

## RESOLUÇÃO Nº 382, DE 14 DE JUNHO DE 2016.

Aprova a Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153, altera as Resoluções nºs 25, de 25 de abril de 2008, e 279, de 10 de julho de 2013, e revoga as Resoluções nºs 234, de 30 de maio de 2012, e 236, de 5 de junho de 2012.

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 no art. 8º, incisos XXI e XXX, da mencionada Lei, e considerando o que consta do processo nº 00058.039777/2014-11, deliberado e aprovado na 2ª Reunião Extraordinária Deliberativa de Diretoria, realizada em 10 de junho de 2016,

### RESOLVE:

Art. 1º Aprovar, nos termos do Anexo I desta Resolução, a Emenda nº 01 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153 (RBAC nº 153), intitulado “Aeródromos: Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”, consistente nas seguintes alterações:

I - a seção 153.1 passa a vigorar com a seguinte redação:

#### “153.1 Termos e Definições

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

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

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

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

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

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

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

(7) *Área protegida* significa a área que compreende a pista de pouso e decolagem, a stopway, o comprimento da faixa de pista, a área em ambos os lados da pista de pouso

e decolagem delimitada pela distância estabelecida pelo RBAC nº 154 para a posição de espera da referida pista, a área de segurança de fim de pista (RESA) e, se existente, a zona desimpedida (clearway).

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

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

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

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

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

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

(14) *Carro de Resgate e Salvamento (CRS)* significa o veículo especificamente projetado para apoiar as missões de resgate e de salvamento em emergências.

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

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

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

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

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

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

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

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

- (23) *Equipagem* significa o número de profissionais necessários para guarnecer adequadamente os CCI e as viaturas de apoio às operações do SESCINC, de forma que todos os sistemas, materiais e equipamentos de apoio desses veículos possam ser utilizados com eficiência e eficácia.
- (24) *Equipamento de proteção individual (EPI)* significa o dispositivo ou produto de uso individual utilizado pelo trabalhador, destinado à proteção contra riscos à segurança e à saúde no trabalho.
- (25) *Equipamento de proteção respiratória (EPR)* significa o equipamento que visa à proteção do usuário contra a inalação de ar contaminado ou de ar com deficiência de oxigênio.
- (26) *Eventos de Segurança Operacional (ESO)* significa acidentes, incidentes graves, incidentes, ocorrências de solo, ocorrências anormais ou qualquer situação de risco que cause ou tenha o potencial de causar dano, lesão ou ameaça à viabilidade da operação aeroportuária ou aérea.
- (27) *Fraseologia* significa padrões estabelecidos com o objetivo de assegurar a uniformidade das comunicações radiotelefônicas, reduzir ao mínimo o tempo de transmissão das mensagens e proporcionar comunicações claras e concisas.
- (28) *Gerenciamento de risco da segurança operacional* significa um processo contínuo que inclui a identificação de perigos, realização de análise das consequências dos perigos, avaliação dos riscos decorrentes dos perigos identificados, proposição de ações de eliminação dos perigos e/ou mitigação dos riscos e avaliação da eficácia das ações propostas. Consiste na identificação, avaliação, eliminação do perigo e/ou mitigação dos riscos que ameaçam a segurança operacional relacionada às operações.
- (29) *Hora-pico* significa o intervalo de 60 (sessenta) minutos mais movimentados no dia médio do mês pico do ano civil.
- (30) *Hot spot* significa o local na área de movimento do aeródromo que possua risco histórico ou potencial de colisão ou de incursão em pista, no qual os pilotos e condutores de veículos necessitam de maior atenção.
- (31) *Incursão em pista* significa toda ocorrência em aeródromo envolvendo a presença incorreta de aeronave, veículo ou pessoa na área protegida de uma superfície designada para pouso e decolagem de aeronaves.
- (32) *Impacto em Horário de Transporte (HOTRAN)* significa qualquer alteração da programação publicada de um operador aéreo, no número de assentos ofertados ou no PMD/PMA em determinado voo regular.
- (33) *Indicadores de Desempenho de Segurança Operacional (IDSO)* significa a medição do desempenho de segurança operacional de um operador de aeródromo, expressa em termos quantificáveis, associados aos resultados de uma dada atividade realizada pelo provedor de serviços.
- (34) *Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO)* significa o documento, ou o conjunto de documentos, elaborado pelo operador de aeródromo, que consolida a política, objetivos, procedimentos, metodologias e demais requisitos adotados para garantia da segurança operacional.
- (35) *Manutenção corretiva em aeródromos* significa a manutenção efetuada após a ocorrência de uma pane, constatação de defeito ou de não-conformidade a requisito, sendo destinada a recolocar um item ou um conjunto de itens em condições de executar a função dele requerida.
- (36) *Manutenção preventiva em aeródromos* significa a manutenção efetuada em intervalos pré-determinados, de acordo com critérios definidos previamente, sendo destinada a reduzir a probabilidade de falha ou a degradação do funcionamento de um item ou de um conjunto de itens.
- (37) *Mapa de grade* significa a representação plana da área do aeródromo e de seu entorno, traçada sobre um sistema de linhas perpendiculares, identificadas com

caracteres alfanuméricos.

(38) *Método ACN-PCN* significa o método utilizado para estabelecer a resistência de pavimentos destinados a aeronaves de mais de 5.700 kg. O método encontra-se definido em Instrução Suplementar específica.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (54) *Posto Avançado Contraincêndio (PACI)* significa a seção contraincêndio satélite, localizada em um ponto que permita o atendimento ao tempo-resposta.
- (55) *Procedimentos Específicos de Segurança Operacional (PESO)* significa a denominação atribuída a documento no qual se encontram detalhadas e documentadas as medidas para eliminação ou mitigação dos riscos referentes a evento ou perigo identificado. O PESO tem como objetivo a descrição da implantação e/ou da execução das medidas para eliminação e/ou mitigação dos riscos decorrentes da AISO.
- (56) *Posto de Coordenação Móvel (PCM)* significa a estrutura com atribuição específica de estabelecer a coordenação local dos órgãos/organizações e serviços do aeródromo e da comunidade do entorno relacionados para auxiliar na resposta à emergência.
- (57) *Profundidade da macrotextura* significa a média aritmética dos valores calculados para cada área de medição.
- (58) *Profundidade da macrotextura de cada medição* significa o resultado da divisão do volume de areia utilizado no ensaio pela área coberta pela areia.
- (59) *Profundidade média da macrotextura* significa a média aritmética das profundidades da macrotextura, para cada terço da pista de pouso e decolagem.
- (60) *Programa de Instrução de Segurança Operacional (PISOA)* significa o documento que consolida os requisitos estabelecidos para a capacitação do pessoal que atua em atividades direta ou indiretamente relacionadas à segurança operacional.
- (61) *Provedor de Serviço de Aviação Civil (PSAC)* significa toda pessoa natural ou jurídica responsável pela prestação de serviços relacionados à aviação civil e foco de regulação da Agência Nacional de Aviação Civil.
- (62) *Pushback* significa a operação de deslocamento, por equipamento auxiliar, da aeronave parada até a posição na qual possa se deslocar por meios próprios.
- (63) *Reboque ou tratoramento de aeronave* significa qualquer deslocamento de aeronave por meio de equipamento auxiliar, sendo o *pushback* um tipo desta operação.
- (64) *Recursos contraincêndio* significa os meios existentes no aeródromo referentes aos agentes extintores, carros contraincêndio e pessoal habilitado ao desempenho das atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos.
- (65) *Risco* significa a avaliação das consequências de um perigo, expresso em termos de probabilidade e de severidade, tomando como referência a pior condição possível.
- (66) *Seção Contraincêndio de Aeródromo (SCI)* significa o conjunto de dependências e instalações projetadas para servir de centro administrativo e operacional das atividades do SESCINC.
- (67) *Segurança operacional* significa o estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens se reduz ou se mantém em um nível aceitável, ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos.
- (68) *Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC)* significa o serviço composto pelo conjunto de atividades administrativas e operacionais desenvolvidas em proveito da segurança contraincêndio do aeródromo, cuja principal finalidade é o salvamento de vidas por meio da utilização dos recursos humanos e materiais disponibilizados.
- (69) *Sinaleiro* significa o profissional capacitado a orientar as operações de manobra de uma aeronave em solo.
- (70) *Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO)* significa um conjunto de ferramentas gerenciais e métodos organizados de forma sistêmica para apoiar as decisões a serem tomadas por um provedor de serviço da aviação civil em relação ao risco de suas atividades diárias.
- (71) *Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo (SOCMS)* significa um sistema composto de auxílios e informações, que permitem aos motoristas e pilotos

identificar suas rotas e locais de atuação, e de medidas para garantir em qualquer parte da área de movimento do aeródromo um fluxo ordenado e seguro para o tráfego de veículos e aeronaves em solo.

(72) *Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária (SREA)* significa um conjunto de recursos internos e externos ao aeródromo, com responsabilidades e procedimentos próprios, que em coordenação deve responder eficientemente a emergências aeroportuárias, visando o salvamento de vidas, bem como à mitigação de danos materiais, e garantindo ao aeródromo retorno eficaz às suas operações.

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

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

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

II - a seção 153.3 passa a vigorar com a seguinte redação:

### “153.3 Abreviaturas e Símbolos

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

*ACC* - Centro de Controle de Área

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

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

*AIS (Aeronautical Information Service)* - Serviço de Informações Aeronáuticas

*AISO* - Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional

*APP* - Órgão de Controle de Aproximação

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

*ART* - Anotação de Responsabilidade Técnica

*ATS (Air Traffic Service)* - Serviço de Tráfego Aéreo

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

*CACE* - Carro de Apoio ao Chefe de Equipe

*CCI* - Carro Contraincêndio de Aeródromo

*COE* - Centro de Operações de Emergência

*CONFEA* - Conselho Federal de Engenharia e Agronomia

*CREA* - Conselho Regional de Engenharia e Agronomia

*CRS* - Carro de Resgate e Salvamento

*CSO* - Comissão de Segurança Operacional

*CTA* - Carro Tanque Abastecedor

*CVE* - Corpo de Voluntários de Emergência

*DENATRAN* - Departamento Nacional de Trânsito

*EPI* - Equipamento de Proteção Individual

*EPR* - Equipamento de Proteção Respiratória

*ESEA* - Exercícios Simulados de Emergência em Aeródromos

*ESO* - Evento de Segurança Operacional

*FOD (Foreign Object Debris)* - Objeto estranho que possa causar dano a aeronave

*IDSO* - Indicadores de Desempenho de Segurança Operacional

*IOS* - Informativo de Obras e Serviços de Manutenção

*IRI (International Roughness Index)* - Índice Internacional de Irregularidade  
*MGSO* - Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional  
*NADSO* - Níveis Aceitáveis de Desempenho da Segurança Operacional  
*NOTAM (Notice to Airman)* - Aviso aos Aeronavegantes  
*NPCE* - Nível de Proteção Contra Incêndio Existente  
*NPCR* - Nível de Proteção Contra Incêndio Requerido  
*PAA* - Parque de Abastecimento de Aeronaves  
*PACI* - Posto Avançado de Contra Incêndio  
*PAFAVIDA* - Plano de Assistência às Vítimas de Acidente Aeronáutico e Apoio a seus Familiares  
*PCINC* - Plano Contra Incêndio de Aeródromo  
*PCM* - Posto de Coordenação Móvel  
*PCN* - Número de Classificação do Pavimento pelo Método ACN-PCN  
*PESO* - Procedimentos Específicos de Segurança Operacional  
*PGRF* - Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna  
*PISOA* - Programa de Instrução de Segurança Operacional de Aeródromo  
*PLEM* - Plano de Emergência em Aeródromo  
*PMA* - Peso Máximo de Aterrissagem  
*PMD* - Peso Máximo de Decolagem  
*PRAI* - Plano de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pista  
*PSAC* - Provedor de Serviço de Aviação Civil  
*PSOE/ANAC* - Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC  
*PTR-BA* - Programa de Treinamento Recorrente para Bombeiros de Aeródromo  
*RESA (Runway End Safety Area)* - Área de Segurança de Fim de Pista  
*RTF (Radiotelephony)* - Radiotelefonia  
*RVR (Runway Visual Range)* - Alcance Visual da Pista de Pouso e Decolagem  
*SCI* - Seção Contra Incêndio de Aeródromo  
*SESCINC* - Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis  
*SGSO* - Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional  
*SIPAER* - Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos  
*SOCMS* - Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo  
*SPDA* - Sistema de Proteção contra Descargas Atmosféricas  
*SREA* - Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária” (NR)

III - o parágrafo 153.5(a)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.5** .....

(a) .....

.....

(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.”  
(NR)

IV - a seção 153.7 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.7 Classificação do aeródromo**

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

(b) A classe do aeródromo é definida em função do número de passageiros processados, considerando a média aritmética de passageiros processados no período

de referência (vide seção 153.1) e o tipo de voo que o aeródromo processa no ano corrente.

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

V - o parágrafo 153.9(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.9** .....

.....

(b) Atribuições e responsabilidades

(1) Os requisitos referentes a atribuições e responsabilidades, contidos na Subparte B deste Regulamento, devem ser aplicados somente quando a Tabela do Apêndice A estabelecer que o requisito correspondente à matéria tratada é exigido à classe em que o aeródromo se enquadra.” (NR)

VI - os parágrafos 153.13(b) e 153.13(c) passam a vigorar com a seguinte redação:

“**153.13** .....



.....  
(b) O operador de aeródromo pode delegar a terceiros as atividades operacionais dispostas no parágrafo 153.15(a), à exceção das atividades de gestão do aeródromo e gerenciamento da segurança operacional.

(1) O operador de aeródromo permanece como responsável solidário nos casos de delegação das atividades operacionais.

.....  
(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.

(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.

(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.

(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.” (NR)

VII - exclusão do parágrafo 153.15(e) e renumeração do seguinte;

VIII - a seção 153.19 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“153.19 Atribuições do operador de aeródromo**

(a) .....

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

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

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

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

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

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

(7) as superfícies da zona de proteção do aeródromo, inseridas no sítio aeroportuário, livres de obstáculos, permanentes ou temporários, que constituam perigo às operações aéreas.” (NR)

IX - a seção 153.21 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“153.21 Responsabilidades do operador de aeródromo**

(a) .....

(1).....

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

.....

(4).....

(i) o operador do aeródromo é responsável por todas as etapas que envolvem o gerenciamento do risco à segurança operacional consolidada em uma AISO.

.....

(7) prover treinamento a todo pessoal cuja atividade influencie a segurança operacional, de modo a adequar suas atividades às características específicas do aeródromo, conforme estabelecido na seção 153.37;

.....

(12) elaborar e divulgar procedimentos e requisitos solicitados neste Regulamento que constituam o conjunto das atividades essenciais desenvolvidas no aeródromo;

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

(14) informar à ANAC interdição temporária ou desinterdição em seu aeródromo;

.....

(18) coordenar e fiscalizar a movimentação de veículos, equipamentos e pessoas em solo, no que diz respeito às regras dispostas neste Regulamento e demais normas vigentes;

.....

(20) monitorar as informações do aeródromo divulgadas no AIS e solicitar atualização, quando necessário, observando a necessidade de anuência da ANAC nos casos em que se aplique;

(21) solicitar a divulgação ou cancelamento de uma informação no AIS;

(22) cumprir as medidas operacionais divulgadas no AIS, monitorar o seu cumprimento por parte de operadores aéreos ou aeronavegantes e informar à ANAC a ocorrência de descumprimento;

(23) garantir a segurança das operações aéreas durante a execução de obra ou serviço de manutenção na área operacional;

(24) enviar à ANAC as informações a serem divulgadas em decorrência da execução de obra ou serviço de manutenção na área operacional.” (NR)

X - o parágrafo 153.25(a)(5) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.25** .....

(a)

.....

(5) manter as informações sobre segurança operacional do aeródromo atualizadas e armazenadas em banco de dados;” (NR)

XI - o parágrafo 153.27(a)(4) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.27** .....

(a)

.....

(4) executar ações que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias.” (NR)

XII - o parágrafo 153.29(a)(4) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.29** .....

(a) .....

(4) executar ações que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias.”  
(NR)

XIII - inclusão do parágrafo 153.31(a)(2), que passa a vigorar com a redação a seguir, e renumeração dos seguintes:

“**153.31** .....

(a)

(2) assessorar o responsável pela gestão do aeródromo no processo de identificação de perigos, análise e gerenciamento de risco;” (NR)

XIV - o parágrafo 153.33(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.33** .....

(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:”  
(NR)

XV - o parágrafo 153.35(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.35** .....

(c) Os profissionais responsáveis pelas atividades de gestão do aeródromo e de gerenciamento da segurança operacional devem possuir aprovação em curso sobre sistema de gerenciamento da segurança operacional, ministrado pela ANAC ou por entidade autorizada, com carga horária não inferior a 40 (quarenta) horas-aula, conforme exigido no Apêndice A deste Regulamento, em função da classificação do aeródromo.” (NR)

XVI - a seção 153.37 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas**

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

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

(2) ter previsão de atualização técnica ou validade específica;

(3) ser adequados e estabelecidos, em seu conteúdo programático, aos diversos públicos-alvo que o aeródromo possa ter.

(d) O PISOA deve conter os treinamentos listados abaixo:

(1) Treinamento geral;

(2) Treinamento básico para a segurança operacional;

(3) Treinamento para condução de veículos na área operacional;

- (4) Treinamento para acesso e permanência na área de manobras;
- (5) Treinamento para operações em baixa visibilidade, onde aplicável;
- (6) Treinamento recorrente para bombeiros de aeródromo (PTR-BA); e
- (7) Treinamento básico para operações.
- (e) Os treinamentos devem tratar das seguintes áreas e conteúdos:
  - (1) O treinamento geral, destinado a todos os profissionais que atuam ou influenciam diretamente na área operacional, deve conter:
    - (i) familiarização com o aeródromo, que compreende:
      - (A) informações administrativas;
      - (B) acesso à área operacional; e
      - (C) configuração da área operacional;
    - (ii) comportamento na área operacional, o que compreende:
      - (A) produção de faíscas ou similares;
      - (B) uso de celular;
      - (C) comportamentos seguros; e
      - (D) posturas em situações de emergência;
    - (iii) atividades gerais do aeródromo.
  - (2) O treinamento básico de segurança operacional, destinado a todos os profissionais que tenham acesso à área operacional, deve incluir os seguintes conteúdos:
    - (i) política, objetivos e requisitos de segurança operacional do operador de aeródromo, incluindo as responsabilidades relacionadas com a segurança operacional;
    - (ii) medidas disciplinares, padrões de comportamentos aceitáveis e não aceitáveis e cultura de segurança operacional;
    - (iii) importância do processo de identificação de perigos e perigos específicos presentes na operação do aeródromo;
    - (iv) importância do sistema de relatos de aviação civil, meios disponíveis para relatos no aeródromo e cultura justa;
    - (v) demais assuntos de relevância para o desenvolvimento e melhoria contínua do SGSO do aeródromo.
  - (3) O treinamento para condução de veículos na área operacional, destinado a todos os profissionais autorizados a conduzir veículos na área operacional, deve conter:
    - (i) familiarização com a área operacional, que compreende:
      - (A) vias de circulação (configuração / cruzamentos / velocidades);
      - (B) leiaute da área de movimento.
    - (ii) comportamento na área operacional, com enfoque em direção defensiva;
    - (iii) atividades relacionadas à condução de veículos, que compreendem:
      - (A) comunicação e fraseologia em radiocomunicação;
      - (B) atribuições do órgão ATS do aeródromo.
  - (4) O treinamento para acesso e permanência na área de manobras, destinado a todos os profissionais que atuam na área de manobras, deve conter:
    - (i) conhecimento do programa de prevenção de incursão em pista;
    - (ii) leiaute da área de movimento / sistema de pistas;
    - (iii) áreas de risco (*hot spots*);
    - (iv) comunicação e fraseologia em radiocomunicação; e
    - (v) atribuições do órgão ATS do aeródromo.
  - (5) O treinamento para operações em baixa visibilidade, destinado a todos os profissionais autorizados a conduzir veículos na área de manobras em condições de baixa visibilidade, deve conter:
    - (i) familiarização das operações do aeródromo, que compreende:
      - (A) áreas de risco (*hot spots*);
      - (B) reconhecimento de aeronaves;

- (ii) comportamento na área operacional, que compreende:
  - (A) continuação das atividades;
  - (B) situações de emergência;
- (iii) atividades relacionadas à operação em baixa visibilidade, que compreendem:
  - (A) preparação para operação em baixa visibilidade (área de operações, manutenção e resposta à emergência);
  - (B) procedimentos de emergência.
- (6) O Programa de Treinamento Recorrente para Bombeiros de Aeródromo deve atender ao disposto em regulamentação específica.
- (7) O treinamento básico para operações deve ser ministrado aos profissionais que irão atuar na área operacional, 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, abordando os seguintes conteúdos, adequados às características físicas e operacionais de cada aeródromo:
  - (i) legislação direcionada à atividade;
  - (ii) principais aeronaves que operam no aeródromo;
  - (iii) embarque e desembarque de passageiros;
  - (iv) operação de ponte de embarque;
  - (v) abastecimento de aeronaves;
  - (vi) noção de controle de movimentação de aeronave em solo;
  - (vii) sinais para manobra de aeronave no solo (atividades do sinaleiro);
  - (viii) fraseologia;
  - (ix) comunicação - uso do rádio portátil;
  - (x) infraestrutura do aeródromo - lado ar;
  - (xi) significado das sinalizações horizontais, verticais e luzes;
  - (xii) auxílios à navegação instalados no sítio aeroportuário;
  - (xiii) programas de segurança operacional existentes no aeródromo;
  - (xiv) acordos operacionais do aeródromo;
  - (xv) segurança operacional em obras;
  - (xvi) regras sanitárias;
  - (xvii) veículos e equipamentos;
  - (xviii) cargas (incluindo artigos perigosos) e bagagens;
  - (xix) inspeção da área de movimento e pátio;
  - (xx) plano de emergência (*safety*); e
  - (xxi) processo de segurança (*security*).
- (f) O operador de aeródromo deve realizar periodicamente levantamento das necessidades de treinamento para o pessoal envolvido com atividades relacionadas à segurança operacional, descrevendo no PISOA como é realizado esse levantamento, devendo os currículos dos treinamentos serem apropriados às funções de cada profissional no SGSO.
  - (1) Os demais conteúdos do PISOA devem ser definidos pelo operador de aeródromo, conforme resultados do levantamento periódico das necessidades de qualificação e treinamento, sendo apropriados às funções de cada profissional no SGSO.
- (g) O operador de aeródromo deve registrar as alterações realizadas no seu PISOA e as respectivas justificativas para essas alterações.” (NR)

XVII - a seção 153.39 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“153.39 Documentação**

- (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.

.....  
(c) .....

(3) instrumentos de delegação, total ou parcial, em que o operador de aeródromo atue em um dos polos (delegante ou delegatário) e que tenha por objeto atividade inerente à operação, manutenção aeroportuária ou resposta à emergência.

(4) planos, projetos e planejamento aprovados pela ANAC; e

(5) documentação sobre os recursos humanos (empregados diretos, terceirizados ou com outra espécie de vínculo de trabalho) cujas atividades são de responsabilidade do operador de aeródromo.

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

(g) .....

(1) nome oficial do aeródromo que opera;

(2) nome empresarial da pessoa jurídica que exerce a atividade de operador do aeródromo;

(3) título do estabelecimento (nome fantasia);

(4) número de inscrição do CNPJ;

(5) endereço para envio de correspondência;

(6) telefones fixos e móveis para contato;

(7) correio eletrônico para contato.

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

(1) Passageiros processados em cada mês, no ano anterior:

(i) embarques e desembarques;

(ii) domésticos e internacionais.

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

(i) tipo de propulsão, se a hélice ou à reação;

(ii) tipo de asa, se asa rotativa ou asa fixa;

(iii) categoria do operador, se civil ou militar;

(iv) natureza do voo, se doméstico ou internacional.” (NR)

XVIII - a seção 153.51 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“153.51 Generalidades**

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

.....  
(2) defina uma estrutura organizacional e designe os responsáveis pela segurança operacional em suas atividades;

.....  
(7) garanta coordenação entre suas atividades e aquelas estabelecidas para o Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária;

.....  
(7) garanta coordenação entre suas atividades e aquelas estabelecidas para o Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária;

.....

(9) contenha a documentação e registros dos processos voltados para a segurança operacional, incluindo mecanismos para o seu controle e atualização.

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

.....  
(d) O operador de aeródromo deve formalizar e enviar à ANAC uma declaração expressa de comprometimento com a garantia da segurança operacional, conforme modelo definido pela Agência, nos casos previstos no Apêndice A deste Regulamento.” (NR)

XIX - a seção 153.53 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“153.53 Política e objetivos de segurança operacional**

.....  
(b) .....

.....  
(2) declaração expressa do comprometimento do operador de aeródromo com a garantia da segurança operacional, responsabilizando-se por:

.....  
(vi) gerenciar os riscos à segurança operacional de forma padronizada e contínua, fazendo uso de abordagens reativas, preventivas e preditivas, conforme a complexidade de suas operações aéreas e aeroportuárias;

(vii) garantir que toda e qualquer atividade que possa afetar as operações do aeródromo seja planejada e executada de forma a preservar a segurança operacional;

(viii) encorajar os colaboradores e demais usuários a relatar situações que afetem ou possam afetar a segurança operacional, assegurando a preservação das fontes e a não punição dos autores dos relatos, exceto nos casos que envolvam negligência ou violação intencional;

.....  
(xi) melhorar continuamente o seu nível de desempenho de segurança operacional;

(xii) gerenciar mudanças em sua estrutura organizacional que possam influenciar na segurança operacional.

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

(f) Responsabilidades quanto ao SGSO:

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

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

(i) presidência da Comissão pelo responsável pela gestão do aeródromo;

(ii) critérios para convocação de membros externos à estrutura organizacional do aeródromo, conforme a complexidade das operações desenvolvidas no aeródromo;

- (iii) periodicidade para realização de reuniões ordinárias e critérios para convocação de reuniões extraordinárias;
- (iv) registro em ata de todas as reuniões realizadas, incluindo relatório dos assuntos tratados, ações e recomendações de segurança operacional definidas;
- (v) atividades da CSO, que devem compreender:
  - (A) assessorar o responsável pela gestão do aeródromo no processo de gerenciamento do risco, conforme metodologia definida no MGSO, incluindo a elaboração da Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO);
  - (B) assessorar o responsável pelo gerenciamento da segurança operacional em outros assuntos relacionados à segurança operacional;
  - (C) propor ações para eliminação ou mitigação do risco associado aos perigos identificados;
  - (D) avaliar o cumprimento do planejamento formal para implantação do SGSO;
  - (E) avaliar a eficácia das ações executadas dentro do planejamento formal para implantação do SGSO e o planejamento para cumprimento dos objetivos de segurança operacional;
  - (F) avaliar a eficácia das ações implementadas para eliminação ou mitigação de riscos;
  - (G) propor revisão das ações implementadas para eliminação ou mitigação de riscos, bem como propor ações adicionais;
  - (H) avaliar a eficácia do PISOA;
  - (I) avaliar periodicamente o desempenho da segurança operacional no aeródromo;
  - (J) realizar análise crítica dos relatórios finais de auditorias internas de segurança operacional;
  - (K) elaborar e apresentar ao responsável pela gestão do aeródromo pareceres periódicos sobre o desempenho da segurança operacional no aeródromo.
- (5) O responsável pelo gerenciamento da segurança operacional deve coordenar as atividades relacionadas ao desenvolvimento, implementação, manutenção e melhoria contínua do SGSO estabelecido para o aeródromo.
  - (g) Sistema de documentação:
    - .....
    - (2) O operador de aeródromo deve, como parte da documentação controlada do SGSO, elaborar e documentar um Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO), compreendendo:” (NR)

XX - o parágrafo 153.55(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

- “**153.55** .....
- (a) Identificação de perigos:
    - .....
    - (2) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos, fontes de dados e recursos a serem utilizados para identificação de perigos referentes à abordagem reativa, preventiva e preditiva, conforme a complexidade de suas operações.
    - (3) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos para considerar informações sobre perigos obtidas a partir das recomendações decorrentes de investigações de incidentes e acidentes aeronáuticos, visando ao gerenciamento reativo.” (NR)

XXI - o parágrafo 153.55(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.55** .....

.....



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

XXII - exclusão dos parágrafos 153.55(e)(2) e (3), 153.55(f) e 153.55(h) e renumeração do parágrafo 153.55(g).

XXIII - a seção 153.57 passa a vigorar com a seguinte redação

**“153.57 Garantia da segurança operacional**

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

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

(1) Eventos de Segurança Operacional (ESO) caracterizados como acidentes aeronáuticos, incidentes graves e incidentes 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.

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

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

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

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

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

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

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

- (1) o cumprimento dos requisitos regulamentares;
- (2) a conformidade dos procedimentos implementados com a política e objetivos de segurança operacional pré-estabelecidos;

- (3) a conformidade das atividades executadas com os procedimentos estabelecidos pelo operador de aeródromo;
- (4) a adequação dos recursos existentes para a execução das atividades;
- (5) a adequação e o desempenho dos recursos humanos frente aos procedimentos implementados.
- (h) O operador de aeródromo deve estabelecer escopo, frequência e métodos a serem utilizados para realização das auditorias.
- (i) Cada auditoria realizada deve ser consolidada em relatório, contendo:
  - (1) o período de sua realização;
  - (2) a relação dos auditores envolvidos;
  - (3) as atividades, áreas ou funções auditadas;
  - (4) os métodos utilizados;
  - (5) os principais resultados;
  - (6) as não-conformidades identificadas;
  - (7) as propostas de ações corretivas e preventivas.
- (j) O operador de aeródromo pode contratar outra organização ou pessoa, com conhecimentos técnicos apropriados e experiência comprovada para realizar auditorias de segurança operacional.
- (k) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para gerenciar de forma segura mudanças no sistema onde esteja implantado o SGSO, compreendendo:
  - (1) identificar as mudanças dentro da organização que possam afetar os procedimentos e serviços implementados, incluindo previsão para realização de obras e serviços na área de movimento;
  - (2) descrever os mecanismos propostos para garantir a segurança operacional antes da execução e implantação das mudanças;
  - (3) eliminar ou modificar os controles de riscos de segurança operacional que já não sejam mais necessários ou efetivos devido às mudanças identificadas.
- (l) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para buscar a melhoria contínua do SGSO implantado, compreendendo:
  - (1) execução de ações corretivas para eliminar as causas de desempenho da segurança operacional inferior ao planejado;
  - (2) execução de ações para prevenir o desempenho da segurança operacional inferior ao planejado.” (NR)

XXIV - o parágrafo 153.59(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.59** .....

(a) Treinamento e qualificação:

- (1) O operador de aeródromo deve estabelecer e manter um PISOA, a fim de assegurar que o pessoal envolvido com atividades relacionadas à segurança operacional esteja qualificado e treinado para desempenhar suas funções, conforme disposto no parágrafo 153.37(b).” (NR)

XXV - exclusão do parágrafo 153.59(b)(2);

XXVI - a seção 153.61 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.61 Planejamento formal para implantação do SGSO**

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

.....

(e) O operador de aeródromo deve elaborar e enviar à ANAC, até o dia 20 de janeiro de cada ano, relatório anual com dados e informações referentes ao cumprimento das atividades estabelecidas em seu planejamento formal para implantação do SGSO.

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

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

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

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

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

XXVII - a seção 153.101 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“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:

.....  
(3) na faixa de pista de táxi; ou

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

XXVIII - o parágrafo 153.103(a)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

**“153.103 .....**

(a) .....

(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 registrados nos últimos 12 (doze) meses e observando as seguintes condições:

(i) pavimentos flexíveis - admitida sobrecarga individual máxima de 10% (dez por cento), quando utilizado o método ACN/PCN;

(ii) pavimentos rígidos ou que tenham estrutura desconhecida - admitida sobrecarga individual máxima de 5% (cinco por cento), quando utilizado o método ACN/PCN.” (NR)

XXIX - a Tabela 153.103-1 – Quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas para operações de pouso passa a vigorar na forma do Anexo II desta Resolução:

XXX - alterar a designação da Tabela 153.103-2 para “Quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas, de acordo com o RVR” e o seu conteúdo, que passa a vigorar na forma do Anexo II desta Resolução;

XXXI - a seção 153.105 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“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, atualização ou alteração do cadastro;
  - (2) alteração de especificações operativas;
  - (3) operações temporárias fora das especificações operativas;
  - (4) obra ou serviço de manutenção na área operacional;
  - (5) estabelecimento de SESCINC ou elevação do Nível de Proteção Contraincêndio Existente (NPCE).
- (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.
- (1) A notificação da ANAC deve ser feita até 5 (cinco) dias após a ocorrência do descumprimento e deve conter a descrição da operação, com especificação da data e do horário local, da matrícula da aeronave utilizada, das medidas operacionais descumpridas e, caso disponíveis, dos dados do operador aéreo e do aeronavegante.”
- (NR)

XXXII - a seção 153.107 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.107** .....

(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:

.....

(b) A infraestrutura do sistema de proteção à operação aeroportuária compõe-se por barreiras de segurança, artificiais ou naturais, edificações e postos de controle de acesso capazes de atender às finalidades listadas no parágrafo 153.107(a).

(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.

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

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

XXXIII - a seção 153.109 passa a vigorar com a seguinte redação:

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

(a) .....

.....

(2) auxiliar na prevenção de incursão em pista; e

.....

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

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

.....

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

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

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

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

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

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

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

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

(vi) o volume de tráfego de aeronaves; e

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

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

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

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

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

(e) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado, o posicionamento das sinalizações horizontal e vertical, luzes e demais facilidades que compõem o SOCMS para o sistema de pistas.” (NR)

XXXIV - a seção 153.111 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“153.111 .....**

(a) O operador de aeródromo deve manter na área operacional apenas as pessoas, veículos e equipamentos capazes de executar os serviços de modo a manter a segurança das operações aéreas e aeroportuárias.

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

(e) O operador de aeródromo deve 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;

(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;

(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

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

.....

(g) .....

.....

(2) .....

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

.....

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

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

(1) comboio de aeronaves para táxi;

(2) .....

.....

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

.....

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

XXXV - a seção 153.113 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.113** .....

- (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.

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

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

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

.....  
(g) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado, a delimitação da área de manobras e do(s) pátio(s) de estacionamento.” (NR)

XXXVI - a seção 153.115 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.115** .....

(a) O operador de aeródromo deve manter os auxílios visuais em condições físicas e operacionais que garantam que a pista de pouso e decolagem esteja facilmente identificada e visível para os pilotos e motoristas.

(b) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos de prevenção de incursão em pista nas seguintes situações:

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

.....  
(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.” (NR)

XXXVII - a seção 153.117 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.117** .....

.....  
(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.

.....  
(d) O operador de aeródromo deve manter supervisão permanente, quanto a condições operacionais e de credenciamento, de todos os veículos e equipamentos que atuem ou trafeguem no(s) pátio(s) de estacionamento de aeronaves, tomando as providências cabíveis, sempre que a segurança operacional for comprometida ou algum regulamento descumprido.

(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.” (NR)

XXXVIII - a seção 153.119 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.119** .....

(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.

.....

(f) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado:

.....

(3) a sinalização horizontal, com cotas que permitam a verificação da conformidade com as distâncias mínimas de separação de aeronaves (espaço livre entre as extremidades das aeronaves) definidas no parágrafo 154.303(m) do RBAC nº 154.

XXXIX - inclusão dos parágrafos 153.123(a) e 153.123(b), que passam a vigorar com a redação a seguir, e renumeração dos seguintes:

“**153.123** .....

(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.

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

XL - exclusão do parágrafo 153.123(f), considerada a numeração original da seção;

XLI - exclusão do parágrafo 153.125(a)(5), com renumeração dos seguintes;

XLII - os parágrafos 153.125(f) e (g) passam a vigorar com a seguinte redação:

“**153.125** .....

.....

(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.

(g) O local pertencente à área de movimento destinado ao estacionamento de CTA deve ser organizado considerando os seguintes aspectos:

(1) distância mínima de 3 m (três metros) entre veículos estacionados;

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

.....

(5) agrupamento de veículos que somem até 200 m<sup>3</sup> (duzentos metros cúbicos) de combustível.” (NR)

XLIII - o parágrafo 153.125(h)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:



“**153.125** .....

.....

(h).....

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

XLIV - o parágrafo 153.127(b)(3) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.127** .....

.....

(b) .....

(3) medidas para proteger os passageiros da sucção e exaustão de motores devem ser estabelecidas, inclusive tratando-se de APU.” (NR)

XLV - o parágrafo 153.127(d) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.127** .....

.....

(d) O operador de aeródromo deve observar ainda, quando cabível, os requisitos constantes no RBAC 175 - “Transporte de artigos perigosos em aeronaves civis” e demais normas que o complementem ou o substituam, bem como requisitos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita, definidos em regulamentação específica.” (NR)

XLVI - a seção 153.131 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.131 Operações em baixa visibilidade**

(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(e)(5) deste Regulamento.

(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:

(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) restrições de acesso de veículos, pessoas e atividades.

(f) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado, as rotas padronizadas para táxi de aeronaves nas operações de pouso e decolagem e movimentação de veículos.

(g) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar, em desenho adequado, os pontos potenciais de ocorrências de acidentes e incidentes na área de movimento (hot spots).

(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.” (NR)

XLVII - a seção 153.133 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.133** .....

(a) .....

(1) A atividade de monitoramento de obstáculos tem por finalidade identificar violação nas superfícies de proteção do aeródromo que possa gerar impacto direto na operação de aeronaves.

.....

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

(7) A atividade de monitoramento de obras ou serviços de manutenção tem por finalidade verificar se as atividades estão sendo executadas conforme planejado no PESO e identificar situações que possam pôr em risco a operação de aeronaves.

(b) .....

(2) .....

(ii) FOD;

.....

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

(e) .....

(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).” (NR)

XLVIII - inclusão do parágrafo 153.201(f), que passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.201** .....

.....

(f) Quando as finalidades estabelecidas nos itens 153.203(a), 153.205(a), 153.207(a), 153.211(b), 153.217(a) e 153.219(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:

(1) mitigação do risco para a garantia da segurança operacional;

(2) manutenção preventiva e/ou corretiva;

(3) restrição operacional.” (NR)

XLIX - a seção 153.203 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.203** .....

.....

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

- .....  
(2) .....  
(i) .....  
(A) FOD;

.....  
(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos e procedimentos de monitoramento e avaliação do estado do pavimento baseados em metodologia de sistema de gerenciamento de pavimentos, a fim de manter as condições estruturais e funcionais e cumprir os requisitos estabelecidos nas seções 153.203, 153.205, 153.207, 153.215 e Apêndice C deste Regulamento.” (NR)

L - a seção 153.205 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.205** .....

.....  
(b) A exigência prevista no parágrafo 153.205(a) deve compreender os seguintes aspectos:

.....  
(c) .....

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

(d) .....

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

(e) .....

.....  
(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) .....

(1) O operador de aeródromo deve monitorar a irregularidade longitudinal do pavimento por meio de medições, com equipamento que permita a obtenção de valores expressos segundo a escala internacional de irregularidade (IRI - *International Roughness Index*). (i) O monitoramento deve ser documentado em relatório de medição da irregularidade longitudinal do pavimento, nos moldes estabelecidos em Instrução Suplementar específica, e enviado à ANAC no prazo máximo de 30 (trinta) dias após a conclusão da referida medição.

(2) O índice de irregularidade longitudinal do pavimento, segundo a escala internacional de irregularidade, deve ser igual ou inferior a 2,5 m/km (dois vírgula cinco metros por quilômetro), reportado a cada 200 m (duzentos metros).

(3) A medição da irregularidade longitudinal do pavimento deve ser realizada ao longo de toda a extensão da pista, conforme definido na Tabela 153.205-1.

(4) O equipamento a ser utilizado nas medições de irregularidade deve ser:

(i) aferido e calibrado conforme orientações do fabricante;

(ii) capaz de realizar pelo menos 4 (quatro) linhas de medição de irregularidade para cada faixa de 3 m (três metros) de pavimento.

- (5) A medição da irregularidade longitudinal do pavimento deve ser realizada conforme frequência definida na Tabela 153.205-2.
- (6) Aeródromos que obtiverem resultado de medição de IRI menor ou igual a 2,0 m/km (dois metros por quilômetro) podem realizar a próxima medição na frequência estabelecida na Tabela 153.205-2, acrescida de 12 (doze) meses.
- (7) 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.
- (8) Quando o IRI for superior ao parâmetro disposto no parágrafo 153.205(f)(2) deste Regulamento, o operador de aeródromo deve informar à ANAC, juntamente com o envio do relatório de medição da irregularidade longitudinal do pavimento, quais ações foram ou serão adotadas para restabelecer valores que atendam ao requisito previsto no parágrafo 153.205(f)(2).
- (g) Atrito:
- (1) O operador de aeródromo deve monitorar o coeficiente de atrito do pavimento por meio de medições, utilizando um dos equipamentos listados na Tabela 153.205-3.
- (i) O monitoramento deve ser documentado em relatório de medição do coeficiente de atrito, nos moldes estabelecidos em Instrução Suplementar específica, e enviado à ANAC no prazo máximo de 15 (quinze) dias após a conclusão da referida medição.
- (2) O valor do coeficiente de atrito do pavimento deve ser igual ou superior aos parâmetros estabelecidos na Tabela 153.205-3, em função do tipo de equipamento de medição (coluna [1]) e respectivas condições (colunas [2] a [5]).
- (i) Admite-se tolerância de 2,5% (dois vírgula cinco por cento) sobre os valores do coeficiente de atrito.
- (3) O equipamento a ser utilizado nas medições de atrito deve ser:
- (i) aferido e calibrado conforme orientações do fabricante;
- (ii) capaz de adquirir e registrar valores de atrito em intervalo máximo de 10 m (dez metros);
- (4) A medição do valor do coeficiente de atrito do pavimento deve ser realizada conforme frequência definida na Tabela 153.205-4.
- (5) Aeródromos com frequência de medição enquadrados nas faixas 5 ou 6, conforme coluna [1] da Tabela 153.205-3, podem realizar as medições de atrito com a frequência estabelecida nas faixas 4 ou 5, respectivamente, desde que as 4 (quatro) últimas medições realizadas tenham resultado em valores do coeficiente de atrito iguais ou superiores ao nível de manutenção.
- (6) A medição de atrito deve ser iniciada pela cabeceira com maior quantidade de pousos, em toda a extensão operacional da pista, excetuando-se os trechos para aceleração e desaceleração do equipamento de medição, e considerando:
- (i) a aeronave com maior letra do código em operação, conforme indicado na coluna [1] da Tabela 153.205-5;
- (ii) alinhamentos paralelos ao eixo da pista, conforme localização especificada na coluna [2] da Tabela 153.205-5;
- (iii) quantidades mínimas de medições, segundo especificado na coluna [3] da Tabela 153.205-5.
- (7) 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.
- (8) Quando o valor do coeficiente de atrito for inferior ao nível de manutenção indicado na coluna [6] da Tabela 153.205-3, 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.

(9) Quando o valor do coeficiente de atrito for inferior ao nível mínimo indicado na coluna [7] da Tabela 153.205-3, o operador de aeródromo deve:

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

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

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

(10) Em face da frequência anual de pousos, de condições operacionais específicas, do risco à segurança operacional ou da necessidade de garantia da segurança operacional, a ANAC pode requisitar medições adicionais de atrito ou estabelecer frequência menor que a definida na Tabela 153.205-4 deste Regulamento.

(h) Macrotextura:

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

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

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

(3) A medição da profundidade da macrotextura deve ocorrer conforme frequência definida na Tabela 153.205-6.

(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.

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

(i) em toda a extensão operacional da pista;

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

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

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

(5) O operador de aeródromo deve calcular a profundidade média da macrotextura de cada terço da pista e classificá-la conforme a Tabela 153.205-7.

(6) 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.

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

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

(ii) avaliar se a profundidade média de água excede 3 mm (três milímetros) em uma região de 150 m (cento e cinquenta metros) de comprimento por 12 m (doze metros) de largura na porção central em relação ao eixo da pista.

(iii) adotar ações corretivas se a condição descrita no parágrafo 153.205(h)(8)(ii) for observada, a fim de garantir que a pista tenha drenagem suficiente para não acumular água acima do limite citado.

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

(9) Em face da frequência anual de pousos, de condições operacionais específicas, do risco à segurança operacional ou da necessidade de garantia da segurança operacional, a ANAC pode requisitar medições adicionais de macrotextura ou estabelecer frequência menor que a definida na Tabela 153.205-6 deste Regulamento.

(i) Acúmulo de borracha:

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

(2) O operador de aeródromo deve remover o acúmulo de borracha nas seguintes situações:

(i) quando afetar as condições adequadas de aderência da pista de pouso e decolagem;

(ii) na frequência mínima estabelecida na Tabela 153.205-8, quando o valor do coeficiente de atrito for inferior ao nível de manutenção estabelecido na Tabela 153.205-3;

(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.

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

LI - inclusão da Tabela 153.205-1 - Localização das medições de irregularidade longitudinal e alteração das demais tabelas da seção 153.205, que passam a vigorar na forma do Anexo II desta Resolução;

LII - o parágrafo 153.207(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.207** .....

.....

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

(1) .....

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

(2) .....

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

(3) .....

(ii) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão apontadas no parágrafo 153.201(f).” (NR)

LIII - o parágrafo 153.209(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.209** .....

.....  
(b) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 153.209(a) conforme os seguintes requisitos quanto às vias pavimentadas:

(1) .....

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

(2) .....

.....  
(ii) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão apontadas no parágrafo 153.201(f).” (NR)

LIV - o parágrafo 153.211(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.211** .....

.....  
(c) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados nos parágrafos 153.211(a) e 153.211(b) conforme os seguintes requisitos quanto à pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves:” (NR)

LV - exclusão do parágrafo 153.211(g);

LVI - o parágrafo 153.213(b)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.213** .....

.....  
(b) .....

(1) manter a altura da vegetação da faixa de pista menor ou igual a 15 cm (quinze centímetros); ou” (NR)

LVII - inclusão do parágrafo 153.217(a)(1), que passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.217** .....

(a) .....

(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.” (NR)

LVIII - o parágrafo 153.217(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.217** .....

.....  
(b) Os auxílios visuais são aqueles descritos conforme requisitos constantes na Subparte D e Subparte E do RBAC nº 154 e compreendem:” (NR)

LIX - o parágrafo 153.217(d)(1)(ii)(A) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.217** .....

.....  
(d) .....

- (1) .....
- (ii) .....
- (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;” (NR)

LX - exclusão dos parágrafos 153.217(d)(2) e (3), 153.217(e)(2) e (3) e 153.219(e);

LXI - o parágrafo 153.223(b)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.223** .....

.....

(b) .....

(1) O operador de aeródromo deve manter os equipamentos de proteção individual (EPI) e de proteção respiratória (EPR) de forma a garantir sua operacionalidade em conformidade com os requisitos estabelecidos no manual do fabricante.” (NR)

LXII - inclusão da seção 153.225, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.225 Planejamento e execução de obra e serviço de manutenção**

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

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

(b) O operador de aeródromo deve manter:

(1) controle de 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.



(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.” (NR)

LXIII - inclusão da seção 153.227, que passa a vigorar com a seguinte redação:

**“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) alteração de distâncias declaradas de pista de pouso e decolagem;

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

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

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

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

LXIV - inclusão da seção 153.229, que passa a vigorar com a seguinte redação:

**“153.229 Informativo sobre obras e serviços de manutenção - IOS**

(a) O operador de aeródromo deve informar à ANAC, por meio de IOS, a execução de obra ou serviço de manutenção:

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

(2) com impacto em horário de transporte (HOTRAN);

(3) com alteração no cadastro de aeródromos da ANAC; ou

(4) com necessidade de divulgação no AIS.

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

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

(1) descrição da obra ou serviço de manutenção;

(2) local da obra ou serviço de manutenção;

(3) período da obra ou serviço de manutenção, com datas de início e conclusão e horários de execução; e

(4) alteração operacional como:

(i) distâncias declaradas;

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

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

- (d) O IOS somente será aceito se a obra ou serviço de manutenção possuir PESO enviado à ANAC, respeitada a aplicabilidade do parágrafo 153.227(b) deste Regulamento.
- (e) O IOS relativo à obra que implique alteração no cadastro de aeródromos somente será aceito se o pedido de autorização prévia de construção de aeródromo ou de modificação de suas características tiver sido protocolado na ANAC, conforme regulamentação específica de cadastramento de aeródromos.
- (f) A ANAC pode exigir condicionantes adicionais para a aceitação do IOS, tais como licença, laudo técnico, treinamento específico, simulação, ensaio, etc.
- (g) O IOS deve ser protocolado na ANAC antes do início da obra ou serviço de manutenção com antecedência suficiente para o planejamento dos operadores aéreos, divulgação no AIS e seu respectivo processamento pela ANAC.
- (h) O operador de aeródromo deve executar a obra ou serviço de manutenção conforme divulgado no IOS.
- (i) O operador de aeródromo deve solicitar alteração do IOS quando ocorrer mudança no plano de execução da obra ou serviço de manutenção.
- (j) Em caso de alteração no período de execução da obra ou serviço de manutenção, o operador deve acordar com os operadores aéreos novos prazos, caso haja impacto em HOTRAN;
- (k) Em caso de necessidade de execução de obra ou serviço de manutenção emergencial, o IOS deve ser enviado à ANAC até o segundo dia útil após a data de início nos seguintes casos:
- (1) alteração de distâncias declaradas de pista de pouso e decolagem;
  - (2) interdição total ou parcial de pista de pouso e decolagem; ou
  - (3) impacto em horário de transporte (HOTRAN).” (NR)

LXV - a seção 153.301 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“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, onde aplicável;
  - (3) emergências médicas em geral;
  - (4) ocorrências com artigos perigosos;
  - (5) incêndios florestais ou em áreas de cobertura vegetal próxima ao aeródromo que, de alguma forma, interfiram na segurança das operações aéreas, onde aplicável;
  - (6) incêndios no terminal aeroportuário ou em outras instalações de infraestrutura aeroportuária;
  - (7) desastres naturais passíveis de ocorrência na região onde o aeródromo está localizado; e
  - (8) outras emergências, a critério do operador de aeródromo.
- (e) O operador de aeródromo deve garantir a operacionalidade dos recursos humanos, materiais e de infraestrutura disponibilizados ao SREA e que esses atuem de forma integrada e coordenada para o atendimento às emergências aeroportuárias.
- (f) As responsabilidades e os procedimentos pertinentes a cada um dos participantes, internos e externos ao aeródromo, no processo de planejamento e atendimento às emergências aeroportuárias, devem ser estabelecidos formalmente.
- (g) Ao estabelecer o planejamento de resposta às emergências aeroportuárias, o operador de aeródromo deve considerar critérios de preservação do local do acidente aeronáutico ou de evidências que possam contribuir para futuras investigações sob a responsabilidade dos órgãos competentes, observando, no entanto, que esses procedimentos não se sobreponham à necessidade ou à oportunidade de salvamento de vidas.
- (h) O operador de aeródromo deve observar os princípios de fatores humanos para fins de mitigação de efeitos psicológicos negativos decorrentes de um acidente aeronáutico, com foco nos profissionais que, direta ou indiretamente, estejam envolvidos nas ações de resposta às emergências aeroportuárias
- (i) O operador de aeródromo deve garantir que todos os elementos do SREA tenham acesso às informações, procedimentos e responsabilidades estabelecidos para todos os elementos do sistema.” (NR)

LXVI - a seção 153.303 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“153.303 Recursos necessários para o atendimento às emergências aeroportuárias**

- (a) .....
- (1) .....
- (ii) Ambulâncias.
- (2) .....
- (ii) Posto de Coordenação Móvel (PCM).
- (3) .....
- (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.” (NR)

LXVII - inclusão da seção 153.309, que passa a vigorar com a seguinte redação:

**“153.309 Ambulâncias**

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

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

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

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

LXVIII - inclusão da seção 153.311, que passa a vigorar com a seguinte redação:

**“153.311 Centro de Operações de Emergência (COE)**

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

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

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

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

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

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

LXIX - inclusão da seção 153.313, que passa a vigorar com a seguinte redação:

**“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.” (NR)

LXX - inclusão da seção 153.315, que passa a vigorar com a seguinte redação:

**“153.315 Recursos externos**

(a) O operador de aeródromo deve informar em seus planos a forma de acionamento, a área de atuação, o tempo estimado e a capacidade de atendimento dos recursos externos designados para uma resposta à emergência aeroportuária.

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

- (1) Bombeiros Urbanos;
  - (2) Polícia;
  - (3) Hospitais e postos de atendimento médico disponíveis na localidade para atendimento a feridos provenientes de emergências aeroportuárias;
  - (4) Serviço público de remoção e pronto atendimento a emergências médicas;
  - (5) Instituto Médico Legal (IML);
  - (6) Defesa Civil;
  - (7) Autoridades de trânsito; e
  - (8) Helipontos.
- (c) A critério do operador de aeródromo, podem ser considerados recursos disponíveis em um raio maior que 8 km (oito quilômetros) do ARP.” (NR)

LXXI - inclusão da seção 153.317, que passa a vigorar com a seguinte redação:

**“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.” (NR)

LXXII - inclusão da seção 153.319, que passa a vigorar com a seguinte redação:

**“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.” (NR)

LXXIII - inclusão da seção 153.321, que passa a vigorar com a seguinte redação:

**“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) CCI, CRS e CACE, onde requerido; e
- (8) outros veículos de apoio à emergência aeroportuária, onde requerido.” (NR)

LXXIV - inclusão da seção 153.323, que passa a vigorar com a seguinte redação:

**“153.323 Planos resultantes do SREA**

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

- (1) realização de um módulo do ESEA, onde seja constatada a necessidade de adequação;
- (2) emergência que tenha requerido a ativação do SREA, onde seja constatada a necessidade de adequação;
- (3) alteração significativa nas características físicas ou operacionais do aeródromo;
- (4) alteração de NPCE;
- (5) alteração de classe do aeródromo, conforme definido na seção 153.7; e
- (6) alterações significativas no SESCINC do aeródromo;

(b) O responsável pela gestão do aeródromo deve aprovar formalmente os planos produzidos no SREA, responsabilizando-se pelo seu conteúdo.

(c) O operador de aeródromo deve prever ações de capacitação para que o conteúdo do PLEM e PCINC seja de amplo conhecimento para todos os envolvidos na resposta às emergências aeroportuárias.

(d) As atualizações do PLEM e do PCINC devem ser formalmente encaminhadas à ANAC em um período não superior a 3 (três) anos contados a partir da data do último envio.

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

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

LXXV - inclusão da seção 153.325, que passa a vigorar com a seguinte redação:

**“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 155.317 e 155.319, respectivamente;
- (6) fluxogramas de acionamento específicos para cada tipo de emergência aeroportuária prevista no aeródromo e a forma de acionamento de cada recurso a qualquer hora;
- (7) identificação e contato do responsável designado pelo operador de aeródromo para coordenação das ações descritas no PLEM; e
- (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) a relação dos equipamentos disponíveis no aeródromo ou em suas adjacências para remoção de aeronaves, sua localização, a empresa detentora, a capacidade dos equipamentos e os contatos para acionamento dos seus responsáveis a qualquer hora;
- (iv) a relação das empresas aéreas que operam no aeródromo e das demais empresas que prestam serviços de rampa no aeródromo, com os contatos para acionamento dos seus responsáveis a qualquer hora; e
- (v) a indicação da empresa detentora do conjunto de remoção para aeronaves de grande porte, com os contatos para acionamento dos seus responsáveis a qualquer hora.
- (b) O operador de aeródromo deve publicar no Serviço de Informações Aeronáuticas, em conformidade com o PRAI:
- (1) a capacidade do aeródromo para remoção de aeronaves inoperantes, expresso em termos do modelo e peso da maior aeronave que o aeródromo está equipado para remover; e
- (2) os contatos para acionamento do responsável designado pelo operador de aeródromo para coordenação das ações descritas no PRAI.
- (c) O operador de aeródromo deve garantir que a remoção de aeronave acidentada, seus destroços e objetos por ela transportados ocorra somente após prévia liberação pelo responsável pela investigação SIPAER, quando aplicável tal liberação.
- (1) A remoção de aeronave acidentada, seus destroços e objetos por ela transportados é permitida, sem prévia liberação do responsável pela investigação SIPAER, quando necessária para salvar vidas, preservar a segurança de pessoas ou preservar evidências.” (NR)

LXXVI - a seção 153.327 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.327 [RESERVADO]**” (NR)

LXXVII - inclusão da seção 153.329, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“**153.329 Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC)**

(a) O PCINC deve conter:

(1) informações gerais:

(i) área de atuação do SESCINC;

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

- (A) características do terreno;
  - (B) existência de acidentes geográficos;
  - (C) áreas de difícil acesso para os CCI e demais veículos de apoio às operações do SESCINC; e
  - (D) relação das instalações do aeródromo a serem protegidas pelo SESCINC e os principais riscos de incêndio identificados na mesma.
- (iii) relação das principais aeronaves que operam no aeródromo com as seguintes informações:
- (A) modelo;
  - (B) categoria contraincêndio da aeronave (CAT AV ou CAT HL);
  - (C) comprimento e largura máxima da fuselagem;
  - (D) quantidade máxima de passageiros transportados;
  - (E) quantidade de tripulantes;
  - (F) quantidade de saídas de emergência;
  - (G) quantidade máxima de combustível transportado; e
  - (H) 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);
  - (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).” (NR)

LXXVIII - inclusão da seção 153.331, que passa a vigorar com a seguinte redação:

**“153.331 Exercícios Simulados de Emergência em Aeródromo**

- (a) O operador de aeródromo deve aferir todos os módulos do ESEA num ciclo não superior a 3 (três) anos.
- (b) O operador de aeródromo deve realizar ao menos 4 (quatro) módulos por ano, devendo realizar 1 (um) por trimestre ou, caso agrupados módulos, até 2 (dois) por semestre.
- (c) O ESEA é dividido nos seguintes módulos:
  - (1) COE;
  - (2) Comunicação e Alarmes;
  - (3) Ferramentas de Suporte;
  - (4) PCM;
  - (5) Recursos Externos e Internos;
  - (6) Remoção de Vítimas;
  - (7) CVE (onde houver);



- (8) PCINC (onde houver SESCINC);
  - (9) Salvamento Aquático (onde aplicável);
  - (10) PRAI;
  - (11) PAFÁVIDA (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.” (NR)

LXXIX - a seção 153.451 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“153.451 Disposições Transitórias**

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

.....

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

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

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

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

(1) O operador de aeródromo que tiver apresentado à ANAC plano de ação em data anterior à emissão da Emenda 01 deste Regulamento terá até 36 (trinta e seis) meses a partir da referida data para implementar as ações descritas no plano e atender ao disposto na seção 153.101.

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

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

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

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

LXXX - o Apêndice A - Tabela de Requisitos Segundo a Classe do Aeródromo passa a vigorar na forma do Anexo III desta Resolução;

LXXXI - a seção C153.1 do Apêndice C passa a vigorar com a seguinte redação:

**“C153.1 Generalidades”**

(a) .....

(1) atender aos requisitos contidos na Subparte E deste Regulamento;

.....

(9) conter desenho adequado mostrando os elementos do programa no sítio aeroportuário;” (NR)

LXXXII - o Apêndice F passa a vigorar com a seguinte redação:

**“APÊNDICE F DO RBAC 153 - [RESERVADO]” (NR)**

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/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal-e-servico-bps](http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal-e-servico-bps)) 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 O Anexo à Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I - no item 2:

“2 .....

.....

2.2 .....

2.2.1 .....

.....

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

.....

**Carro de Resgate e Salvamento (CRS)** é o veículo especificamente projetado para apoiar as missões de resgate e de salvamento em emergências.

.....

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

**Posto de Coordenação Móvel (PCM)** é a estrutura com atribuição específica de estabelecer a coordenação local dos órgãos/organizações e serviços do aeródromo e da comunidade do entorno relacionados para auxiliar na resposta à emergência.

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

.....  
**Solvente polar** é todo combustível líquido miscível com água, tais como álcool, acetona ou éter.

.....” (NR)

II - no item 3:

“3 .....

3.1 Todo o aeródromo civil público brasileiro, compartilhado ou não, é classificado segundo os critérios da seção 153.7 do RBAC nº 153 com vistas a definir os requisitos deste Regulamento que lhe são obrigatórios.

.....” (NR)

III - no item 6:

“6 .....

.....  
**6.6 DEFASAGEM E INDISPONIBILIDADE DE NPCE**

6.6.1 A defasagem é a situação que se caracteriza quando o NPCE em um aeródromo é menor que o NPCR do mesmo.

6.6.1.1 Indisponibilidade de NPCE ou SESCINC U/S é a situação de defasagem em que o NPCE no aeródromo é igual a zero.

6.6.2 Detectada a ocorrência de defasagem, o operador de aeródromo deve:

6.6.2.1 Solicitar a divulgação do novo NPCE no AIS, com efeito imediato, segundo normas específicas da Autoridade Aeronáutica; e

6.6.2.2 Caso a defasagem persistir por mais de 48 (quarenta e oito) horas, informar à ANAC por escrito as providências adotadas e o prazo para restabelecer o NPCE em conformidade com o NPCR do aeródromo.

6.6.3 Em face da ocorrência de defasagem no aeródromo, as operações de aeronaves com categoria contraincêndio incompatível com o novo NPCE, poderão ser mantidas desde que sejam atendidas as condições e prazos estabelecidos na Tabela 6.6.3.

Tabela 6.6.3 – Limites de redução do NPCE e prazos máximos para operação com NOTAM reduzindo o NPCE

Classe do Aeródromo	Prazo máximo (em dias corridos) para operação com NOTAM reduzindo o NPCE em:		
	até 2 (dois) níveis	3 (três) níveis	mais de 3 (três) níveis
[1]	[2]	[3]	[4]
I	45	30	7
II	30	7	--
III	7	--	--
IV	2	--	--

6.6.3.1 Os prazos estabelecidos nas colunas [2], [3] e [4] da Tabela 6.6.3 começam a ser contados a partir do dia seguinte da vigência do NOTAM reduzindo o NPCE do aeródromo.

6.6.4 Caso a redução do NPCE seja maior que os níveis estabelecidos na Tabela 6.6.3, no ato da solicitação da publicação do NOTAM de defasagem, o operador de aeródromo deve, de acordo com a classe do aeródromo, adotar medidas de garantia da segurança operacional, restringindo a operação de aeronaves de categoria contraincêndio incompatível com o novo NPCE no aeródromo.

6.6.4.1 A restrição estabelecida no item 6.6.4 deste Anexo deve ter efeito imediato início no dia seguinte ao término dos prazos estabelecidos nas colunas [2], [3] e [4] da Tabela 6.6.3.

6.6.5 O operador do aeródromo deve coordenar junto aos operadores aéreos e à ANAC o ajuste de frequências de voos ou alteração de aeronave, de forma a atender à restrição estabelecida no item 6.6.4 deste Anexo, objetivando adequar as operações de maneira compatível com o novo NPCE.

6.6.6 O operador de aeródromo deve, restabelecido o NPCE em conformidade com o NPCR do aeródromo e desde que a publicação de informação de defasagem do NPCE não tenha sido solicitada pela ANAC:

6.6.6.1 Solicitar o cancelamento da informação de defasagem no AIS; e

6.6.6.2 Informar à ANAC o restabelecimento do NPCE em conformidade com o NPCR do aeródromo.

6.6.6.3 Nos casos em que a publicação de informação de defasagem no AIS for solicitada pela ANAC, somente a ANAC poderá solicitar o cancelamento da informação, após estar devidamente evidenciada a revalidação do NPCE do aeródromo.

6.6.7 O operador de aeródromo pode encaminhar por correio eletrônico as informações requeridas nos itens 6.6.2.2 e 6.6.6.2 deste Anexo para o endereço disponível no sítio da ANAC na rede mundial de computadores.” (NR)

#### IV - no item 7:

“7 .....

.....

7.2 .....

.....

7.2.4 O operador de aeródromo deve disponibilizar na SCI, em reservatório(s) elevado(s), quantidade de água exclusiva para o reabastecimento por gravidade do(s) CCI correspondente(s), no mínimo, ao total previsto para o NPCR do aeródromo, conforme a tabela 7.2.1 deste Anexo.

7.2.4.1 Caso o operador não disponha de reservatório elevado na SCI, é permitido o reabastecimento de CCI com água por meios alternativos, desde que atendidas as quantidades e vazões estabelecidas no item 7.2.4 e na tabela 7.2.5 deste Anexo.

7.2.4.2 O procedimento alternativo deve ser submetido à aprovação da ANAC.

.....” (NR);

#### V - no item 9:

“9 .....

.....

9.5 .....

9.5.1 A quantidade mínima de veículos de apoio às operações de resgate, salvamento e combate a incêndio é definida de acordo com a Classe e com o NPCR do aeródromo a partir da tabela 9.5.1.

.....” (NR)

VI - no item 13:

“13 .....  
.....  
13.2 .....  
.....  
13.2.5 Nos aeródromos Classe I e NPCR menor ou igual a 5 (cinco), o BA-CE pode responder pela função de BA-OC cumulativamente às suas funções operacionais/supervisionais.  
.....  
13.5.4.2 Para os bombeiros de aeródromo no exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromos Classe III, a validade do CAP-BA é de 2 (dois) anos.  
13.5.4.3 Para os bombeiros de aeródromo no exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromos Classe IV, a validade do CAP-BA é de 1 (um) ano.” (NR)

VII - no item 15:

“15 .....  
15.3 .....  
15.3.1 .....  
15.3.1.1 .....  
a. Fica dispensada a disponibilização de sala de observações na SCI em aeródromos Classe I, desde que atendidas as seguintes condicionantes:  
i. o operador de aeródromo disponha de procedimento alternativo aprovado pela ANAC que assegure a visualização das operações de pouso e decolagem de aeronaves regulares; e  
ii. os equipamentos de comunicação previstos no item 12.2 deste Anexo destinados à sala de observação fiquem disponibilizados na sala destinada às atividades administrativas da SCI.  
.....” (NR)

VIII - no item 21:

“21 .....  
.....  
21.6-A O cumprimento dos requisitos contidos no item 9 deste Anexo passam a ter aplicação compulsória:  
a. a partir de 1º de julho de 2016, para os aeródromos Classe IV;  
b. a partir de 1º de janeiro de 2017, para os aeródromos Classe III.  
.....  
21.9 Até 31 de dezembro de 2016, os operadores dos aeródromos Classes II e III podem admitir profissionais que não disponham da formação de bombeiro de aeródromo no efetivo operacional do SESCINC, desde que oriundos das corporações de bombeiros militares ou detentores da formação de bombeiro civil, observadas ainda as seguintes condicionantes:  
.....  
21.9-A Até 31 de dezembro de 2017, o operador de aeródromo Classe I pode admitir profissionais que não disponham da formação de bombeiro de aeródromo no efetivo operacional do SESCINC, desde que oriundos das corporações de bombeiros militares ou detentores da formação de bombeiro civil, observadas ainda as condicionantes estabelecidas nos itens 21.9.1, 21.9.2, 21.9.3 e 21.9.4 deste Anexo.

21.10 O requisito contido no item listado a seguir passa a ter aplicação compulsória a partir de 1º de janeiro de 2018:

21.10.1 Disponibilização do simulador de cenários de emergência de que trata o item 6.3.3.8 do Apêndice a este Anexo.

.....  
21.15 Os requisitos contidos no item 13.5 – Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo (CAP-BA) passam a ter aplicação compulsória:

a. a partir de 1º de janeiro de 2018, para os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromo Classe IV;

b. a partir de 1º de janeiro de 2019, para os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromos Classes II e III;

c. a partir de 1º de janeiro de 2021, para os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromos Classe I.

21.16 A ANAC aceitará que a equipagem mínima para o CRS seja composta por 1 (um) BA-MA, 1(um) BA-LR e 1(um) BA-RE:

a. até 31 de dezembro de 2016, para os aeródromos Classe IV;

b. até 31 de dezembro de 2020, para os aeródromos Classe III.

.....” (NR)

IX - a Tabela 7.2.5, a Tabela 9.5.1 e o Quadro 21.8 passam a vigorar na forma do Anexo IV desta Resolução; e

X - ficam revogados os itens 3.2 a 3.5, 6.6.4.2, 6.6.5.1, 6.6.5.2, 6.6.7.1, 6.6.7.2, 6.6.8, 21.6.1, 21.6.2, 21.11.1, 21.11.3, 21.14.1 e 21.15.1.

Art. 3º A Tabela II - CONSTRUÇÃO/MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO DE AERÓDROMOS do Anexo III à Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I - o título da Tabela II e os itens 2, 3, 4, 6, 7, 14, 16, 17, 20, 22 e 23 passam a vigorar com a redação dada no Anexo V desta Resolução;

II - ficam acrescidos os itens 31 a 46, na forma do Anexo V desta Resolução; e

III - ficam revogados os itens 1, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 18, 19, 24, 25, 26, 27, 28, 29 e 30.

Art. 4º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Ficam revogados:

I - a Resolução nº 234, de 30 de maio de 2012, publicada no Diário Oficial da União de 31 de maio de 2012, Seção 1, página 43; e

II - a Resolução nº 236, de 5 de junho de 2012, publicada no Diário Oficial da União de 11 de junho de 2012, Seção 1, páginas 6 a 8.

**JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ**

Diretor-Presidente

**ANEXO II À RESOLUÇÃO Nº 382, DE 14 DE JUNHO DE 2016.**

**TABELAS DA SEÇÃO 153.103**

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

Tipo de luz [1]	Tipo de operação aérea	
	Aproximação precisão Categoria I [2]	Aproximação precisão Categoria II/III [3]
Pista de pouso e decolagem		
Luzes de cabeceira	15% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas	5% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas
Luzes de borda 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

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

Tipo de luz [1]	RVR ≥ 350m [2]	RVR < 350m [3]
Pista de pouso e decolagem		
Luzes de borda	15% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas	5% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas
Luzes de 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
Barra de parada		
Luzes embutidas	-	RVR < 350 m: 2 (duas) luzes inoperantes simultaneamente, desde que não sejam consecutivas

## TABELAS DA SEÇÃO 153.205

**Tabela 153.205-1 - Localização das medições de irregularidade longitudinal**

Letra do Código (vide RBAC nº 154) [1]	Localização da medição [2]	Quantidade Mínima [3]
A, B ou C	A 3m do eixo da pista	Uma vez de cada lado em relação ao eixo da pista
D, E ou F	A 3m e 6m do eixo da pista	Uma vez de cada lado em relação ao eixo da pista, para cada distância da coluna [2]

**Tabela 153.205-2 - 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	Menos de 15	Cada 36 meses
2	16 a 30	Cada 24 meses
3	31 a 90	Cada 24 meses
4	91 a 150	Cada 18 meses
5	151 a 210	Cada 12 meses
6	Mais de 210	Cada 12 meses

**Tabela 153.205-3 - Parâmetros de coeficiente de atrito por tipo de equipamento de medição**

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



**Tabela 153.205-4 - Frequência mínima de medições de atrito**

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

**Tabela 153.205-5 - Localização das medições de atrito**

<b>Letra do Código</b> (vide RBAC nº 154) [1]	<b>Localização da medição</b> [2]	<b>Quantidade Mínima</b> [3]
A, B ou C	A 3m do eixo da pista	Uma vez de cada lado em relação ao eixo da pista
D, E ou F	A 3m e 6m do eixo da pista	Uma vez de cada lado em relação ao eixo da pista, para cada distância da coluna [2]

**Tabela 153.205-6 - Frequência mínima de medições de macrotextura**

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

**Tabela 153.205-7 - Classificação da macrotextura**

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

**Tabela 153.205-8 - Frequência mínima de remoção do acúmulo de borracha**

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

**ANEXO III À RESOLUÇÃO Nº 382, DE 14 DE JUNHO DE 2016.**

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

<b>SUBPARTE A - GENERALIDADES</b>								
<b>Requisitos</b>	<b>Descrição</b>	<b>Aeródromos</b>					<b>OBS</b>	
		<b>Classe I</b>		<b>Classe II</b>	<b>Classe III</b>	<b>Classe IV</b>		
		<b>Tipo A</b>	<b>Tipo B</b>					
<b>153.1</b>	<b>Termos e definições</b>	Disposições gerais a serem observadas para qualquer classe de aeródromo.						
<b>153.3</b>	<b>Abreviaturas e símbolos</b>							
<b>153.5</b>	<b>Aplicabilidade</b>							
<b>153.7</b>	<b>Classificação do aeródromo</b>							Vide seção 153.451
<b>153.9</b>	<b>Metodologia de leitura e aplicação do RBAC 153</b>							
<b>SUBPARTE B - OPERADOR DE AERÓDROMO</b>								
<b>Requisitos</b>	<b>Descrição</b>	<b>Aeródromos</b>					<b>OBS</b>	
		<b>Classe I</b>		<b>Classe II</b>	<b>Classe III</b>	<b>Classe IV</b>		
		<b>Tipo A</b>	<b>Tipo B</b>					
<b>153.11</b>	<b>[RESERVADO]</b>	-	-	-	-	-		
<b>153.13</b>	<b>Constituição do operador de aeródromo</b>	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 153.451	
	<b>153.13(a) - pessoa jurídica</b>	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
<b>153.15</b>	<b>Responsáveis pelas atividades operacionais</b>	Obrigatório somente 153.15(a)(1)	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		

SUBPARTE B - OPERADOR DE AERÓDROMO							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
	<b>153.15(c) - Acumulação de responsabilidades pelas atividades descritas no parágrafo 153.15(a)</b>	Não exigido	Livre acumulação	Mínimo de 2 profissionais atuando nas atividades do parágrafo 153.15(a), proibida a acumulação das atividades 153.15(a)(1) e (2)	Mínimo de 3 profissionais atuando nas atividades do parágrafo 153.15(a), proibida a acumulação das atividades 153.15(a)(1) e (2)	Proibida acumulação	
	<b>153.15(d) - Acumulação de responsabilidades pelas atividades descritas no parágrafo 153.15(a) em mais de um aeródromo</b>	Livre acumulação	Livre acumulação	Proibida acumulação	Proibida acumulação	Proibida acumulação	
<b>153.17</b>	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	
<b>153.19</b>	<b>Atribuições do operador de aeródromo</b>	Obrigatório de acordo com os requisitos exigidos para cada classe					
<b>153.21</b>	<b>Responsabilidades do operador de aeródromo</b>	Obrigatório de acordo com os requisitos exigidos para cada classe					
<b>153.23</b>	<b>Responsabilidades do profissional responsável pela gestão do aeródromo</b>	Obrigatório de acordo com os requisitos exigidos para cada classe					
<b>153.25</b>	<b>Responsabilidades do profissional responsável pelo gerenciamento da segurança operacional</b>	Obrigatório de acordo com os requisitos exigidos para cada classe					
<b>153.27</b>	<b>Responsabilidades do profissional responsável pela operação aeroportuária</b>	Obrigatório de acordo com os requisitos exigidos para cada classe					
<b>153.29</b>	<b>Responsabilidades do profissional responsável pela manutenção aeroportuária</b>	Obrigatório de acordo com os requisitos exigidos para cada classe					
<b>153.31</b>	<b>Responsabilidades do profissional responsável pela resposta à emergência aeroportuária</b>	Obrigatório de acordo com os requisitos exigidos para cada classe					

SUBPARTE B - OPERADOR DE AERÓDROMO							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.33	Responsabilidades de diversos entes na área de movimento do aeródromo	Obrigatório de acordo com os requisitos exigidos para cada classe					
153.35	Qualificação dos responsáveis pelas atividades operacionais ou por atividades específicas	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.35(b)(1) - Escolaridade comprovada	Não exigido	Conclusão em curso de nível médio	Conclusão em curso de nível médio	Conclusão em curso de nível superior	Conclusão em curso de nível superior	
	153.35(b)(2) - Experiência profissional comprovada - responsável pela gestão do aeródromo	Não exigido	Não exigido	1 ano atuando como gestor ou como responsável por uma das atividades do parágrafo 153.15(a) em aeródromo classe I-B, II, III ou IV	3 anos atuando como gestor ou como responsável por uma das atividades do parágrafo 153.15(a) em aeródromo classe II, III ou IV	5 anos atuando como gestor em área de algum modal de transporte ou como responsável por uma das atividades do parágrafo 153.15(a) em aeródromo classe III ou IV	
	153.35(b)(2) - Experiência profissional comprovada - responsável pelo gerenciamento da segurança operacional	Não exigido	Não exigido	1 ano atuando na área de gestão de risco ou exercendo atividades relacionadas à aviação	2 anos atuando na área de gestão de risco ou exercendo atividades relacionadas à aviação	3 anos atuando como gestor de risco ou atuando como responsável por uma das atividades do parágrafo 153.15(a) em aeródromo classe III ou IV	
	153.35(b)(2) - Experiência profissional comprovada - responsável pelas operações aeroportuárias	Não exigido	Não exigido	1 ano exercendo atividade relativa a logística ou operações na área de transporte ou exercendo atividades relacionadas à aviação	3 anos exercendo atividade relativa a logística ou operações na área de transporte ou exercendo atividade relativa a operações de aeródromo classe II, III ou IV	5 anos exercendo atividade relativa a logística ou operações na área de transportes ou exercendo atividade relativa a operações de aeródromo em aeródromo classe III ou IV	

SUBPARTE B - OPERADOR DE AERÓDROMO							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
	<b>153.35(b)(2) - Experiência profissional comprovada - responsável pela manutenção aeroportuária</b>	Não exigido	Não exigido	1 ano exercendo atividade relativa a manutenção na área industrial ou predial ou atividades relacionadas à aviação	3 anos exercendo atividade relativa a manutenção na área industrial ou exercendo atividades relacionadas à manutenção aeroportuária em aeródromo classe II, III ou IV	5 anos exercendo atividade relativa a manutenção na área industrial ou exercendo atividades relacionadas à manutenção aeroportuária em aeródromo classe III ou IV	
	<b>153.35(b)(2) - Experiência profissional comprovada - responsável pela resposta à emergência</b>	Não exigido	Não exigido	1 ano exercendo atividade relativa a resposta à emergência ou relacionadas à aviação	2 anos exercendo atividade relativa a resposta à emergência ou exercendo atividade relativa a resposta à emergência em aeródromo	3 anos exercendo atividade relativa a resposta à emergência ou exercendo atividade relativa a resposta à emergência em aeródromo	
	<b>153.35(c) - Aprovação em curso sobre gerenciamento da segurança operacional</b>	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.35(d) - Existência de responsável técnico pelos serviços referentes à manutenção aeroportuária de seu aeródromo</b>	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
<b>153.37</b>	<b>Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas</b>	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.37(a) - estabelecer e implementar treinamento</b>	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.37(b) - PISOA</b>	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.37(d)(1) - treinamento geral</b>	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.37(d)(2) - treinamento básico para a segurança operacional</b>	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	

SUBPARTE B - OPERADOR DE AERÓDROMO							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
	153.37(d)(3) - treinamento para condução de veículos na área operacional	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.37(d)(4) - treinamento para acesso e permanência na área de manobras	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.37(d)(5) - treinamento para operação em baixa visibilidade	Obrigatório para operação em baixa visibilidade					
	153.37(d)(6) - treinamento recorrente para bombeiros de aeródromo	Obrigatório se possuir SESCINC implantado					
	153.37(d)(7) - treinamento básico para operações	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.39	Documentação	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.39(d) e (e) - execução, desenvolvimento ou monitoramento de atividades	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.41 a 153.49	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	

SUBPARTE C - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.51	Generalidades	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.51(a) - Implantação do SGSO	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 153.451

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

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
	<b>153.51(b) - Estabelecimento de NADSO</b>	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.51(c) - Componentes do SGSO</b>	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.51(d) - Declaração de comprometimento com a garantia da segurança</b>	Obrigatório	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	
<b>153.53</b>	<b>Da política e objetivos de segurança operacional</b>	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.53(f)(3) e (4) - Comissão de Segurança Operacional (CSO)</b>	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
<b>153.55</b>	<b>Gerenciamento dos riscos de segurança operacional</b>	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
<b>153.57</b>	<b>Garantia da segurança operacional</b>	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.57(g) - Programa de auditoria interna de segurança operacional</b>	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.57(h) - Escopo, frequência e métodos para auditoria interna de segurança operacional</b>	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.57(i) - Relatório de auditoria interna de segurança operacional</b>	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.57(k) - Gerenciamento da mudança da segurança operacional</b>	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.57(l) - Melhoria contínua da segurança operacional</b>	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
<b>153.59</b>	<b>Promoção da segurança operacional</b>	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
<b>153.61</b>	<b>Planejamento formal para implantação do SGSO</b>	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 153.451
<b>153.63 a 153.99</b>	<b>[RESERVADO]</b>	-	-	-	-	-	



SUBPARTE D - OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.101	Posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 153.451
153.103	Condição operacional para a infraestrutura disponível	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.105	Informações aeronáuticas	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.107	Proteção da área operacional	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.107(c) – credenciamento	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.107(d) – desenho adequado	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.109	Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo (SOCMS)	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	153.109(c)(3) - exaustão de gases dos motores das aeronaves	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.111	Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.111(g), (h) e (i) - requisitos de movimentação, comboio e desenho adequado	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.113	Acesso e permanência na área de manobras	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.113(f) - requisitos na área de manobras	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	153.113(g) - desenho adequado	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
153.115	Prevenção de incursão em pista	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.115(b) - estabelecimento e documentação de requisitos	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	

SUBPARTE D - OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.117	Gerenciamento do pátio de aeronaves	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
153.119	Alocação de aeronaves no pátio	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.119(a) e (e) - mix de aeronaves e aeronaves maiores	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.121	Estacionamento de aeronaves no pátio	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.121(a)(1) - sinaleiro	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.123	Abordagem à aeronave	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.125	Abastecimento e transferência do combustível da aeronave	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.127	Processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.129	Liberação de aeronave	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.131	Operações em baixa visibilidade	Obrigatório para operação em baixa visibilidade					Vide seção 153.451
153.133	Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.133(a)(1) - monitoramento de obstáculos	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	153.133(a)(3) - monitoramento do sistema de proteção da área operacional	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.133(a)(5) a (7) - atividades de monitoramento	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	

SUBPARTE D - OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
	153.133(c) - estabelecer e documentar requisitos	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.133(d) - desenho adequado	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.133(e) - periodicidade do monitoramento diário da área de movimento	Não exigido	Pelo menos 1 (uma) vez por dia	Pelo menos 1 (uma) vez por dia	Pelo menos 2 (duas) vezes por dia	Pelo menos 2 (duas) vezes por dia	
153.135 a 153.199	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	

SUBPARTE E - MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.201	Sistema de manutenção aeroportuária	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	153.203(f) - avaliação técnica e de segurança operacional	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.203	Área pavimentada - generalidades	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.203(b)(4)(iii) - monitoramento de juntas	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.203(c) - sistema de gerenciamento de pavimentos	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Vide seção 153.451
153.205	Área pavimentada - pista de pouso e decolagem	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	

SUBPARTE E - MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
	<b>153.205(f) - Irregularidade longitudinal</b>	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.205(g) - Atrito</b>	Não exigido	Obrigatório para voo regular de aeronaves com motor à reação	Obrigatório para voo regular de aeronaves com motor à reação	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.205(h) - Macrot textura</b>	Não exigido	Obrigatório para voo regular de aeronaves com motor à reação	Obrigatório para voo regular de aeronaves com motor à reação	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.205(i) - Acúmulo de borracha</b>	Não exigido	Obrigatório para voo regular de aeronaves com motor à reação	Obrigatório para voo regular de aeronaves com motor à reação	Obrigatório	Obrigatório	
<b>153.207</b>	<b>Área pavimentada - pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves</b>	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
<b>153.209</b>	<b>Área pavimentada - vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas</b>	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
<b>153.211</b>	<b>Área não-pavimentada</b>	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.211(f) - monitoramento</b>	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
<b>153.213</b>	<b>Áreas verdes</b>	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
<b>153.215</b>	<b>Sistema de drenagem</b>	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
<b>153.217</b>	<b>Auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito</b>	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.217(d)(1)(i) - sinalização horizontal - aspecto, contornos e alinhamentos</b>	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.217(d)(1)(ii) - sinalização horizontal - integridade</b>	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.217(e) - Luzes</b>	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	

SUBPARTE E - MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
	<b>153.217(f) - Sinalização vertical</b>	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.217(g) - Balizas</b>	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.217(h) - Indicadores de áreas de uso restrito</b>	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
<b>153.219</b>	<b>Sistema elétrico</b>	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.219(d) - monitoramento e manutenção preventiva</b>	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
<b>153.221</b>	<b>Proteção da área operacional</b>	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
<b>153.223</b>	<b>Equipamentos, veículos e sinalização viária da área operacional</b>	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
<b>153.225</b>	<b>Execução de obra e serviço de manutenção</b>	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 153.451
	<b>153.225(b) - Procedimentos a serem seguidos</b>	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.225(c) - Procedimentos a documentar</b>	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
<b>153.227</b>	<b>Procedimentos Específicos de Segurança Operacional referentes à Obra ou Serviço de Manutenção</b>	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 153.451
<b>153.229</b>	<b>Informativo sobre obras e serviços de manutenção</b>	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 153.451
<b>153.231 a 153.299</b>	<b>[RESERVADO]</b>	-	-	-	-	-	

SUBPARTE F - RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.301	Generalidades	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.303	Recursos necessários para o atendimento às emergências aeroportuárias	Não exigido	Obrigatório, quando aplicável	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.305 a 153.307	[Reservado]	-	-	-	-	-	
153.309	Ambulâncias	Não exigido	Não exigido	Obrigatório No mínimo 1 (uma)	Obrigatório No mínimo 1 (uma)	Obrigatório No mínimo 2 (duas), sendo 1 (uma) Tipo D	
153.311	Centro de operações de emergência (COE)	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.313	Posto de coordenação móvel (PCM)	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.315	Recursos externos	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.317	Mapa de grade interno	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.319	Mapa de grade externo	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.321	Distribuição dos mapas de grade	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.323	Planos resultantes do SREA	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.325	Plano de emergência em aeródromo (PLEM)	Obrigatório Modelo simplificado	Obrigatório Modelo simplificado	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.327	[RESERVADO]						
153.329	Plano contraincêndio (PCINC)	Obrigatório se possuir SESCINC implantado					
153.331	Exercícios simulados de emergência em aeródromo	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.331(b)(12) - Exercício Completo	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	

SUBPARTE F - RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.333 a 153.399	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	

## ANEXO IV À RESOLUÇÃO Nº 382, DE 14 DE JUNHO DE 2016.

Tabela 7.2.5 – Vazão mínima do sistema para reabastecimento dos CCI com água.

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

Tabela 9.5.1 – Quantidade mínima de veículos de apoio por Classe e por NPCR do aeródromo.

<b>Classe do aeródromo</b>	<b>NPCR do aeródromo</b>	<b>Número de veículos de apoio</b>
[1]	[2]	[3]
IV	1 a 10	1 CRS e 1 CACE
III	8 a 10	1 CRS e 1 CACE
	6 e 7	1 CRS

Quadro 21.8 – Equivalência entre habilitações/especializações:

<b>Existentes [1]</b>	<b>Equivalentes [2]</b>
CECIA	BA-1
EABA FTBA CECIS EPB CBBA	BA-2
CATCIS	BA-CE
CACI CEOCIS CATCIS (a partir de 2010)	BA-GS
OPERADOR DE CCI	BA-MC



**ANEXO V À RESOLUÇÃO Nº 382, DE 14 DE JUNHO DE 2016.**

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

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

II – CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS				
COD		P. JURÍDICA		
CMO	2. Operar aeródromo civil público construído ou modificado sem autorização da autoridade de aviação civil.	80.000	140.000	200.000
	3. Realizar obra de mudança de características físicas ou operacionais em aeródromo civil público sem autorização da autoridade de aviação civil.	80.000	140.000	200.000
	4. Deixar de manter atualizadas as informações do aeródromo no Serviço de Informações Aeronáuticas (AIS).	20.000	35.000	50.000
	6. Operar aeródromo civil público que se encontre interditado.	80.000	140.000	200.000
	7. Deixar de informar, ou informar de forma inadequada à ANAC e aos órgãos de informação aeronáutica, o nível de proteção contra incêndio existente para o serviço de prevenção, salvamento e combate a incêndio do aeródromo, bem como, onde couber, a solicitação para a emissão do respectivo NOTAM, de acordo com a legislação em vigor.	80.000	140.000	200.000
	14. Deixar de executar ações específicas para o gerenciamento do risco de colisão entre aeronaves e a fauna, conforme estabelecido em regulamento.	40.000	70.000	100.000
	16. Deixar de manter disponível, no serviço de prevenção, salvamento e combate a incêndio do aeródromo, recursos humanos habilitados e proficientes em cursos ou estágios reconhecidos pela ANAC em quantidade suficiente para operar adequadamente os Carros Contra Incêndio e Viaturas de Apoio e compatível com o nível de proteção contra incêndio requerido para o aeródromo, bem como dispor de equipamentos de proteção individual e de	20.000	35.000	70.000

proteção respiratória, segundo a legislação em vigor.			
17. Construir aeródromo civil público sem prévia autorização da autoridade de aviação civil.	20.000	35.000	70.000
20. Deixar de coordenar ou fiscalizar a movimentação de veículos, equipamentos ou pessoas em solo, conforme estabelecido em regulamento.	20.000	35.000	70.000
22. Deixar de manter disponível, no serviço de prevenção, salvamento e combate a incêndio do aeródromo, os tipos e estoques de agentes extintores indicados na legislação em vigor.	10.000	17.500	25.000
23. Descumprir previsão do Código Brasileiro de Aeronáutica ou regra afeta à construção, modificação, operação, manutenção ou resposta à emergência em aeródromo não contemplada nos demais itens desta tabela.	8.000	14.000	20.000
31. Deixar de estabelecer, implementar ou garantir o funcionamento de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional que garanta a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos em regulamento.	40.000	70.000	100.000
32. Deixar de estabelecer, implantar ou manter operacional um Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária adequado ao tipo e ao porte das operações aéreas do aeródromo, de acordo com o estabelecido em regulamento.	40.000	70.000	100.000
33. Deixar de manter devidamente treinado funcionário cuja atividade influencie a segurança operacional, considerando as características específicas do aeródromo, conforme estabelecido em regulamento.	20.000	35.000	50.000
34. Deixar de monitorar a área operacional de modo a identificar perigos que comprometam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias, conforme estabelecido em regulamento.	20.000	35.000	50.000
35. Deixar de implementar, em situações de risco às operações, ações mitigadoras que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias.	80.000	140.000	200.000

36. Deixar de comunicar à ANAC qualquer Evento de Segurança Operacional (ESO) referente ao aeródromo, conforme estabelecido em regulamento.	20.000	35.000	50.000
37. Deixar de divulgar procedimentos e atividades desenvolvidas no aeródromo, quando exigido em regulamento.	20.000	35.000	50.000
38. Deixar de informar à ANAC interdição temporária ou desinterdição no aeródromo.	20.000	35.000	50.000
39. Deixar de adotar medidas mitigadoras visando manter a área operacional livre da presença de objetos estranhos (FOD) e de pessoas, equipamentos e veículos não autorizados ou que constituam perigo às operações aéreas e aeroportuárias.	40.000	70.000	100.000
40. Deixar de manter a pista de pouso e decolagem livre de obstáculos que comprometam a segurança das operações de pouso e decolagem.	80.000	140.000	200.000
41. Descumprir norma referente à manutenção da infraestrutura aeroportuária ou aeronáutica.	40.000	70.000	100.000
42. Deixar de solicitar a divulgação ou cancelamento de informação no Serviço de Informações Aeronáuticas.	20.000	35.000	50.000
43. Descumprir medida operacional divulgada no Serviço de Informações Aeronáuticas.	40.000	70.000	100.000
44. Deixar de informar à ANAC a ocorrência de descumprimento de medida operacional divulgada no Serviço de Informações Aeronáuticas por parte de operadores aéreos ou aeronavegantes.	20.000	35.000	50.000
45. Deixar de garantir a segurança das operações aéreas durante a execução de obra ou serviço de manutenção na área operacional, conforme estabelecido regulamento.	40.000	70.000	100.000
46. Deixar de enviar à ANAC as informações a serem divulgadas em decorrência da execução de obra ou serviço de manutenção na área operacional, conforme estabelecido em regulamento.	20.000	35.000	50.000