação tem por objetivo verificar se as regras, padrões e práticas adotadas correspondem às constantes do Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MOPS) e engloba os aspectos relacionados à segurança operacional, em especial:

(1) Organização do operador de aeródromo: verificação de documentos do aeródromo, incluindo constituição do operador de aeródromo, responsáveis pelas atividades operacionais, qualificação dos responsáveis pelas atividades operacionais ou por atividades específicas, treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas e Programa de Instrução em Segurança Operacional (PISOA);

(2) Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO): verificação da implementação do MOPS quanto ao MGSO, englobando a política e objetivos de segurança operacional, gerenciamento dos riscos de segurança operacional, garantia da segurança operacional, promoção da segurança operacional, planejamento formal para implantação do SGSO;

(3) Gerenciamento do Risco da Fauna: verificação da implementação do MOPS quanto à identificação do perigo da fauna, monitoramento da fauna no sítio aeroportuário, implantação de técnicas para exclusão ou modificação de habitat atrativo de animais, procedimentos administrativos referentes ao programa de gerenciamento do risco da fauna, rotina de procedimentos constantes no Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF);

(4) Operações Aeroportuárias: verificação da implementação do MOPS para posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo, condição operacional para a infraestrutura disponível, proteção da área operacional, Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo (SOCMS), movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional, acesso e permanência na área de manobras, prevenção de incursão em pista, gerenciamento do pátio de aeronaves, alocação de aeronaves no pátio, estacionamento de aeronaves no pátio, abordagem à aeronave, abastecimento e transferência do combustível da aeronave, processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea, liberação de aeronave, operações em baixa visibilidade, monitoramento da condição física e operacional do aeródromo;

(5) Manutenção Aeroportuária: verificação da implementação do MOPS quanto ao sistema de manutenção aeroportuária, áreas pavimentadas incluindo pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves, vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas, áreas não-pavimentadas, áreas verdes, sistema de drenagem, auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito, sistema elétrico, proteção da área operacional, equipamentos, veículos e sinalização viária da área operacional;

(6) Resposta à Emergência Aeroportuária: verificação da implementação do MOPS quanto aos recursos necessários para o atendimento às emergências aeroportuárias, que incluem ambulâncias, Centro de Operações de Emergência (COE), Posto de Coordenação Móvel (PCM), Recursos externos, mapas de grade interno e externo, Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM), Plano de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pista (PRAI), Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC), exercícios simulados de emergência em aeródromo, Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo (SESCINC), nível de proteção contraincêndio existente e requerido, agentes extintores, Carros Contraincêndio de Aeródromo (CCI), veículos de apoio às operações do SESCINC, proteção individual dos bombeiros de aeródromo, materiais e equipamentos de apoio às operações de resgate e combate a incêndio, sistemas de comunicação e alarme, provisão de recursos humanos para o SESCINC, Seção Contraincêndio de Aeródromo (SCI), tempo-resposta do SESCINC, procedimentos operacionais do SESCINC.

(b) Após a inspeção, a ANAC elaborará relatório técnico, que consolidará as eventuais não conformidades identificadas e formalizará o parecer sobre as características físicas e operacionais em relação às informações apresentadas no MOPS.

(c) A ANAC notificará o requerente quanto aos resultados da inspeção de certificação, podendo fixar prazo para eventual adequação do MOPS.

(d) A ANAC poderá arquivar o processo de certificação operacional do aeródromo, nos seguintes casos:

(1) quando constatada a impossibilidade de correção das não conformidades identificadas pela ANAC; e

(2) quando o requerente não apresentar condições técnico-operacionais de operar o aeródromo conforme peticionado, descumprindo as condições estabelecidas na seção 139.105.” (NR)

XXI - a seção 139.211 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“139.211 Certificação**

(a) Concluída a inspeção de certificação e obtido o relatório técnico, a ANAC decidirá sobre a outorga do Certificado Operacional de Aeroporto considerando o resultado das fases anteriores do processo de certificação, o conjunto formado pelas características físicas e operacionais do aeródromo, bem como eventuais isenções ou Níveis Equivalentes de Segurança Operacional deferidos.

(1) A ANAC poderá exigir do requerente a apresentação de um plano de ações corretivas com meios e prazos para eliminar as não conformidades, assim como medidas para mitigação do risco associado à cada não conformidade enquanto não é sanada definitivamente.

(b) Julgado procedente o processo de certificação operacional, a ANAC promoverá:

(1) a aprovação do MOPS;

(2) a aceitação do plano de ações corretivas ;

(3) a publicação em meio oficial da decisão administrativa de outorga do Certificado Operacional de Aeroporto;

(4) a expedição do Certificado Operacional de Aeroporto em nome do requerente, contendo as especificações operativas do aeródromo; e

(5) a solicitação de divulgação das informações aeronáuticas sobre o aeródromo no Serviço de Informações Aeronáuticas (AIS).” (NR)

XXII - a seção 139.213 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“139.213 Vigilância continuada**

(a) Após a concessão do Certificado Operacional de Aeroporto, a ANAC realizará a vigilância continuada, inclusive por meio de inspeções, para verificação da manutenção das características físicas e operacionais do aeródromo e demais elementos que ensejaram a concessão do Certificado.

(b) Caso a vigilância continuada identifique não conformidade quanto aos requisitos estabelecidos neste Regulamento, a ANAC poderá adotar as medidas previstas nas seções 139.111 e 139.113.” (NR)

XXIII - exclusão da seção 139.215;

XXIV - a seção 139.301 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“139.301 Preparação e apresentação do MOPS**



- (a) O requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve elaborar e manter atualizado um MOPS que permita padronizar os serviços e facilitar a gestão aeroportuária, a comunicação e a instrução de seu pessoal e demais provedores de serviços diretamente relacionados à operação do aeródromo.
- (b) O MOPS deve ser um documento mantido por meio de um processo que assegure o domínio sobre o seu conteúdo, revisão, publicação, distribuição, disponibilização e retenção.
- (c) O MOPS deve ser apresentado impresso em tamanho A4 (210 x 297 mm) orientação retrato com todas suas páginas numeradas.
- (1) O MOPS deve ser digitalizado ou gerado em formato “*Portable Document Format*” – pdf, que permita a busca de texto, correspondente ao impresso subscrito pelo operador de aeródromo.” (NR)

XXV - a seção 139.303 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“139.303 Cópias do MOPS**

- (a) Todo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve disponibilizar o acesso ao conteúdo atualizado, seja de forma impressa ou eletrônica, ao MOPS em condição de fácil acesso pelo seu pessoal e demais provedores de serviços diretamente relacionados à operação do aeródromo.
- (b) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve assegurar que a ANAC tenha sempre uma cópia impressa completa da versão atualizada do MOPS, incluindo quaisquer revisões aprovadas de acordo com a Seção 139.305, além de sua versão eletrônica no formato especificado em 139.301.
- (c) Um exemplar atualizado do MOPS deve ser disponibilizado durante inspeção da ANAC ao aeródromo.” (NR)

XXVI - a seção 139.305 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“139.305 Aprovação e revisão do MOPS**

- (a) O MOPS e suas revisões são aprovados desde que atendam aos requisitos estabelecidos neste Regulamento, após análise de seu conteúdo em relação às normas vigentes.
- (b) Todo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve manter o MOPS atualizado, revisando-o para incorporar modificações de características físicas, operacionais e outros procedimentos ou práticas adotadas, além de eventuais alterações exigidas pela ANAC.
- (c) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve designar e informar à ANAC o responsável pela guarda do MOPS.
- (d) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve controlar as revisões do MOPS, registrando em cada página a data de sua versão mais recente.
- (e) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve submeter à aprovação da ANAC toda alteração efetuada no MOPS, previamente à sua efetivação.
- (1) Nos casos em que houver risco à segurança operacional o detentor do certificado poderá, motivadamente, efetivar alteração do MOPS antes de submeter à aprovação da ANAC.
- (f) O procedimento de revisão do conteúdo e a forma de controle de alterações devem ser descritos no MOPS.” (NR)

XXVII - a seção 139.307 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“139.307 Inclusão de isenções e Níveis Equivalentes de Segurança Operacional no MOPS**

(a) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve indicar no MOPS as eventuais isenções e Níveis Equivalentes de Segurança Operacional deferidos pela ANAC, a data de entrada em vigor, bem como a referência dos documentos que os fundamentaram.” (NR)

XXVIII - a seção 139.309 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“139.309 [RESERVADO]” (NR)**

XXIX - a seção 139.311 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“139.311 Conteúdo do MOPS**

(a) O MOPS deve conter as informações necessárias e suficientes para o adequado entendimento e desempenho dos seguintes processos, considerando as particularidades aplicáveis ao aeródromo:

- (1) cadastro do aeródromo na ANAC;
- (2) organização do operador de aeródromo;
- (3) gerenciamento da segurança operacional;
- (4) gerenciamento do risco da fauna;
- (5) operações aeroportuárias;
- (6) manutenção aeroportuária;
- (7) resposta à emergência;

(b) Os requisitos referentes aos processos descritos no parágrafo 139.311(a) estão previstos em regulamentação específica da ANAC.” (NR)

XXX - o título da Subparte E passa a vigorar com a seguinte redação:

**“SUBPARTE E  
OBRIGAÇÕES DO DETENTOR DE CERTIFICADO OPERACIONAL DE  
AEROPORTO” (NR)**

XXXI - a seção 139.401 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“139.401 Cumprimento de normas e procedimentos**

(a) Todo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve observar as normas e os procedimentos estabelecidos neste Regulamento e na legislação brasileira correlacionada, bem como os procedimentos operacionais especificados no MOPS.

(b) Todo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve proibir que operações mais exigentes que as especificações operativas contidas em seu Certificado sejam realizadas, exceto quando houver Avaliação de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO) e Procedimentos Específicos de Segurança Operacional (PESO) dessas operações, aceitos pela ANAC.

” (NR)

XXXII - exclusão das seções 139.403 a 139.427;

XXXIII - o título da Subparte F passa a vigorar com a seguinte redação:

**“SUBPARTE F**

## **ISENÇÕES E NÍVEIS EQUIVALENTES DE SEGURANÇA OPERACIONAL” (NR)**

XXXIV - a seção 139.501 passa a vigorar com a seguinte redação:

### **“139.501 Análise e aprovação de isenções**

(a) Todo requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto pode solicitar à ANAC isenção de requisito regulamentar, nos moldes definidos no RBAC 11 - “Procedimentos e normas gerais para a elaboração de regras e emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil” ou norma que o substitua ou atualize.

(b) Uma petição de isenção deve ser fundamentada por Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO), Estudo Aeronáutico ou Estudo de Compatibilidade, demonstrando que as operações podem ser mantidas dentro de um nível aceitável de segurança operacional.

(c) Na análise da petição de isenção, além dos requisitos estabelecidos na seção 11.25 do RBAC 11, a ANAC avaliará os seguintes aspectos:

(1) coordenação entre as partes interessadas, incluindo:

(i) operador de aeródromo;

(ii) operador de aeronave;

(iii) órgão ATS;

(iv) prestadores de serviço que atuam no sítio aeroportuário;

(v) autoridades públicas;

(2) avaliação dos riscos envolvidos, com base em argumentos documentados;

(3) proposição de medidas para eliminação ou mitigação dos riscos;

(4) definição de prazos e responsáveis pela implementação das medidas propostas.

(d) Após a análise da petição de isenção, a ANAC poderá:

(1) conceder a isenção temporária ou permanente, conforme peticionado pelo requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto;

(2) solicitar ao peticionário alteração da petição, caso algum risco tenha sido subestimado ou não identificado, a fim de se obter um nível aceitável de segurança operacional;

(3) deferir parcialmente a isenção, impondo medidas condicionais para garantir um nível aceitável de segurança operacional;

(4) indeferir a petição, apresentando a devida fundamentação.

(e) O requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto que tiver obtido isenção temporária ou permanente deve fornecer à ANAC, sempre que solicitadas, informações necessárias para a supervisão da segurança operacional das operações afetadas.” (NR)

XXXV - a seção 139.503 passa a vigorar com a seguinte redação:

### **“139.503 Análise e aprovação de Níveis Equivalentes de Segurança Operacional**

(a) Todo requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto pode solicitar à ANAC a aprovação de Nível Equivalente de Segurança Operacional a qualquer requisito regulamentar.

(b) A solicitação de aprovação de Nível Equivalente de Segurança Operacional deve ser fundamentada por Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO), Estudo Aeronáutico ou Estudo de Compatibilidade, demonstrando que as operações podem ser mantidas dentro de um nível de segurança operacional equivalente ao proporcionado pelas regras aplicáveis à operação da aeronave mais exigente.

(c) Na análise da solicitação de aprovação de Nível Equivalente de Segurança Operacional, a ANAC avaliará os seguintes aspectos:

- (1) coordenação entre as partes interessadas, incluindo:
    - (i) operador de aeródromo;
    - (ii) operador de aeronave;
    - (iii) órgão ATS;
    - (iv) prestadores de serviço que atuam no sítio aeroportuário;
    - (v) autoridades públicas;
  - (2) identificação das características físicas e requisitos operacionais da aeronave que impactam na infraestrutura aeroportuária, incluindo as seguintes características físicas do aeródromo:
    - (i) comprimento de pista de pouso e decolagem;
    - (ii) largura de pista de pouso e decolagem;
    - (iii) acostamentos de pista de pouso e decolagem;
    - (iv) área de giro de pista de pouso e decolagem;
    - (v) dimensões de faixas de pista de pouso e decolagem;
    - (vi) obstáculos em faixas de pista de pouso e decolagem;
    - (vii) áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA);
    - (viii) largura de pistas de táxi;
    - (ix) curvas de pista de táxi;
    - (x) acostamentos de pistas de táxi;
    - (xi) faixas de pista de táxi;
    - (xii) pistas de táxi em viadutos;
    - (xiii) posições de espera de pista de pouso e decolagem, posições intermediárias de espera e posições de espera em vias de serviço;
    - (xiv) distâncias mínimas de separação para pistas de táxi;
    - (xv) afastamentos em posições de estacionamento de aeronaves;
    - (xvi) resistência do pavimento;
  - (3) identificação dos requisitos regulamentares aplicáveis;
  - (4) adaptação das instalações do aeródromo, vis-à-vis as exigências da operação da aeronave pretendida;
  - (5) proposição de procedimentos específicos.
- (d) Após a análise da solicitação de aprovação de Nível Equivalente de Segurança Operacional, a ANAC poderá:
- (1) deferir Nível Equivalente de Segurança Operacional, conforme solicitado pelo requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto;
  - (2) demandar ao peticionário alteração da solicitação, caso alguma característica física da aeronave ou requisito operacional não tenha sido identificado ou adequadamente tratado;
  - (3) deferir Nível Equivalente de Segurança Operacional, impondo medidas condicionais para garantir a segurança operacional;
  - (4) indeferir a solicitação, apresentando a devida fundamentação.
- (e) O requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto que tiver obtido a aprovação de Nível Equivalente de Segurança Operacional deve fornecer à ANAC, sempre que solicitadas, informações necessárias para a supervisão da segurança operacional das operações afetadas.” (NR)

XXXVI - a seção 139.601 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“139.601 Disposições transitórias e finais**

- (a) Operadores de aeródromos classificados, na data de emissão da Emenda 05 deste Regulamento, como Classe I, II ou III segundo o RBAC 153, Emenda 00, ficam dispensados de serem detentores de Certificado Operacional de Aeroporto, até que requeiram:

(1) aumento de frequências da aeronave crítica; ou

(2) operações mais exigentes.

(b) O disposto na Emenda 05 deste Regulamento aplica-se aos processos iniciados em data anterior à sua emissão, sem necessidade de ratificação ou adequação dos atos já praticados.” (NR)

XXXVII - exclusão da seção 139.603.

Parágrafo único. A Emenda de que trata este artigo encontra-se publicada no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico [www.anac.gov.br/transparencia/bps.asp](http://www.anac.gov.br/transparencia/bps.asp)) e igualmente disponível em sua página “Legislação” (endereço eletrônico [www.anac.gov.br/legislacao](http://www.anac.gov.br/legislacao)), na rede mundial de computadores.

Art. 2º Fica alterada a Tabela I - CERTIFICAÇÃO DE AEROPORTOS INTERNACIONAIS E/OU COM OPERAÇÃO DE AERONAVES COM MAIS DE 60 ASSENTOS EM VÔOS REGULARES – Administração Aeroportuária do Anexo III à Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, que passa a vigorar na forma do Anexo II desta Resolução.

Art. 3º Para os fins do disposto na Subparte G do RBAC nº 139, a definição da aeronave crítica e sua respectiva frequência semanal de operação nos aeródromos civis públicos será estabelecida em portaria do Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária e observará os seguintes critérios:

I - serão considerados os aeródromos civis públicos que tenham processado voo regular nos 24 (vinte e quatro) meses anteriores à publicação desta Resolução;

II - a classificação das aeronaves utilizadas em voo regular no período será realizada com base no código de referência do aeródromo, conforme classificação estabelecida na Seção 154.13 do RBAC nº 154;

III - a frequência semanal de operação será definida a partir da maior frequência semanal com que a aeronave crítica tiver operado no período;

IV - para aeródromos que operam apenas com regras de voo visual (VFR) a frequência mínima adotada na classificação será igual a 7 (sete), ainda que a maior frequência semanal no período tenha sido inferior a esse número.

§ 1º A aeronave crítica ou frequência indicada poderão sofrer redução em caso de descumprimento dos requisitos previstos nos regulamentos da ANAC.

§ 2º Após a concessão do Certificado Operacional de Aeroporto, prevalecerão a aeronave crítica e a respectiva frequência semanal de operação fixadas nas especificações operativas do Certificado.

§ 3º Operações de aeronaves críticas ou frequências semanais diversas das estabelecidas com base nos critérios previstos nesta Resolução poderão ser conduzidas por meio de processo de gerenciamento de risco e garantia da segurança operacional, sob responsabilidade do operador de aeródromo em conjunto com os operadores aéreos. (Redação dada pela Resolução nº 651, de 01.12.2021)

§ 4º Operadores de aeródromos que não tenham aplicação de medida cautelar vigente podem seguir os procedimentos previstos no § 3º deste artigo para definir aeronave crítica e frequência. (Redação dada pela Resolução nº 651, de 01.12.2021)

Art. 4º Os aeroportos listados no Anexo III desta Resolução terão os prazos indicados nas respectivas tabelas para obterem o Certificado Operacional de Aeroporto.

Art. 5º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 6º Fica revogada a Resolução nº 49, de 2 de setembro de 2008, publicada no Diário Oficial da União de 3 de setembro de 2008, Seção 1, página 18.

**MARCELO PACHECO DOS GUARANYS**  
Diretor-Presidente

**ANEXO II À RESOLUÇÃO Nº 371, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2015.**

ANEXO III À RESOLUÇÃO Nº 25, DE 25 DE ABRIL DE 2008

**TABELA DE INFRAÇÕES  
(VALOR DAS MULTAS PESSOA JURÍDICA, EXPRESSO EM REAL)**

I - CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTOS				
Operador de Aeródromo				
COD		P. JURÍDICA		
ICL	1. Dificultar o acesso ao MOPS, deixando de garantir que seja um documento de fácil acesso pelo pessoal do aeródromo.	20.000	35.000	50.000
	2. Deixar de manter número suficiente de cópias atualizadas do MOPS, impressas ou em dispositivo eletrônico, em condição de fácil acesso pelo pessoal do aeródromo.	20.000	35.000	50.000
	3. Não disponibilizar um exemplar atualizado do MOPS durante inspeção da ANAC ao aeródromo.	20.000	35.000	50.000
	4. Deixar de manter o MOPS atualizado, omitindo revisões para incorporar modificações de características físicas, operacionais e outros procedimentos ou práticas adotadas ou alterações exigidas pela ANAC.	40.000	70.000	100.000
	5. Não submeter à aprovação da ANAC alteração efetuada no MOPS, previamente à sua efetivação, exceto nos casos em que houver risco à segurança operacional.	40.000	70.000	100.000
	6. Deixar de indicar no MOPS as Isenções e Níveis Equivalentes de Segurança Operacional concedidos pela ANAC.	20.000	35.000	50.000
	7. Deixar de proibir que operações mais exigentes que as especificações operativas contidas no Certificado sejam realizadas, exceto quando houver AISO e PESO dessas operações aceitos pela ANAC.	80.000	140.000	200.000
	8. Deixar de praticar as regras, padrões ou procedimentos estabelecidos no MOPS aprovado pela ANAC.	40.000	70.000	100.000
	9. Deixar de observar requisito relativo à certificação operacional de aeroporto não compreendido nos itens anteriores.	20.000	35.000	50.000

**ANEXO III À RESOLUÇÃO Nº 371, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2015.**

**Tabela I – Relação de aeroportos que terão até 30 de junho de 2016 para obterem Certificado Operacional de Aeroporto**

#	OACI	Aeroporto	UF
1	SBBE	INTERNACIONAL DE BELÉM / VAL-DE-CANS	PA
2	SBCG	CAMPO GRANDE	MS
3	SBFI	FOZ DO IGUAÇU / CATARATAS	PR
4	SBFL	FLORIANÓPOLIS / HERCÍLIO LUZ	SC
5	SBGO	GOIÂNIA / SANTA GENOVEVA	GO
6	SBPS	PORTO SEGURO	BA
7	SBSL	SÃO LUÍS / MARECHAL CUNHA MACHADO	MA
8	SBVT	VITÓRIA / EURICO DE AGUIAR SALLES	ES

**Tabela II – Relação de aeroportos que terão até 31 de dezembro de 2016 para obterem Certificado Operacional de Aeroporto**

#	OACI	Aeroporto	UF
1	SBAR	ARACAJU / SANTA MARIA	SE
2	SBJP	JOÃO PESSOA / PRES. CASTRO PINTO	PB
3	SBLO	LONDRINA / GOVERNADOR JOSÉ RICHÁ	PR
4	SBNF	NAVEGANTES / MINISTRO VICTOR KONDER	SC
5	SBRP	RIBEIRÃO PRETO / LEITE LOPES	SP
6	SBTE	TERESINA / SENADOR PETRÔNIO PORTELLA	PI
7	SBUL	UBERLÂNDIA / TEN. CEL. AV. CÉSAR BOMBONATO	MG