

O Presente quadro apresenta comparativo das propostas e detalha a intenção da regulação proposta, a justificativa técnica está contida nos autos do processo nº 00058.004182/2019-41.

RBAC 139 EMD 05	PROPOSTA DE EMD 06	Detalhamento
SUBPARTE A	SUBPARTE A	-
GERAL	GERAL	-
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	-
139.1 Aplicabilidade	139.1 Aplicabilidade	-
<p>(a) Este Regulamento é de cumprimento obrigatório pelo operador de aeródromo que atua em aeródromo civil público brasileiro, compartilhado ou não, que processa ou pretende processar:</p> <p>(1) operações domésticas ou de bandeira, regidas pelo RBAC 121;</p> <p>(2) operações suplementares, regidas pelo RBAC 121, quando houver regularidade; ou</p> <p>(3) operações de empresas estrangeiras que têm por objetivo o transporte aéreo civil público no Brasil, regidas pelo RBAC 129.</p>	<p>(a) Este Regulamento é de cumprimento obrigatório pelo operador de aeródromo que atua em aeródromo civil <u>que seja destinado à realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, público brasileiro, compartilhado ou não, que processa ou pretende processar:</u></p> <p>(1) operações domésticas ou de bandeira, regidas pelo RBAC 121;</p> <p>(1) operações suplementares, regidas pelo RBAC 121, quando houver regularidade; ou</p> <p>(1) operações de empresas estrangeiras que têm por objetivo o transporte aéreo civil público no Brasil, regidas pelo RBAC 129.</p> <p>(1) <u>A ANAC poderá estabelecer obrigação de obtenção de Certificado Operacional de Aeroporto a qualquer aeródromo quando identificado risco à segurança das operações que justifique.</u></p>	<p>Retirada designação de exclusividade de aplicabilidade de aeródromos públicos considerando a evolução normativa para superar a aplicabilidade de regulamentos associados a titularidade do aeródromo, mas sim considerando aspectos que sejam relevantes para a atração da regulação, como elementos operacionais, de infraestrutura, ou aspectos de proteção de passageiro, como a venda individual de assentos.</p> <p>Adicionalmente, foi mantida a obrigatoriedade de obtenção do certificado operacional de aeroporto para usar aeródromos que recebem operações internacionais regulares ou não, conforme já dispunha o antigo 139.1(a)(3) para alinhamento com a OACI.</p> <p>Por fim, Anac poderá estabelecer, verificado risco à segurança operacional, a obrigação de obtenção do certificado operacional aeroporto.</p> <p>Por outro lado, acompanhada com essa evolução, a superintendência passa a ter a responsabilidade de verificar quando as operações em determinado aeroporto impliquem na exigência de melhoria da segurança operacional através da</p>

		certificação. Podendo então estabelecer a exigência da certificação através da elaboração de um plano específico de certificação do aeródromo.
	(b) <u>Operador de aeródromo que processe ou pretenda processar operações regulares domésticas regidas pelo RBAC nº 121 e que não seja obrigado a ser detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deverá cumprir elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional estabelecidos em normativo específico a ser publicado pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária.</u>	Quanto aos aeródromos que tenham apenas operações domésticas regidas pelo RBAC nº 121, fica estabelecida a necessidade de cumprir com elementos mínimos de infraestrutura de segurança operacional estabelecidos pela superintendência de infraestrutura aeroportuária. Tais elementos são requisitos de segurança mínimos levantados pela Superintendência para que a operação ocorra de modo minimamente seguro. Destaca-se que a proposta tem disposição transitória que deve ser observado para usar os que já tem as operações.
(b) O operador de aeródromo e demais pessoas, naturais ou jurídicas, que atuem em sítio aeroportuário localizado em área de fronteira internacional devem seguir, além do disposto neste Regulamento, as restrições e definições impostas em acordo(s) firmado(s) com o(s) país(es) limítrofe(s).	(c) O operador de aeródromo e demais pessoas, naturais ou jurídicas, que atuem em sítio aeroportuário localizado em área de fronteira internacional devem seguir, além do disposto neste Regulamento, as restrições e definições impostas em acordo(s) firmado(s) com o(s) país(es) limítrofe(s).	Apenas renumeração, sem alteração material
(c) Este Regulamento não se aplica a heliportos e helipontos.	(d) Este Regulamento não se aplica a heliportos e helipontos	Apenas renumeração, sem alteração material
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx) (Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	
139.3 Termos e definições	139.3 Termos e definições	-
(a) Para efeito deste Regulamento aplicam-se os termos e definições estabelecidos a seguir, bem como aqueles disponíveis no	(a) Para efeito deste Regulamento aplicam-se os termos e definições estabelecidos a seguir, bem como aqueles disponíveis no	-

<p>RBAC 01, denominado “Definições, Regras de Redação e Unidades de Medida para uso nos RBAC”, no RBAC 153, denominado “Aeródromos – Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”, no RBAC 154, denominado “Projeto de Aeródromos”, e demais normas relacionadas à matéria.</p>	<p>RBAC 01, denominado “Definições, Regras de Redação e Unidades de Medida para uso nos RBAC”, no RBAC 153, denominado “Aeródromos – Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”, no RBAC 154, denominado “Projeto de Aeródromos”, e demais normas relacionadas à matéria.</p>	
<p>(1) <i>Autorização de Operações Especiais</i> significa a autorização para condução de operação mais exigente que aquela delimitada pelo código de referência do aeródromo, resultante do deferimento de isenção ou Nível Equivalente de Segurança Operacional.</p>	<p>(1) <i>Autorização de Operações Especiais</i> significa a autorização para condução de operação mais exigente que aquela delimitada pelo código de referência do aeródromo, resultante do deferimento de isenção ou Nível Equivalente de Segurança Operacional.</p>	<p>Ajuste na definição para esclarecer e abrange a possibilidade de autorização de operações especiais em outras circunstâncias que não sejam consequências do deferimento de uma isenção ou de Nível Equivalente De Segurança Nacional - NESO</p>
<p>(2) <i>Certificado Operacional de Aeroporto</i> significa o documento emitido pela ANAC que autoriza o detentor a operar o referido aeroporto conforme o Manual de Operações do Aeródromo (MOPS) aprovado pela ANAC e identifica os serviços aéreos públicos autorizados, por meio das especificações operativas.</p>	<p>(2) <i>Certificado Operacional de Aeroporto</i> significa o documento emitido pela ANAC que autoriza o detentor a operar o referido aeroporto conforme o Manual de Operações do Aeródromo (MOPS) aprovado pela ANAC e identifica os serviços aéreos públicos autorizados, por meio das especificações operativas.</p>	<p>Apenas renumeração, sem alteração material</p>
	<p>(3) <u><i>Compromisso de Ações Corretivas (CAC): acordo formal firmado entre o operador de aeródromo e a ANAC, contendo as ações e os prazos para implementação dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional ou para correção de não conformidades identificadas no processo de certificação junto com as medidas mitigadoras adicionais para eliminação ou mitigação dos riscos.</i></u></p>	<p>Considerando a efetividade do PAC como instrumento do processo de certificação de aeroportos e para evitar a confusão do PAC da certificação com o PAC previsto na resolução ANAC nº 472/2018, está sendo proposto a criação de um documento em substituição ao PAC da certificação, que receberá a denominação de <i>Compromisso de Ações Corretivas (CAC)</i>. Importante destacar que o CAC além de substituir as mesmas funções do PAC da certificação tem como objetivo principal a formalização de um acordo entre</p>

		as partes, ou seja, entre a ANAC e o operador de aeródromo, contendo um compromisso de ações e os prazos daquilo que vier a ser solicitado/identificado durante o processo de certificação, e, também, para os aeroportos que sejam dispensados da certificação para fins de cumprimento integral da MMIL ou de medidas adicionais para eliminação ou mitigação dos riscos identificados.
(3) <i>Especificações operativas</i> significa o conjunto de informações que caracterizam a operação que pode ser conduzida no aeródromo, considerando a infraestrutura disponível e os procedimentos estabelecidos no Manual de Operações do Aeródromo (MOPS), assim como as restrições de uso do aeródromo.	(4) <i>Especificações operativas</i> significa o conjunto de informações que caracterizam a operação que pode ser conduzida no aeródromo, considerando a infraestrutura disponível e os procedimentos estabelecidos no Manual de Operações do Aeródromo (MOPS), assim como as restrições de uso do aeródromo.	Apenas renumeração, sem alteração material
(4) <i>Estudo Aeronáutico</i> significa o estudo elaborado pelo operador de aeródromo que documenta a avaliação do impacto de não-conformidades em relação aos padrões estabelecidos no RBAC nº 154, quantificando os riscos associados e estabelecendo soluções alternativas que alcancem um nível aceitável de segurança operacional, podendo conter uma ou mais Análises de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO) ou Estudos de Compatibilidade.	(5) <i>Estudo Aeronáutico</i> significa o estudo elaborado pelo operador de aeródromo que documenta a avaliação do impacto de não-conformidades em relação aos padrões estabelecidos no RBAC nº 154, quantificando os riscos associados e estabelecendo soluções alternativas que alcancem um nível aceitável de segurança operacional, podendo conter uma ou mais Análises de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO) ou Estudos de Compatibilidade.	Apenas renumeração, sem alteração material
(5) <i>Estudo de Compatibilidade</i> significa o estudo elaborado pelo operador de aeródromo para abordar o impacto da introdução de um tipo de aeronave ou procedimento que represente uma operação mais exigente que aquela autorizada pelas	(6) <i>Estudo de Compatibilidade</i> significa o estudo elaborado pelo operador de aeródromo para abordar o impacto <u>avaliar a compatibilidade da operação da aeronave crítica com os elementos da infraestrutura do aeródromo que serão utilizados</u>	Melhorar na redação na definição do termo para esclarecer que eu estudo implica na de compatibilidade da aeronave crítica com a infraestrutura e que pode ser utilizada, inclusive, para os casos de introdução de uma operação mais exigente do que

especificações operativas do aeródromo.	por ela, utilizando o código de referência de aeródromo como metodologia de referência para guiar a análise, podendo ser realizado para avaliar os impactos da introdução de um tipo de aeronave ou procedimento que represente uma operação mais exigente que aquela autorizada pelas especificações operativas do aeródromo.	autorizada pelas especificações atrativas. Observa-se que a finalidade do estudo de compatibilidade é abrangente e a nova definição trata de aspectos mais representativos da definição e não da sua utilização.
(6) <i>Manual de Operações do Aeródromo (MOPS)</i> significa o documento, ou conjunto de documentos, elaborado pelo operador de aeródromo, contendo as regras, padrões e práticas adotadas no sítio aeroportuário.	(7) <i>Manual de Operações do Aeródromo (MOPS)</i> significa o documento, ou conjunto de documentos, elaborado pelo operador de aeródromo, contendo as regras, padrões e práticas adotadas no sítio aeroportuário.	Apenas renumeração, sem alteração material
(7) <i>Operação mais exigente</i> significa a operação de aeronave que exija a majoração de ao menos um dos elementos do código de referência do aeródromo ou a utilização de procedimentos para aproximação ou decolagem que demandem requisitos mais exigentes.	(8) <i>Operação mais exigente</i> significa a operação de aeronave que exija a majoração de ao menos um dos elementos do código de referência do aeródromo ou a utilização de procedimentos para aproximação ou decolagem que demandem requisitos mais exigentes.	Apenas renumeração, sem alteração material
	(9) Acordo Específico de Certificação Operacional do Aeroporto é acordo inicial e prévio ao processo de certificação, firmado entre o operador de aeródromo e a ANAC, com estabelecimento de prazos e ações necessárias para a concessão de Certificado Operacional de Aeroporto.	Construção de um Acordo específico para tratar ativas prévias entre a agência e o regulado interessado em ser um operador certificado. A proposta é que por meio desse Acordo específico sejam estabelecidas as obrigações dos prazos até a certificação do aeródromo. Assim, o cronograma para certificação de cada aeródromo será específico, proposto em acordo com a Anac observadas as necessidades de melhorias e correções em cada aeródromo.

(8) <i>Regularidade</i> significa a realização de mais de 2 (dois) movimentos semanais de operações regidas pelo RBAC 121.	(1) <i>Regularidade</i> significa a realização de mais de 2 (dois) movimentos semanais de operações regidas pelo RBAC 121.	Terminologia excluída, pois nova aplicabilidade não utiliza o termo.
(9) <i>Sítio aeroportuário</i> significa toda a área patrimonial do aeródromo.	(10) <i>Sítio aeroportuário</i> significa toda a área patrimonial do aeródromo.	Apenas renumeração, sem alteração material
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx)(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	
139.5 Siglas	139.5 Siglas	-
	<u>CAC significa Compromisso de Ações Corretivas.</u>	Sigla incluída
<i>IFR – Instrument Flight Rules</i> significa regras de voo por instrumentos.	<i>IFR – Instrument Flight Rules</i> significa regras de voo por instrumentos.	-
<i>MOPS</i> significa Manual de Operações do Aeródromo.	<i>MOPS</i> significa Manual de Operações do Aeródromo.	-
	<u>NESO significa Nível Equivalente de Segurança Operacional.</u>	Sigla incluída
<i>VFR – Visual Flight Rules</i> significa regras de voo visual.	<i>VFR – Visual Flight Rules</i> significa regras de voo visual.	-
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx) (Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	
SUBPARTE B	SUBPARTE B	-
CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTO	CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTO	-
139.101 Obrigatoriedade de obtenção do Certificado Operacional de Aeroporto	139.101 Obrigatoriedade de obtenção do Certificado Operacional de Aeroporto	-
(a) Operadores de aeródromos que se enquadram no parágrafo 139.1(a) devem ser detentores de Certificado Operacional de Aeroporto.	(a) Operadores de aeródromos que se enquadram no parágrafo 139.1(a) devem ser detentores de Certificado Operacional de Aeroporto.	-

(b) Todo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve manter o MOPS conforme a Subparte D deste Regulamento.	(b) Todo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve manter o MOPS conforme a Subparte D deste Regulamento.	-
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	
139.103 [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	139.103 [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	
139.105 Requisitos para obtenção de Certificado Operacional de Aeroporto	139.105 Requisitos para obtenção de Certificado Operacional de Aeroporto	-
(a) O Certificado Operacional de Aeroporto será concedido após o atendimento às seguintes condições:	(a) O Certificado Operacional de Aeroporto será concedido após o atendimento às seguintes condições:	-
(1) apresentação de requerimento em conformidade com o disposto na seção 139.205, com antecedência mínima de 120 (cento e vinte) dias da data pretendida para início das operações previstas no parágrafo 139.1(a);	(1) apresentação de requerimento <u>formal</u> em conformidade com o disposto na seção 139.205, com antecedência mínima de 120 (cento e vinte) dias da data pretendida para início das operações previstas no parágrafo 139.1(a) <u>no prazo estabelecido no Acordo Específico de Certificação Operacional do Aeroporto; (Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx)</u>	Evolução normativa para deixar de estabelecer um prazo fixo aplicável para todos os processos de certificação para construção por meio de um Acordo específico de certificação operacional do aeroporto, onde a superintendência considere os prazos em conjunto com o operador em cada caso específico.
(2) existência de cadastro atualizado do aeródromo perante a ANAC;	(2) existência de cadastro atualizado do aeródromo perante a ANAC;	-
(3) atendimento aos requisitos da subparte B do RBAC 153 pelo operador de aeródromo;	(3) atendimento <u>da</u> os requisitos da subparte B do RBAC <u>nº</u> 153 pelo operador de aeródromo; <u>(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx)</u>	Ajuste de redação sem alteração material
(4) apresentação de MOPS em conformidade com o disposto na Subparte D deste Regulamento; e	(4) apresentação de MOPS em conformidade com o disposto na Subparte D deste Regulamento; e	-
(5) obtenção de parecer favorável no processo de certificação de que dispõe a Subparte C deste Regulamento.	(5) obtenção de parecer favorável no processo de certificação de que dispõe a Subparte C deste Regulamento.	-

(b) A não apresentação de informações necessárias ou o descumprimento das condições previstas no parágrafo 139.105(a) acarretará o indeferimento do requerimento de Certificado Operacional de Aeroporto.	(b) A não apresentação de informações necessárias ou o descumprimento das condições previstas no parágrafo 139.105(a) acarretará o indeferimento do requerimento de Certificado Operacional de Aeroporto.	-
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	
139.107 Validade do Certificado Operacional de Aeroporto	139.107 Validade do Certificado Operacional de Aeroporto	-
(a) O Certificado Operacional de Aeroporto é concedido com prazo de validade indefinido e perderá sua eficácia nos seguintes casos:	(a) O Certificado Operacional de Aeroporto é concedido com prazo de validade indefinido e perderá sua eficácia nos seguintes casos:	-
(1) renúncia do detentor;	(1) renúncia do detentor;	-
(2) sucessão do detentor por outro operador de aeródromo; ou	(2) sucessão do detentor por outro operador de aeródromo; ou	-
(3) cassação.	(3) cassação.	-
(b) A ANAC dará publicidade ao ato administrativo que determinar a expedição ou cassação do Certificado.	(b) A ANAC dará publicidade ao ato administrativo que determinar a expedição ou cassação do Certificado.	-
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	
139.109 Especificações operativas	139.109 Especificações operativas	-
(a) O Certificado Operacional de Aeroporto conterà no mínimo as seguintes informações gerais em suas especificações operativas:	(a) O Certificado Operacional de Aeroporto conterà no mínimo as seguintes informações gerais em suas especificações operativas:	-
(1) código de referência de aeródromo;	(1) código de referência de aeródromo;	-
(2) tipo de operação por pista/cabeceira:	(2) tipo de operação por pista/cabeceira:	-
(i) VFR, IFR ou ambos;	(i) VFR, IFR ou ambos;	-
(ii) não precisão, precisão e sua categoria;	(ii) não precisão, precisão e sua categoria;	-

(iii) diurna, noturna ou ambos;	(iii) diurna, noturna ou ambos;	-
(3) Nível de Proteção Contraincêndio Existente (NPCE);	(3) Nível de Proteção Contraincêndio Existente (NPCE) <u>Categoria Contraincêndio do Aeródromo (CAT); (Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx)</u>	Atualização considerando a nova terminologia adotada pelo RBAC nº 153.
(4) Autorizações de Operações Especiais, se existentes.	(4) Autorizações de Operações Especiais, se existentes.	
	(5) <u>restrições operacionais em virtude de NESO ou isenção; (Incluído pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx)</u>	Inclusão explicitando a inclusão de restrições operacionais nas especificações operativas – EO do aeródromo. Atualmente as restrições existentes já compõem a EO por praxe administrativa, considerando que a medida contribuir para a segurança da operação conquanto que deixa mais claro para o público as restrições condicionantes à operação.
(b) O Certificado Operacional de Aeroporto poderá conter restrições em suas especificações operativas, quando fundamentadas, referentes a:	(b) O Certificado Operacional de Aeroporto poderá conter restrições em suas especificações operativas, quando fundamentadas, referentes a:	-
(1) classes e tipos de aeronaves; e	(1) classes e tipos de aeronaves; e	-
(2) serviços aéreos.	(2) serviços aéreos.	-
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	-
139.111 Providências administrativas acautelatórias e consequências administrativas	139.111 [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx) Providências administrativas acautelatórias e consequências administrativas	A seção de providências administrativas e acautelatórias e a seção de sanções foram transferidas (com ajustes) para subparte E para melhor alinhamento das obrigações com as providências e consequências administrativas.
(a) Diante de situação em que se verifique risco significativo à segurança das operações no aeródromo, a ANAC poderá adotar as medidas cautelares necessárias à mitigação do risco, entre as quais:	Diante de situação em que se verifique risco significativo à segurança das operações no aeródromo, a ANAC poderá adotar as medidas cautelares necessárias à mitigação do risco, entre as quais:	

(1) proibição de aumento de frequências das operações previstas no parágrafo 139.1(a);	proibição de aumento de frequências das operações previstas no parágrafo 139.1(a);	
(2) redução de frequências das operações previstas no parágrafo 139.1(a), a partir das operações da aeronave crítica;	redução de frequências das operações previstas no parágrafo 139.1(a), a partir das operações da aeronave crítica;	
(3) suspensão das operações previstas no parágrafo 139.1(a), enquanto durar a medida.	suspensão das operações previstas no parágrafo 139.1(a), enquanto durar a medida.	
(b) A verificação de que qualquer das condições estabelecidas na seção 139.105 deixou de ser atendida pelo detentor do Certificado Operacional de Aeroporto terá como consequência a proibição de aumento de frequências das operações previstas no parágrafo 139.1(a).	A verificação de que qualquer das condições estabelecidas na seção 139.105 deixou de ser atendida pelo detentor do Certificado Operacional de Aeroporto terá como consequência a proibição de aumento de frequências das operações previstas no parágrafo 139.1(a).	
(c) A aplicação de providências administrativas acautelatórias e consequências administrativas terá efeitos imediatos e não prejudicará a aplicação de eventuais sanções.	A aplicação de providências administrativas acautelatórias e consequências administrativas terá efeitos imediatos e não prejudicará a aplicação de eventuais sanções.	
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	
139.113 Sanções	139.113 [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx) Sanções	A seção de providências administrativas e acautelatórias e a seção de sanções foram transferidas (com ajustes) para subparte E para melhor alinhamento das obrigações com as providências e consequências administrativas.
(a) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto que não observar as normas e os procedimentos estabelecidos neste Regulamento e na legislação brasileira correlacionada, bem como os procedimentos operacionais especificados no MOPS, estará sujeito a multa e cassação do certificado, conforme previsto na Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, ou norma que a substitua ou atualize.	O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto que não observar as normas e os procedimentos estabelecidos neste Regulamento e na legislação brasileira correlacionada, bem como os procedimentos operacionais especificados no MOPS, estará sujeito a multa e cassação do certificado, conforme previsto na Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, ou norma que a substitua ou atualize.	
(b) O Certificado Operacional de Aeroporto será cassado em caso de reincidência das infrações previstas nos itens 5 e	O Certificado Operacional de Aeroporto será cassado em caso de reincidência das infrações previstas nos itens 5 e 7 da	

7 da “Tabela I – Certificação Operacional de Aeroportos - Operador de Aeródromo” do Anexo III da Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, considerando o disposto no art. 22, §§ 3º e 4º, da citada Resolução.	“Tabela I – Certificação Operacional de Aeroportos - Operador de Aeródromo” do Anexo III da Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, considerando o disposto no art. 22, §§ 3º e 4º, da citada Resolução.	
(1) A sanção de cassação do Certificado Operacional de Aeroporto acarretará a proibição das operações previstas no parágrafo 139.1(a) até a obtenção de novo Certificado.	A sanção de cassação do Certificado Operacional de Aeroporto acarretará a proibição das operações previstas no parágrafo 139.1(a) até a obtenção de novo Certificado.	
(c) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto que tiver seu Certificado cassado deverá iniciar novo processo de certificação operacional.	O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto que tiver seu Certificado cassado deverá iniciar novo processo de certificação operacional.	
As sanções previstas nesta Subparte não excluem a aplicação de outras sanções estabelecidas na Lei nº 7.565, de 1986, em sua legislação complementar ou nas demais normas de competência da ANAC.	As sanções previstas nesta Subparte não excluem a aplicação de outras sanções estabelecidas na Lei nº 7.565, de 1986, em sua legislação complementar ou nas demais normas de competência da ANAC.	
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	
139.115 Certificado Operacional Provisório de Aeroporto	139.115 Certificado Operacional Provisório de Aeroporto	-
(a) Para atendimento à exigência do parágrafo 139.101(a), a ANAC poderá conceder Certificado Operacional Provisório de Aeroporto à pessoa jurídica destinatária da outorga do direito de operar aeródromo público nos seguintes casos:	(a) Para atendimento à exigência do parágrafo 139.101(a), a ANAC poderá conceder Certificado Operacional Provisório de Aeroporto à pessoa jurídica destinatária da outorga do direito de operar aeródromo público nos seguintes casos: <u>no caso de sucessão de operador de aeródromo anteriormente certificado.</u>	O processo de obtenção de certificado operacional Provisório foi simplificado para incidir apenas nos casos de sucessão de operador de aeródromo anteriormente certificado. Observa-se que com a nova aplicabilidade o início das operações no aeródromo novo ou no início das operações regidas pelo RBAC nº 121 implica apenas na exigência de cumprimento dos elementos mínimos de infraestrutura de segurança operacional estabelecidos pela SIA.
(1) sucessão do operador de aeródromo anteriormente estabelecido;	(1) sucessão do operador de aeródromo anteriormente estabelecido;	
(2) início das operações de aeródromo novo; ou	(1) início das operações de aeródromo novo; ou	

(3) início das operações previstas no parágrafo 139.1(a).	(1) — início das operações previstas no parágrafo 139.1(a).	A medida também se ajusta para simplificação em um processo único de obtenção de Certificado definitivo. Com plano específico do operador com a Agência.
---	--	--

<p>(b) São condições para a obtenção de Certificado Operacional Provisório de Aeroporto:</p> <p>(1) apresentação de requerimento em conformidade com o disposto na seção 139.205, com antecedência mínima de 120 (cento e vinte) dias da data pretendida para a assunção das operações aeroportuárias ou início das operações previstas no parágrafo 139.1(a);</p> <p>(2) existência de cadastro atualizado do aeródromo perante a ANAC;</p> <p>(3) atendimento aos requisitos da subparte B do RBAC 153 pelo operador de aeródromo;</p> <p>(4) apresentação de MOPS em conformidade com o disposto na Subparte D deste Regulamento; e</p> <p>(5) obtenção de parecer favorável em inspeção da ANAC, para o caso previsto no parágrafo 139.115(a)(1), destinada a avaliar a capacidade do operador de aeródromo de executar os procedimentos constantes do MOPS e garantir a segurança das operações aeroportuárias.</p>	<p>(b) Para fins de São condições para a obtenção de Certificado Operacional Provisório de Aeroporto, <u>o novo operador de aeródromo deverá apresentar os seguintes documentos, com antecedência mínima de 120 (cento e vinte) dias da data pretendida para a assunção das operações aeroportuárias:</u></p> <p>(1) apresentação de requerimento em conformidade com o disposto na seção 139.205, com antecedência mínima de 120 (cento e vinte) dias da data pretendida para a assunção das operações aeroportuárias ou início das operações previstas no parágrafo 139.1(a);</p> <p>(1) existência de cadastro atualizado do aeródromo perante a ANAC;</p> <p>(1) atendimento aos requisitos da subparte B do RBAC 153 pelo operador de aeródromo;</p> <p>(1) apresentação de MOPS em conformidade com o disposto na Subparte D deste Regulamento; e</p> <p>(1) obtenção de parecer favorável em inspeção da ANAC, para o caso previsto no parágrafo 139.115(a)(1), destinada a avaliar a capacidade do operador de aeródromo de executar os procedimentos constantes do MOPS e garantir a segurança das operações aeroportuárias.</p> <p>(1) <u>requerimento formal conforme modelo disponibilizado pela ANAC;</u></p> <p>(2) <u>declaração de ratificação e cumprimento integral do MOPS do antigo operador de aeródromo;</u></p> <p>(3) <u>designação do(s) responsável(is) operacional(is),</u></p>	<p>Ajustes de redação sem alterar a propriedade de mérito, considerando os mesmos 120 dias de antecedência da Assunção da operação</p> <p>- Ajustes de redação do parágrafo (1) considerando que a antecedência foi para o parágrafo principal, deixando o parágrafo apenas para a numeração de documentos obrigatórios</p> <p>- Quanto ao parágrafo antigo (2), a existência de cadastro atualizado foi excluída, considerando que a manutenção do cadastro atualizado já é uma obrigação do operador de aeródromo certificado. Portanto, sendo mantido pelo operador certificado até então.</p> <p>- Quanto ao parágrafo antigo (3), houve ajuste para traduzir o resultado pretendido, simplificando para a designação da equipe de responsáveis e apresentação do plano de treinamento. Resultando na subdivisão nos parágrafos novos (3) e (4)</p> <p>- Quanto ao requisito de apresentação de MOPS, antigo parágrafo (4), registra-se simplificação para Ratificação do comprimento do MOPS do antigo operador. Medida que se adequa melhor a realidade da sucessão e do caráter transitório da certificação operacional provisória de aeroporto. Resultando na redação nova dada ao parágrafo (2)</p> <p>Quanto ao parágrafo (5), fica dispensado parecer favorável em inspeção, considerando que as operações serão mantidas conforme compromisso de adoção dos mesmos procedimentos existentes pelo antigo operador. Substituído</p>
--	--	---

	<p>conforme definido no parágrafo 153.15(a) do RBAC nº 153;</p> <p>(4) plano para o treinamento dos novos profissionais contratados para trabalharem na área operacional do aeródromo ou em atividades relacionadas com a segurança operacional, de acordo os requisitos da seção 153.37 do RBAC nº 153; e</p> <p>(5) declaração de compromisso de correção das não conformidades inconclusas por parte do antigo operador de aeródromo junto à ANAC.</p>	<p>pelo compromisso de correção das não conformidades não concluídas pelo operador anterior. Medida aderente a manutenção das condições do aeródromo, incluindo as melhorias necessárias.</p>
<p>(c) O Certificado Operacional Provisório de Aeroporto supre a exigência contida no parágrafo 139.101(a) e imputa ao seu detentor todas as obrigações e deveres decorrentes deste Regulamento.</p>	<p>(c) O Certificado Operacional Provisório de Aeroporto supre a exigência contida no parágrafo 139.101(a) durante sua vigência e imputa ao seu detentor todas as obrigações e deveres decorrentes deste Regulamento, inclusive à obtenção de Certificado Operacional de Aeroporto.</p>	<p>Ajuste na redação para esclarecer que o operador detentor de certificado operacional provisório deve envidar esforços para providenciar a sua certificação definitiva.</p>
<p>(d) O Certificado Operacional Provisório de Aeroporto tem validade de até 12 (doze) meses e será extinto com a outorga do Certificado Operacional de Aeroporto ou o advento de seu termo, podendo ser renovado uma única vez, por igual período, a critério da ANAC.</p>	<p>(d) O Certificado Operacional Provisório de Aeroporto tem validade de até 12 (doze) meses e será extinto com a outorga do Certificado Operacional de Aeroporto ou o advento de seu termo, podendo ser renovado uma única vez, por igual período, a critério da ANAC.</p>	-
<p>(e) O indeferimento do requerimento de Certificado Operacional Provisório de Aeroporto será comunicado ao requerente e à autoridade outorgante do direito de operar o aeródromo com ao menos 30 (trinta) dias de antecedência da data indicada para a assunção das operações aeroportuárias ou início das operações previstas no parágrafo 139.1(a) e poderá ter os seguintes efeitos:</p> <p>(1) assunção das operações aeroportuárias, com proibição</p>	<p>(a) — O indeferimento do requerimento de Certificado Operacional Provisório de Aeroporto será comunicado ao requerente e à autoridade outorgante do direito de operar o aeródromo com ao menos 30 (trinta) dias de antecedência da data indicada para a assunção das operações aeroportuárias ou início das operações previstas no parágrafo 139.1(a) e poderá ter os seguintes efeitos:</p> <p>(1) — assunção das operações aeroportuárias, com</p>	<p>As consequências administrativas pela não outorga de certificado operacional estão descritos na subparte E, das obrigações, providências e consequências administrativas.</p>

das operações previstas no parágrafo 139.1(a); (2) não assunção das operações aeroportuárias; (3) proibição do início das operações previstas no parágrafo 139.1(a),	proibição das operações previstas no parágrafo 139.1(a); (1) não assunção das operações aeroportuárias; (1) proibição do início das operações previstas no parágrafo 139.1(a);	
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxx de 20xx)(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	-
139.117 Emendas ao Certificado Operacional de Aeroporto	139.117 Emendas ao Certificado Operacional de Aeroporto	-
(a) O Certificado Operacional de Aeroporto poderá ser alterado nos seguintes casos:	(a) O Certificado Operacional de Aeroporto poderá ser alterado nos seguintes casos:	-
(1) quando houver alteração das características físicas ou operacionais do aeródromo que reflitam nas especificações operativas, desde que a alteração respeite as exigências previstas no parágrafo 139.105(a); ou	(1) quando houver alteração das características físicas ou operacionais do aeródromo que reflitam nas especificações operativas, desde que a alteração respeite as exigências previstas no parágrafo 139.105(a); ou	-
(2) quando for avaliado pelo operador de aeródromo ou pela ANAC que houve incremento do risco à segurança operacional do aeródromo que torne necessária a alteração de características físicas ou procedimentos operacionais.	(2) quando for avaliado pelo operador de aeródromo ou pela ANAC que houve incremento do risco à segurança operacional do aeródromo que torne necessária a alteração de características físicas ou procedimentos operacionais.	-
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	-
SUBPARTE C	SUBPARTE C	-
PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTO	PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTO	-
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	-
139.201 Fases do processo de certificação operacional de aeroporto	139.201 Fases do processo de certificação operacional de aeroporto	-

(a) O processo de Certificação Operacional de Aeroportos compreende as seguintes fases:	(a) O processo de Certificação Operacional de Aeroportos compreende as seguintes fases:	-
(1) requerimento formal;	(1) requerimento formal;	-
(2) avaliação do requerimento;	(2) avaliação do requerimento;	-
(3) inspeção de certificação; e	(3) inspeção de certificação; e	-
(4) certificação.	(4) certificação.	-
(b) Verificada a ausência de informações ou documentos necessários à instrução do processo de certificação ou constatada discrepância entre as informações fornecidas e as condições observadas na inspeção de certificação, a ANAC poderá sobrestar a tramitação do processo e fixar prazo para a apresentação dos esclarecimentos necessários.	(b) Verificada a ausência de informações ou documentos necessários à instrução do processo de certificação ou constatada discrepância entre as informações fornecidas e as condições observadas na inspeção de certificação, a ANAC poderá sobrestar a tramitação do processo e fixar prazo para a apresentação dos esclarecimentos necessários.	-
(c) O não atendimento ao prazo fixado pela ANAC de acordo com o parágrafo 139.201(b) ou a omissão do requerente em promover os atos e diligências que lhe competirem importarão no arquivamento do processo.	(c) O não atendimento ao prazo fixado pela ANAC de acordo com o parágrafo 139.201(b) ou a omissão do requerente em promover os atos e diligências que lhe competirem importarão no arquivamento do processo.	-
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	-
139.203 [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	139.203 [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	-
139.205 Requerimento formal	139.205 Requerimento formal	-

<p>(a) O requerimento para emissão ou emenda de Certificado Operacional de Aeroporto deve ser formulado pelo operador de aeródromo na forma da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, e de Instrução Suplementar específica, e deve conter:</p> <p>(1) definição das especificações operativas a serem incluídas ou alteradas no Certificado;</p> <p>(2) planta de localização do aeródromo em relação à cidade e ao seu entorno; e</p> <p>(3) planta geral do aeródromo, contendo a representação da situação atual da infraestrutura aeroportuária.</p> <p>(b) Em anexo ao requerimento deverão ser apresentados o arquivo digital e cópia impressa do MOPS, conforme a Subparte D deste Regulamento.</p>	<p>(a) O requerimento para emissão ou emenda de Certificado Operacional de Aeroporto deve ser formulado pelo operador de aeródromo na forma da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, e de Instrução Suplementar específica, e deve conter:</p> <p>(1) definição das especificações operativas a serem incluídas ou alteradas no Certificado;</p> <p>(1) planta de localização do aeródromo em relação à cidade e ao seu entorno; e</p> <p>(1) planta geral do aeródromo, contendo a representação da situação atual da infraestrutura aeroportuária.</p> <p>(a) Em anexo ao requerimento deverão ser apresentados o arquivo digital e cópia impressa do MOPS, conforme a Subparte D deste Regulamento.</p> <p><u>(2) o MOPS em formato digital, conforme a Subparte D deste Regulamento; e</u></p> <p><u>(3) a Declaração de Conformidade do MOPS, conforme modelo disponibilizado pela ANAC.</u></p>	<p>Ajuste para simplificar e esclarecer o conteúdo do requerimento.</p> <p>A planta de localização do aeródromo em relação ao seu entorno deixa de ser exigida, pois já contida como parte do plano diretor do aeródromo.</p> <p>A planta geral do aeródromo, com a situação da infraestrutura aeroportuária passa a fazer parte do conteúdo do MOPS, descrito e simplificado no parágrafo 139.311. Sendo apenas suficiente a descrição de suas características físicas principais conforme detalhado na proposta do parágrafo 139.311.</p> <p>Por fim, a exigência de cópia impressa do MOPS é retirada e passa a compor o requerimento formal apenas o documento em formato digital.</p> <p>Além disso, com intuito de aperfeiçoar a responsabilização pela veracidade das informações e pela manutenção das condições apresentadas no requerimento, estabelecida a exigência de apresentação de declaração de conformidade do MOPS. Atualmente a declaração de conformidade trata-se de um auxílio técnico para o requerimento do pretendente à Certificação, a proposta aqui passar pela inclusão de conteúdo declaratório de responsabilidade pela conformidade da infraestrutura e das operações em conformidade com os regulamentos estabelecidos pela SIA. Assim, justifica-se que esse ato, mais abrangente, seja obrigação composta no requerimento.</p>
<p>(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)</p>	<p>(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxx de 20xx)<u>(Redação dada pela</u></p>	<p>-</p>

	<u>Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)</u>	
139.207 Avaliação do requerimento	139.207 Avaliação do requerimento	-
(a) O requerimento de Certificado Operacional de Aeroporto será avaliado pela ANAC quanto aos seguintes aspectos:	(a) O requerimento de Certificado Operacional de Aeroporto será avaliado pela ANAC quanto aos seguintes aspectos:	-
(1) regularidade formal do requerimento e dos documentos acessórios;	(1) regularidade formal do requerimento e dos documentos acessórios;	-
(2) capacidade técnico-operacional do operador de aeródromo e de sua organização para a gestão aeroportuária, conforme subparte B do RBAC 153;	(2) capacidade técnico-operacional do operador de aeródromo e de sua organização para a gestão aeroportuária, conforme subparte B do RBAC 153;	-
(3) compatibilidade entre a operação da aeronave crítica pretendida e as características físicas e operacionais do aeródromo, incluindo eventuais solicitações de isenções ou Níveis Equivalentes de Segurança Operacional;	(3) compatibilidade entre a operação da aeronave crítica pretendida e as características físicas e operacionais do aeródromo, incluindo eventuais solicitações de isenções ou Níveis Equivalentes de Segurança Operacional;	-
(4) características físicas e operacionais especificadas no MOPS, de forma a verificar o cumprimento das normas técnicas vigentes; e	(4) características físicas e operacionais especificadas no MOPS, de forma a verificar o cumprimento das normas técnicas vigentes; e	-
(5) conteúdo do MOPS em relação ao disposto na Subparte D deste Regulamento.	(5) conteúdo do MOPS em relação ao disposto na Subparte D deste Regulamento.	-
(b) Ao final desta fase, a ANAC:	(b) Ao final desta fase, a ANAC:	-
(1) notificará o requerente quanto ao resultado da análise, podendo solicitar providências complementares e fixar prazo para atendimento; e	(1) notificará o requerente quanto ao resultado da análise, podendo solicitar providências complementares e fixar prazo para atendimento; e	-
(2) se julgado procedente o requerimento, quando necessário, agendará inspeção de certificação destinada a avaliar as características físicas e operacionais do aeródromo e atestar sua conformidade com o MOPS.	(2) se julgado procedente o requerimento, quando necessário, agendará inspeção de certificação destinada a avaliar as características físicas e operacionais do aeródromo e atestar sua conformidade com o MOPS.	-

(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	-
139.209 Inspeção de certificação	139.209 Inspeção de certificação	-
(a) A inspeção de certificação tem por objetivo verificar se as regras, padrões e práticas adotadas correspondem àquelas constantes do MOPS e engloba os aspectos relacionados à segurança operacional, em especial:	(a) A inspeção de certificação tem por objetivo verificar se as regras, padrões e práticas adotadas correspondem àquelas constantes do MOPS e engloba os aspectos relacionados à segurança operacional, em especial:	-
(1) Organização do operador de aeródromo: verificação de documentos do aeródromo, incluindo constituição do operador de aeródromo, responsáveis pelas atividades operacionais, qualificação dos responsáveis pelas atividades operacionais ou por atividades específicas, treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas e Programa de Instrução em Segurança Operacional (PISOA);	(1) Organização do operador de aeródromo: verificação de documentos do aeródromo, incluindo constituição do operador de aeródromo, responsáveis pelas atividades operacionais, qualificação dos responsáveis pelas atividades operacionais ou por atividades específicas, treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas e Programa de Instrução em Segurança Operacional (PISOA);	-
(2) Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO): verificação da implementação do MOPS quanto ao Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO), englobando a política e objetivos de segurança operacional, gerenciamento dos riscos de segurança operacional, garantia da segurança operacional, promoção da segurança operacional, planejamento formal para implantação do SGSO;	(2) Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO): verificação da implementação do MOPS quanto ao Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO), englobando a política e objetivos de segurança operacional, gerenciamento dos riscos de segurança operacional, garantia da segurança operacional, promoção da segurança operacional, planejamento formal para implantação do SGSO;	-
(3) Gerenciamento do Risco da Fauna: verificação da implementação do MOPS quanto à identificação do perigo da fauna, monitoramento da fauna no sítio aeroportuário,	(3) Gerenciamento do Risco da Fauna: verificação da implementação do MOPS quanto à identificação do perigo da fauna, monitoramento da fauna no sítio aeroportuário,	-

<p>implantação de técnicas para exclusão ou modificação de habitat atrativo de animais, procedimentos administrativos referentes ao programa de gerenciamento do risco da fauna, rotina de procedimentos constantes no Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF);</p>	<p>implantação de técnicas para exclusão ou modificação de habitat atrativo de animais, procedimentos administrativos referentes ao programa de gerenciamento do risco da fauna, rotina de procedimentos constantes no Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF);</p>	
<p>(4) Operações Aeroportuárias: verificação da implementação do MOPS para posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo, condição operacional para a infraestrutura disponível, proteção da área operacional, Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo (SOCMS), movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional, acesso e permanência na área de manobras, prevenção de incursão em pista, gerenciamento do pátio de aeronaves, alocação de aeronaves no pátio, estacionamento de aeronaves no pátio, abordagem à aeronave, abastecimento e transferência do combustível da aeronave, processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea, liberação de aeronave, operações em baixa visibilidade, monitoramento da condição física e operacional do aeródromo;</p>	<p>(4) Operações Aeroportuárias: verificação da implementação do MOPS para posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo, condição operacional para a infraestrutura disponível, proteção da área operacional, Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo (SOCMS), movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional, acesso e permanência na área de manobras, prevenção de incursão em pista, gerenciamento do pátio de aeronaves, alocação de aeronaves no pátio, estacionamento de aeronaves no pátio, abordagem à aeronave, abastecimento e transferência do combustível da aeronave, processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea, liberação de aeronave, operações em baixa visibilidade, monitoramento da condição física e operacional do aeródromo;</p>	-
<p>(5) Manutenção Aeroportuária: verificação da implementação do MOPS quanto ao sistema de manutenção aeroportuária, áreas pavimentadas incluindo pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de estacionamento de</p>	<p>(5) Manutenção Aeroportuária: verificação da implementação do MOPS quanto ao sistema de manutenção aeroportuária, áreas pavimentadas incluindo pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de estacionamento de</p>	-

<p>aeronaves, vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas, áreas não-pavimentadas, áreas verdes, sistema de drenagem, auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito, sistema elétrico, proteção da área operacional, equipamentos, veículos e sinalização viária da área operacional;</p>	<p>aeronaves, vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas, áreas não-pavimentadas, áreas verdes, sistema de drenagem, auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito, sistema elétrico, proteção da área operacional, equipamentos, veículos e sinalização viária da área operacional;</p>	
<p>(6) Resposta à Emergência Aeroportuária: verificação da implementação do MOPS quanto aos recursos necessários para o atendimento às emergências aeroportuárias, que incluem ambulâncias, Centro de Operações de Emergência (COE), Posto de Coordenação Móvel (PCM), Recursos externos, mapas de grade interno e externo, Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM), Plano de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pista (PRAI), Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC), exercícios simulados de emergência em aeródromo, Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo (SESCINC), nível de proteção contraincêndio existente e requerido, agentes extintores, Carros Contraincêndio de Aeródromo (CCI), veículos de apoio às operações do SESCINC, proteção individual dos bombeiros de aeródromo, materiais e equipamentos de apoio às operações de resgate e combate a incêndio, sistemas de comunicação e alarme, provisão de recursos humanos para o SESCINC, Seção Contraincêndio de Aeródromo (SCI), tempo-resposta do</p>	<p>(6) Resposta à Emergência Aeroportuária: verificação da implementação do MOPS quanto aos recursos necessários para o atendimento às emergências aeroportuárias, que incluem ambulâncias, Centro de Operações de Emergência (COE), Posto de Coordenação Móvel (PCM), Recursos externos, mapas de grade interno e externo, Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM), Plano de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pista (PRAI), Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC), exercícios simulados de emergência em aeródromo, Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo (SESCINC), nível de proteção contraincêndio existente e requerido <u>Categoria Contraincêndio do Aeródromo (CAT)</u>, agentes extintores, Carros Contraincêndio de Aeródromo (CCI), veículos de apoio às operações do SESCINC, proteção individual dos bombeiros de aeródromo, materiais e equipamentos de apoio às operações de resgate e combate a incêndio, sistemas de comunicação e alarme, provisão de recursos humanos para o SESCINC, Seção</p>	<p>Alteração da nomenclatura de nível de proteção contra incêndio para atualização para a Categoria Contraincêndio do Aeródromo (CAT), que é utilizada pelo RBAC nº 153.</p>

SESCINC, procedimentos operacionais do SESCINC.	Contraincêndio de Aeródromo (SCI), tempo-resposta do SESCINC, procedimentos operacionais do SESCINC. (Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx)	
(b) Após a inspeção, a ANAC elaborará relatório técnico, que consolidará as eventuais não conformidades identificadas e formalizará o parecer sobre as características físicas e operacionais em relação às informações apresentadas no MOPS.	(b) Após a inspeção, a ANAC elaborará relatório técnico, que consolidará as eventuais não conformidades identificadas e formalizará o parecer sobre as características físicas e operacionais em relação às informações apresentadas no MOPS.	-
(c) A ANAC notificará o requerente quanto aos resultados da inspeção de certificação, podendo fixar prazo para eventual adequação do MOPS.	(c) A ANAC notificará o requerente quanto aos resultados da inspeção de certificação, podendo fixar prazo para eventual adequação do MOPS.	-
(d) A ANAC poderá arquivar o processo de certificação operacional do aeródromo, nos seguintes casos:	(d) A ANAC poderá arquivar o processo de certificação operacional do aeródromo, nos seguintes casos:	-
(1) quando constatada a impossibilidade de correção das não conformidades identificadas pela ANAC; e	(1) quando constatada a impossibilidade de correção das não conformidades identificadas pela ANAC; e	-
(2) quando o requerente não apresentar condições técnico-operacionais de operar o aeródromo conforme petitionado, descumprindo as condições estabelecidas na seção 139.105.	(2) quando o requerente não apresentar condições técnico-operacionais de operar o aeródromo conforme petitionado, descumprindo as condições estabelecidas na seção 139.105.	-
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	-
139.211 Certificação	139.211 Certificação	-
(a) Concluída a inspeção de certificação e obtido o relatório técnico, a ANAC decidirá sobre a outorga do Certificado Operacional de Aeroporto considerando o resultado das fases anteriores do processo de certificação, o conjunto formado pelas características físicas e	(a) Concluída a inspeção de certificação e obtido o relatório técnico, a ANAC decidirá sobre a outorga do Certificado Operacional de Aeroporto considerando o resultado das fases anteriores do processo de certificação, o conjunto formado pelas características físicas e	-

operacionais do aeródromo, bem como eventuais isenções ou Níveis Equivalentes de Segurança Operacional deferidos.	operacionais do aeródromo, bem como eventuais isenções ou Níveis Equivalentes de Segurança Operacional deferidos.	
(1) A ANAC poderá exigir do requerente a apresentação de um plano de ações corretivas com meios e prazos para eliminar as não conformidades, assim como medidas para mitigação do risco associado à cada não conformidade enquanto não é sanada definitivamente.	(1) A ANAC poderá exigir do requerente a apresentação de um plano de ações corretivas <u>CAC</u> com meios e prazos para eliminar as não conformidades, assim como medidas para mitigação do risco associado à cada não conformidade enquanto não é sanada definitivamente. <u>(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx)</u>	Conforme esclarecido na definição de Compromisso de Ações Corretivas (CAC), substituição para esclarecer a diferença entre o PAC da Res. nº 472/2018
(b) Julgado procedente o processo de certificação operacional, a ANAC promoverá:	(b) Julgado procedente o processo de certificação operacional, a ANAC promoverá:	-
(1) a aprovação do MOPS;	(1) a aprovação do MOPS;	-
(2) a aceitação do plano de ações corretivas;	(2) a aceitação do plano de ações corretivas;	-
(3) a publicação em meio oficial da decisão administrativa de outorga do Certificado Operacional de Aeroporto;	(3) a publicação em meio oficial da decisão administrativa de outorga do Certificado Operacional de Aeroporto;	-
(4) a expedição do Certificado Operacional de Aeroporto em nome do requerente, contendo as especificações operativas do aeródromo; e	(4) a expedição do Certificado Operacional de Aeroporto em nome do requerente, contendo as especificações operativas do aeródromo; e	-
(5) a solicitação de divulgação das informações aeronáuticas sobre o aeródromo nas Publicações de Informações Aeronáuticas (AIP).	(5) a solicitação de divulgação das informações aeronáuticas sobre o aeródromo nas Publicações de Informações Aeronáuticas (AIP).	-
<u>(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)</u>	<u>(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)</u>	-
139.213 Vigilância continuada	139.213 Vigilância continuada	-
(a) Após a concessão do Certificado Operacional de Aeroporto, a ANAC realizará a vigilância continuada, inclusive	(a) Após a concessão do Certificado Operacional de Aeroporto, a ANAC realizará a vigilância continuada, inclusive	-

por meio de inspeções, para verificação da manutenção das características físicas e operacionais do aeródromo e demais elementos que ensejaram a concessão do Certificado.	por meio de inspeções, para verificação da manutenção das características físicas e operacionais do aeródromo e demais elementos que ensejaram a concessão do Certificado.	
(b) Caso a vigilância continuada identifique não conformidade quanto aos requisitos estabelecidos neste Regulamento, a ANAC poderá adotar as medidas previstas nas seções 139.111 e 139.113.	(b) Caso a vigilância continuada identifique não conformidade quanto aos requisitos estabelecidos neste Regulamento, a ANAC poderá adotar as medidas previstas nas seções 139.403 111 e 139.113.	Alteração de referência considerando nova localização na proposta para a sessão de providências administrativas
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxx de 20xx) (Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	-
SUBPARTE D	SUBPARTE D	-
MANUAL DE OPERAÇÕES DO AERÓDROMO (MOPS)	MANUAL DE OPERAÇÕES DO AERÓDROMO (MOPS)	-
139.301 Preparação e apresentação do MOPS	139.301 Preparação e apresentação do MOPS	-
(a) O requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve elaborar e manter atualizado um MOPS que permita padronizar os serviços e facilitar a gestão aeroportuária, a comunicação e a instrução de seu pessoal e demais provedores de serviços diretamente relacionados à operação do aeródromo.	(a) O requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve elaborar e manter atualizado um MOPS que permita padronizar os serviços e facilitar a gestão aeroportuária, a comunicação e a instrução de seu pessoal e demais provedores de serviços diretamente relacionados à operação do aeródromo.	-
(b) O MOPS deve ser um documento mantido por meio de um processo que assegure o domínio sobre o seu conteúdo, revisão, publicação, distribuição, disponibilização e retenção.	(a) O MOPS deve ser um documento mantido por meio de um processo que assegure o domínio sobre o seu conteúdo, revisão, publicação, distribuição, disponibilização e retenção.	Requisito retirado considerando que a forma de comprimento do parágrafo 139.301 (a) pode ser alcançada por outras formas que o operador optar.
(c) O MOPS deve ser apresentado impresso em tamanho A4 (210 x 297 mm) orientação retrato com todas suas páginas numeradas.	(a) O MOPS deve ser apresentado impresso em tamanho A4 (210 x 297 mm) orientação retrato com todas suas páginas numeradas.	Obrigação retirada por não está adequada a realidade atual.
(1) O MOPS deve ser digitalizado ou gerado em formato “Portable Document	(1) O MOPS deve ser digitalizado ou gerado em formato “Portable Document	Obrigação retirada, podendo ser contida em orientações para agilizar a análise do documento.

<i>Format</i> ” – pdf, que permita a busca de texto, correspondente ao impresso subscrito pelo operador de aeródromo.	<i>Format</i>” – pdf, que permita a busca de texto, correspondente ao impresso subscrito pelo operador de aeródromo.	
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx) (Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	-
139.303 Cópias do MOPS	139.303 Disponibilização de acesso ao Cópias do MOPS	Alteração da redação da sessão para representar de forma mais adequada as exigências que constam
(a) Todo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve disponibilizar o acesso ao conteúdo atualizado do MOPS, seja de forma impressa ou eletrônica, ao seu pessoal e demais provedores de serviços diretamente relacionados à operação do aeródromo.	(a) Todo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve disponibilizar o acesso ao conteúdo atualizado do MOPS, seja de forma impressa ou eletrônica, ao seu pessoal e demais provedores de serviços diretamente relacionados à operação do aeródromo.	Obrigação de versão impresso retirada por não está adequada a realidade atual.
(b) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve assegurar que a ANAC tenha sempre uma cópia impressa completa da versão atualizada do MOPS, incluindo quaisquer revisões aprovadas de acordo com a Seção 139.305, além de sua versão eletrônica no formato especificado em 139.301.	(b) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve assegurar que a ANAC tenha sempre uma cópia impressa a versão completa da versão atualizada do MOPS, incluindo quaisquer revisões aprovadas de acordo com a Seção 139.305, além de sua versão eletrônica no formato especificado em 139.301.	Obrigação de versão impressa retirada por não está adequada a realidade atual.
(c) Um exemplar atualizado do MOPS deve ser disponibilizado durante inspeção da ANAC ao aeródromo.	(c) Um exemplar atualizado do MOPS deve ser disponibilizado durante inspeção da ANAC ao aeródromo.	-
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx)(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	-
139.305 Aprovação e revisão do MOPS	139.305 Aprovação e rRevisão do MOPS	Alteração da nomenclatura, pois na nova proposta as aprovações são exclusivamente para casos concretos que afetem diretamente as operações.

(a) O MOPS e suas revisões são aprovados desde que atendam aos requisitos estabelecidos neste Regulamento, após análise de seu conteúdo em relação às normas vigentes.	(a) O MOPS e suas revisões são aprovados desde que atendam aos requisitos estabelecidos neste Regulamento, após análise de seu conteúdo em relação às normas vigentes.	
(b) Todo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve manter o MOPS atualizado, revisando-o para incorporar modificações de características físicas, operacionais e outros procedimentos ou práticas adotadas, além de eventuais alterações exigidas pela ANAC.	(b) Todo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve manter o MOPS atualizado <u>e realizar o controle de emendas</u> , revisando-o para incorporar modificações de características físicas, operacionais e outros procedimentos ou práticas adotadas, além de eventuais alterações exigidas pela ANAC.	Adicionada obrigado são que constava no parágrafo 139.305 (d) Para trazer mais coerência e liberdade para o operador na forma em que registra o controle de emendas ao MOPS
(c) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve designar e informar à ANAC o responsável pela guarda do MOPS.	(c) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve designar e informar à ANAC o responsável pela guarda do MOPS. <u>[Reservado]</u>	Retirada obrigação de designação de responsável, considerando que se trata de aspecto institucional.
(d) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve controlar as revisões do MOPS, registrando em cada página a data de sua versão mais recente.	(d) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve controlar as revisões do MOPS, registrando em cada página a data de sua versão mais recente. <u>[Reservado]</u>	O controle de emendas fica sob responsabilidade do detentor de certificado operacional de aeroporto conforme 139.305(b) sem a necessidade de registro em formato específico. Deixando para o operador escolhe a forma como mostrará o controle de revisão das versões.
(e) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve submeter à aprovação da ANAC toda alteração efetuada no MOPS, previamente à sua efetivação. (1) Nos casos em que houver risco à segurança operacional o detentor do certificado poderá, motivadamente, efetivar alteração do MOPS antes de submeter à aprovação da ANAC. (f) O procedimento de revisão do conteúdo e a forma de controle de alterações devem ser descritos no MOPS.	(e) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve submeter à aprovação <u>prévia</u> da ANAC toda alteração efetuada no MOPS, previamente à sua efetivação <u>somente as modificações do MOPS que venham promover alterações de:-</u> (1) Nos casos em que houver risco à segurança operacional o detentor do certificado poderá, motivadamente, efetivar alteração do MOPS antes de submeter à aprovação da ANAC.	Simplificação da exigência da aprovação de alterações efetuadas no MOPS antes da sua efetivação. Assim passam a ser exigidas apenas: - alterações que afetam as especificações operativas, pois são medidas que valoram o risco das operações; - alterações de características físicas com implantação de novas áreas de movimento, pela necessidade de avaliação da adequação dos procedimento e dos impactos na cooperação existente.

	<p>(a) — O procedimento de revisão do conteúdo e a forma de controle de alterações devem ser descritos no MOPS.</p> <p>(1) <u>especificações operativas do aeródromo, nos seguintes casos:</u></p> <p>(i) <u>majoração no número ou letra do Código de Referência de Aeródromo;</u></p> <p>(ii) <u>alteração do tipo de operação por pista ou cabeceira;</u></p> <p>(iii) <u>autorização de operações especiais;</u></p> <p>(2) <u>características físicas do aeródromo, nos casos de implementação de nova pista de pouso e decolagem, nova pista de táxi, novo pátio de aeronaves e nova área de aproximação final e decolagem de helicópteros (FATO); e</u></p> <p>(3) <u>procedimentos em virtude de atualizações de regulamentação técnica.</u></p> <p>(f) <u>As alterações que não estejam enquadradas nos casos listados no parágrafo 139.305(e) dispensam aprovação prévia da ANAC, podendo ser feitas por procedimento interno do operador de aeródromo.</u></p>	<p>- alterações em virtude de atualização técnica pela agência.</p> <p>As demais alterações ficam dispensadas de prévia aprovação da ANAC</p>
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxx de 20xx) (Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	-
139.307 Inclusão de Isenções e Níveis Equivalentes de Segurança Operacional no MOPS	139.307 Inclusão de Isenções e Níveis Equivalentes de Segurança Operacional no MOPS	-
(a) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve indicar no MOPS as eventuais Isenções e Níveis Equivalentes de Segurança Operacional deferidos pela ANAC, a data de entrada em vigor, bem como a referência dos documentos que os fundamentaram.	(a) O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve indicar no MOPS as eventuais Isenções e Níveis Equivalentes de Segurança Operacional NESO deferidos pela ANAC, <u>incorporando ao MOPS os respectivos procedimentos operacionais aprovados como</u>	Esclarecimento para indicar que o objetivo é que sejam incorporados os procedimentos operacionais e medidas mitigadoras aprovadas pela ANAC nas Isenções e NESOs concedidos

	medidas mitigadoras a data de entrada em vigor, bem como a referência dos documentos que os fundamentaram.	
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx) (Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	-
139.309 [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	139.309 [Reservado] (Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	-
139.311 Conteúdo do MOPS	139.311 Conteúdo do MOPS	-
(a) O MOPS deve conter as informações necessárias e suficientes para o adequado entendimento e desempenho dos seguintes processos, considerando as particularidades aplicáveis ao aeródromo: (1) cadastro do aeródromo na ANAC; (2) organização do operador de aeródromo; (3) gerenciamento da segurança operacional; (4) gerenciamento do risco da fauna; (5) operações aeroportuárias; (6) manutenção aeroportuária; (7) resposta à emergência;	(a) O MOPS deve conter as informações necessárias e suficientes para o adequado entendimento e desempenho dos seguintes processos <u>peço pessoal operacional</u> , considerando as particularidades aplicáveis ao aeródromo, <u>incluindo, no mínimo, os seguintes assuntos:</u> (1) cadastro do aeródromo na ANAC; (1) organização do operador de aeródromo; (1) gerenciamento da segurança operacional; (1) gerenciamento do risco da fauna; (1) operações aeroportuárias; (1) manutenção aeroportuária; (1) resposta à emergência;	Estabelece o propósito do conteúdo do MOPS. Ref.: DOC 9981 (PANS ADR), 3ª edição – 2.1.4, 2.2.1.1, 2.2.1.2.1, 2.2.1.2.2 O conteúdo do MOPS foi alterado.
	(1) <u>organograma do operador de aeródromo;</u>	Apresentação da estrutura organizacional estabelecida pelo operador de aeródromo para cumprir as responsabilidades do RBAC 153. Necessário para compreender a cadeia de responsabilidades do operador. Ref.: DOC 9981 (PANS ADR), 3ª edição – 2.2.2.1d

		Obrigação existia de forma mais abrangente como organiza�o do operador de aeródromo pelo antigo requisito do parágrafo 139.311 (a) (2).
	(2) procedimento de revisão do conteúdo e de controle de revisões do MOPS;	Assegura a atualiza�o do MOPS e histórico de altera�es realizadas. Ref.: DOC 9981 (PANS ADR), 3� edic�o – 2.2.2.1b; DOC 9859 (SMS Manual), 4� edic�o – 9.3.8 A obriga�o já existia no parágrafo 139.305 inclusive com a indica�o de responsável. Portanto, � uma simplifica�o para que o operador autonomamente estabeleça seus procedimentos de revisão e controle do conteúdo do MOPS
	(3) identifica�o das responsabilidades pela execu�o das atividades do MOPS e para acesso � área operacional;	Assegura clareza de responsabilidades de cada unidade ou fun�o dentro da estrutura do operador de aeródromo no MOPS para cumprir as responsabilidades do RBAC 153. Ref.: DOC 9981 (PANS ADR), 3� edic�o – 2.2.2.1g; DOC 9859 (SMS Manual), 4� edic�o – 9.3.5.11, 9.3.5.12, 9.3.5.13, 9.3.5.14 Obriga�o existia de forma mais abrangente como organiza�o do operador de aeródromo pelo antigo requisito do parágrafo 139.311 (a) (2).
	(4) descri�o do aeródromo, contendo informa�es sobre suas características físicas e operacionais;	Apresenta�o da estrutura física e de auxílios dos recursos materiais e humanos do aeródromo. Ref.: DOC 9981 (PANS ADR), 3� edic�o – 2.2.2.1e Substitui de forma mais simples e objetiva a exigência de plantas de todo o aeródromo como componente do requerimento formal que constava no parágrafo 139.205. Exigindo-se especialmente apenas elementos está a área de movimento e

		destaques importantes para definição das operações permitidas.
	(i) <u>orientação, resistência, dimensões e tipos de piso da pista de pouso e decolagem;</u>	Elemento da área de movimento. Ref.: DOC 9981 (PANS ADR), 3ª edição – 2.2.2.1e
	(ii) <u>localização, configuração, dimensões, resistência e tipos de piso de táxi e dos pátios de aeronaves;</u>	Elemento da área de movimento. Ref.: DOC 9981 (PANS ADR), 3ª edição – 2.2.2.1e
	(iii) <u>informações sobre o SESCINC;</u>	Importante para definir as operações permitidas no aeródromo. Ref.: DOC 9981 (PANS ADR), 3ª edição – 2.2.2.1e
	(iv) <u>auxílios visuais e de navegação aérea instalados no aeródromo; e</u>	Importante para definir as operações permitidas no aeródromo. Ref.: DOC 9981 (PANS ADR), 3ª edição – 2.2.2.1e
	(v) <u>sistemas elétricos primário e secundário;</u>	Importante para definir as operações permitidas no aeródromo e para garantir a continuidade das operações. Ref.: DOC 9981 (PANS ADR), 3ª edição – 2.2.2.1e
	(5) <u>lista de NESO e isenções concedidos pela ANAC, bem como os procedimentos identificados como medidas mitigadoras adicionais;</u>	Estabelece obrigatoriedade de documentação no MOPS das Isenções e NESOs, assim como seus procedimentos associados, para garantir o cumprimento das condicionantes no aeródromo e conhecimento dos termos pela comunidade aeroportuária. Obrigação já consta na seção 139.307, para inclusão de Isenções e Níveis Equivalentes de Segurança Operacional no MOPS. Portanto, a proposta traz mais coerência ao conteúdo.
	(6) <u>especificações operativas do aeródromo;</u>	Informa as operações permitidas no aeródromo.
	(i) <u>aeronave crítica pretendida;</u>	Obrigação existia de forma mais abrangente como organização do operador de aeródromo pelo
	(ii) <u>código de referência do aeródromo;</u>	

	(iii) <u>tipo de operação em cada cabeceira (IFR precisão, não precisão, VFR); e</u>	antigo requisito do parágrafo 139.311 (a) (2). Além de tratar de conceito cerne para a certificação do operador conforme a operação definida em EO.
	(iv) <u>restrições de classes e tipos de aeronaves e serviços aéreos permitidos no aeródromo, se aplicável;</u>	
	(7) <u>procedimentos do operador de aeródromo sobre:</u>	Estabelecimento dos procedimentos a serem inseridos no MOPS para cumprimento dos requisitos das subpartes do RBAC 153. Obrigação existia de forma mais abrangente como organização do operador de aeródromo pelo antigo requisito dos parágrafos 139.311(a)(1) a 139.311(a)(7).
	(i) <u>requisitos e treinamentos para o pessoal de atividade operacional;</u>	Cumprimento dos requisitos de procedimentos operacionais contidos na subparte B do RBAC 153.
	(ii) <u>gerenciamento da segurança operacional;</u>	Cumprimento dos requisitos do SGSO, contidos na subparte C do RBAC 153.
	(iii) <u>operações aeroportuárias;</u>	Cumprimento dos requisitos de procedimentos operacionais contidos na subparte D do RBAC 153.
	(iv) <u>manutenção aeroportuária;</u>	Cumprimento dos requisitos de procedimentos operacionais contidos na subparte E do RBAC 153.
	(v) <u>gerenciamento do risco da fauna;</u>	Cumprimento dos requisitos de procedimentos operacionais contidos na subparte H do RBAC 153.
	(vi) <u>resposta à emergência.</u>	Cumprimento dos requisitos de procedimentos operacionais contidos na subparte F e G do RBAC 153.
(b) Os requisitos referentes aos processos descritos no parágrafo 139.311(a) estão previstos em regulamentação específica da ANAC.	(b) Os requisitos referentes aos processos <u>assuntos</u> descritos no parágrafo 139.311(a) estão previstos em regulamentação específica da ANAC <u>identificados na Declaração de Conformidade do MOPS.</u>	Formalização da Declaração de Conformidade do MOPS, que consiste na seleção dos requisitos do RBAC 153 aplicáveis ao MOPS.

(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx) (Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	-
SUBPARTE E	SUBPARTE E	-
OBRIGAÇÕES DO DETENTOR CERTIFICADO OPERACIONAL AEROPORTO	OBRIGAÇÕES DO DETENTOR CERTIFICADO OPERACIONAL AEROPORTO PROVIDÊNCIAS E CONSEQUÊNCIAS ADMINISTRATIVAS DO DETENTOR DE CERTIFICADO OPERACIONAL DE AEROPORTO	Reorganização das providências e consequências administrativas das seções 139.111 e 139.113 para maior coerência no texto.
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx) (Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	-
139.401 Cumprimento de normas e procedimentos	139.401 Cumprimento de normas e procedimentos	-
(a) Todo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve observar as normas e os procedimentos estabelecidos neste Regulamento e na legislação brasileira correlacionada, bem como os procedimentos operacionais especificados no MOPS.	(a) Todo <u>O</u> detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve observar as normas e os procedimentos estabelecidos neste Regulamento e na legislação brasileira correlacionada, bem como os procedimentos operacionais especificados no MOPS <u>aprovado pela ANAC.</u>	Ajuste para simplificar redação sem alteração material, que mantém a obrigatoriedade de observação dos procedimentos contidos no MOPS aprovado.
	(1) <u>O operador de aeródromo que se enquadre no disposto no parágrafo 139.1(c) deve manter elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional de acordo com as normas da ANAC.</u>	Obrigação para esclarecer a necessidade de manutenção dos elementos mínimos de infraestrutura de segurança operacional necessários para a operação regidas pelo RBAC nº 121
(b) Todo detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve proibir que operações mais exigentes que as especificações operativas contidas em seu Certificado sejam realizadas, exceto quando houver Avaliação de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO) e Procedimentos Específicos de Segurança	(b) Todo <u>O</u> detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve proibir que operações mais exigentes que as especificações operativas contidas em seu Certificado sejam realizadas, exceto quando houver Avaliação de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO) e Procedimentos Específicos de Segurança	Ajuste textual

Operacional (PESO) dessas operações, aceitos pela ANAC.	Operacional (PESO) dessas operações, aceitos pela ANAC.	
	(c) <u>O operador de aeródromo deve cumprir as obrigações e os prazos fixados no CAC, quando houver essa obrigação.</u>	Obrigação já contida no parágrafo 139.211(a)(1) no escopo da certificação. Aqui registrar-se de forma genérica para incluir o caso de eventual estabelecimento de CAC para ajuste de cumprimento da MIL.
	(d) <u>O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deve compatibilizar o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA) com as especificações operativas aprovadas pela ANAC, e deve adotar medidas e ações necessárias à aprovação do PBZPA junto ao Comando da Aeronáutica.</u>	Trata-se de obrigação do operador para manutenção de ações necessárias para aprovação do PBZPA junto ao comando da aeronáutica. Ainda que a Anac não possa ter ingerência sobre a aprovação do documento, espera-se que o operador mantenha esforços ativos para aprovação da compatibilidade.
	(e) <u>A inobservância de quaisquer requisitos, procedimentos ou obrigações estabelecidos neste Regulamento, na legislação brasileira correlacionada, no MOPS ou no CAC ensejará a emissão de comunicação ao detentor de Certificado Operacional de Aeroporto, contendo a descrição da não conformidade detectada e o prazo para sua correção, salvo quando comprometa a segurança operacional em nível de risco não aceitável pela ANAC.</u>	A proposta é para que todo operador certificado receba um benefício de contato prévio às sanções que não comprometam severamente a segurança operacional. Uma oportunidade adicional de ajuste de condut, considerando que o operador tem maior contato com a agência pelo fato da certificação. A comunicação tem o objetivo de estimular o retorno do cumprimento e caso não seja aprovada a conformidade outras medidas administrativas poderão ser adotadas.
	(1) <u>A comunicação não constitui sanção ao regulado e tem por objetivo estimular o retorno ao cumprimento do requisito de forma célere e eficaz previamente à adoção de procedimentos para aplicação das providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização.</u>	
	(2) <u>O detentor de Certificado Operacional de Aeroporto deverá comprovar a correção da não conformidade</u>	

	<u>dentro do prazo estabelecido na comunicação, sob pena de adoção de outras providências administrativas.</u>	
	<u>(3) A comunicação não deverá ser aplicada para condições que possam afetar ou elevar o risco à segurança das operações, nem para casos críticos que justifiquem a imposição de providência administrativa mais gravosa.</u>	
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	<u>(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxx de 20xx)</u>	-
	<u>139.403 Providências administrativas e consequências administrativas</u>	
	<u>(a) Diante de situação em que se verifique risco significativo à segurança das operações no aeródromo, a ANAC poderá adotar as providências acautelares necessárias à mitigação do risco.</u>	Antigo parágrafo 139.111(a), apenas retirado rol exemplificativo das medidas possíveis para adoção.
	<u>(b) Findo o processo de certificação sem outorga do Certificado Operacional de Aeroporto, Certificado Operacional Provisório de Aeroporto ou descumpridos os elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional, o operador de aeródromo estará suscetível à aplicação das seguintes consequências administrativas:</u> <u>(1) adoção de medidas mitigadores adicionais, visando garantir um nível aceitável de segurança operacional;</u> <u>(2) imposição de restrições operacionais;</u> <u>(3) congelamento das frequências do aeroporto;</u> <u>(4) limitação da aeronave crítica e respectiva frequência semanal de operação;</u> <u>(5) redução gradativa de frequências das operações até</u>	Conforme verificado na Análise de impacto regulatório, Necessidade de construção de medidas sanciona tório os para os casos em que haja descumprimento do alcance da certificação ou de elementos mínimos de infraestrutura de segurança operacional.

	<u>determinado limite que será fixado pela ANAC no caso concreto;</u> (6) <u>suspensão das operações.</u>	
	(c) <u>O operador de aeródromo poderá firmar um CAC para evitar ou suspender a aplicação das consequências previstas no parágrafo 139.403(b).</u>	Faculdade para possibilitar que o operador volte a regularidade por meio de comprimento de ajuste de conduta em compromisso com a ANAC
	(1) <u>O operador de aeródromo estará suscetível às consequências previstas no parágrafo 139.403(b) em caso de descumprimento do CAC.</u>	Caso descumprido o CAC, o efeito suspensivo para a consequência administrativa é perdido.
	(d) <u>A aplicação de providências administrativas acautelatórias e consequências administrativas terá efeitos imediatos e não prejudicará a aplicação de eventuais sanções.</u>	Medidas acautelatórias para provimento da segurança operacional não impedem eventual aplicação de sanção por descumprimento de requisito, por serem objetivos distintos das medidas associadas.
	(e) <u>As violações ao previsto neste Regulamento sujeitam o infrator às providências administrativas estabelecidas no art. 289 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica, e em ato normativo específico da ANAC que estabelece procedimentos para providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização, adotando-se, para as infrações praticadas, os valores de multa previstos Apêndice A.</u>	Esclarecimento de forma processual.
	<u>(Incluída pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxxx de 20xx)</u>	
SUBPARTE F	SUBPARTE F	-
ISENÇÕES E NÍVEIS EQUIVALENTES DE SEGURANÇA OPERACIONAL	ISENÇÕES E NÍVEIS EQUIVALENTES DE SEGURANÇA OPERACIONAL	-
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	-
139.501 Análise e aprovação de isenções	139.501 Análise e aprovação de isenções	-

(a) Todo requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto pode solicitar à ANAC isenção de requisito regulamentar, nos moldes definidos no RBAC 11 - “Procedimentos e normas gerais para a elaboração de regras e emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil” ou norma que o substitua ou atualize.	(a) Todo requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto pode solicitar à ANAC isenção de requisito regulamentar, nos moldes definidos no RBAC 11 - “Procedimentos e normas gerais para a elaboração de regras e emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil” ou norma que o substitua ou atualize.	-
(b) Uma petição de isenção deve ser fundamentada por Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO), Estudo Aeronáutico ou Estudo de Compatibilidade, demonstrando que as operações podem ser mantidas dentro de um nível aceitável de segurança operacional.	(b) Uma petição de isenção deve ser fundamentada por Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO), Estudo Aeronáutico ou Estudo de Compatibilidade, demonstrando que as operações podem ser mantidas dentro de um nível aceitável de segurança operacional.	-
(c) Na análise da petição de isenção, além dos requisitos estabelecidos na seção 11.25 do RBAC 11, a ANAC avaliará os seguintes aspectos:	(c) Na análise da petição de isenção, além dos requisitos estabelecidos na seção 11.25 do RBAC 11, a ANAC avaliará os seguintes aspectos:	-
(1) coordenação entre as partes interessadas, incluindo:	(1) coordenação entre as partes interessadas, incluindo:	-
(i) operador de aeródromo;	(i) operador de aeródromo;	-
(ii) operador de aeronave;	(ii) operador de aeronave;	-
(iii) órgão ATS;	(iii) órgão ATS;	-
(iv) prestadores de serviço que atuam no sítio aeroportuário;	(iv) prestadores de serviço que atuam no sítio aeroportuário;	-
(v) autoridades públicas;	(v) autoridades públicas;	-
(2) avaliação dos riscos envolvidos, com base em argumentos documentados;	(2) avaliação dos riscos envolvidos, com base em argumentos documentados;	-
(3) proposição de medidas para eliminação ou mitigação dos riscos;	(3) proposição de medidas para eliminação ou mitigação dos riscos;	-
(4) definição de prazos e responsáveis pela	(4) definição de prazos e responsáveis pela	-

implementação das medidas propostas.	implementação das medidas propostas.	
(d) Após a análise da petição de isenção, a ANAC poderá:	(d) Após a análise da petição de isenção, a ANAC poderá:	-
(1) conceder a isenção temporária ou permanente, conforme peticionado pelo requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto;	(1) conceder a isenção temporária ou permanente, conforme peticionado pelo requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto;	-
(2) solicitar ao peticionário alteração da petição, caso algum risco tenha sido subestimado ou não identificado, a fim de se obter um nível aceitável de segurança operacional;	(2) solicitar ao peticionário alteração da petição, caso algum risco tenha sido subestimado ou não identificado, a fim de se obter um nível aceitável de segurança operacional;	-
(3) deferir parcialmente a isenção, impondo medidas condicionais para garantir um nível aceitável de segurança operacional;	(3) deferir parcialmente a isenção, impondo medidas condicionais para garantir um nível aceitável de segurança operacional;	-
(4) indeferir a petição, apresentando a devida fundamentação.	(4) indeferir a petição, apresentando a devida fundamentação.	-
(e) O requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto que tiver obtido isenção temporária ou permanente deve fornecer à ANAC, sempre que solicitadas, informações necessárias para a supervisão da segurança operacional das operações afetadas.	(e) O requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto que tiver obtido isenção temporária ou permanente deve fornecer à ANAC, sempre que solicitadas, informações necessárias para a supervisão da segurança operacional das operações afetadas.	-
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	-
139.503 Análise e aprovação de Níveis Equivalentes de Segurança Operacional	139.503 Análise e aprovação de Níveis Equivalentes de Segurança Operacional	-
(a) Todo requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto pode solicitar à ANAC a aprovação de Nível Equivalente de Segurança Operacional a qualquer requisito regulamentar.	(a) Todo requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto pode solicitar à ANAC a aprovação de Nível Equivalente de Segurança Operacional a qualquer requisito regulamentar.	-
(b) A solicitação de aprovação de Nível Equivalente de	(b) A solicitação de aprovação de Nível Equivalente de	-

Segurança Operacional deve ser fundamentada por Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO), Estudo Aeronáutico ou Estudo de Compatibilidade, demonstrando que as operações podem ser mantidas dentro de um nível de segurança operacional equivalente ao proporcionado pelas regras aplicáveis à operação da aeronave mais exigente.	Segurança Operacional deve ser fundamentada por Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO), Estudo Aeronáutico ou Estudo de Compatibilidade, demonstrando que as operações podem ser mantidas dentro de um nível de segurança operacional equivalente ao proporcionado pelas regras aplicáveis à operação da aeronave mais exigente.	
(c) Na análise da solicitação de aprovação de Nível Equivalente de Segurança Operacional, a ANAC avaliará os seguintes aspectos:	(c) Na análise da solicitação de aprovação de Nível Equivalente de Segurança Operacional, a ANAC avaliará os seguintes aspectos:	-
(1) coordenação entre as partes interessadas, incluindo:	(1) coordenação entre as partes interessadas, incluindo:	-
(i) operador de aeródromo;	(i) operador de aeródromo;	-
(ii) operador de aeronave;	(ii) operador de aeronave;	-
(iii) órgão ATS;	(iii) órgão ATS;	-
(iv) prestadores de serviço que atuam no sítio aeroportuário;	(iv) prestadores de serviço que atuam no sítio aeroportuário;	-
(v) autoridades públicas;	(v) autoridades públicas;	-
(2) identificação das características físicas e requisitos operacionais da aeronave que impactam na infraestrutura aeroportuária, incluindo as seguintes características físicas do aeródromo:	(2) identificação das características físicas e requisitos operacionais da aeronave que impactam na infraestrutura aeroportuária, incluindo as seguintes características físicas do aeródromo:	-
(i) comprimento de pista de pouso e decolagem;	(i) comprimento de pista de pouso e decolagem;	-
(ii) largura de pista de pouso e decolagem;	(ii) largura de pista de pouso e decolagem;	-
(iii) acostamentos de pista de pouso e decolagem;	(iii) acostamentos de pista de pouso e decolagem;	-
(iv) área de giro de pista de pouso e decolagem;	(iv) área de giro de pista de pouso e decolagem;	-

(v) dimensões de faixas de pista de pouso e decolagem;	(v) dimensões de faixas de pista de pouso e decolagem;	-
(vi) obstáculos em faixas de pista de pouso e decolagem;	(vi) obstáculos em faixas de pista de pouso e decolagem;	-
(vii) áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA);	(vii) áreas de Segurança de Fim de Pista (RESA);	-
(viii) largura de pistas de táxi;	(viii) largura de pistas de táxi;	-
(ix) curvas de pista de táxi;	(ix) curvas de pista de táxi;	-
(x) acostamentos de pistas de táxi;	(x) acostamentos de pistas de táxi;	-
(xi) faixas de pista de táxi;	(xi) faixas de pista de táxi;	-
(xii) pistas de táxi em viadutos;	(xii) pistas de táxi em viadutos;	-
(xiii) posições de espera de pista de pouso e decolagem, posições intermediárias de espera e posições de espera em vias de serviço;	(xiii) posições de espera de pista de pouso e decolagem, posições intermediárias de espera e posições de espera em vias de serviço;	-
(xiv) distâncias mínimas de separação para pistas de táxi;	(xiv) distâncias mínimas de separação para pistas de táxi;	-
(xv) afastamentos em posições de estacionamento de aeronaves;	(xv) afastamentos em posições de estacionamento de aeronaves;	-
(xvi) resistência do pavimento;	(xvi) resistência do pavimento;	-
(3) identificação dos requisitos regulamentares aplicáveis;	(3) identificação dos requisitos regulamentares aplicáveis;	-
(4) adaptação das instalações do aeródromo, vis-à-vis as exigências da operação da aeronave pretendida;	(4) adaptação das instalações do aeródromo, vis-à-vis as exigências da operação da aeronave pretendida;	-
(5) proposição de procedimentos específicos.	(5) proposição de procedimentos específicos.	-
(d) Após a análise da solicitação de aprovação de Nível Equivalente de Segurança Operacional, a ANAC poderá:	(d) Após a análise da solicitação de aprovação de Nível Equivalente de Segurança Operacional, a ANAC poderá:	-
(1) deferir Nível Equivalente de Segurança Operacional, conforme solicitado pelo requerente ou detentor ou requerente de Certificado Operacional de Aeroporto;	(1) deferir Nível Equivalente de Segurança Operacional, conforme solicitado pelo requerente ou detentor ou requerente de Certificado Operacional de Aeroporto;	-

(2) demandar ao peticionário alteração da solicitação, caso alguma característica física da aeronave ou requisito operacional não tenha sido identificado ou adequadamente tratado;	(2) demandar ao peticionário alteração da solicitação, caso alguma característica física da aeronave ou requisito operacional não tenha sido identificado ou adequadamente tratado;	-
(3) deferir Nível Equivalente de Segurança Operacional, impondo medidas condicionais para garantir a segurança operacional;	(3) deferir Nível Equivalente de Segurança Operacional, impondo medidas condicionais para garantir a segurança operacional;	-
(4) indeferir a solicitação, apresentando a devida fundamentação.	(4) indeferir a solicitação, apresentando a devida fundamentação.	-
(e) O requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto que tiver obtido a aprovação de Nível Equivalente de Segurança Operacional deve fornecer à ANAC, sempre que solicitadas, informações necessárias para a supervisão da segurança operacional das operações afetadas.	(e) O requerente ou detentor de Certificado Operacional de Aeroporto que tiver obtido a aprovação de Nível Equivalente de Segurança Operacional deve fornecer à ANAC, sempre que solicitadas, informações necessárias para a supervisão da segurança operacional das operações afetadas.	-
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	-
SUBPARTE G	SUBPARTE G	-
DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	-
139.601 Disposições transitórias e finais	139.601 Disposições transitórias e finais	-
(a) Operadores de aeródromos classificados, na data de emissão da Emenda 05 deste Regulamento, como Classe I, II ou III segundo o RBAC 153, Emenda 00, ficam dispensados de serem detentores de Certificado Operacional de Aeroporto, até que requeiram: (1) aumento de frequências da aeronave crítica; ou (2) operações mais exigentes.	(a) Operadores de aeródromos classificados, na data de emissão da Emenda 05 deste Regulamento, como Classe I, II ou III segundo o RBAC 153, Emenda 00, ficam dispensados de serem detentores de Certificado Operacional de Aeroporto, até que requeiram: (1) aumento de frequências da aeronave crítica; ou (1) operações mais exigentes.	Alteração das disposições transitórias para a emenda proposta
	(a) <u>Os elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional disposto no</u>	Estabelecimento de prazo para cumprimento dos elementos mínimos de infraestrutura e de

	<u>parágrafo 139.1(b), devem ser atendidos:</u>	segurança operacional, com definição de três anos para quem processa operações regulares regidas pelo RBAC nº 121. Primeiramente, essa proposta visa a manutenção das operações com projeção de data específica para a melhoria da infraestrutura que recebe das operações hoje regidas pelo escopo e com limites estabelecidos na Res. 371/2015 da Anac.
	<u>(1) no prazo máximo de 3 anos, contados a partir da publicação dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional em normativo específico da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, para quem já processe operações regulares regidas pelo RBAC nº 121;</u>	Considerando serem elementos mínimos necessários as operações, passam a ser exigidos previamente para quem pretende processar operações regulares regidas pelo RBAC nº 121.
	<u>(2) de forma prévia para quem pretenda processar operações regulares regidas pelo RBAC nº 121.</u>	
	<u>(b) o não cumprimento integral dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional exigirá avaliação de segurança das operações a ser enviada para análise da ANAC.</u>	A proposta é facultar a possibilidade de avaliação de risco e implementação de compromisso em CAC para ajuste de conduta com estabelecimento de medidas mitigadoras.
	<u>(1) a ANAC poderá exigir o estabelecimento de um CAC, contendo ações e prazos para o cumprimento de medidas adicionais para eliminação ou mitigação dos riscos identificados.</u>	Portanto, a proposta traz mais fluidez ao mercado no início das operações nos aeroportos.
	<u>(c) O cumprimento dos elementos mínimos de infraestrutura e de segurança operacional será formalizado por meio declaração de ratificação e cumprimento com responsabilização do operador aeroportuário, conforme modelo disponibilizado pela ANAC, e serão verificados, posteriormente, pela ANAC.</u>	A proposta que haja responsabilização do operador em compartilhamento com a agência, que priorizar a avaliação posterior das medidas implementadas para receber as operações regulares regidas pelo RBAC nº 121. Verificado que o operador declarou falsamente o cumprimento dos elementos, poderão ser adotadas as Providências e consequências administrativas da seção 139.403, além das sanções previstas no apêndice A.

	(d) <u>Os operadores de aeródromos que se enquadrarem na aplicabilidade deste regulamento deverão ser detentores de Certificado Operacional de Aeroporto no prazo máximo fixado no Acordo Específico de Certificação estabelecido em conjunto com a ANAC para cada aeroporto.</u>	Esclarecimento para que previamente a cada processo de certificação operador e agência tenha a liberdade de firmar condições e prazos para a certificação do aeródromo.
(b) O disposto na Emenda 05 deste Regulamento aplica-se aos processos iniciados em data anterior à sua emissão, sem necessidade de ratificação ou adequação dos atos já praticados.	O disposto na Emenda 05 deste Regulamento aplica-se aos processos iniciados em data anterior à sua emissão, sem necessidade de ratificação ou adequação dos atos já praticados. (e) <u>O disposto na Emenda 06 deste Regulamento aplica-se aos processos iniciados em data anterior à sua emissão, sem necessidade de ratificação ou adequação dos atos já praticados.</u>	Ajuste de referência da emenda
	(f) <u>Enquanto não for concedido Certificado Operacional de Aeroporto, o operador aeroportuário, na figura de sua pessoa física, será considerado como o responsável primário pela garantia de todos os aspectos de segurança do aeródromo.</u>	Registro de responsabilidade pessoal para manutenção da segurança operacional aos operadores que não se certificarem.
(Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	(Redação dada pela Resolução nº xxx, de xx de xxxxxxx de 20xx) (Redação dada pela Resolução nº 371, de 15 de dezembro de 2015)	-

**APÊNDICE A DO RBAC Nº 139 - DOSIMETRIA DAS SANÇÕES APLICÁVEIS ÀS INFRAÇÕES AO REGULAMENTO
(VALORES EXPRESSOS EM REAIS)**

(Apêndice incluído pela Resolução nº xxx, de x.xx.20xx)

Seção	Descrição	Requisito	Classe do Aeródromo, segundo o RBAC nº 153	Valor			Incidência da sanção	Detalhamento
				Mínimo	Intermediário	Máximo		
SUBPARTE B – CERTIFICAÇÃO OPERACIONAL DE AEROPORTO								
139.101	Obrigatoriedade e de obtenção do Certificado Operacional de Aeroporto	139.101(a)	Classe IV	80.000	140.000	200.000	1 por constatação	Valor adotado por simetria à infração por operar aeródromo civil sem autorização da autoridade de aviação civil (tabela II “Construção, modificação, operação, manutenção e resposta à emergência em aeródromos” do anexo III à Resolução nº 472). Valor adotado por simetria à infração contida na tabela I “Certificação Operacional de Aeroportos” do anexo III à Resolução nº 472, item h. h) Deixar de praticar as regras, padrões ou procedimentos estabelecidos no MOPS aprovado pela ANAC.
			Classe III	60.000	105.000	150.000		
			Classe II	24.000	42.000	60.000		
			Classe I	12.000	21.000	30.000		
		139.101(b)	Classe IV	40.000	70.000	100.000	1 por constatação	
			Classe III	30.000	52.500	75.000		
			Classe II	12.000	21.000	30.000		
			Classe I	6.000	10.500	15.000		
SUBPARTE D – MANUAL DE OPERAÇÕES DO AERÓDROMO (MOPS)								
139.303	Disponibilização de acesso ao MOPS	139.303(a) 139.303(b) ou 139.303(c)	Classe IV	20.000	35.000	50.000	1 por constatação	Mantido o valor previsto na tabela I “Certificação Operacional de Aeroportos” do anexo III à Resolução nº 472, item c. c) Não disponibilizar um exemplar atualizado do MOPS durante inspeção da ANAC ao aeródromo.
			Classe III	15.000	26.250	37.500		
			Classe II	6.000	10.500	15.000		
			Classe I	3.000	5.250	7.500		
139.305	Revisão do MOPS	139.305(b)	Classe IV	20.000	35.000	50.000	1 por constatação	Foi adotado o mesmo valor para a multa do item anterior. Pois foi considerado que a letra h da Res. 472/2018 que tem o dobro do valor da letra c, seria desproporcional, pois o item anterior pode ser gravoso no sentido de não ser disponibilizado exemplar do MOPS durante uma inspeção.
			Classe III	15.000	26.250	37.500		
			Classe II	6.000	10.500	15.000		
			Classe I	3.000	5.250	7.500		
SUBPARTE E - OBRIGAÇÕES, PROVIDÊNCIAS E CONSEQUÊNCIAS ADMINISTRATIVAS								
139.401			Classe IV	40.000	70.000	100.000		

Seção	Descrição	Requisito	Classe do Aeródromo, segundo o RBAC nº 153	Valor			Incidência da sanção	Detalhamento
				Mínimo	Intermediário	Máximo		
Cumprimento de normas e procedimentos	139.401(a) 139.401(a)(1)	Classe III	30.000	52.500	75.000	1 por constatação	Mantido o valor previsto na tabela I “Certificação Operacional de Aeroportos” do anexo III à Resolução nº 472, item h. h) Deixar de praticar as regras, padrões ou procedimentos estabelecidos no MOPS aprovado pela ANAC.	
		Classe II	12.000	21.000	30.000			
		Classe I	6.000	10.500	15.000			
	139.401(b)	Classe IV	160.000	280.000	400.000	1 por voo	Ajustado o valor previsto na tabela I “Certificação Operacional de Aeroportos” do anexo III à Resolução nº 472, item g. Deixar de proibir que operações mais exigentes que as especificações operativas contidas no Certificado sejam realizadas, exceto quando houver AISO e PESO dessas operações aceitos pela ANAC. Tal ajuste, justifica-se pela necessidade observada pela GCOP em garantir maior adesão dos operadores de aeródromo ao cumprimento do requisito. Dessa forma, evitando-se a reincidência de violação do requisito e suspensão do Certificado Operacional de Aeroporto. Podendo, até mesmo, caso não sanada a violação durante o prazo de suspensão, causar a cassação do certificado	
		Classe III	120.000	210.000	300.000			
		Classe II	48.000	84.000	120.000			
		Classe I	24.000	42.000	60.000			
	139.401(c)	Classe IV	40.000	70.000	100.000	1 por constatação	Mantido o valor previsto na tabela I “Certificação Operacional de Aeroportos” do anexo III à Resolução nº 472, item h. h) Deixar de praticar as regras, padrões ou procedimentos estabelecidos no MOPS aprovado pela ANAC.	
		Classe III	30.000	52.500	75.000			
		Classe II	12.000	21.000	30.000			
		Classe I	6.000	10.500	15.000			
	130.401(d)	Classe IV	8.000	14.000	20.000	1 por constatação	Valor adotado por simetria à infração contida no Apêndice A ao RBAC 161, seção 161.51	
		Classe III	6.000	10.500	15.000			
		Classe II	2.400	4.200	6.000			
		Classe I	1.200	2.100	3.000			
	SUBPARTE G - DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS							
139.601		130.601(a)	Classe IV	40.000	70.000	100.000	1 por voo	

Seção	Descrição	Requisito	Classe do Aeródromo, segundo o RBAC nº 153	Valor			Incidência da sanção	Detalhamento
				Mínimo	Intermediário	Máximo		
	Disposições transitórias e finais		Classe III	30.000	52.500	75.000		Como trata de infração à MIL, foi adotado o mesmo valor para descumprimento de MOPS ou CAC, que corresponde ao valor da infração contida na tabela I "Certificação Operacional de Aeroportos" do anexo III à Resolução nº 472, item h. h) Deixar de praticar as regras, padrões ou procedimentos estabelecidos no MOPS aprovado pela ANAC.
			Classe II	12.000	21.000	30.000		
			Classe I	6.000	10.500	15.000		
		130.601(d)	Classe IV	20.000	35.000	50.000	1 por constatação	Adotado o mesmo valor previsto na tabela I "Certificação Operacional de Aeroportos" do anexo III à Resolução nº 472, item h. i) Deixar de observar requisito relativo à certificação operacional de aeroporto não compreendido nos itens anteriores.
			Classe III	15.000	26.250	37.500		
			Classe II	6.000	10.500	15.000		
			Classe I	3.000	5.250	7.500		
		Parâmetro de incidência		Forma de aplicação				
1 por constatação		Será aplicada uma multa por cada conjunto de irregularidades identificadas que decorram de violação ao requisito que indica esse parâmetro de incidência.						
1 por voo		Será aplicada uma multa por cada voo envolvido na ocorrência que decorre de violação a requisito que indica esse parâmetro de incidência.						