

---

**Título:** **AERÓDROMOS - OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E  
RESPOSTA À EMERGÊNCIA**

---

**Aprovação:** Resolução nº 240, de 26.06.2012. [Emenda nº 00] **Origem:** SIA  
Resolução nº 382, de 14.06.2016. [Emenda nº 01]  
Resolução nº 464, de 22.02.2018. [Emenda nº 02]  
Resolução nº 503, de 07.02.2019. [Emenda nº 03]  
Resolução nº 517, de 14.05.2019. [Emenda nº 04]  
Resolução nº XXX, de dd.mm.2020. [Emenda nº XX]

---

## SUMÁRIO

### SUBPARTE A GENERALIDADES

- 153.1 Termos e definições
- 153.3 Abreviaturas e símbolos
- 153.5 Aplicabilidade
- 153.7 Classificação do aeródromo
- 153.9 Metodologia de leitura e aplicação do RBAC 153

### SUBPARTE B OPERADOR DE AERÓDROMO

- 153.11 [Reservado]
- 153.13 Constituição do operador de aeródromo
- 153.15 Responsáveis operacionais
- 153.17 [Reservado]
- 153.19 [Reservado]
- 153.21 Responsabilidades do operador de aeródromo
- 153.23 Responsabilidades e prerrogativas do gestor responsável do aeródromo
- 153.25 Responsabilidades e prerrogativas do profissional responsável pelo gerenciamento da segurança operacional
- 153.27 Responsabilidades do profissional responsável pela operação aeroportuária
- 153.29 Responsabilidades do profissional responsável pela manutenção aeroportuária
- 153.31 Responsabilidades do profissional responsável pela resposta à emergência aeroportuária
- 153.33 Responsabilidades de diversos entes na área de movimento do aeródromo
- 153.35 Habilitação dos responsáveis por atividades específicas
- 153.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas
- 153.39 Documentação
- 153.41 a 153.49 [Reservado]

### SUBPARTE C SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)

- 153.51 Generalidades
- 153.53 Política e objetivos de segurança operacional
- 153.55 Gerenciamento dos riscos de segurança operacional
- 153.57 Garantia da segurança operacional
- 153.59 Promoção da segurança operacional
- 153.61 Planejamento formal para implantação do SGSO

153.63 a 153.99 [Reservado]

#### **SUBPARTE D OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS**

- 153.101 Posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo
- 153.103 Condição operacional para a infraestrutura disponível
- 153.105 Informações aeronáuticas
- 153.107 Proteção da área operacional
- 153.109 Sistema de orientação e controle da movimentação no solo (SOCMS)
- 153.111 Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional
- 153.113 Acesso e permanência na área de manobras
- 153.115 Prevenção de incursão em pista
- 153.117 Gerenciamento do pátio de aeronaves
- 153.119 Alocação de aeronaves no pátio
- 153.121 Estacionamento de aeronaves no pátio
- 153.123 Abordagem à aeronave
- 153.125 Abastecimento e transferência do combustível da aeronave
- 153.127 Processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea
- 153.129 Liberação de aeronave
- 153.131 Operações em baixa visibilidade
- 153.133 Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo
- 153.135 a 153.199 [Reservado]

#### **SUBPARTE E MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA**

- 153.201 Sistema de manutenção aeroportuária
- 153.203 Área pavimentada - generalidades
- 153.205 Área pavimentada - pista de pouso e decolagem
- 153.207 Área pavimentada - pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves
- 153.209 Área pavimentada - vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas
- 153.211 Área não-pavimentada
- 153.213 Áreas verdes
- 153.215 Sistema de drenagem
- 153.217 Auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito
- 153.219 Sistema elétrico
- 153.221 Proteção da área operacional
- 153.223 Equipamentos, veículos e sinalização viária da área operacional
- 153.225 Planejamento e execução de obra e serviço de manutenção
- 153.227 Procedimentos específicos de segurança operacional para obra ou serviço de manutenção
- 153.229 Informativo sobre obras e serviços de manutenção - IOS
- 153.231 a 153.299 [Reservado]

#### **SUBPARTE F RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA**

- 153.301 Generalidades
- 153.303 Recursos necessários para o atendimento às emergências aeroportuárias
- 153.305 a 153.307 [Reservado]
- 153.309 Ambulâncias
- 153.311 Centro de operações de emergência (COE)
- 153.313 Posto de coordenação móvel (PCM)
- 153.315 Recursos externos
- 153.317 Mapa de grade interno
- 153.319 Mapa de grade externo
- 153.321 Distribuição dos mapas de grade
- 153.323 Planos resultantes do SREA
- 153.325 Plano de emergência em aeródromo (PLEM)
- 153.327 [Reservado]
- 153.329 Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC)
- 153.331 Exercícios Simulados de Emergência em Aeródromo

153.333 a 153.399 [Reservado]

#### **SUBPARTE G SERVIÇOS DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO**

- 153.401 Generalidades
- 153.403 CAT – Categoria Contraincêndio do Aeródromo
- 153.405 Agentes Extintores
- 153.407 Carro Contraincêndio (CCI) e demais veículos do sescinc
- 153.409 Tempo-Resposta
- 153.411 CAT-AV - Categoria Contraincêndio de Aeronave
- 153.413 Operações Compatíveis com a CAT
- 153.415 Funções no âmbito do SESCINC
- 153.417 Formação dos Profissionais
- 153.419 Equipe de Serviço
- 153.421 Equipamentos de Proteção
- 153.423 Equipamentos de Apoio às Operações de Resgate
- 153.425 Seção Contraincêndio (SCI)
- 153.427 Sistemas de Comunicação e Alarme
- 153.429 Vias de Acesso de Emergência
- 153.431 Informações Operacionais
- 153.433 Serviço Especializado de Salvamento Aquático (SESAQ)
- 153.435 a 153.449 [Reservado]

#### **SUBPARTE H GERENCIAMENTO DO RISCO DA FAUNA**

- 153.501 Gerenciamento do Risco da Fauna
- 153.503 Identificação do Perigo da Fauna - IPF
- 153.505 Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna - PGRF
- 153.507 Comissão de Gerenciamento do Risco da Fauna - CGRF

#### **SUBPARTE I [RESERVADO]**

#### **SUBPARTE J DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS**

- 153.701 Disposições transitórias
- 153.703 Disposições finais

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

#### **APÊNDICE B DO RBAC 153 - SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES À SUBPARTE G E H DO REGULAMENTO**

#### **APÊNDICE C DO RBAC 153 - PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO DO AERÓDROMO**

- C153.1 Generalidades

#### **APÊNDICE D DO RBAC 153 - [RESERVADO]**

#### **APÊNDICE E DO RBAC 153 - [RESERVADO]**

#### **APÊNDICE F DO RBAC 153 - [RESERVADO]**

#### **APÊNDICE G DO RBAC 153 - [RESERVADO]**

## SUBPARTE A GENERALIDADES

### 153.1 Termos e definições

(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).

(1)-I *Agentes extintores* significa as substâncias capazes de interromper um processo de combustão. [\(Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019\)](#)

(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.

(4)-I *Área de Segurança Aeroportuária – ASA* significa a área circular do território de um ou mais municípios, definida a partir do centro geométrico da maior pista do aeródromo, com 20 km (vinte quilômetros) de raio, cujos uso e ocupação estão sujeitos a restrições especiais em função da natureza atrativa de fauna. [\(Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020\)](#)

(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.

(9)-I *Capacidade Extintora* significa a medida do poder de extinção do fogo de um extintor, obtida em ensaio prático normalizado. [\(Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019\)](#)

(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) [Reservado]. (Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

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

(13)-I Carro Contraincêndio de Aeródromo em Linha (CCI em Linha) significa o CCI apto a ser utilizado na resposta ao acionamento do SESCINC. (Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

(14) [Reservado]. (Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

(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.

(15)-I *Colisão com fauna* significa evento em que ocorrer uma das situações descritas a seguir:

- (i) piloto reportar ter colidido com um ou mais de um animal;
- (ii) pessoal de manutenção identificar danos em aeronaves e houver restos de material orgânico;
- (iii) pessoal de solo reportar que visualizou impacto de aeronave com animal(is);
- (iv) carcaça(s) de animal(is) for(em) localizada(s) em até 60 m (sessenta metros) do eixo da(s) pista(s) de pouso e decolagem (a não ser que outra razão para a morte do animal seja identificada); ou
- (v) a presença de animal(is) na área operacional exercer efeito significativo sobre a operação das aeronaves, como, por exemplo, uma abortiva da decolagem ou a saída da aeronave pelas laterais ou cabeceiras da pista.

(Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

(15)-II *Comissão de Gerenciamento do Risco da Fauna – CGRF* significa a comissão instituída pelo operador de aeródromo, que deve convidar à participação representantes de órgãos públicos e demais organizações da sociedade civil cuja participação julgue pertinente para o gerenciamento do risco da fauna provocado por focos atrativos e potencialmente atrativos situados na ASA. (Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

(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.

(17)-I *Condicionamento aeróbico* significa a capacidade de continuar a realizar atividades físicas por períodos prolongados de tempo em intensidade baixa ou moderada. Exemplos de atividades que exigem bom condicionamento aeróbico são caminhada, corridas de média/longa distância, ciclismo, natação e outras atividades de resistência. (Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

(17)-II *Condicionamento anaeróbico* significa a capacidade de realizar atividades físicas que requerem grandes quantidades de energia e duram poucos segundos ou minutos em uma intensidade alta. Exemplos de atividades que exigem bom condicionamento aeróbico são levantamento de peso, corridas de curta distância, “tiros” de natação e outras atividades com muita carga e curta duração. (Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

(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, panelas 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.

(22)-I *Entorno do aeródromo* significa o espaço compreendido pela Área de Segurança Aeroportuária – ASA, à exceção da área compreendida pelo sítio aeroportuário. (Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

(23) *Equipagem* significa o conjunto de bombeiros de aeródromo designados para compor a tripulação de um CCI e demais veículos do SESCINC. (Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

(24) [Reservado]. (Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

(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.

(28)-I *Focos com potencial atrativo de fauna* significa quaisquer atividades, estruturas ou áreas que, utilizando as devidas técnicas de operação e de manejo, não se constituam como foco atrativo de fauna no interior da ASA, nem comprometam a segurança operacional da aviação.

(Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

(28)-II *Focos de atração* significa quaisquer atividades, estruturas ou áreas que sirvam de foco ou concorram para a atração relevante de fauna, no interior da ASA, comprometendo a segurança operacional da aviação. (Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

(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.

(30)-I *Identificação do Perigo da Fauna – IPF* significa o documento que apresenta uma abordagem preliminar do perigo da fauna, na qual são identificadas as espécies de fauna presentes no aeródromo e no seu entorno que provocam risco às operações aéreas, bem como os principais focos de atração e as medidas para a redução do risco. (Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

(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.

(31)-I *Índice anual de colisões com fauna que tenham gerado acidente aeronáutico ou incidente aeronáutico grave* expressa o número de colisões por ano a cada 100.000 (cem mil) movimentos de aeronaves, que tenham gerado acidente aeronáutico ou incidente aeronáutico grave. (Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

(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.

(33)-I *Intervenção imediata* significa o procedimento adotado pelo SESCINC para atendimento às aeronaves na Condição de Socorro, requerendo intervenção imediata no local do acidente aeronáutico. (Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

(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.

(52)-I *Posicionamento para intervenção* significa o procedimento adotado pelo SESCINC para atendimento às aeronaves na condição de urgência ou socorro, requerendo o posicionamento dos CCI



para aguardar a aeronave naquela condição e o acompanhamento da mesma, após o pouso, até a parada total dos motores. (Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

(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, onde são alocados parte dos recursos do SESCINC. (Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

(54)-I *Probabilidade do Risco* significa a possibilidade de que um evento ou uma situação insegura possa ocorrer. (Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

(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.

(59)-I *Programa de gerenciamento do risco da fauna – PGRF* significa o documento que, com base nos resultados obtidos em IPF, visa estruturar as operações do aeródromo para o gerenciamento permanente do risco provocado pela fauna às operações aéreas. (Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

(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 salvamento e combate a incêndio em aeródromos. (Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

(64)-I *Regime de descarga* significa a quantidade mínima de agentes extintores necessários para o controle, em um minuto, de incêndio em aeronaves que operam em um determinado aeródromo. O regime de descarga é definido para cada CAT do aeródromo e é expresso em litros por minuto (l/min) ou em quilogramas por minuto (kg/min). (Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

(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 Salvamento e Combate a Incêndio (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. (Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

(68)-I *Severidade do Risco* significa as possíveis consequências de um evento ou uma situação insegura, tomando como referência a pior condição previsível. (Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

(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.

(74)-I *Traje de Proteção* significa o conjunto de equipamentos de proteção individual apropriados às operações de resgate e combate a incêndio. (Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

(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.

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

### 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

*ANAC* – Agência Nacional de Aviação Civil ([Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020](#))

*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

*BA-1* - Bombeiro de Aeródromo 1 ([Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019](#))

*BA-2* - Bombeiro de Aeródromo 2 ([Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019](#))

*BA-CE* - Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço ([Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019](#))

*BA-LR* - Bombeiro de Aeródromo Líder de Equipe de Resgate ([Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019](#))

*BA-MC* - Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI ([Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019](#))

*BA-RE* - Bombeiro de Aeródromo Resgatista ([Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019](#))

*CAT* - Categoria Contraincêndio de Aeródromo ([Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019](#))

*CATAV* - Categoria Contraincêndio de Aeronave ([Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019](#))

*CCI* - Carro Contraincêndio de Aeródromo

*CGRF* – Comissão de Gerenciamento do Risco da Fauna ([Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020](#))

*COE* - Centro de Operações de Emergência

*CONFEA* - Conselho Federal de Engenharia e Agronomia

*CREA* - Conselho Regional de Engenharia e Agronomia

*CSO* - Comissão de Segurança Operacional

*CTA* - Carro Tanque Abastecedor

*CVE* - Corpo de Voluntários de Emergência

*DENATRAN* - Departamento Nacional de Trânsito

*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

*GS* - Gerente de Seção Contraincêndio (Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

*IDSO* - Indicadores de Desempenho de Segurança Operacional

*INFRAERO* - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

*IOS* - Informativo de Obras e Serviços de Manutenção

*IPF* – Identificação do Perigo da Fauna (Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

*IRI* (*International Roughness Index*) - Índice Internacional de Irregularidade

*LGE* - Líquido Gerador de Espuma (Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

*MGSO* - Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional

*NADSO* - Níveis Aceitáveis de Desempenho da Segurança Operacional

*NOTAM* (*Notice to Airman*) - Aviso aos Aeronavegantes

*OC* - Operador de Sistema de Comunicação (Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

*OE-SESCINC* - Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para o SESCINC (Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

*PAA* - Parque de Abastecimento de Aeronaves

*PACI* - Posto Avançado Contraincêndio (Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

*PAFAVIDA* - Plano de Assistência às Vítimas de Acidente Aeronáutico e Apoio a seus Familiares

*PCINC* - Plano Contraincêndio 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

*PQ* - Pó Químico (Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

*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

*RBAC* – Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

*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 Contraincêndio de Aeródromo

SESAQ - Serviço Especializado de Salvamento Aquático (Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

SESCINC - Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

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

TP - Traje de Proteção (Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)  
(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

### 153.5 Aplicabilidade

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

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

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

(b) Este Regulamento também se aplica, nos limites de suas competências e responsabilidades, a todas as pessoas, naturais ou jurídicas, que atuem em aeródromo civil público brasileiro, compartilhado ou não.

(c) O operador de aeródromo e demais pessoas, naturais ou jurídicas, que atuem em sítio aeroportuário localizado em área de fronteira internacional devem seguir, além do disposto neste Regulamento, às restrições e definições impostas em acordo(s) firmado(s) com o(s) país(es) limítrofe(s).

(d) Este Regulamento estabelece requisitos e parâmetros mínimos de segurança operacional a serem cumpridos durante as etapas de planejamento, execução, monitoramento e melhoria contínua das operações aeroportuárias, manutenção, resposta à emergência e gerenciamento do risco da fauna em aeródromos. (Redação dada Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

(e) Os requisitos e parâmetros mínimos de segurança operacional são estabelecidos por classe de aeródromo, classificados segundo critérios constantes na seção 153.7, estando disposta no Apêndice A deste Regulamento a exigência de cumprimento e especificidades de cada requisito por classe existente de aeródromo.

### 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, do risco à segurança operacional, de suas atividades de fiscalização ou do recebimento por parte desta Agência, de denúncia, de ações civis públicas, relatos de setores da aviação civil, dentre outros. (Redação dada Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

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

### **153.9 Metodologia de leitura e aplicação do RBAC 153**

#### **(a) Apêndice A**

- (1) O Apêndice A deste RBAC 153 tem a finalidade de trazer, para cada classe de aeródromo estabelecida na seção 153.7, a aplicabilidade dos requisitos dispostos neste Regulamento e estabelecer

requisitos específicos por classificação de aeródromos quando expressamente definido no texto normativo.

(2) O regulado, ao aplicar este Regulamento, deve utilizar a Tabela constante no Apêndice A, identificando a classe do aeródromo de interesse, segundo os critérios da seção 153.7, localizando a coluna no Apêndice A referente à classe em que este se enquadra e efetuando a leitura dos requisitos aplicáveis à classe atribuída ao aeródromo.

(3) A regra de interpretação do Apêndice A utiliza as seções deste Regulamento como parâmetro básico de aplicabilidade. Caso um parágrafo tenha aplicabilidade diferenciada dentro da seção, este será expressamente citado no Apêndice A.

(b) Atribuições e responsabilidades (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

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

## SUBPARTE B OPERADOR DE AERÓDROMO

### 153.11 [Reservado]

### 153.13 Constituição do operador de aeródromo

- (a) O operador de aeródromo de que trata este Regulamento deve ser pessoa jurídica.
- (b) O operador de aeródromo pode delegar a terceiros as responsabilidades dispostas no parágrafo 153.15(a). [\(Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019\)](#)
- (1) O operador de aeródromo permanece como responsável solidário nos casos de delegação das responsabilidades. [\(Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019\)](#)
- (2) O delegatário fica obrigado a observar este Regulamento e normas vigentes como se operador fosse, nos limites das atribuições e responsabilidades a ele delegadas.
- (3) Ao delegar a operação do SESCINC em aeródromo compartilhado, o operador de aeródromo deve observar, além do estabelecido neste Regulamento, a necessidade de coordenação operacional com as organizações militares sediadas no mesmo. [\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)
- (4) Quando o delegatário se tratar de sociedade empresária, a atividade a ser delegada deve constar em seu contrato social. O objeto da delegação e a individualização das partes envolvidas (delegante e delegatário) devem estar explícitos no instrumento que delegar, no todo ou em parte, a atividade do operador de aeródromo. [\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)
- (5) Quando se tratar de delegação do SESCINC a organizações militares, corpo de bombeiros, polícias militares ou guardas municipais, o instrumento formal firmado entre o operador de aeródromo e tal entidade ou órgão deve ser claro quanto à natureza civil da atividade objeto da delegação e ao cumprimento dos requisitos determinados neste Regulamento como se operador de aeródromo fosse. [\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)
- (c) O operador de aeródromo pode atuar em mais de um aeródromo, desde que atendidos os requisitos definidos para cada um dos aeródromos que opere, sem detrimento dos demais.

### 153.15 Responsáveis operacionais

- (a) O operador de aeródromo deve designar, por ato próprio, considerando os critérios de qualificação de que trata o parágrafo 153.15(c):
- (1) gestor responsável do aeródromo;
  - (2) responsável pelo gerenciamento da segurança operacional;
  - (3) responsável pelas operações aeroportuárias;
  - (4) responsável pela manutenção do aeródromo; e
  - (5) responsável pela resposta à emergência aeroportuária.
- (b) As responsabilidades definidas no parágrafo 153.15(a) podem ser acumuladas na estrutura organizacional do aeródromo em cargos ou funções, conforme critérios e limites estabelecidos no Apêndice A deste Regulamento.
- (c) O operador de aeródromo detentor de certificado operacional de acordo com o RBAC nº 139 deve estabelecer e registrar no Manual de Operações do Aeródromo (MOPS):
- (1) a representação de sua estrutura organizacional, indicando a relação hierárquica, a



correspondência dos cargos às responsabilidades descritas no parágrafo 153.15(a) e os limites de responsabilidades dos respectivos designados; e

(2) os critérios de qualificação dos responsáveis listados no parágrafo 153.15(a), levando em consideração a complexidade da operação aeroportuária.

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

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

(e) O operador de aeródromo que detiver o direito de oferecer serviço público em mais de um aeródromo pode acumular em um único profissional atividades comuns aos diversos sítios aeroportuários, observadas as recomendações do Apêndice A deste Regulamento.

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

(1) Para os efeitos do disposto no parágrafo 153.15(f), considera-se com comprovado histórico de condutas ou desempenho inadequados o profissional designado que, nos últimos 5 (cinco) anos, tenha, enquanto ocupante de posição de gestão requerida pela ANAC, comprovada responsabilidade direta por irregularidade que tenha dado origem a medida administrativa de suspensão ou restrição das operações por mais de 90 (noventa) dias ou cassação de certificado ou autorização, aplicada a provedor de serviço de aviação civil certificado pela ANAC.

(Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)

**153.17** [Reservado]

**153.19** [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)

### **153.21** Responsabilidades do operador de aeródromo

(a) O operador de aeródromo é responsável por:

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

(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;

(2) registrar, arquivar nas dependências do aeródromo e manter atualizadas as informações e os documentos que comprovem o cumprimento dos requisitos exigidos neste Regulamento;

(3) prover e manter no aeródromo recursos humanos, financeiros e tecnológicos suficientes para cumprir os requisitos e parâmetros estabelecidos neste Regulamento;

(4) manter a segurança operacional do aeródromo dentro de níveis aceitáveis pela ANAC;

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

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

(6) estabelecer, implantar e manter operacional um SREA adequado ao tipo e ao porte das operações aéreas do aeródromo e que atenda aos requisitos constantes nas Subpartes F e G deste Regulamento; (Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

(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;

(8) manter o monitoramento da presença de animais no sítio aeroportuário e dos eventos de colisão entre fauna e aeronaves, com o objetivo de avaliar a aplicabilidade dos requisitos específicos para o gerenciamento do risco da fauna em aeródromos; (Redação dada Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

(9) monitorar a área operacional de modo a identificar perigos que comprometam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias;

(10) implementar ações mitigadoras que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias;

(11) comunicar à ANAC qualquer ESO referente ao aeródromo, conforme estabelecido pelo PSOE/ANAC e regulamentação vigente;

(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;

(15) adotar medidas mitigadoras visando manter a área operacional livre da presença de pessoas, equipamentos e veículos não autorizados ou que constituam perigo às operações aéreas e aeroportuárias;

(16) adotar medidas mitigadoras visando manter a área operacional livre de animais que constituam perigo às operações aéreas e aeroportuárias;

(17) manter a pista de pouso e decolagem livre de obstáculos que comprometam a segurança das operações de pouso e decolagem;

(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;

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

(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.

(25) garantir a coordenação de pessoal próprio, terceirizado e demais organizações envolvidas na execução das atividades operacionais do aeródromo. [\(Incluído pela Resolução nº 503, de 07.02.2019\)](#)

[\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

### **153.23 Responsabilidades e prerrogativas do gestor responsável do aeródromo**

(a) O gestor responsável do aeródromo deve:

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

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

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

(4) comunicar a toda organização a importância de conduzir as operações em conformidade com os requisitos de segurança operacional aplicáveis;

(5) estabelecer e assinar a política da segurança operacional e comunicar a importância do comprometimento de todos os colaboradores com a referida política, assegurando que ela permaneça adequada ao operador de aeródromo;

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

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

(8) conduzir análises críticas da gestão do SGSO, visando assegurar a melhoria contínua do sistema;

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

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

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

(12) assegurar que os objetivos da segurança operacional sejam estabelecidos, e que sejam mensuráveis e alinhados com a política da segurança operacional;

(13) assegurar que planos estratégicos, sistemas, manuais e demais documentos normativos internos relativos à gestão do SGSO sejam aprovados pelos gestores competentes;

(14) assegurar que sejam estabelecidos mecanismos eficazes de comunicação interna e com as autoridades, com relação ao desempenho e melhoria contínua do SGSO; e

(15) assegurar a integridade e o desempenho do SGSO, em face de mudanças internas (na organização ou no SGSO) ou mudanças externas que tenham impactos potenciais sobre a operação do operador de aeródromo.

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

- (1) possuir a autoridade final sobre as operações conduzidas sob os regulamentos aplicáveis ao operador de aeródromo;
- (2) decidir sobre a alocação de recursos humanos, financeiros e técnicos do aeródromo; e
- (3) prestar contas pelo desempenho de segurança operacional do operador de aeródromo.

(Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)

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

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

- (1) coordenar a implementação, manutenção e integração do SGSO em todas as áreas da organização do operador de aeródromo, em conformidade com os requisitos aplicáveis e padrões estabelecidos pelo operador de aeródromo;
- (2) facilitar a identificação de perigos e a análise de riscos à segurança operacional, incluindo os perigos e os riscos provenientes da fauna; (Redação dada Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)
- (3) monitorar a efetividade dos controles de risco à segurança operacional, incluindo o controle de risco específico proveniente da fauna; (Redação dada Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)
- (4) formalizar junto ao gestor responsável do aeródromo a necessidade de alocação de recursos demandados para implementação, manutenção e melhoria contínua do SGSO;
- (5) planejar e facilitar a promoção da segurança operacional em todas as áreas da organização do operador de aeródromo;
- (6) relatar regularmente ao gestor responsável do aeródromo sobre o desempenho do SGSO e qualquer necessidade de melhoria; e
- (7) assessorar o gestor responsável do aeródromo no exercício de suas responsabilidades relacionadas ao gerenciamento da segurança operacional, fornecendo subsídios para a tomada de decisões.

(b) São prerrogativas do responsável pelo gerenciamento da segurança operacional, sem prejuízo de outras definidas pelo operador de aeródromo:

- (1) ter acesso direto ao gestor do aeródromo; e
- (2) ter acesso aos dados e informações de segurança operacional necessários ao exercício das responsabilidades citadas na seção 153.25.

(Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)

### **153.27 Responsabilidades do profissional responsável pela operação aeroportuária**

(a) O responsável pela operação aeroportuária deve:

- (1) manter as atividades em conformidade com os requisitos estabelecidos na Subparte D deste Regulamento;

- (2) assessorar o gestor responsável do aeródromo no processo de identificação de perigos, análise e gerenciamento de risco; (Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)
- (3) propor ações para eliminar ou mitigar risco relacionado a perigo identificado;
- (4) executar ações que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

### **153.29 Responsabilidades do profissional responsável pela manutenção aeroportuária**

(a) O responsável pela manutenção aeroportuária deve:

- (1) manter as atividades em conformidade com os requisitos estabelecidos na Subparte E deste Regulamento;
- (2) assessorar o gestor responsável do aeródromo no processo de identificação de perigos, análise e gerenciamento de risco; (Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)
- (3) propor ações para eliminar ou mitigar risco relacionado a perigo identificado;
- (4) executar ações que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

### **153.31 Responsabilidades do profissional responsável pela resposta à emergência aeroportuária**

(a) O responsável pela resposta à emergência aeroportuária deve:

- (1) manter as atividades em conformidade com os requisitos estabelecidos nas Subpartes F e G deste Regulamento; (Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)
- (2) assessorar o gestor responsável do aeródromo no processo de identificação de perigos, análise e gerenciamento de risco; (Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)
- (3) propor ações para eliminar ou mitigar risco relacionado a perigo identificado;
- (4) executar ações que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias.

### **153.33 Responsabilidades de diversos entes na área de movimento do aeródromo**

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

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

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

### **153.35 Habilitação dos responsáveis por atividades específicas**

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

(b) O operador de aeródromo deve manter profissional de sua estrutura organizacional ou

terceirizado, devidamente registrado no Sistema CONFEA/CREA, como responsável técnico pelos serviços referentes à área de manutenção aeroportuária e demais atividades de engenharia executadas em seu aeródromo.

(c) O condutor de veículo ou equipamento dentro da área operacional do aeródromo deve estar com a carteira nacional de habilitação válida para a categoria correspondente ao serviço que executa.

(d) A Identificação do Perigo da Fauna – IPF deve ser conduzida por qualquer profissional com graduação ou pós-graduação em área ambiental, cujo conselho profissional o habilite a lidar com a fauna silvestre e doméstica. [\(Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020\)](#)

[\(Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019\)](#)

### **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:

- (1) estar vinculados, como condicionante, a cada tipo de credenciamento do aeródromo;
- (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.

(c) Os treinamentos devem ter como objetivos:

- (1) a adequação das atividades desenvolvidas às características específicas do aeródromo (físicas e operacionais); e
- (2) a segurança operacional das atividades desenvolvidas na área operacional.

(d) O 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);
- (7) Treinamento básico para operações; e
- (8) Treinamento para o gerenciamento do risco da fauna. [\(Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020\)](#)

(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 (PTR-BA), destinado à manutenção das competências necessárias ao exercício das funções no âmbito do SESCINC, tratadas na seção 153.415.

- (i) O PTR-BA deve contemplar:
  - (A) atividades planejadas para cada membro de sua equipe de serviço nas diversas situações de emergência, incluindo as caracterizadas no PLEM e no PCINC, pelo menos uma vez a cada 6 (seis) meses;
  - (B) atividades voltadas à manutenção do condicionamento físico dos profissionais em atividade no SESCINC;
  - (C) para os Bombeiros de Aeródromos Classe IV, para o ano seguinte ao da aprovação em Curso de Habilitação ou em Curso de Atualização, a realização dos exercícios práticos previstos no “Módulo Resgate e Combate a Incêndio em Aeronaves” do “Curso de Atualização para Bombeiro de Aeródromo” em área que atenda ao disposto no item 6.3.2.1 do Apêndice do Anexo à Resolução nº 279.
- (ii) O PTR-BA deve reservar pelo menos 16 (dezesesseis) horas mensais para o treinamento disposto em 153.37(e)(6)(i)(A) aos profissionais no exercício das funções do SESCINC relacionadas nos parágrafos 153.415(a)(1) a 153.415(a)(5).
- (iii) O operador do aeródromo deve promover, anualmente, avaliação do condicionamento físico (aeróbico e anaeróbico) dos profissionais em exercício das funções relacionadas nos parágrafos 153.415(a)(1) a 153.415(a)(5).
- (iv) O operador de aeródromo deve manter os registros de todos os treinamentos do PTR-BA e da avaliação mencionada em 153.37(e)(6)(iii).

[\(Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019\)](#)

(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 o seção 153.117 e atividades de monitoramento das condições do aeródromo, conforme o 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*).

(8) O treinamento para o gerenciamento do risco da fauna deve ser destinado a todos os profissionais envolvidos nas atividades de gerenciamento do risco da fauna no aeródromo, coordenado por pessoa ou setor responsável pelas ações de gerenciamento do risco da fauna no aeródromo, ministrados de acordo com as responsabilidades e capacidades específicas de cada profissional envolvido no gerenciamento do risco da fauna e deve conter os seguintes assuntos:

- (i) importância do gerenciamento do risco da fauna à segurança operacional;
- (ii) apresentação das espécies de fauna que causem maior risco às operações aéreas do aeródromo em questão;
- (iii) identificação de perigos e focos de atração de animais dentro do sítio aeroportuário;
- (iv) instrução quanto ao preenchimento de fichas e *checklists* de observação de fauna e relatos e eventos de segurança operacional envolvendo aeronaves e animais;
- (v) aplicação segura de métodos para afugentamento de aves e outros animais;
- (vi) aplicação segura de métodos para a remoção de animais da área operacional; e
- (vii) aplicação segura de métodos para o recolhimento e identificação de carcaças e animais em decomposição.

[\(Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020\)](#)

(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 SGO.

(g) O operador de aeródromo deve registrar as alterações realizadas no seu PISOA e as respectivas justificativas para essas alterações.

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

### **153.39 Documentação**

(a) O operador de aeródromo deve manter sob sua posse, pelo período mínimo de 05 (cinco) anos, toda documentação exigida neste Regulamento e demais documentos recebidos ou enviados à Agência.

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

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

(3) Revisões, atualizações e emendas dos documentos devem possuir controle das alterações.

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

(c) O operador de aeródromo deve manter nas dependências do aeródromo toda a documentação referente aos itens listados a seguir:

(1) constituição legal do sítio aeroportuário e do operador de aeródromo;

(2) contratos celebrados com terceiros;

(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.

(d) O operador de aeródromo deve produzir e manter no aeródromo documentação de procedimentos e requisitos de execução das atividades, referentes aos itens estabelecidos, para:

(1) Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional;

(2) operações aeroportuárias;

(3) manutenção aeroportuária;

(4) resposta à emergência; e

(5) gerenciamento do risco da fauna. (Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

(e) O operador de aeródromo deve documentar e manter no aeródromo os documentos produzidos no desenvolvimento ou monitoramento das atividades descritas a seguir:

(1) treinamento e qualificação de pessoal;

(2) Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional;

(3) operações aeroportuárias;

- (4) manutenção aeroportuária;
- (5) resposta à emergência; e
- (6) gerenciamento do risco da fauna. (Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)
- (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) O operador de aeródromo deve manter os seguintes dados atualizados junto à ANAC:
  - (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) [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 464, de 22 de fevereiro de 2018)  
(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

**153.41 A 153.49 [Reservado]**

## SUBPARTE C

### SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)

#### 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:

- (1) estabeleça uma política de segurança operacional e seus objetivos estratégicos;
- (2) defina uma estrutura organizacional e designe os responsáveis pela segurança operacional em suas atividades;
- (3) estabeleça metas e indicadores de desempenho para melhorar o nível de segurança operacional no aeródromo;
- (4) identifique os perigos e gerencie os riscos à segurança operacional em suas atividades;
- (5) garanta a aplicação das ações corretivas necessárias a manter um nível aceitável de desempenho da segurança operacional;
- (6) preveja a supervisão permanente e a avaliação periódica do nível de segurança operacional alcançado, com vistas a melhorar continuamente o nível de segurança operacional no aeródromo;
- (7) garanta coordenação entre suas atividades e aquelas estabelecidas para o Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária;
- (8) promova o treinamento e a divulgação do SGSO no âmbito de suas responsabilidades, para assegurar que os recursos humanos necessários estejam aptos a realizar suas atividades;
- (9) contenha a documentação e registros dos processos voltados para a segurança operacional, incluindo mecanismos para o seu controle e atualização; e
- (10) contenha um conjunto de ferramentas gerenciais e métodos organizados de forma sistêmica para apoiar as decisões a serem tomadas pelo operador de aeródromo em relação ao risco provocado pela fauna à segurança operacional, conforme estabelecido na Subparte H deste regulamento. [\(Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020\)](#)

(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.

(c) O operador de aeródromo deve considerar os seguintes componentes, bem como outros regulamentos pertinentes, para estruturação do SGSO:

- (1) política e objetivos de segurança operacional;
- (2) gerenciamento dos riscos à segurança operacional;
- (3) garantia da segurança operacional;
- (4) promoção da segurança operacional; e
- (5) gerenciamento do risco da fauna. [\(Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020\)](#)

(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.

[\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

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

(a) O operador de aeródromo deve formalizar o conteúdo da política de segurança operacional, o qual deve ser assinado pelo operador do aeródromo e pelo gestor responsável do aeródromo, no caso de serem pessoas distintas. (Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)

(b) A política de segurança operacional deve conter:

(1) os princípios e diretrizes definidos pelo operador de aeródromo para o gerenciamento da segurança operacional;

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

(i) cumprir com os requisitos regulamentares;

(ii) identificar as linhas de imputabilidade com respeito ao desempenho da segurança operacional;

(iii) garantir provisão de recursos humanos e financeiros necessários para implantação do SGSO e para execução de ações estabelecidas para controle dos riscos;

(iv) estabelecer formalmente padrões organizacionais e comportamentos aceitáveis, garantindo sua divulgação aos membros da organização e comunidade aeroportuária;

(v) estabelecer requisitos de segurança operacional de cumprimento obrigatório para seus funcionários e demais prestadores de serviço que atuam no sítio aeroportuário e que mantenham relação contratual com o operador de aeródromo e cujas atividades tenham impacto sobre a segurança operacional do aeródromo;

(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;

(ix) comunicar à ANAC ocorrência de ESO no sítio aeroportuário;

(x) promover o SGSO para todo o pessoal envolvido com atividades que possam ter impacto sobre a segurança operacional;

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

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

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

(d) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar objetivos relacionados com a melhoria do desempenho da segurança operacional mensuráveis e compatíveis com a complexidade do aeródromo.

(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:

(1) O operador de aeródromo deve estabelecer as atribuições dos responsáveis elencados no parágrafo 153.15(a) e demais membros de sua equipe quanto à segurança operacional e, especificamente, quanto ao SGSO. (Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)

(2) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos de segurança operacional de cumprimento obrigatório nos contratos com outros PSAC e demais prestadores de serviços cujas atividades possam afetar a segurança operacional do aeródromo.

(3) O operador de aeródromo deve instituir, por ato oficial, Comissão de Segurança Operacional (CSO) composta pelos profissionais designados como responsáveis pelas atividades elencadas no parágrafo 153.15(a) e membros de outras áreas da estrutura organizacional do operador de aeródromo relacionadas à segurança operacional da aviação civil. (Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)

(4) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar regimento para disciplinar o funcionamento da CSO, que deve compreender: (Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)

(i) definição do profissional responsável pela presidência da Comissão; (Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)

(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 gestor responsável 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); (Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)

(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 gestor responsável do aeródromo pareceres periódicos sobre o desempenho da segurança operacional no aeródromo. [\(Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019\)](#)

(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:

(1) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar os requisitos de controle da documentação e dos registros relacionados ao SGSO, compreendendo identificação, armazenamento, distribuição, atualização, revisão e descarte.

(2) O operador de aeródromo deve, como parte da documentação controlada do SGSO, elaborar e documentar um Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO), compreendendo:

- (i) escopo do SGSO;
- (ii) conteúdo da política;
- (iii) objetivos de segurança operacional;
- (iv) requisitos de segurança operacional;
- (v) procedimentos, programas e metodologias definidas para o SGSO; e
- (vi) responsabilidades relacionadas à segurança operacional.

[\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

### **153.55 Gerenciamento dos riscos de segurança operacional**

(a) Identificação de perigos: [\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

(1) O operador de aeródromo deve estabelecer um processo contínuo e formal para identificar perigos existentes ou potenciais nas operações desenvolvidas.

(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. [\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

(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. [\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

(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. [\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

(1) O operador de aeródromo deve estabelecer um sistema de relatos de aviação civil como ferramenta para aquisição de dados de entrada para o processo de identificação de perigos, que compreenda reportes obrigatórios, voluntários e confidenciais.

(2) O operador de aeródromo deve estabelecer, quando solicitado pelo relator ou quando for

de interesse da segurança operacional, requisitos para garantia da preservação da identidade do relator no caso de relatos confidenciais.

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

(4) O processo de identificação de perigos deve ser composto pelas seguintes etapas:

(i) identificação de perigos existentes ou potenciais;

(ii) análise dos perigos identificados;

(iii) estimativa das consequências relacionadas a cada perigo identificado;

(iv) armazenamento de dados e informação de segurança operacional;

(v) distribuição de informações de segurança operacional resultantes dos dados coletados e analisados.

(5) O operador de aeródromo deve estabelecer e manter atualizada uma biblioteca dos perigos identificados.

(i) Na biblioteca dos perigos identificados devem ser indicadas as ações estabelecidas com relação a cada um dos perigos.

(c) Avaliação e mitigação de riscos:

(1) O operador de aeródromo deve estabelecer um processo contínuo e formal para o gerenciamento do risco associado à realização de suas atividades que assegure a avaliação dos riscos e proposição de ações adicionais para controle dos riscos.

(2) O operador de aeródromo deve estabelecer e descrever em seu MGSO a metodologia para avaliação do risco à segurança operacional em suas operações, a qual deve compreender as seguintes etapas:

(i) critérios para estimar a probabilidade de ocorrência de determinado evento;

(ii) critérios para estimar a severidade das consequências de determinado evento;

(iii) critérios para definir a tolerabilidade dos riscos de determinado evento analisado;

(iv) critérios para consultar partes externas à organização quanto à execução de ações para eliminação ou mitigação dos riscos;

(v) requisitos para divulgação das ações para eliminação ou mitigação dos riscos.

(d) O resultado do processo de gerenciamento de risco deve ser consolidado em um formulário padronizado de Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO), o qual deve apresentar:

(1) descrição e motivação do objeto da AISO;

(2) perigos identificados;

(3) análise dos perigos identificados;

(4) estimativa das consequências relacionadas a cada perigo identificado;

(5) risco associado a cada consequência e sua tolerabilidade em função de defesas existentes;

(6) proposição de medidas adicionais para eliminação ou mitigação dos riscos, quando aplicável;

(7) risco de cada consequência e sua tolerabilidade em função das defesas existentes e das medidas adicionais estabelecidas;



- (8) indicação do responsável por cada medida adicional proposta ou defesas existentes;
- (9) indicação do prazo de execução ou de implantação para cada medida adicional proposta ou defesas existentes, quando aplicável.

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

(1) O PESO tem como objetivo a descrição da implantação e/ou da execução das defesas existentes e medidas adicionais para eliminação ou mitigação dos riscos decorrentes da AISO.

(f) O operador de aeródromo fica dispensado de documentar as defesas existentes em um PESO quando já estiverem documentadas e implementadas como rotina da organização e desde que mantidas as condições executivas e operacionais do aeródromo. [\(Renumerado pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

### **153.57 Garantia da segurança operacional**

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos e prover recursos para garantir a segurança operacional por meio de:

- (1) monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional;
- (2) gerenciamento da mudança;
- (3) melhoria contínua do SGSO.

(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:

- (1) verificar o desempenho da segurança operacional;
- (2) verificar a eficácia dos controles de riscos à segurança operacional implantados.

(c) O operador de aeródromo deve estabelecer indicadores para medição do desempenho da segurança operacional, os quais devem ser mensuráveis e estar associados, quando aplicável, aos objetivos de segurança operacional estabelecidos.

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

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

(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 gestor responsável do aeródromo. (Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)

(2) O gestor responsável do aeródromo deve submeter a avaliação periódica do desempenho do SGSO à apreciação do operador de aeródromo, nos casos de delegação da função de gestor responsável, conforme parágrafo 153.13(b). (Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)

(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.

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

### **153.59 Promoção da segurança operacional**

(a) Treinamento e qualificação: (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(1) O operador de aeródromo deve estabelecer e manter um PISOA, a fim de assegurar que o pessoal envolvido com atividades relacionadas à segurança operacional esteja qualificado e treinado para desempenhar suas funções, conforme disposto no parágrafo 153.37(b). (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(b) Comunicação de segurança operacional:

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

(i) comunicar informações críticas sobre segurança operacional;

(ii) explicar sobre a adoção de ações específicas de segurança operacional;

(iii) explicar sobre inclusão ou alterações de procedimentos de segurança operacional; e

(iv) transmitir outras informações julgadas relevantes no que tange à segurança operacional.

### **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.

(1) O planejamento formal para a implantação do SGSO deve ter prazo máximo de até 48 (quarenta e oito) meses a partir da data de protocolização do documento na ANAC.

(b) O operador de aeródromo deve consolidar seu planejamento formal para implantação em um cronograma identificando cada atividade, os respectivos prazos para execução e sua situação quanto à execução.

(1) O cronograma deve apresentar as atividades referentes à implantação das abordagens reativa, preventiva e preditiva do gerenciamento da segurança operacional, além dos elementos de garantia da segurança operacional e promoção da segurança operacional de forma consolidada em fases específicas.

(2) Os elementos relacionados à abordagem reativa devem ser implantados até o prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, a contar da data definida para início da implantação do SGSO.

(3) Os elementos relacionados à abordagem preventiva devem ser implantados até o prazo máximo de 36 (trinta e seis) meses, a contar da data definida para início da implantação do SGSO.

(4) Os elementos relacionados à abordagem preditiva e à garantia da segurança operacional devem ser implantados até o prazo máximo de 48 (quarenta e oito) meses, a contar da data definida para início da implantação do SGSO.

(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para controle da implantação das atividades estabelecidas no planejamento formal, incluindo revisão ordinária do planejamento formal com periodicidade no mínimo semestral e revisões extraordinárias quando julgadas necessárias.

(d) O operador de aeródromo que submeter seu planejamento formal para implantação do SGSO à ANAC está sujeito à fiscalização quanto ao seu cumprimento de acordo com os compromissos estabelecidos e sujeito às sanções cabíveis pelo seu descumprimento.

(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 elencados no parágrafo 153.15(a); [\(Redação dada pela Resolução nº 503, de 07.02.2019\)](#)

(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.

[\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

#### **153.63 A 153.99 [Reservado]**

## SUBPARTE D OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS

### 153.101 Posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo

(a) O operador de aeródromo deve garantir que nenhum equipamento ou instalação, a menos que sua localização seja necessária para o desempenho de suas funções de navegação aérea ou de segurança operacional e que esteja de acordo com os requisitos estabelecidos no RBAC nº 154, permaneça:

- (1) na faixa de pista;
- (2) na RESA;
- (3) na faixa de pista de táxi; ou
- (4) em uma zona desimpedida (*clearway*), caso constitua perigo para uma aeronave em voo.

(b) O operador de aeródromo deve 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.

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

### 153.103 Condição operacional para a infraestrutura disponível

(a) Condições operacionais quanto ao pavimento:

(1) O operador de aeródromo pode permitir que até 5% (cinco por cento) do movimento em seu sistema de pistas seja realizado por aeronaves que sobrecarreguem o pavimento, tomando como base o número de movimento de aeronaves registrado nos últimos 12 (doze) meses e observando as seguintes condições: (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(i) pavimentos flexíveis - admitida sobrecarga individual máxima de 10% (dez por cento), quando utilizado o método ACN/PCN; (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(ii) pavimentos rígidos ou que tenham estrutura desconhecida - admitida sobrecarga individual máxima de 5% (cinco por cento), quando utilizado o método ACN/PCN. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(2) Em situação na qual seja necessário o tráfego de aeronave que extrapole os parâmetros definidos no parágrafo 153.103(a)(1), o operador de aeródromo deve avaliar previamente a operação por meio de uma AISO específica para o tipo de movimento extraordinário a ser realizado.

(b) Condições operacionais quanto às luzes dos auxílios visuais para navegação aérea:

(1) Quando a quantidade de luzes inoperantes ultrapassar os limites estabelecidos para aquele tipo de operação aérea, conforme definido nas Tabelas 153.103-1 e 153.103-2 deste Regulamento, o operador de aeródromo deve:

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

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

(iii) Nos casos onde não houver Órgão dos Serviços de Tráfego Aéreo no aeródromo, suspender determinado tipo de operação aérea no aeródromo e comunicar imediatamente, através de

meio de comunicação gravado, ao Órgão de Controle de Aproximação (APP) ou ao Centro de Controle de Área (ACC), a respeito da suspensão.

**Tabela 153.103-1 - Quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas para operações de pouso**  
 (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

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

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

**Tabela 153.103-2 - Quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas, de acordo com o RVR**  
 (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

Tipo de luz [1]	RVR ≥ 350m [2]	RVR < 350m [3]
Pista de pouso e decolagem		
Luzes de borda de pista	15% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas	5% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas
Luzes de eixo de pista	-	5% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas
Luzes de fim de pista	15% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas	25% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas
Barra de parada		
Luzes embutidas	-	RVR < 350 m: 2 (duas) luzes inoperantes simultaneamente, desde que não sejam consecutivas

### **153.105 Informações aeronáuticas**

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

- (1) inscrição, 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) elevação da CAT acima do nível validado pela ANAC, conforme parágrafo 153.403(b). [\(Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019\)](#)

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

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

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

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

(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.

[\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

### **153.107 Proteção da área operacional**

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

- (1) prevenção de entrada de animais ou objetos que constituam perigo às operações aéreas;
- (2) contenção de acesso não autorizado, premeditado ou inadvertido, de veículos e pessoas.

(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.

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

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

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implementar um SOCMS, composto de infraestrutura e procedimentos, cujos elementos estejam integrados entre si e que seja capaz de:

(1) manter em qualquer parte da área de movimento um fluxo ordenado e seguro para o tráfego de aeronaves e veículos;

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

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

(b) O SOCMS caracteriza-se pelos seguintes elementos:

(1) Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional;

(2) Acesso e permanência na área de manobras;

(3) Prevenção de incursão em pista;

(4) Gerenciamento do pátio de aeronaves;

(5) Alocação de aeronaves no pátio;

(6) Operações em baixa visibilidade, quando aplicável.

(c) 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:

(i) condição de visibilidade mais restritiva em que o aeródromo opera;

(ii) densidade de tráfego aéreo na hora-pico; e

(iii) complexidade do aeródromo.

(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.

[\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

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

(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; e

(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.

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

(f) O motorista de veículo ou equipamento que trafegue na área operacional deve ser orientado e acompanhado por outro profissional da equipe de terra durante a execução de marcha à ré efetuada dentro da área de segurança da aeronave estacionada.

(g) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos de movimentação na área operacional quanto a:

(1) altura máxima permitida para veículos e equipamentos que acessem a área operacional;

(2) velocidade de deslocamento nas vias de acesso e vias de serviço;

(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;

(3) pontos de parada nas vias;

(4) sentido das vias;

(5) cruzamentos de vias com pista de táxi;

(6) cruzamentos entre vias;

(7) movimentação de aeronave em procedimento de tratoramento;

(8) trânsito de passageiros no pátio de aeronaves durante procedimentos de embarque e desembarque, se cabível;

(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) comboio de veículos na área operacional, em especial:

(i) veículo ou equipamento não credenciado que necessite adentrar a área de movimento;

(ii) veículo ou equipamento conduzido por motorista que não esteja credenciado para o sítio aeroportuário em que pretende executar a atividade;

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

(3) número máximo permitido de veículos comboiados.

(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.

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

### **153.113 Acesso e permanência na área de manobras**

(a) O operador de aeródromo deve proibir o acesso e a permanência de pessoas não autorizadas na área de manobras.

(b) O operador de aeródromo deve permitir o tráfego e a permanência na área de manobras somente de pessoas que atendam aos requisitos de qualificação e treinamento estabelecidos, respectivamente, nos parágrafos 153.35 e 153.37 deste Regulamento e demais normas vigentes.

(1) O operador de aeródromo deve assegurar que pessoa sem qualificação e treinamento exigidos no caput deste parágrafo somente transite ou permaneça na área de manobras com o acompanhamento e supervisão de pessoa capacitada.

(c) O operador de aeródromo deve proibir o acesso e permanência na área de manobras de 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.

(f) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para a área de manobras quanto a:

- (1) ingresso de veículos, pessoas e aeronaves;
- (2) reboque de aeronaves;
- (3) comunicação por RTF;
- (4) comportamento da movimentação de aeronaves e veículos;
- (5) remoção de veículo ou pessoa não-autorizada.

(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.

(h) Os requisitos estabelecidos pelo operador de aeródromo para atendimento ao parágrafo 153.113(f) não podem conflitar com as normas de responsabilidade da Autoridade Aeronáutica.

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

### **153.115 Prevenção de incursão em pista**

(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
- (2) acesso e cruzamento de pessoas, veículos e equipamentos na pista de pouso e decolagem

aberta ao tráfego aéreo.

(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.

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

### **153.117 Gerenciamento do pátio de aeronaves**

(a) O operador de aeródromo deve, com o objetivo de garantir a segurança operacional e o funcionamento das atividades descritas nas seções 153.119 a 153.129 deste Regulamento, disponibilizar pessoa(s) que execute(m) a tarefa de supervisão das atividades desenvolvidas no(s) pátio(s) de estacionamento de aeronaves.

(b) O operador de aeródromo deve manter comunicação permanente com o órgão ATS do aeródromo, quando houver, com vistas a manter coordenação das atividades de auxílio ao tráfego de aeronaves, veículos ou pessoas na área de manobras e demais providências necessárias para a segurança operacional das atividades.

(c) O operador de aeródromo deve manter supervisão permanente sobre todos os processos e atividades no(s) pátio(s) de estacionamento de aeronaves, tomando as providências cabíveis sempre que a segurança operacional for comprometida ou algum regulamento descumprido.

(d) O operador de aeródromo deve manter supervisão permanente, quanto 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.

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

### **153.119 Alocação de aeronaves no pátio**

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

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

(c) O operador de aeródromo deve manter o controle e o registro de movimentos quanto ao processamento de aeronaves, passageiros, carga aérea e mala postal.

(d) O operador de aeródromo deve prever, quando houver demanda, posição de estacionamento específica para aeronave militar ou em operação de transporte de autoridades.

(e) O operador de aeródromo deve definir, quando houver movimento extraordinário, requisitos específicos para processamento de aeronaves maiores que a de referência (aeronave crítica de projeto), de forma a garantir a distância mínima entre qualquer construção adjacente, aeronave em posição de estacionamento e outros objetos.

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

- (1) as posições de estacionamento existentes no aeródromo;

- (2) os tipos de aeronaves que podem estacionar em cada uma das posições; e
- (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.

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

#### **153.121 Estacionamento de aeronaves no pátio**

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

(1) O sinaleiro deve orientar o piloto durante o procedimento de estacionamento, de forma a nortear o posicionamento correto da aeronave.

(b) O responsável pela colocação dos calços não deve se aproximar da aeronave até que os motores e as luzes anticolisão tenham sido desligados.

(c) O responsável pela remoção dos calços não deve efetuar o procedimento de remoção dos calços até que a operação seja autorizada pelo comandante da aeronave.

#### **153.123 Abordagem à aeronave**

(a) Todas as atividades de abordagem à aeronave, antes de seu início, devem aguardar a parada completa dos motores, o apagamento das luzes anticolisão e a colocação dos calços na aeronave, exceto se for essencial à execução da atividade. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

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

(c) O profissional responsável pela operação da ponte de embarque e desembarque deve assegurar que a passarela móvel, quando em sua posição de estacionamento, mantenha as rodas dentro da zona desobstruída. (Renumerado pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(d) O profissional responsável pela operação da ponte de embarque e desembarque deve, quando a ponte não estiver acoplada em uma aeronave, manter a passarela móvel na sua posição de origem e fechada. (Renumerado pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(e) O profissional responsável pela operação da ponte de embarque e desembarque deve recolher, fechar e travar a passarela fixa da ponte após o seu desacoplamento da aeronave. (Renumerado pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(f) O operador de aeródromo deve manter o interior da zona desobstruída da ponte de embarque e desembarque livre da presença de veículos, equipamentos e pessoas. (Renumerado pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(g) O profissional responsável pela limpeza ou manutenção da aeronave não deve efetuar despejo de materiais no pátio de aeronaves. (Renumerado pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

#### **153.125 Abastecimento e transferência do combustível da aeronave**

(a) O operador de aeródromo deve garantir que antes e durante o procedimento de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave sejam obedecidos os seguintes requisitos:

- (1) é necessário existência de trajetória livre de fuga imediata no solo a partir das saídas das

aeronaves;

(2) procedimentos de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave devem ser realizados somente em áreas abertas e ventiladas, fora da vizinhança imediata de equipamentos de radar em teste ou em uso na aeronave ou nas instalações em terra;

(3) é vedada a realização de procedimento de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave dentro de hangares ou em áreas fechadas;

(4) é exigida a verificação, pelo responsável pelo procedimento de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave, da operacionalidade das ligações e aterramentos quanto à dissipação de energia elétrica estática antes de conectar as linhas de abastecimento;

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

(6) é vedado o uso de lâmpada de flash fotográfico, equipamento de flash eletrônico, isqueiro, fósforo e qualquer outra ferramenta que possa produzir faíscas ou arcos voltaicos durante a execução de procedimento de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave no interior da área delimitada para a posição de estacionamento;

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

(8) unidade auxiliar de energia a bordo (APU) que possua fluxo de exaustão com descarga na zona de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave deve estar ligada antes que as tampas dos tanques sejam removidas ou que se façam as conexões das linhas para abastecimento;

(9) APU que pare durante procedimento de abastecimento de aeronave não deve ser religada até que o fluxo de combustível cesse e seja efetuada a desconexão das linhas para abastecimento e fechamento das tampas dos tanques, não havendo riscos de ignição.

(b) O operador de aeródromo deve assegurar a interrupção das atividades de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave durante a incidência de raios ou tempestades elétricas nas imediações do aeródromo.

(c) O operador de aeródromo deve garantir que o motorista do CTA posicione o veículo de forma que a equipe de contraincêndio tenha fácil acesso à aeronave durante o atendimento a emergências;

(d) O operador de aeródromo e as unidades de abastecimento de aeronaves devem disponibilizar material para contenção imediata de derramamentos de combustível em operações de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave.

(1) O responsável pelo abastecimento de aeronave deve disponibilizar, nas unidades de abastecimento de aeronaves, equipamentos extintores portáteis para intervenção inicial em caso de incêndio em combustível.

(e) Os profissionais que desempenham procedimento de abastecimento de aeronave devem ter disponíveis meios de comunicação que permitam, em caso de emergências, o rápido acionamento da equipe contraincêndio do aeródromo.

(1) Os profissionais que desempenham procedimento de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave devem acionar a equipe contraincêndio do aeródromo sempre que houver princípio de incêndio, independentemente do sucesso obtido na intervenção inicial no local da emergência.

(2) O responsável pelo abastecimento ou transferência de combustível de aeronave deve suspender a execução da atividade quando qualquer parte do trem de pouso da aeronave estiver

superaquecido, devendo acionar imediatamente a equipe contraincêndio.

(3) No caso de acionamento de equipe contraincêndio, o procedimento de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave deve ser reiniciado somente após a liberação do local pelo responsável pelo atendimento à emergência.

(f) O operador de aeródromo deve garantir que o deslocamento de CTA seja ordenado e supervisionado pelo responsável pelo Parque de Abastecimento de Aeronaves (PAA), de forma a coibir a concentração destes veículos nas áreas próximas ao pátio de aeronaves sem a adoção de medidas preventivas e de combate a incêndio. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(g) O local pertencente à área de movimento destinado ao estacionamento de CTA deve ser organizado considerando os seguintes aspectos: (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

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

(2) distância mínima de 15 m (quinze metros) de qualquer construção ou aeronave estacionada; (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

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

(4) contenção do escoamento da água da chuva contendo combustível; e

(5) agrupamento de veículos que somem até 200 m<sup>3</sup> (duzentos metros cúbicos) de combustível. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(h) O local pertencente à área de movimento destinado ao estacionamento de carreta-hidrante deve ser organizado sob os seguintes aspectos:

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

(2) contenção do escoamento da água da chuva contendo combustível.

### **153.127 Processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea**

(a) O deslocamento de passageiros pelo pátio de aeronaves deve ser feito com o acompanhamento do operador aéreo, o qual é responsável solidário no que tange a este procedimento.

(b) O operador de aeródromo deve atender aos seguintes requisitos quanto ao deslocamento de passageiros pela área de movimento:

(1) passageiros somente devem atravessar pistas de táxi e vias de serviço quando não houver outro modo de realizar o deslocamento;

(2) o trajeto utilizado para o movimento em solo de passageiros deve estar claramente estabelecido, visível, sinalizado e com a superfície livre de qualquer obstáculo; e

(3) medidas para proteger os passageiros da sucção e exaustão de motores devem ser estabelecidas, inclusive tratando-se de APU. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

(c) O operador de aeródromo deve atender aos seguintes requisitos quanto ao processamento de bagagens, carga aérea e mala postal:

(1) as cargas aéreas, malas postais ou bagagens transportadas devem ser condicionadas de

maneira segura para evitar que objetos caiam na área de movimento; e

(2) as cargas aéreas, enquanto não embarcadas ou quando já liberadas, devem ser armazenadas em locais apropriados para este fim.

(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. [\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

### **153.129 Liberação de aeronave**

(a) O operador de aeródromo deve assegurar o desacoplamento da ponte de embarque e desembarque somente após o fechamento das portas da aeronave e conclusão de seu abastecimento.

(b) O operador de aeródromo deve assegurar a retirada da escada de embarque/desembarque de pessoas somente após a conclusão do abastecimento da aeronave.

(c) O operador de aeródromo deve assegurar que veículos, equipamentos e pessoas estejam a uma distância segura de aeronave para que não sofram os efeitos da exaustão de gases provenientes dos motores da aeronave quando em manobra.

### **153.131 Operações em baixa visibilidade**

(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.

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

### **153.133 Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo**

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implementar procedimentos de monitoramento na área operacional com vistas a identificar condições de perigo para as operações aéreas e aeroportuárias.

(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.

(2) A atividade de monitoramento do risco da fauna tem por finalidade a identificação de fatores e focos atrativos de animais.

(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.

(4) A atividade de monitoramento da área de movimento tem por finalidade identificar situações, pessoas, equipamentos ou veículos que possam gerar impacto direto na operação aérea ou aeroportuária.

(5) A atividade de monitoramento das posições de estacionamento de aeronaves tem por finalidade identificar se as distâncias entre aeronaves estão sendo respeitadas e se os procedimentos de abordagem de aeronave ou relacionados à movimentação de pessoas, veículos e equipamentos estão sendo cumpridos.

(6) A atividade de monitoramento de equipamentos e veículos tem por finalidade a identificação de falhas na sua condição física ou de funcionamento, bem como procedimentos negligenciados ou omitidos no desenvolvimento das atividades de atendimento em solo.

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

(b) O operador de aeródromo deve considerar, na elaboração das atividades listadas no parágrafo 153.133(a), os seguintes elementos de verificação:

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

- (i) pavimento;
- (ii) sinalização horizontal e vertical;
- (iii) sinalização luminosa;
- (iv) sinalização provisória e definitiva;
- (v) sistemas de isolamento;
- (vi) faixa de pista de pouso e decolagem e de pista de táxi;
- (vii) vegetação;
- (viii) sistema de proteção da área operacional;

- (ix) veículos e equipamentos;
  - (x) edificações e abrigos;
  - (xi) padrões de movimentação no solo; e
  - (xii) auxílios à navegação;
- (2) presença na área de movimento de:
- (i) contaminantes no pavimento;
  - (ii) FOD;
  - (iii) obstruções;
  - (iv) fauna; e
  - (v) obstáculos;
- (3) ausência de:
- (i) procedimento;
  - (ii) credenciamento;
  - (iii) sistema de isolamento;
  - (iv) sinalização provisória ou definitiva.

(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para a execução das atividades de monitoramento, considerando a finalidade definida no parágrafo 153.133(a), os itens listados no parágrafo 153.133(b) e outros que julgar necessário, bem como os seguintes aspectos:

- (1) programação da atividade de monitoramento, considerando seu horário de realização e periodicidade;
- (2) realização da atividade de monitoramento, considerando o pessoal envolvido, veículo, equipamento, comunicação, percurso e coleta de dados;
- (3) estabelecimento da rota a ser seguida durante a atividade de monitoramento;
- (4) relação de itens a serem verificados durante a execução da atividade de monitoramento;
- (5) armazenamento dos dados coletados em atividade de monitoramento;
- (6) distribuição e processamento dos dados coletados durante o monitoramento; e
- (7) realização das providências cabíveis.

(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) O operador de aeródromo deve estabelecer monitoramento diário da área de movimento, conforme periodicidade definida no Apêndice A deste Regulamento.

(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).

[\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

**153.135 A 153.199**

**[Reservado]**

## **SUBPARTE E**

### **MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA**

#### **153.201 Sistema de manutenção aeroportuária**

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implementar um sistema de manutenção de toda a infraestrutura aeroportuária, sob sua responsabilidade, que compõe ou está inserida na área operacional de seu aeródromo, e que seja capaz de:

(1) manter as condições físicas e operacionais dentro dos padrões exigidos neste Regulamento e em normas correlatas;

(2) permitir a continuidade das operações aeroportuárias dentro do nível aceitável de segurança operacional estabelecido neste Regulamento, no PSOE/ANAC ou normas correlatas.

(b) O sistema de manutenção aeroportuária deve ser estruturado em programas que abordem as seguintes áreas:

(1) áreas pavimentadas, que compreendem:

- (i) pistas de pouso e decolagem;
- (ii) pistas de táxi e pátios de estacionamento de aeronaves; e
- (iii) vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas;

(2) áreas não-pavimentadas, que compreendem:

- (i) pistas de pouso e decolagem;
- (ii) pistas de táxi e pátios de estacionamento de aeronaves;
- (iii) vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas;
- (iv) faixas de pista; e
- (v) RESA;

(3) drenagem;

(4) áreas verdes;

(5) auxílios visuais;

(6) sistemas elétricos;

(7) proteção da área operacional;

(8) equipamentos, veículos e sinalização viária utilizados na área operacional; e

(9) edificações inseridas ou limítrofes à área operacional.

(c) Cada programa de manutenção elencado no parágrafo 153.201(b) deve conter processos contínuos de:

(1) monitoramento;

(2) manutenção preventiva; e

(3) manutenção corretiva.

(d) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar cada programa de manutenção elencado no parágrafo 153.201(b) conforme requisitos estabelecidos no Apêndice C deste Regulamento.

(e) O profissional designado como responsável técnico por serviços de manutenção

aeroportuária deve manter uma ART de cargo e função, conforme regras do Sistema CONFEA/CREA, vinculada ao serviço em questão.

(f) Quando as finalidades estabelecidas nos parágrafos 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: (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

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

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

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

### **153.203 Área pavimentada - Generalidades**

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

- (1) aeronaves;
- (2) veículos;
- (3) pessoas; e
- (4) equipamentos aeronáuticos e aeroportuários.

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

(1) Estrutura e funcionalidade do pavimento:

(i) O operador de aeródromo deve manter as condições estruturais e funcionais da área operacional conforme aceito pela ANAC.

(2) Defeitos no pavimento:

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

- (A) FOD;
- (B) perda do controle direcional das aeronaves; e
- (C) danos à integridade dos equipamentos aeronáuticos;

(ii) O operador de aeródromo deve monitorar os defeitos do pavimento por meio de inspeções visuais regulares.

(3) Desníveis / depressões / deformações:

(i) O operador de aeródromo deve manter a diferença de nível entre áreas pavimentadas e não pavimentadas inferior a 8 cm (oito centímetros) e 30° (trinta graus) de inclinação.

(ii) O operador de aeródromo deve manter a área pavimentada livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais e longitudinais originais.

(4) Juntas:

(i) O operador de aeródromo deve manter as juntas de dilatação íntegras e niveladas nos

pavimentos rígidos, nas uniões entre pavimentos rígidos e flexíveis e nas demais selagens de juntas.

(ii) No caso de execução de remendos no pavimento ou serviços de recapeamento, as juntas longitudinais ou transversais de construção não devem alterar as respectivas declividades originais.

(iii) O operador de aeródromo deve monitorar as juntas do pavimento por meio de inspeções regulares.

(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.

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

### **153.205 Área pavimentada - Pista de pouso e decolagem**

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

- (1) à resistência à derrapagem;
- (2) ao controle direcional das aeronaves; e
- (3) à integridade dos equipamentos aeronáuticos

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

- (1) estrutura e funcionalidade do pavimento;
- (2) defeitos no pavimento;
- (3) desníveis / depressões / deformações;
- (4) irregularidade longitudinal;
- (5) atrito;
- (6) macrotextura; e
- (7) acúmulo de borracha.

(c) Estrutura e funcionalidade do pavimento:

(1) Os requisitos referentes à estrutura e funcionalidade do pavimento encontram-se descritos no parágrafo 153.203(b)(1).

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

(d) Defeitos no pavimento:

(1) Os requisitos referentes a defeitos no revestimento do pavimento e ações de monitoramento encontram-se descritos no parágrafo 153.203(b)(2).

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

(e) Desníveis / Depressões / Deformações:

(1) O operador de aeródromo deve manter a pista de pouso e decolagem livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais,

propiciando o acúmulo de água e a perda do controle direcional das aeronaves.

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

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

(f) Irregularidade longitudinal:

(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.

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

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

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]

(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.

**Tabela 153.205-2 - Frequência mínima de medição da irregularidade longitudinal**

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

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

(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.

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

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

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

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]
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

(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.

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

(Redação dada pela Resolução n° 382, de 14 de junho de 2016)

Faixas [1]	Média de pousos diários de aeronaves de asa fixa com motor à reação, na cabeceira predominante, no último ano [2]	Frequência de medições de atrito [3]
1	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

(5) Aeródromos com frequência de medição enquadrados nas faixas 5 ou 6, conforme coluna [1] da Tabela 153.205-4, 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.

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

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

<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]

(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.

**Tabela 153.205-6 - Frequência mínima de medições de macrotextura**  
(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

Faixas [1]	Média de pousos diários de aeronaves de asa fixa com motor à reação, na cabeceira predominante, no último ano [2]	Frequência de medições de macrotextura [3]
1	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

(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.

**Tabela 153.205-7 - Classificação da macrotextura**  
(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

Profundidade - P (mm)	Classificação
$P \leq 0,2$	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

(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 macrot textura 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.

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

[\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

Faixas [1]	Média de pousos diários de aeronaves de asa fixa com motor à reação, na cabeceira predominante, no último ano [2]	Frequência de remoção de borracha [3]
1	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

(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.

[\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

### **153.207 Área pavimentada - Pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves**

(a) O operador de aeródromo deve manter pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves em condições de segurança operacional visando:

- (1) ao controle direcional das aeronaves; e
- (2) à integridade dos equipamentos aeronáuticos.

(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: [\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

(1) Estrutura e funcionalidade:

(i) Os requisitos referentes à estrutura e funcionalidade do pavimento encontram-se descritos no parágrafo 153.203(b)(1).

(ii) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão descritas no parágrafo 153.201(f). [\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

(2) Defeitos no pavimento:

(i) Os requisitos referentes a defeitos no revestimento do pavimento encontram-se descritos no parágrafo 153.203(b)(2).

(ii) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão descritas no parágrafo 153.201(f). [\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

(3) Desníveis/Depressões/Deformações:

(i) Os parâmetros para desníveis/depressões/deformações são os apontados no parágrafo 153.203(b)(3).

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

### **153.209 Área pavimentada - Vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas**

(a) O operador de aeródromo deve manter as condições de trafegabilidade das vias pavimentadas de circulação de veículos, equipamentos e pessoas.

(b) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 153.209(a) conforme os seguintes requisitos quanto às vias pavimentadas: [\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

(1) Defeitos no pavimento:

(i) Os requisitos referentes a defeitos no revestimento do pavimento encontram-se dispostos no parágrafo 153.203(b)(2).

(ii) As ações aplicáveis quando detectada não conformidade estão descritas no parágrafo 153.201(f). [\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

(2) Desníveis / depressões / deformações:

(i) O operador de aeródromo deve manter as vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas livre de desníveis, depressões ou deformações que alterem suas declividades transversais ou longitudinais originais ou propiciem a perda do controle direcional dos veículos e equipamentos.

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

### **153.211 Área não-pavimentada**

(a) O operador de aeródromo deve manter as áreas não-pavimentadas situadas na área operacional em condições operacionais visando à adequada operação e à proteção de:

- (1) aeronaves, veículos e pessoas; e
- (2) equipamentos aeronáuticos e aeroportuários.

(b) O operador de aeródromo deve manter a pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves em condições de segurança operacional visando:

- (1) ao controle direcional das aeronaves; e
- (2) à integridade dos equipamentos aeronáuticos.

(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: [\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

(1) Defeitos na superfície:

(i) O operador de aeródromo deve manter a superfície das áreas não-pavimentadas compactada e estável, de forma a não propiciar o aparecimento de:

- (A) sulcos feitos por aeronaves;
- (B) desprendimento ou acumulação de material na superfície que possa prejudicar o controle direcional da aeronave ou a drenagem da superfície; e
- (C) declividade maior que 2:1 entre as bordas da superfície não-pavimentada e o terreno existente;

(d) As vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas devem ser mantidas de forma a preservar as condições de trafegabilidade e o atendimento das finalidades definidas no parágrafo 153.211(a).

(e) A faixa preparada deve ser mantida nivelada, sem sulcos, saliências, depressões ou outras variações de superfície que possam comprometer as finalidades definidas no parágrafo 153.211(a).

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

### **153.213 Áreas verdes**

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

- (1) não interferir na visualização dos auxílios visuais e de navegação aérea;
- (2) vegetação não se configurar em obstáculo à navegação aérea;
- (3) não propiciar condições para atração de fauna;
- (4) não comprometer o fluxo do sistema de drenagem.

(b) Quanto à manutenção das áreas verdes por meio do controle da vegetação, o operador de aeródromo deve ainda atender aos seguintes requisitos:

(1) manter a altura da vegetação da faixa de pista menor ou igual a 15 cm (quinze centímetros); ou [\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

(2) executar, quando aplicável, as ações referentes ao gerenciamento do risco da fauna,

conforme requisitos específicos na subparte H. (Redação dada pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

### **153.215 Sistema de drenagem**

- (a) O operador de aeródromo deve manter o sistema de drenagem visando a:
- (1) evitar que o acúmulo de água na superfície do sistema de pistas e pátio de estacionamento de aeronaves prejudique a segurança das operações aéreas e aeroportuárias; e
  - (2) não propiciar condições para atração de fauna.
- (b) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 153.215(a) e aos seguintes requisitos, quanto ao sistema de drenagem inserido na área operacional:
- (1) manter as declividades transversais e longitudinais da área de movimento e de todo sistema de drenagem da área operacional;
  - (2) manter as ranhuras transversais (*grooving*), quando houver, livres de obstruções que possam comprometer as condições de drenabilidade da pista;
  - (3) manter as tubulações e valas livres de obstruções que possam comprometer as condições de drenabilidade;
  - (4) manter a integridade das estruturas, tubulações e valas revestidas;
  - (5) manter os equipamentos de recalque, quando houver, em boas condições de funcionamento.

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

- (a) O operador de aeródromo deve manter os auxílios visuais em condições operacionais, objetivando a visualização, identificação e entendimento do auxílio visual por parte do piloto e pessoal em solo.
- (1) O disposto no parágrafo 153.217(a) não se aplica aos auxílios visuais previstos nos parágrafos 154.305(f), 154.305(g), 154.305(h), 154.305(i), 154.305(j), 154.305(k) e 154.305(l) do RBAC nº 154 quando estes forem mantidos e operados pelo Comando da Aeronáutica. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)
- (b) Os auxílios visuais são aqueles descritos conforme requisitos constantes na Subparte D e Subparte E do RBAC nº 154 e compreendem: (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)
- (1) indicadores e dispositivos de sinalização;
  - (2) sinalização horizontal;
  - (3) luzes;
  - (4) sinalização vertical;
  - (5) balizas;
  - (6) indicadores de áreas de uso restrito.
- (c) Indicadores e dispositivos de sinalização:
- (1) O operador de aeródromo deve, quanto aos indicadores e dispositivos de sinalização, atender ao estabelecido no parágrafo 153.217(a) e aos seguintes requisitos:
- (i) manter a integridade física do equipamento de forma a permitir sua visualização por

aeronave em voo a uma distância mínima de 300 m (trezentos metros);

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

(d) Sinalização horizontal:

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

(i) manter homogeneidade de aspecto, definição de contornos e alinhamentos;

(ii) manter a integridade da sinalização horizontal quanto à sua visualização, de forma a não propiciar as seguintes condições:

(A) em 20 m (vinte metros) consecutivos longitudinais às linhas ou faixas - perda de pigmentação da sinalização, desagregação parcial da sinalização ou depósito de material não original sobre a sinalização, de forma a não permitir sua perfeita visualização, excetuando-se a sinalização de ponto de visada quanto ao acúmulo de borracha; ([Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016](#))

(B) em 5 m (cinco metros) consecutivos longitudinais às linhas ou faixas - desagregação total da sinalização de forma a não permitir sua perfeita visualização;

(iii) manter números, letras e sinalização do ponto de visada de forma a ter seu entendimento por parte do piloto;

(iv) manter as ações de manutenção preventiva e recuperação da sinalização horizontal conforme especificações e orientações do fabricante do produto aplicado.

(e) Luzes:

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

(i) manter a integridade da luminária;

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

(iii) atender aos requisitos estabelecidos no parágrafo 153.103(b) deste Regulamento, quanto às luzes dos auxílios visuais para navegação aérea.

(f) Sinalização vertical:

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

(i) manter as condições de visibilidade e contraste da placa informativa;

(ii) manter a integridade do suporte, fixação e da placa informativa; e

(iii) quando iluminada, atender às condições descritas no parágrafo 153.217(e).

(2) O operador de aeródromo deve manter ações de monitoramento e manutenção preventiva, de modo a preservar a eficácia e continuidade das informações.

(g) Balizas:

(1) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 153.217(a), bem como preservar sua integridade física e sua fixação no solo.

(h) Indicadores de áreas de uso restrito:

(1) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 153.217(a) e os indicadores devem ser mantidos de forma a preservar sua integridade física e sua fixação no solo.

(i) A instalação dos auxílios visuais para indicar áreas de uso restrito deve atender aos requisitos constantes da Subparte E do RBAC nº 154.

### **153.219 Sistema elétrico**

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

- (1) o correto funcionamento de todos os equipamentos alimentados;
- (2) a continuidade da alimentação dos equipamentos essenciais à navegação aérea.

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

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

- (1) manter a entrada de energia secundária de forma a:
  - (i) atender aos requisitos estabelecidos na Tabela F-1 do RBAC nº 154; e
  - (ii) garantir a contínua disponibilidade dos recursos do SESCINC mencionados no parágrafo 153.425(b) e na seção 153.427;

[\(Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019\)](#)

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

(d) O operador de aeródromo deve manter ações de monitoramento e manutenção preventiva para os circuitos e componentes dos sistemas elétricos de modo a preservar a eficácia e a continuidade da energia fornecida.

### **153.221 Proteção da área operacional**

(a) O operador de aeródromo deve manter o sistema de proteção da área operacional em condições físicas e de funcionamento, de forma a atender aos requisitos estabelecidos na seção 153.107 deste Regulamento.

### **153.223 Equipamentos, veículos e sinalização viária da área operacional**

(a) Equipamentos e veículos que atuam na área operacional:

(1) O operador de aeródromo deve manter os equipamentos e veículos que atuam na área operacional em condições operacionais, visando à continuidade e à eficácia dos serviços aeroportuários.

(i) Os equipamentos e veículos que contemplam o programa de manutenção do aeródromo são aqueles usados nos serviços exclusivos do operador de aeródromo.

(ii) Os programas de manutenção de serviços terceirizados que utilizem equipamentos ou veículos devem estar compatíveis com o programa de manutenção do operador de aeródromo, devendo o contratado seguir os requisitos estabelecidos pela ANAC e as regras estabelecidas pelo operador de aeródromo.

(2) O operador de aeródromo deve atender ao estabelecido no parágrafo 153.223(a)(1) e aos



seguintes requisitos:

(i) manter a condição de adequação dos equipamentos e veículos em relação aos seguintes aspectos:

- (A) funcionamento das partes mecânicas;
- (B) funcionamento das partes elétricas; e
- (C) visualização da pintura.

(ii) manter as ações de monitoramento e manutenção conforme especificações e orientações do fabricante do equipamento ou veículo.

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

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

[\(Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019\)](#)

(c) Sinalização viária inserida na área operacional:

(1) O operador de aeródromo deve:

(i) manter a sinalização viária inserida na área operacional em condições de visibilidade e entendimento para condutores de veículos e pedestres;

(ii) preservar a eficácia e continuidade das informações para a qual a sinalização viária inserida na área operacional foi projetada.

(2) A sinalização viária que contempla os requisitos desta seção são aquelas que encontram-se nas vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas dentro da área de movimento ou adjacentes a esta.

(i) Requisitos de sinalização horizontal viária definidos nesta seção não são aplicáveis às vias não-pavimentadas de circulação de veículos, equipamentos e pessoas.

(3) O operador de aeródromo deve atender ao estabelecido no parágrafo 153.223(c)(1) e aos seguintes requisitos:

(i) atender às disposições normativas do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN);

(ii) manter números e letras de forma a ter seu perfeito entendimento por parte dos condutores de veículos;

(iii) manter a sinalização horizontal viária em conformidade com as especificações e orientações do fabricante do produto aplicado.

(4) O operador de aeródromo, quanto à sinalização vertical viária, deve atender ao estabelecido no parágrafo 153.223(c)(1) e aos seguintes requisitos:

- (i) manter condições adequadas de visibilidade e contraste da placa informativa; e
- (ii) manter integridade do suporte, da fixação e da placa informativa.

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

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

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

(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.

[\(Incluído pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

### **153.227 Procedimentos específicos de segurança operacional para obra ou serviço de manutenção**

(a) O operador de aeródromo deve, em seu planejamento e execução de obra ou serviço de manutenção, estabelecer e documentar ações capazes de atender ao parágrafo 153.225(a) por meio de AISO e PESO quando:

(1) a obra ou serviço de manutenção ocorrer dentro da área operacional;

(2) a obra ou serviço de manutenção afetar a normalidade das operações aéreas.

(b) O conjunto AISO/PESO deve ser enviado à ANAC antes da execução da obra ou serviço de manutenção nos seguintes casos:

(1) 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.

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

### **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).

[\(Incluído pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

**153.231 A 153.299**

**[Reservado]**

## SUBPARTE F RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA

### 153.301 Generalidades

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

(b) O SREA deve ser capaz de:

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

(2) salvar vidas;

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

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

(c) O SREA inclui:

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

(2) os recursos humanos necessários e capacitados;

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

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

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

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

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

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

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

(3) emergências médicas em geral;

(4) ocorrências com artigos perigosos;

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

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

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

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

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

o atendimento às emergências aeroportuárias.

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

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

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

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

[\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

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

(a) O operador de aeródromo deve prover e manter operacionais os recursos necessários para resposta às emergências aeroportuárias, na seguinte composição mínima:

(1) serviços:

- (i) SESCINC;
- (ii) Ambulâncias.

(2) estruturas de coordenação:

- (i) Centro de Operações de Emergência (COE);
- (ii) Posto de Coordenação Móvel (PCM).

(3) recursos externos:

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

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

- (i) Mapa de grade interno;
- (ii) Mapa de grade externo.

(5) Planos resultantes do planejamento do SREA:

- (i) Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM);
- (ii) Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC).

(6) Exercícios Simulados de Emergência Aeroportuária.

[\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

**153.305 A 153.307 [Reservado]**

**153.309 Ambulâncias**

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

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

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

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

[\(Incluído pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

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

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

(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.

[\(Incluído pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

**153.313 Posto de Coordenação Móvel (PCM)**

(a) O PCM deve estar interno ao aeródromo e disponível em local de fácil e rápido acesso aos operadores designados.

(b) O PCM deve ter capacidade de rápida locomoção até o local da emergência, inclusive em terrenos acidentados.

(c) O PCM deve ter um sistema capaz de estabelecer comunicação imediata e segura com o COE e com os recursos envolvidos nas ações de resposta às emergências aeroportuárias.

(d) O PCM deve ter um sistema de iluminação capaz de dar suporte à execução de suas atividades.

(e) O operador de aeródromo deve definir o responsável pela operação do PCM no planejamento do SREA.

[\(Incluído pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

**153.315 Recursos externos**

(a) O operador de aeródromo deve informar em seus planos a forma de acionamento, a área de

atuação, o tempo estimado e a capacidade de atendimento dos recursos externos designados para uma resposta à emergência aeroportuária.

(b) Os recursos externos que devem ser considerados pelo operador de aeródromo, quando disponíveis num raio de 8 km (oito quilômetros) em torno do 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.

[\(Incluído pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

#### **153.317 Mapa de grade interno**

(a) O operador de aeródromo deve elaborar e disponibilizar mapa de grade interno que contenha, no mínimo, as seguintes informações:

- (1) sistema quadriculado de coordenadas alfanuméricas;
- (2) ponto de encontro dos órgãos envolvidos na resposta às emergências aeroportuárias;
- (3) localização da SCI e do PACI, onde requerido;
- (4) portões e rotas para acesso dos recursos externos;
- (5) posicionamento padrão dos CCI e veículos de apoio às operações do SESCINC (onde requerido) para cada uma das cabeceiras em acionamentos do SESCINC; e
- (6) cabeçalho (título), data de revisão do mapa e legenda.

(b) O mapa de grade interno deve ser elaborado em escala adequada à visualização das informações nele contidas e permitir fácil manuseio por seus usuários.

- (1) A dimensão mínima para mapas de grade é de tamanho A3.

[\(Incluído pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

#### **153.319 Mapa de grade externo**

(a) O operador de aeródromo deve elaborar e disponibilizar mapa de grade externo que abranja um raio de 8 km (oito quilômetros) em torno do ARP ou, quando não designado, do centro geométrico da pista de pouso e decolagem e que contenha as seguintes informações:

- (1) sistema quadriculado de coordenadas alfanuméricas;
- (2) área de atuação do SESCINC;
- (3) perímetro do sítio aeroportuário;



- (4) cursos d'água e áreas pantanosas;
- (5) fontes alternativas de água localizadas na área de abrangência;
- (6) vias de acesso ao aeródromo;
- (7) localização de recursos externos, em especial bombeiros urbanos, hospitais e helipontos;
- (8) cabeçalho (título), data de revisão do mapa e legenda.

(b) O mapa de grade externo deve ser elaborado em escala adequada à visualização das informações nele contidas e permitir fácil manuseio por seus usuários.

- (1) A dimensão mínima para mapas de grade é de tamanho A3.

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

### **153.321 Distribuição dos mapas de grade**

(a) O operador de aeródromo deve manter cópia atualizada dos mapas de grade nos seguintes locais:

- (1) órgão ATS, onde houver;
- (2) COE;
- (3) Sala de Comunicação da SCI e PACI, onde requerido;
- (4) PCM;
- (5) unidade militar, no caso de aeródromos compartilhados;
- (6) recursos externos;
- (7) veículos do SESCINC; e (Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)
- (8) outros veículos de apoio à emergência aeroportuária, onde requerido.

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

### **153.323 Planos resultantes do SREA**

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

- (1) realização de um módulo do ESEA, onde seja constatada a necessidade de adequação;
- (2) emergência que tenha requerido a ativação do SREA, onde seja constatada a necessidade de adequação;
- (3) alteração significativa nas características físicas ou operacionais do aeródromo;
- (4) alteração de CAT; (Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)
- (5) alteração de classe do aeródromo, conforme definido na seção 153.7; e
- (6) alterações significativas no SESCINC do aeródromo;

(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.

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

### **153.325 Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM)**

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

- (1) tipos de emergências abordadas no plano, conforme 153.301(d);
- (2) lista dos elementos envolvidos no planejamento de emergência aeroportuária, sejam tais elementos pertencentes ou não à estrutura organizacional do operador de aeródromo;
- (3) relação de telefones dos elementos envolvidos, direta ou indiretamente, no atendimento às emergências aeroportuárias;
- (4) responsabilidades e ações de cada elemento envolvido para cada tipo de emergência aeroportuária prevista;
- (5) mapas de grade interno e externo, conforme estabelecido nas seções 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;
- (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.

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

**153.327** [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

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

(a) O PCINC deve conter:

(1) informações gerais:

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

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

(A) características do terreno;

(B) existência de acidentes geográficos;

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

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

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

(A) modelo;

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

(C) comprimento e largura máxima da fuselagem;

(D) quantidade máxima de passageiros transportados;

(E) quantidade de tripulantes;

(F) quantidade de saídas de emergência;

(G) quantidade máxima de combustível transportado; e

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

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

- (i) emergências com aeronaves, na condição de socorro e na condição de urgência;
  - (ii) emergência com aeronaves fora da área de movimento do aeródromo, na área de atuação do SESCINC;
  - (iii) incêndios em instalações aeroportuárias;
  - (iv) incêndios florestais ou em áreas de cobertura vegetal próximas ao aeródromo (onde houver) que, de alguma forma, interfiram na segurança das operações aéreas;
  - (v) incêndios ou vazamentos de combustíveis no PAA (onde houver), em operações de reabastecimento ou durante transporte no lado ar);
  - (vi) ocorrências com artigos perigosos;
  - (vii) remoção de animais e dispersão de avifauna (quando aplicável);
  - (viii) iluminação de emergência em pista de pouso e decolagem (quando este procedimento for estabelecido pelo operador de aeródromo);
  - (ix) condições de baixa visibilidade (quando aplicável);
  - (x) atendimento à aeronave presidencial (quando requerido); e
  - (xi) outras situações particulares do aeródromo que exijam a atuação do SESCINC.
- (3) descrição dos locais e procedimentos alternativos para abastecimento do(s) CCI com água (onde aplicável).

[\(Incluído pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)

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

- (a) O operador de aeródromo deve aferir todos os módulos do ESEA num ciclo não superior a 3 (três) anos.
- (b) O operador de aeródromo deve realizar ao menos 4 (quatro) módulos por ano, devendo realizar 1 (um) por trimestre ou, caso agrupados módulos, até 2 (dois) por semestre.
- (c) O ESEA é dividido nos seguintes módulos:
  - (1) COE;
  - (2) Comunicação e Alarmes;
  - (3) Ferramentas de Suporte;
  - (4) PCM;
  - (5) Recursos Externos e Internos;
  - (6) Remoção de Vítimas;
  - (7) CVE (onde houver);
  - (8) PCINC (onde houver SESCINC);
  - (9) Salvamento Aquático (onde aplicável);
  - (10) PRAI;
  - (11) PAFAVIDA (onde houver serviço de transporte aéreo público); e
  - (12) Exercício Completo (onde aplicável).

(d) O ESEA deve ser realizado, a cada ciclo, em diferentes áreas do aeródromo e suas adjacências, em diferentes horários e com diferentes tipos de emergências simuladas.

(e) Os exercícios simulados envolvendo recursos externos devem ser precedidos de reuniões de planejamento com a participação de todos os entes envolvidos.

(1) Devem ser produzidas atas formais caracterizando o conteúdo das reuniões de planejamento.

(f) O operador de aeródromo deve elaborar relatório final de avaliação de cada módulo do ESEA, registrando o resultado das avaliações em formulário próprio, que deverá estar disponível no aeródromo para consulta em inspeções ou para envio à ANAC, caso solicitado.

(g) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar procedimentos padronizados para execução e avaliação do ESEA visando a detecção e a correção de possíveis falhas no SREA, bem como a melhoria contínua do sistema.

(h) A critério da ANAC, o operador de aeródromo pode ser instado a realizar a aferição de um ou mais módulos de ESEA em prazo determinado pela Agência.

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

**153.333 A 153.399**      **[Reservado]**

**SUBPARTE G**  
**SERVIÇOS DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO**  
(Subparte com redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

**153.401 Generalidades**

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

(1) Os operadores de aeródromos Classe I não estão obrigados a prover o SESCINC.

(i) O operador de aeródromo Classe I que pretenda prestar o serviço e divulgar a CAT do aeródromo deve cumprir todos os requisitos desta Subparte G relacionados à sua Classe.

**153.403 CAT – Categoria Contraincêndio do Aeródromo**

(a) A CAT – Categoria Contraincêndio do Aeródromo reflete o nível de proteção contraincêndio provido pelo SESCINC, considerando existentes e disponíveis, nos valores mínimos, os recursos da Tabela 153.403-1, para:

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

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

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

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

(b) A CAT deve ser validada pela ANAC.

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

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

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

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

(2) Ocorrendo redução nos recursos do aeródromo para valores inferiores aos relacionados na Tabela 153.403-1 à CAT divulgada, o operador deve declarar a redução do nível de proteção contraincêndio do aeródromo e tomar as providências necessárias à divulgação da nova CAT.

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

### 153.405 Agentes Extintores

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

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

### 153.407 Carro Contraincêndio (CCI) e demais veículos do SESCINC

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

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

Tabela 153.407-1 – Características técnicas mínimas de um CCI

Requisitos		Capacidade do tanque de água (litros)		
		< 2.000	≥ 2.000 até ≤ 6.000	> 6.000
1	Canhão monitor de teto	Exigido	Exigido	Exigido
1.1	Alcance jato compacto (m)	≥ 46	≥ 58	≥ 70
1.2	Alcance jato neblinado (m)	≥ 15	≥ 15	≥ 15
2	Canhão de pára-choque	Não exigido	Exigido	Exigido
2.1	Alcance jato compacto (m)	Não exigido	≥ 46	≥ 46
2.2	Alcance jato neblinado (m)	Não exigido	≥ 15	≥ 15
3	Número de linha(s) de mangueira(s) de água/solução de espuma (com esguicho de vazão regulável)	1	2	2
3.1	Comprimento da linha de mangueira (m)	45	45	45
3.2	Alcance jato compacto (m)	≥ 20	≥ 20	≥ 20
4	Linha de mangueira de PQ	Exigido	Exigido	Exigido
5	Esguicho sob o veículo	Não exigido	Exigido	Exigido
6	Capacidade do tanque de LGE (em cargas para solução de espuma)	2	2	2

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

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

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

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

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

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

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

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

### **153.409 Tempo-Resposta**

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

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

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

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

### **153.411 CAT-AV - Categoria Contraincêndio de Aeronave**

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

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

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

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

CAT-AV	Comprimento total da	Largura máxima da
--------	----------------------	-------------------



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

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

**Tabela 153.411-2 – Equivalência para Operações de Carga**

CAT-AV	CAT-AV equivalente (carga)
[1]	[2]
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	5
7	6
8	6
9	7
10	7

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

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

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

### 153.413 Operações Compatíveis com a CAT

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

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

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

(1) para os aeródromos Classe IV:

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

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

(2) para os aeródromos Classe II e III:

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

(ii) para até 900 (novecentos) movimentos trimestrais, operações em aeronaves de CAT-AV (ou equivalente) até um nível acima da CAT do aeródromo;

(iii) para até 26 (vinte e seis) movimentos trimestrais, operações em aeronaves de CAT-AV (ou equivalente) 2 (dois) ou mais níveis acima da CAT do aeródromo.

(3) para os aeródromos Classe I, são compatíveis todas as operações.

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

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

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

Classe do Aeródromo	Prazo de tolerância para redução em até 2 níveis na CAT	Prazo de tolerância para redução de 3 níveis na CAT
II	30 dias	7 dias
III	7 dias	-
IV	2 dias	-

### 153.415 Funções no âmbito do SESCINC

(a) São funções exercidas no âmbito do SESCINC:

- (1) Bombeiro de Aeródromo (BA), responsável pelo resgate de pessoas e combate ao incêndio;
  - (2) Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (BA-MC), responsável pela condução e operação de CCI;
  - (3) Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço (BA-CE), responsável pelo comando da equipe de serviço nas operações de resgate e combate a incêndios;
  - (4) Bombeiro de Aeródromo Resgatista (BA-RE), responsável pelo resgate de pessoas e prestação dos primeiros socorros;
  - (5) Bombeiro de Aeródromo Líder de Equipe de Resgate (BA-LR), responsável pela coordenação dos BA-RE nas operações de resgate;
  - (6) Operador de Sistema de Comunicação (OC), responsável pelas atividades de comunicação e observação da área de movimento das aeronaves.
  - (7) Gerente de Seção Contraincêndio (GS), responsável pela gestão e coordenação dos recursos humanos e materiais do SESCINC.
- (b) A acumulação de mais de uma das funções relacionadas no parágrafo 153.415(a) por um mesmo bombeiro de aeródromo somente é permitida nas seguintes situações:
- (1) nos aeródromos Classes I e II, a função GS pode ser acumulada com a função BA-CE; e
  - (2) nos aeródromos Classes I, de CAT 1 a CAT 5, a função OC pode ser acumulada com a função BA-CE.

#### **153.417 Formação dos Profissionais**

- (a) Para o exercício das funções tratadas na seção 153.415 são exigidas do profissional:
- (1) aprovação em Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo, para as funções tratadas nos parágrafos 153.415(a)(1) a 153.415(a)(5) e 153.415(a)(7);
    - (i) A aprovação em Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 1 (CBA-1) habilita o profissional ao exercício em aeródromos até CAT 4.
    - (ii) A aprovação em Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 2 (CBA-2) habilita o profissional ao exercício em quaisquer aeródromos.
  - (2) aprovação em Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI, para a função de que trata o parágrafo 153.415(a)(2);
  - (3) aprovação em Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Chefe da Equipe de Serviço, para a função de que trata o parágrafo 153.415(a)(3); e
  - (4) aprovação em curso de primeiros socorros ou curso semelhante, reconhecido pela autoridade de saúde competente, para as funções tratadas nos parágrafos 153.415(a)(4) e 153.415(a)(5).
- (b) O operador do aeródromo deve assegurar que os profissionais no exercício das funções tratadas nos parágrafos 153.415(a)(1) a 153.415(a)(5) estejam com suas competências atualizadas, com aprovação em Curso de Habilitação ou em Curso de Atualização em data não anterior a:
- (1) 4 (quatro) anos, para profissionais em aeródromos Classes I e II;
  - (2) 2 (dois) anos, para profissionais em aeródromos Classes III e IV.
- (c) Os requisitos de seleção e aprovação em cursos previstos nesta Subparte G serão estabelecidos em regulamento específico.

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

- (1) CECIS – Curso de Especialização em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);
- (2) EABA – Estágio de Adaptação de Bombeiros para Aeródromos (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);
- (3) CECIA – Curso Elementar em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);
- (4) FTBA – Formação Técnica de Bombeiro de Aeródromo (ministrado pela INFRAERO, realizado em caráter emergencial, sob autorização da ANAC);
- (5) EPB – Estágio de Padronização de Bombeiros para Aeródromos (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);
- (6) OPERADOR DE CCI – Curso de Operador de Carro Contraincêndio de Aeródromo (sob responsabilidade da INFRAERO);
- (7) CBBA – Curso Básico de Bombeiro de Aeródromos (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);
- (8) CATCIS - Curso de Atualização Técnica em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica);
- (9) CACI - Curso de Administração em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica); e
- (10) CEOCIS - Curso de Especialização para Oficiais em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da Autoridade Aeronáutica).

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

<b>Cursos anteriores a 31 de dezembro de 2015</b> [1]	<b>Curso Equivalente</b> [2]
CECIA	Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 1 (CBA-1)
EABA FTBA CECIS EPB CBBA	Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 2 (CBA-2)
CACI CEOCIS CATCIS (a partir de 2010)	Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço (CBA-CE)
OPERADOR DE CCI	Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (CBA-MC)

### **153.419 Equipe de Serviço**

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

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

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

(1) Nos aeródromos Classe I e Classe II, e nos aeródromos Classe III com nível de proteção CAT 7 ou inferior, o BA-CE pode compor a equipagem mínima dos CCI exigida no parágrafo 153.407(b)(1), juntamente o BA-MC e mais 1 (um) bombeiro de aeródromo.

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

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

### **153.421 Equipamentos de Proteção**

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

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

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

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

(1) O conjunto de EPR é composto por peça facial, cilindro de ar com, no mínimo, 1600 litros de ar respirável, manômetro, regulador de pressão e alarme.

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

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

### **153.423 Equipamentos de Apoio às Operações de Resgate**

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

(1) O equipamento 1.1 da Tabela 153.423-1 não é obrigatório para operadores de aeródromos Classe I.

(2) O equipamento 2.5 da Tabela 153.423-1 não é obrigatório para operadores de aeródromos Classes I e II.

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

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

### 153.425 Seção Contraincêndio (SCI)

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

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

(b) A SCI deve possuir, no mínimo:

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

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

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

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

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

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

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

- (5) sistema de recarregamento contínuo das baterias dos CCI; e
- (6) sistema de reabastecimento dos reservatórios de ar comprimido dos CCI.

(c) O operador de aeródromo Classe I pode ser dispensado da obrigação de contar com a sala de observação prevista no parágrafo 153.425(b)(1) desde que aprovado pela ANAC, na forma prevista na Resolução ANAC nº 30, artigo 14, inciso II, procedimento alternativo que assegure a ampla visão da área de movimento das aeronaves.

### **153.427 Sistemas de Comunicação e Alarme**

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

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

- (i) OC;
- (ii) BA-MC;
- (iii) BA-CE;
- (iv) BA-LR;
- (v) responsável pelo controle de tráfego aéreo no aeródromo;
- (vi) responsável pelo COE (ou órgão que atue como centro de operações em casos de emergências); e
- (vii) responsável pela operação do PCM.

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

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

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

### **153.429 Vias de Acesso de Emergência**

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

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

### **153.431 Informações Operacionais**

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

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

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

### **153.433 Serviço Especializado de Salvamento Aquático (SESAQ)**

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

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

### **153.435 A 153.499 [RESERVADO]**



**SUBPARTE H**  
**GERENCIAMENTO DO RISCO DA FAUNA**  
(Subparte incluída pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

**153.501 Gerenciamento do Risco da Fauna**

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

(b) Os procedimentos básicos de gerenciamento do risco da fauna, descritos em Instrução Suplementar específica, devem abordar as seguintes medidas:

- (1) controle de focos de atração de fauna no sítio aeroportuário;
- (2) manutenção das áreas verdes;
- (3) manutenção do sistema de drenagem;
- (4) garantia que o sistema de proteção da área operacional não permita a presença de animais na área operacional;
- (5) vistorias periódicas com o objetivo de identificar fauna e focos atrativos no sítio aeroportuário;
- (6) identificação das espécies em mapa de grade no sítio aeroportuário e na ASA;
- (7) ações mitigadoras a serem adotadas; e
- (8) informações a respeito de técnicas de manejo permitidas.

(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e implementar procedimentos de gerenciamento do risco da fauna associados ao Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional do aeródromo e que sejam capazes de:

- (1) prever a necessidade de implementação de procedimento adicional; ou
- (2) prever a necessidade de realização de uma Identificação do Perigo da Fauna - IPF e de um Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna – PGRF.

(d) Os procedimentos de gerenciamento do risco da fauna associados ao Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional do aeródromo, descritos em Instrução Suplementar específica, devem abordar as seguintes medidas:

- (1) investigação de focos de atração de fauna no sítio aeroportuário e na ASA;
- (2) identificação de vulnerabilidades do aeródromo; e
- (3) avaliação do perigo da fauna, com especial análise sobre as colisão entre aeronaves e a fauna.

(e) O operador de aeródromo deve assegurar a realização de uma Identificação do Perigo da Fauna - IPF e de um Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna – PGRF quando:

- (1) o aeródromo for enquadrado nas classes III ou IV;
- (2) for constatada a necessidade de realização de uma Identificação do Perigo da Fauna - IPF e de um Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna – PGRF, nos moldes do parágrafo 153.501(c)(2); ou
- (3) a ANAC, a qualquer tempo, demandar a elaboração de uma IPF e de um PGRF quando identificar situações que possam causar risco à segurança operacional.

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

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

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

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

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

(2) Após a análise e verificação de conformidade com os requisitos do regulamento, o texto do PGRF estará apto e deverá ser incorporado ao MOPS do aeródromo.

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

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

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

### **153.503 Identificação do Perigo da Fauna – IPF**

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

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

(c) A IPF deve ser desenvolvida ao longo de, no mínimo, 12 (doze) meses ininterruptos de modo a considerar a influência das variações sazonais no perigo provocado pela fauna.

(1) O tempo para realização de uma IPF pode ser reduzido, nos casos em que sua elaboração visar tão somente a revisão de um PGRF já estabelecido.

(2) Caso a IPF identifique, ainda no período de sua realização, a necessidade de adoção de medidas mitigadoras imediatas, estas devem ser implantadas pelo operador de aeródromo.

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

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

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

(3) A justificativa para a postergação da vigência da IPF deve atestar que as condições que

envolveram sua elaboração permanecem válidas e inalteradas.

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

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

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

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

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

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

(4) análise do risco da fauna, de acordo com Instrução Suplementar específica.

(i) Caso seja utilizada uma metodologia diferente da estabelecida na Instrução Suplementar específica, o operador de aeródromo deve apresentar justificativa técnica que explicita as razões para sua adoção.

(5) Listagem e priorização de ações com o objetivo de mitigar os riscos identificados, com a resolução ou mitigação direta do problema, com ações realizadas pelo operador aeroportuário, ou indireta, mediante solicitação de ações a órgãos externos e/ou por intermédio da criação da comissão de gerenciamento do risco da fauna – CGRF, compreendendo as seguintes categorias não excludentes, conforme aplicáveis:

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

(ii) técnicas de afugentamento de fauna;

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

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

(f) As medidas descritas no parágrafo 153.503(e)(5) devem informar, para cada foco de atração identificado, a ação a ser tomada, o prazo para cumprimento e o(s) setor(es) responsáveis pela ação.

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

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

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

(1) Para efeitos do disposto no parágrafo 153.503(h), considera-se concluído o PGRF na data

da ciência ao operador de aeródromo a respeito da conformidade da IPF e do PGRF.

### **153.505 Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna – PGRF**

(a) O Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna – PGRF é um documento de natureza especificamente operacional, que deve estabelecer procedimentos de cunhos permanente, sazonal ou eventual, incorporados à rotina operacional do aeródromo, com a finalidade de reduzir progressivamente o risco de colisão entre aeronaves e animais nas operações aeroportuárias.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(e) Além da relação das espécies de animais e dos perigos já identificados na IPF, e respeitada

a priorização das ações definidas por esta, o operador do aeródromo deve apresentar uma relação de todos os perigos presentes no sítio aeroportuário, que possam vir a constituir focos de atração de aves e outros animais.

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

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

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

- (1) vegetação;
- (2) focos secundários;
- (3) valas de drenagem e galerias de água pluvial;
- (4) dispositivos de esgotamento sanitário;
- (5) lagos, áreas alagadiças e demais formas de acúmulo de água;
- (6) resíduos sólidos;
- (7) edificações, equipamentos e demais implantações;
- (8) sistema de proteção; e
- (9) demais estruturas que possam atrair aves e outros animais.

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

- (1) monitoramento permanente da fauna no sítio aeroportuário; e
- (2) registro e acompanhamento de relatos e denúncias.

(h) O operador do aeródromo deve estabelecer uma rotina de procedimentos para preencher e encaminhar relatos de eventos de segurança operacional envolvendo fauna e aeronaves, de observação de aglomeração de aves no entorno do aeródromo que tenham provocado ou possam vir a provocar impacto nas operações aéreas, além de carcaças de animais localizadas na área operacional cuja morte tenha sido oriunda de colisão com aeronave ao Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CENIPA (ou órgão que venha a sucedê-lo no registro e publicação de eventos de segurança operacional envolvendo fauna).

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

(2) Ao efetuar os reportes de colisão com fauna o operador de aeródromo deve dispor de recursos e procedimentos para a identificação da(s) espécie(s) colididas.

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

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

as normas ambientais vigentes.

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

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

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

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

(l) O operador do aeródromo deve avaliar o risco da fauna, quando das avaliações periódicas atinentes à revisão do PGRF, de acordo com requisitos descritos em Instrução Suplementar específica.

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

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

(1) Modificação ou exclusão de habitat, implicando na alteração, manutenção ou eliminação dos seguintes ambientes ou estruturas que provoquem atração de aves e outros animais, de acordo com os requisitos descritos em Instrução Suplementar específica.

(i) vegetação;

(ii) focos secundários;

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

(iv) dispositivos de esgotamento sanitário;

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

(vi) resíduos sólidos;

(vii) edificações, equipamentos e demais implantações;

(viii) sistema de proteção; e

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

(2) Afugentamento de fauna.

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

(ii) toda prática de afugentamento deve ser registrada.

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

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

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

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

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

(q) A revisão de um PGRF deve ser capaz de identificar:

- (1) a efetividade do PGRF na mitigação do risco provocado pela fauna; e
- (2) aspectos dos perigos existentes descritos na IPF que devem ser reavaliados.

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

- (1) justificativa técnica, demonstrando que a situação é eventual ou independente das medidas que já vêm sendo tomadas no PGRF;
- (2) medidas mitigadoras adicionais, com plano de ações e prazo para execução; ou
- (3) proposta de elaboração de nova IPF.

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

(t) O operador de aeródromo deve dispor de recursos e procedimentos para a divulgação das questões relativas ao perigo da fauna a seus funcionários, às empresas aéreas, empresas de serviços auxiliares ao transporte aéreo e demais entidades cujas atividades possam auxiliar na mitigação do risco da fauna, além das comunidades vizinhas ao aeródromo, quando couber.

### **153.507 Comissão de Gerenciamento do Risco da Fauna - CGRF**

(a) O operador de aeródromo que esteja enquadrado na aplicabilidade do parágrafo 153.501(c)(2) deve instituir uma Comissão de Gerenciamento do risco da Fauna – CGRF no prazo máximo de 3 (três) meses, a contar da data do início do enquadramento.

(1) A CGRF deve proporcionar ao operador aeroportuário, comunidades do entorno, autoridades locais, usuários do aeroporto e outras partes interessadas a troca de informações sobre questões relacionadas ao Risco da Fauna;

(2) A CGRF será composta por funcionários do aeroporto e deverá convidar membros e órgãos externos envolvidos nas questões relacionadas ao risco da Fauna, como representantes de órgãos públicos e demais organizações da sociedade civil cuja participação seja pertinente para o gerenciamento do risco da fauna provocado por focos atrativos e potencialmente atrativos situados na ASA.

(b) O operador deve exercer gestões junto a órgãos externos para a mitigação do risco provocado pela presença de focos atrativos de fauna e com potencial atrativo de fauna em área externa ao sítio aeroportuário, guardadas suas responsabilidades e limites, compreendendo as seguintes atividades:

(1) Instituição da CGRF, sem prejuízo das ações descritas no parágrafo 153.507(d).

(i) O operador do aeródromo deve presidir a CGRF, gerenciar suas reuniões periódicas e convidar os órgãos externos cuja presença julgue ser necessária para a mitigação dos riscos identificados.

(ii) Dentre os órgãos externos, o operador de aeródromo deve avaliar, prioritariamente, a necessidade de participação de administrações públicas municipais e estaduais/distrital abrangidas pela ASA, além de seus respectivos setores de controle ambiental, quando houver.

(iii) As reuniões da CGRF devem ocorrer, no mínimo, a cada 12 (doze) meses.

(iv) A primeira reunião da CGRF deverá ocorrer em, no máximo, 3 (três) meses, a contar da data da instituição;

(2) Logo que tomar conhecimento da existência de foco atrativo ou com potencial atrativo de fauna na ASA, em área externa ao sítio aeroportuário, o operador de aeródromo deverá informar à administração municipal/distrital responsável, além de demais órgãos considerados pertinentes pela legislação em vigor, para a mitigação do risco da fauna.

(c) Caberá à CGRF:

(1) estudar, propor e implementar, no seu âmbito de atuação, medidas para reduzir o risco da fauna no aeródromo;

(2) disponibilizar canais de comunicação para recolhimento de informações e recebimento de reclamações relativas ao acúmulo de fauna e lixo, visando identificar os locais mais críticos, além de embasar as ações para mitigação do problema;

(3) realizar reuniões periódicas com representantes da população do entorno com o objetivo de informar e orientar sobre o Risco da Fauna;

(4) manter atualizado mapa com a Área de Segurança Aeroportuária, baseado nas informações do PGRF e denúncias recebidas, indicando os locais com focos de atração de fauna;

(5) auxiliar na implementação do PGRF, conforme o estabelecido no parágrafo 153.503(e)(5);

(6) promover a divulgação das questões relacionadas ao risco de colisão da fauna em aeródromos.

(d) O operador de aeródromo deve realizar, pelo menos a cada 6 (seis) meses, reuniões com todos setores/funcionários envolvidos no gerenciamento do risco da fauna, incluindo-se os setores envolvidos no planejamento, manutenção, operações e gerenciamento da segurança operacional, com registro em ata das ações que porventura sejam deliberadas.

(1) As reuniões devem incluir, quando couber, responsáveis pelo controle de tráfego aéreo, operadores de aeronaves, empresas auxiliares de transporte aéreo, SESCINC, dentre outros setores do aeródromo cuja participação seja importante para o bom andamento das atividades de gerenciamento do risco da fauna.

(2) As reuniões devem abordar, como assuntos principais, revisão dos dados coletados sobre colisão com fauna, observações a respeito da fauna no aeródromo, avaliação do risco da fauna e avaliação de tendências, de modo a levantar possibilidades e determinar novas medidas mitigadoras a serem implantadas para gerenciar riscos que porventura tenham surgido.

**153.509 A 153.599 [RESERVADO]**



**SUBPARTE I**

(Subparte incluída pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

**153.601 A 153.699 [RESERVADO]**

MANUTIDA

**SUBPARTE J**  
**DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS**  
(Subparte com redação dada pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

**153.701 Disposições transitórias**

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

(1) O movimento de passageiros em aeródromos brasileiros nos anos de 2014 e 2016 não serão considerados para efeito da classificação estabelecida na seção 153.7 deste Regulamento, devendo ser repetidos os valores de movimentação de passageiros dos anos anteriores, 2013 e 2015, respectivamente. (Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

(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 possuírem 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.

(h) O disposto na Emenda 03 deste Regulamento aplica-se aos processos iniciados em data anterior à sua emissão, sem necessidade de ratificação ou adequação dos atos já praticados, observado o disposto no parágrafo 153.701(a)(1). (Redação dada pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

(i) O operador de aeródromo tem até 6 (seis) meses, contados a partir da data de emissão da Emenda 03 deste Regulamento, para adequar o processo de designação dos responsáveis listados no parágrafo 153.15(a) ao estabelecido nas seções 153.15, 153.23 e 153.25. (Incluído pela Resolução nº 503, de 07.02.2019)

(j) Até 31 de dezembro de 2019, para aeródromos Classes I e II, a função BA-MC poderá ser exercida por Bombeiro de Aeródromo que tenha sido aprovado no Curso Básico de Bombeiro de Aeródromos (CBBA), mencionado no parágrafo 153.417(d)(7), que contenha a indicação de realização de treinamento de dirigibilidade de CCI de, no mínimo, oito horas. [\(Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019\)](#)

(k) Até as datas abaixo, a função BA-CE poderá ser exercida por profissional com experiência de 2 (dois) anos na função de bombeiro de aeródromo e que tenha sido aprovado em Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 2 (BA-2):

- (1) até 30 de junho de 2020, em aeródromos Classe IV;
- (2) até 30 de junho de 2021, em aeródromos Classe III;
- (3) até 30 de junho de 2022, em aeródromos Classe II; e
- (4) até 30 de junho de 2023, em aeródromos Classe I.

[\(Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019\)](#)

(l) O disposto no parágrafo 153.417(b) passa a ser exigível:

- (1) a partir de 1º de janeiro de 2020, para os operadores de aeródromos Classe III;
- (2) a partir de 1º de janeiro de 2021, para os operadores de aeródromos Classe II; e
- (3) a partir de 1º de janeiro de 2022, para os operadores de aeródromos Classe I.

[\(Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019\)](#)

(m) Até 31 de dezembro de 2020, a equipe de resgate em aeródromos Classe III poderá ser composta por 1(um) BA-RE e 1(um) BA-LR. [\(Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019\)](#)

(n) O operador de aeródromo tem até 12 (doze) meses, a partir da entrada em vigor da Emenda nº 04 deste Regulamento, para se adequar às exigências da seção 153.423 que não eram aplicáveis à sua Classe na vigência da Resolução nº 279/2013. [\(Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019\)](#)

(o) O disposto no parágrafo 153.427(b)(1) passa a ser exigível 24 (vinte e quatro) meses após a entrada em vigor da Emenda nº 04 deste Regulamento. [\(Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019\)](#)

(p) O operador de aeródromo que não conte com via de acesso de emergência da SCI às pistas de pouso e decolagem tem até 48 (quarenta e oito) meses, a partir da entrada em vigor da Emenda nº 04 deste Regulamento, para se adequar às exigências da seção 153.429. [\(Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019\)](#)

(q) O disposto no parágrafo 153.37(e)(6)(iii) passa a ser exigível 24 (vinte e quatro) meses após a entrada em vigor da Emenda nº 04 deste Regulamento. [\(Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019\)](#)

(r) O operador de aeródromo que já tenha elaborado um PGRF ou documentação semelhante deve rever os procedimentos à luz deste regulamento, de modo a identificar a necessidade de elaboração de uma IPF, de acordo com os critérios expostos nos parágrafos 153.501(e) e 153.501(f). [\(Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020\)](#)

(s) O operador de aeródromo que se enquadre na aplicabilidade do parágrafo 153.501(e) terá o prazo máximo de 6(seis) meses para obtenção do PGRF em conformidade a este regulamento, contado da data da ciência da aceitação da IPF dada pela ANAC, respeitado o prazo determinado no parágrafo 153.501(g).

- (1) O prazo máximo mencionado no parágrafo 153.701(s) é suspenso pelo início da análise

do processo pela ANAC, recomeçando o seu curso a partir da data de notificação feita ao operador de aeródromo interessado quanto à decisão.

(2) Para fins de sanção, considera-se que o operador incorre em nova infração a cada ano subsequente ao vencimento do prazo estabelecido no parágrafo 153.701(s).

(Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

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

### **153.703 Disposições finais**

(a) Requisitos estabelecidos por determinação judicial ou decisão da Diretoria Colegiada da ANAC prevalecem sobre os requisitos estabelecidos neste Regulamento.

(b) A ANAC pode, a qualquer tempo, com vistas a esclarecer requisitos ou otimizar processos, publicar normas complementares, bem como estabelecer formulários, a serem disponibilizados no sítio da ANAC na rede mundial de computadores.

(c) A partir da entrada em vigor da Emenda nº 04 deste Regulamento, as violações ao previsto na Subparte G deste Regulamento sujeitam o infrator às sanções de multa previstas no Apêndice B. (Redação dada pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

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

(Apêndice com redação dada pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

SUBPARTE A - GENERALIDADES							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.1	Termos e definições	Disposições gerais a serem observadas para qualquer classe de aeródromo.					
153.3	Abreviaturas e símbolos						
153.5	Aplicabilidade						
153.7	Classificação do aeródromo						
153.9	Metodologia de leitura e aplicação do RBAC 153						

SUBPARTE B - OPERADOR DE AERÓDROMO							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.11	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	
153.13	Constituição do operador de aeródromo	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 153.701
	153.13(a) - pessoa jurídica	Obrigatório	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				
153.15	Responsáveis operacionais	Obrigatório somente 153.15(a)(1)	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.15(b) - Acumulação de responsabilidades pelas atividades descritas no parágrafo 153.15(a)	Não exigido	Livre acumulação	Vedada a acumulação das responsabilidades 153.15(a)(1) e (2).	Vedada a acumulação das responsabilidades 153.15(a)(1) e (2). Recomendado o mínimo de 3 profissionais para as responsabilidades do parágrafo 153.15(a).	Vedada a acumulação das responsabilidades 153.15(a)(1) e (2). Recomendada a não acumulação das responsabilidades.	
	153.15(c) - Representação da estrutura organizacional e critérios de qualificação dos responsáveis	Obrigatório para operador de aeródromo detentor de certificado operacional de acordo com o RBAC nº 139					
	153.15(e) - Acumulação de responsabilidades pelas atividades descritas no parágrafo 153.15(a) em mais de um aeródromo	Livre acumulação	Livre acumulação	Recomendada a não acumulação	Recomendada a não acumulação	Recomendada a não acumulação	
153.17	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	
153.19	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	
153.21	Responsabilidades do operador de aeródromo	Obrigatório de acordo com os requisitos exigidos para cada classe					
153.23	Responsabilidades e prerrogativas do profissional gestor responsável do aeródromo	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				
153.25	Responsabilidades e prerrogativas do profissional responsável pelo gerenciamento da segurança operacional						
153.27	Responsabilidades do profissional responsável pela operação aeroportuária						
153.29	Responsabilidades do profissional responsável pela manutenção aeroportuária						
153.31	Responsabilidades do profissional responsável pela resposta à emergência aeroportuária						
153.33	Responsabilidades de diversos entes na área de movimento do aeródromo						
153.35	Habilitação dos responsáveis por atividades específicas	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.35(b) - Existência de responsável técnico pelos serviços referentes à manutenção aeroportuária de seu aeródromo	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.35(d) – Existência de profissional habilitado a lidar com fauna silvestre ou doméstica	Obrigatório quando exigida a realização de uma IPF					

**SUBPARTE B - OPERADOR DE AERÓDROMO**

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.37	Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.37(a) - estabelecer e implementar treinamento	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.37(b) - PISOA	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.37(d)(1) - treinamento geral	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.37(d)(2) - treinamento básico para a segurança operacional	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	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	
	153.37(d)(8) - treinamento para o gerenciamento do risco da fauna	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.39	Documentação	Obrigatório	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				
	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 153.701
	153.51(b) - Estabelecimento de NADSO	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.51(c) - Componentes do SGSO	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.51(d) - Declaração de comprometimento com a garantia da segurança	Obrigatório	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	
153.53	Da política e objetivos de segurança operacional	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.53(f)(3) e (4) - Comissão de Segurança Operacional (CSO)	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	

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				
153.55	Gerenciamento dos riscos de segurança operacional	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.57	Garantia da segurança operacional	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.57(g) - Programa de auditoria interna de segurança operacional	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	153.57(h) - Escopo, frequência e métodos para auditoria interna de segurança operacional	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	153.57(i) - Relatório de auditoria interna de segurança operacional	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	153.57(k) - Gerenciamento da mudança da segurança operacional	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	153.57(l) - Melhoria contínua da segurança operacional	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
153.59	Promoção da segurança operacional	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.61	Planejamento formal para implantação do SGSO	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 153.701
153.63 a 153.99	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	

**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 153.701
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	

**SUBPARTE D - OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS**

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
	153.115(b) - estabelecimento e documentação de requisitos	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
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 153.701
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	

**SUBPARTE D - OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS**

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
	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	
	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	

**SUBPARTE E - MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA**

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
	<b>153.203(b)(4)(iii) - monitoramento de juntas</b>	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	<b>153.203(c) - sistema de gerenciamento de pavimentos</b>	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	
<b>153.205</b>	<b>Área pavimentada - pista de pouso e decolagem</b>	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	<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) - Macrotextura</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	

SUBPARTE E - MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.213	Áreas verdes	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.215	Sistema de drenagem	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.217	Auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.217(d)(1)(i) - sinalização horizontal - aspecto, contornos e alinhamentos	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.217(d)(1)(ii) - sinalização horizontal - integridade	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.217(e) - Luzes	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.217(f) - Sinalização vertical	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.217(g) - Balizas	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.217(h) - Indicadores de áreas de uso restrito	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.219	Sistema elétrico	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.219(d) - monitoramento e manutenção preventiva	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.221	Proteção da área operacional	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.223	Equipamentos, veículos e sinalização viária da área operacional	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
153.225	Execução de obra e serviço de manutenção	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 153.701

SUBPARTE E - MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
	153.225(b) - Procedimentos a serem seguidos	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.225(c) - Procedimentos a documentar	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
153.227	Procedimentos Específicos de Segurança Operacional referentes à Obra ou Serviço de Manutenção	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 153.701
153.229	Informativo sobre obras e serviços de manutenção	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 153.701
153.231 a 153.299	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	

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]	-	-	-	-	-	



**SUBPARTE F - RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA**

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
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	Vide normas do Ministério da Saúde quanto aos tipos de ambulâncias e suas especificações
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					

**SUBPARTE F - RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA**

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
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	
153.333 a 153.399	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	

**SUBPARTE G - SERVIÇOS DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO**

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.401 a 153.433	SUBPARTE G	Os dispositivos da Subparte G se aplicam a todas as Classes; as particularidades de cada uma delas estão descritas nos parágrafos.					

(Incluído pela Resolução nº 517, de 14.05.2019)

**SUBPARTE H – GERENCIAMENTO DO RISCO DA FAUNA**

Requisitos	Descrição	Aeródromos					OBS
		Classe I		Classe II	Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B				
153.501	Gerenciamento do Risco da Fauna	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.501(c) e (d) - procedimentos de gerenciamento do risco da fauna associados ao SGSO	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	153.501(e) e (f) – realização de uma IPF e um PGRF	Obrigatório, quando aplicável	Obrigatório, quando aplicável	Obrigatório, quando aplicável	Obrigatório	Obrigatório	
153.503	Identificação do Perigo da Fauna - IPF	Obrigatório, quando aplicável	Obrigatório, quando aplicável	Obrigatório, quando aplicável	Obrigatório	Obrigatório	
153.505	Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna - PGRF	Obrigatório, quando aplicável	Obrigatório, quando aplicável	Obrigatório, quando aplicável	Obrigatório	Obrigatório	
153.507	Comissão de Gerenciamento do Risco da Fauna - CGRF	Obrigatório, quando aplicável	Obrigatório, quando aplicável	Obrigatório, quando aplicável	Obrigatório	Obrigatório	
153.509 a 157.599	[RESERVADO]						

(Incluído pela Resolução nº XXX, de XX.XX.2020)

**APÊNDICE B DO RBAC 153 - SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES À SUBPARTE G E H DO REGULAMENTO**

Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor			Incidência da sanção
153.403	CAT – Categoria Contraincêndio do Aeródromo	153.403(b)(1)	Classe I	24.000	42.000	60.000	1 por constatação
			Classe II	48.000	84.000	120.000	
			Classe III	120.000	210.000	300.000	
			Classe IV	160.000	280.000	400.000	
		153.403(c)(1)	Classe I	12.000	21.000	30.000	1 por constatação
			Classe II	24.000	42.000	60.000	
			Classe III	60.000	105.000	150.000	
			Classe IV	80.000	140.000	200.000	
		153.403(c)(2)	Classe I	36.000	63.000	90.000	1 por constatação
			Classe II	72.000	126.000	180.000	
			Classe III	180.000	315.000	450.000	
			Classe IV	240.000	420.000	600.000	
153.407	Carro Contraincêndio (CCI) e demais veículos do SESCINC	153.407(c)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por veículo
			Classe II	7.000	12.250	17.500	
			Classe III	8.000	14.000	20.000	
			Classe IV	10.000	17.500	25.000	
		153.407(d)	Classe I	12.000	21.000	30.000	1 por veículo
			Classe II	14.000	24.500	35.000	
			Classe III	16.000	28.000	40.000	
			Classe IV	20.000	35.000	50.000	

Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor			Incidência da sanção
153.409	Tempo-Resposta	153.409(c)	Classe I	8.000	14.000	20.000	1 por constatação, para as 4 (quatro) últimas medições exigidas.
			Classe II				
			Classe III				
			Classe IV				
153.413	Operações Compatíveis com a CAT	153.413(a)	Classe II	4.000	7.000	10.000	1 para cada operação autorizada (e realizada) que não seja compatível com a CAT divulgada
			Classe III	8.000	14.000	20.000	
			Classe IV	16.000	28.000	40.000	
		153.413(d)	Classe I	1.600	2.800	4.000	1 para cada operador aéreo não comunicado
			Classe II	4.000	7.000	10.000	
			Classe III	8.000	14.000	20.000	
153.417	Formação dos Profissionais	153.417(b)(1)	Classe I	2.000	3.500	5.000	1 por profissional
			Classe II				
		153.417(b)(2)	Classe III	4.000	7.000	10.000	1 por profissional
			Classe IV				
153.419	Equipe de Serviço	153.419(b)	Classe I	12.000	21.000	30.000	1 por profissional (BA-CE ou OC)
			Classe II				
			Classe III				
			Classe IV				
		153.419(c)	Classe III	12.000	21.000	30.000	1 por profissional (BA-RE ou BA-LR)
			Classe IV				

Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor			Incidência da sanção
153.419	Equipe de Serviço	153.419(d)	Classe I	7.200	12.600	18.000	1 por profissional
			Classe II				
			Classe III				
			Classe IV				
153.421	Equipamentos de Proteção	153.421(a)(2)	Classe I	8.000	14.000	20.000	1 por equipamento
			Classe II				
			Classe III				
			Classe IV				
		153.421(c)	Classe I	16.000	28.000	40.000	1 por equipamento
			Classe II				
			Classe III				
			Classe IV				
153.423	Equipamentos de Apoio às Operações de Resgate	153.423(a), c/c Tabela 153.423-1, itens 1.1; 2.5; e 2.6	Classe I	40.000	70.000	100.000	1 por equipamento
			Classe II				
			Classe III				
			Classe IV				
		153.423(a), c/c Tabela 153.423-1: itens 1.2 a 1.6, 2.1 a 2.4, 2.7 e 3.1 a 3.6	Classe I	2.400	4.200	6.000	1 por equipamento
			Classe II				
			Classe III				
			Classe IV				
153.425	Seção Contraincêndio (SCI)	153.425(b)(1)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	

Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor			Incidência da sanção
153.425	Seção Contraincêndio (SCI)	153.425(b)(1)(i)	Classe I	4.800	8.400	12.000	1 por constatação
			Classe II	9.600	16.800	24.000	
			Classe III	24.000	42.000	60.000	
			Classe IV	32.000	56.000	80.000	
		153.425(b)(2)	Classe I	4.800	8.400	12.000	1 por veículo
			Classe II	5.600	9.800	14.000	
			Classe III	6.400	11.200	16.000	
			Classe IV	8.000	14.000	20.000	
		153.425(b)(3)	Classe I	3.600	6.300	9.000	1 por constatação
			Classe II	7.200	12.600	18.000	
			Classe III	18.000	31.500	45.000	
			Classe IV	24.000	42.000	60.000	
		153.425(b)(4)	Classe I	4.800	8.400	12.000	1 por constatação
			Classe II	9.600	16.800	24.000	
			Classe III	24.000	42.000	60.000	
			Classe IV	32.000	56.000	80.000	
		153.425(b)(5)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	
153.425(b)(6)	Classe I	4.800	8.400	12.000	1 por constatação		
	Classe II	9.600	16.800	24.000			
	Classe III	24.000	42.000	60.000			
	Classe IV	32.000	56.000	80.000			

Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor			Incidência da sanção
153.427	Sistemas de Comunicação e Alarme	153.427(a)(1)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	
		153.427(a)(2)	Classe I	3.600	6.300	9.000	1 por constatação
			Classe II	7.200	12.600	18.000	
			Classe III	18.000	31.500	45.000	
			Classe IV	24.000	42.000	60.000	
		153.427(b)	Classe I	4.800	8.400	12.000	1 por constatação
			Classe II	9.600	16.800	24.000	
			Classe III	24.000	42.000	60.000	
			Classe IV	32.000	56.000	80.000	
153.429	Vias de Acesso de Emergência	153.429(a)	Classe I	4.800	8.400	12.000	1 por constatação
			Classe II	9.600	16.800	24.000	
			Classe III	24.000	42.000	60.000	
			Classe IV	32.000	56.000	80.000	
		153.429(b)	Classe I	3.600	6.300	9.000	1 por constatação
			Classe II	7.200	12.600	18.000	
			Classe III	18.000	31.500	45.000	
			Classe IV	24.000	42.000	60.000	
153.431	Informações Operacionais	153.431(a)	Classe I	4.000	7.000	10.000	1 por constatação
			Classe II	4.000	7.000	10.000	
			Classe III	4.000	7.000	10.000	
			Classe IV	4.000	7.000	10.000	
		153.431(b)	Classe I	8.000	14.000	20.000	1 por constatação
			Classe II	8.000	14.000	20.000	
			Classe III	8.000	14.000	20.000	
			Classe IV	8.000	14.000	20.000	



Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor			Incidência da sanção
153.501	Gerenciamento do Risco da Fauna	153.501(b)(1)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	
		153.501(b)(2)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	
		153.501(b)(3)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	
		153.501(b)(4) e 153.501(d)(2)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	
		153.501(b)(5), 153.501(b)(6) e 153.501(d)(1)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação
			Classe II	6.000	10.500	15.000	
			Classe III	15.000	26.250	37.500	
			Classe IV	20.000	35.000	50.000	
153.501(b)(7) e 153.501(b)(8)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação		
	Classe II	12.000	21.000	30.000			
	Classe III	30.000	52.500	75.000			
	Classe IV	40.000	70.000	100.000			

Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor			Incidência da sanção
153.501	Gerenciamento do Risco da Fauna	153.501(d)(3)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	
		153.501(f)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	
		153.501(g)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	
153.503	Identificação do Perigo da Fauna - IPF	153.503(c)(2)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	
		153.503(d)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	

Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor			Incidência da sanção
153.505	Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna - PGRF	153.505(a)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	
		153.505(a)(3)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	
		153.505(a)(4)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	
		153.505(e)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação
			Classe II	6.000	10.500	15.000	
			Classe III	15.000	26.250	37.500	
			Classe IV	20.000	35.000	50.000	
		153.505(g)(1)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	
153.505(h)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação		
	Classe II	12.000	21.000	30.000			
	Classe III	30.000	52.500	75.000			
	Classe IV	40.000	70.000	100.000			

Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor			Incidência da sanção
153.505	Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna - PGRF	153.505(h)(1)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	
		153.505(i)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	
		153.505(i)(1)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	
		153.505(j)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	
		153.505(l)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	
153.505(m)(2)(ii)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação		
	Classe II	12.000	21.000	30.000			
	Classe III	30.000	52.500	75.000			
	Classe IV	40.000	70.000	100.000			

Seção	Descrição	Requisito	Classe	Valor			Incidência da sanção
153.505	Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna - PGRF	153.505(p)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	
		153.505(t)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação
			Classe II	6.000	10.500	15.000	
Classe III	15.000		26.250	37.500			
153.507	Comissão de Gerenciamento do Risco da Fauna - CGRF	153.507(b)(1)(iii)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação
			Classe II	6.000	10.500	15.000	
			Classe III	15.000	26.250	37.500	
			Classe IV	20.000	35.000	50.000	
		153.507(c)(2)	Classe I	3.000	5.250	7.500	1 por constatação
			Classe II	6.000	10.500	15.000	
			Classe III	15.000	26.250	37.500	
			Classe IV	20.000	35.000	50.000	
		153.507(c)(3)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	
		153.507(d)	Classe I	6.000	10.500	15.000	1 por constatação
			Classe II	12.000	21.000	30.000	
			Classe III	30.000	52.500	75.000	
			Classe IV	40.000	70.000	100.000	

## APÊNDICE C DO RBAC 153 - PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO DO AERÓDROMO

### C153.1 Generalidades

(a) Os programas de manutenção elencados no parágrafo 153.201(b) devem:

- (1) atender aos requisitos contidos na Subparte E deste Regulamento; [\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)
- (2) ser específicos e adequados às características de suas facilidades e equipamentos;
- (3) ser de fácil entendimento e manuseio, com instruções claras e objetivas;
- (4) incluir os processos de monitoramento, manutenção preventiva e manutenção corretiva;
- (5) refletir a concentração de ações nos processos de monitoramento e manutenção preventiva de cada elemento;
- (6) ser estruturados de forma a obter a continuidade das ações até a solução definitiva da não conformidade detectada;
- (7) explicitar sua finalidade;
- (8) descrever a infraestrutura, equipamentos ou facilidades a serem mantidas ou verificadas;
- (9) conter desenho adequado mostrando os elementos do programa no sítio aeroportuário; [\(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016\)](#)
- (10) conter níveis de serviço ou padrões de aceitabilidade para a operação dos equipamentos, infraestrutura ou facilidades da área operacional mantida;
- (11) definir a priorização para execução dos serviços de manutenção;
- (12) conter a programação das atividades; e
- (13) armazenar dados e realizar seu processamento e análise de forma a proporcionar a melhoria contínua do sistema.

(b) O operador de aeródromo deve considerar na elaboração dos programas que compõem o sistema de manutenção:

- (1) que as demandas que acionam os processos de cada programa podem originar-se de:
  - (i) monitoramento do setor de operações aeroportuárias;
  - (ii) processo de monitoramento do próprio programa de manutenção;
  - (iii) ESO; e
  - (iv) outras fontes que o operador de aeródromo julgar pertinente.
- (2) Os dados obtidos e armazenados, decorrentes dos processos constantes nos programas de manutenção, podem ser encaminhados para:
  - (i) o AIS;
  - (ii) o SGSO;
  - (iii) as demais atividades operacionais do aeródromo; e
  - (iv) outros que o operador de aeródromo julgar pertinente.

## APÊNDICE D DO RBAC 153 - [RESERVADO]

MANUUTA

## APÊNDICE E DO RBAC 153 - [RESERVADO]

MANUUTA



**APÊNDICE F DO RBAC 153 - [RESERVADO]**  
(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14 de junho de 2016)

MANUUTA

## APÊNDICE G DO RBAC 153 - [RESERVADO]

MANUATA