

ANO .2012.....

PROCESSO Nº



Câmara Municipal de Bebedouro

SECRETARIA

ESPÉCIE PROJETO DE LEI Nº 76/2012.....

OBJETO DISPÕE SOBRE A CONCESSÃO DE USO DE IMÓVEIS QUE ESPECIFICA E DÁ

OUTRAS PROVIDÊNCIAS.....

Apresentado em sessão do dia 25/06/2012.....

Autoria PODER EXECUTIVO.....

Encaminhamento às Comissões de

Prazo final

Aprovado em / /

Rejeitado em 22/10/2012

Autógrafo de Lei nº

Lei nº



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

OEC/348/2012 - je

Bebedouro, Capital Nacional da Laranja, 23 de outubro de 2012.

Senhor Prefeito,

Comunico-lhe que na sessão ordinária realizada ontem, dia 22/10, foram aprovados os Projetos de Lei n. 118, 119 e 121/2012, todos de autoria do Poder Executivo.

Comunico-lhe ainda que foi **rejeitado**, por sete votos, o Projeto de Lei n. 76/2012.

Para prosseguimento do processo legislativo, encaminho-lhe em anexo os respectivos Autógrafos de Lei de n. 4478, 4479 e 4480/2012.

Atenciosamente.

Carlos Renato Serotine
PRESIDENTE

Excelentíssimo Senhor
João Batista Bianchini
PREFEITO MUNICIPAL
BEBEDOURO - SP

30/10/12
Andrezza

"Deus Seja Louvado"



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
www.camarabebedouro.sp.gov.br

COMISSÃO DE ASSUNTOS GERAIS

Parecer da Comissão de Assuntos Gerais à **Emenda Modificativa n. 01/2012**, de autoria da vereadora **Sebastiana M. R. T. de Camargo**, ao Projeto de Lei n. 76/2012, de autoria do Poder Executivo.

Ementa: Inclui parágrafo único ao art. 6º e dá nova redação ao art. 7º.

A Relatora da Comissão de Assuntos Gerais da Câmara Municipal de Bebedouro, feita a leitura e a análise da propositura, decide emitir parecer de

regulando de

Sala das Comissões, 18 de outubro de 2012.

[Signature]
Sebastiana Maria R. T. de Camargo
RELATORA

[Signature]
Carlos Alberto Costa
PRESIDENTE

O Presidente e o Membro acolhem o parecer emitido pela Relatora.

[Signature]
Antonio Sampaio
MEMBRO



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
www.camarabebedouro.sp.gov.br

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

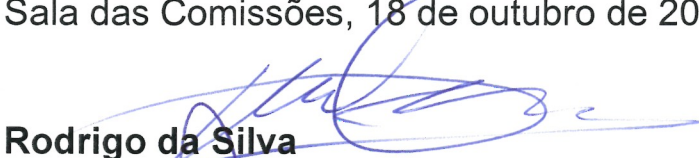
Parecer da Comissão de Finanças e Orçamento à **Emenda Modificativa n. 01/2012**, de autoria da vereadora **Sebastiana M. R. T. de Camargo**, ao Projeto de Lei n. 76/2012, de autoria do Poder Executivo.

Ementa: Inclui parágrafo único ao art. 6º e dá nova redação ao art. 7º.

O Relator da Comissão de Finanças e Orçamento da Câmara Municipal de Bebedouro, feita a leitura e a análise da propositura, decide emitir parecer de

.....
.....
.....

Sala das Comissões, 18 de outubro de 2012.


Rodrigo da Silva
RELATOR


Nelson Sanchez Filho
PRESIDENTE

O Presidente e o Membro acolhem o parecer emitido pelo Relator.


Jesus Martins
MEMBRO



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
www.camarabebedouro.sp.gov.br

COMISSÃO DE JUSTIÇA E REDAÇÃO

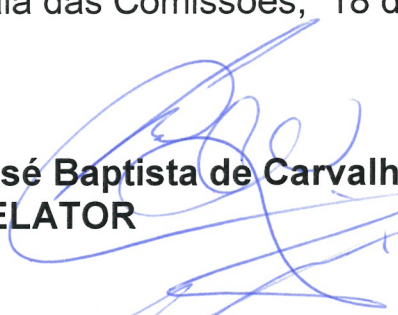
Parecer da Comissão de Justiça e Redação à **Emenda Modificativa n. 01/2012, de autoria da vereadora Sebastiana M. R. T. de Camargo, ao Projeto de Lei n. 76/2012, de autoria do Poder Executivo.**

Ementa: Inclui parágrafo único ao art. 6º e dá nova redação ao art. 7º.

O Relator da Comissão de Justiça e Redação da Câmara Municipal de Bebedouro, feita a leitura e a análise da propositura, decide emitir parecer de

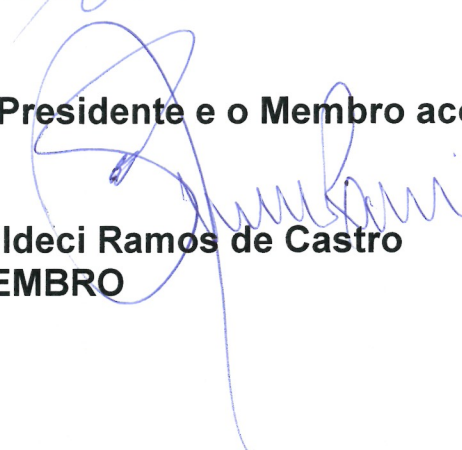
COALIZADO E CONSTITUCIONALIZADO.

Sala das Comissões, 18 de outubro de 2012.


José Baptista de Carvalho Neto
RELATOR


Paulo Aurélio Bianchini
PRESIDENTE

O Presidente e o Membro acolhem o parecer emitido pelo relator.


Valdeci Ramos de Castro
MEMBRO



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
www.camarabebedouro.sp.gov.br

EMENDA MODIFICATIVA Nº 01/2012

Emenda de autoria da vereadora Sebastiana Maria Ribeiro Tavares de Camargo, que acresce parágrafo único ao artigo 6º e dá nova redação ao artigo 7º do Projeto de Lei n.76/2012, de autoria do Poder Executivo.

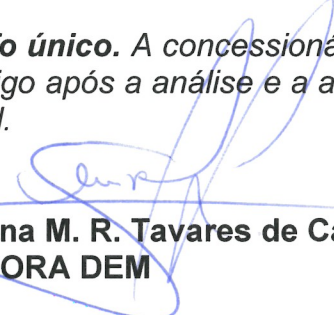
1. Fica acrescido parágrafo único ao artigo 6º do Projeto de Lei n. 76/2012 com a seguinte redação:

Parágrafo único. *Em hipótese alguma o imóvel poderá ser utilizado por aeronaves agrícolas que não possuam rádio de comunicação a bordo para controle aéreo de pouso e decolagem.*

2. O artigo 7º do Projeto de Lei n. 76/2012 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 7º *O prazo máximo para a instalação da empresa e/ou construção do hangar será de 24 (vinte e quatro) meses, ficando a concessionária obrigada a cercar a área imediatamente após sua liberação e a dar início às obras de instalação da empresa e/ou construção do hangar no prazo máximo de 3 (três) meses.*

Parágrafo único. *A concessionária somente poderá dar início às obras previstas no caput deste artigo após a análise e a aprovação dos respectivos projetos por parte da Prefeitura Municipal.*


Sebastiana M. R. Tavares de Camargo
VEREADORA DEM

PREJUDICADO(A)

JUSTIFICATIVA

A presente propositura atende a sugestões feitas por pessoas diretamente interessadas na segurança da população e dos usuários do aeroporto, bem como na melhor destinação do bem público.

“Deus Seja Louvado”



PREFEITURA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

Pça José Stamato Sobrinho - Nº 45 - CEP 14.701-009 - Cx Postal 361

CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta

BEBEDOURO - Estado de São Paulo



Bebedouro, Capital Nacional da Laranja, 29 de agosto de 2012.
OEP/422/2012/is

Senhor Presidente:

Conforme solicitação, encaminhamos cópias dos requerimentos de solicitação de concessão de uso de áreas pertencentes ao Aeroporto Municipal Luis Martins de Araujo, bem como o Manual de Implementação de Aeroportos, para ser juntado ao Projeto de Lei nº 76/2012, que se encontra em tramitação nessa Casa de Leis.

Atenciosamente.


João Batista Bianchini
Prefeito Municipal

SISCAM

PAUTA

À Sua Excelência o Senhor
Carlos Renato Serotine
DD. Presidente da Câmara Municipal de
Bebedouro-SP.

“Deus seja Louvado”

EM 28/08/2012 14:44:3



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
www.camarabebedouro.sp.gov.br

COMISSÃO DE ASSUNTOS GERAIS

Parecer da Comissão de Assuntos Gerais ao **Projeto de Lei n. 76/2012, de autoria do Poder Executivo.**

Ementa: Dispõe sobre concessão de uso de imóveis que especifica e dá outras providências.

A Relatora da Comissão de Assuntos Gerais da Câmara Municipal de Bebedouro, feita a leitura e a análise da propositura, decide emitir parecer de

regulando

Sala das Comissões, 21 de junho de 2012.

[Signature]
Sebastiana Maria R. T. de Camargo
RELATORA

[Signature]
Carlos Alberto Costa
PRESIDENTE

O Presidente e o Membro acolhem o parecer emitido pela Relatora.

[Signature]
Antonio Sampaio
MEMBRO



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
www.camarabebedouro.sp.gov.br

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

Parecer da Comissão de Finanças e Orçamento ao **Projeto de Lei n. 76/2012, de autoria do Poder Executivo.**

Ementa: Dispõe sobre concessão de uso de imóveis que especifica e dá outras providências.

O Relator da Comissão de Finanças e Orçamento da Câmara Municipal de Bebedouro, feita a leitura e a análise da propositura, decide emitir parecer de

.....
.....

Sala das Comissões, 21 de junho de 2012.

Rodrigo da Silva
RELATOR

Nelson Sanchez Filho
PRESIDENTE

O Presidente e o Membro acolhem o parecer emitido pelo Relator.

Jesus Martins
MEMBRO



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
www.camarabebedouro.sp.gov.br

COMISSÃO DE JUSTIÇA E REDAÇÃO

Parecer da Comissão de Justiça e Redação ao Projeto de Lei n. 76/2012, de autoria do Poder Executivo.

Ementa: Dispõe sobre concessão de uso de imóveis que especifica e dá outras providências.

O Relator da Comissão de Justiça e Redação da Câmara Municipal de Bebedouro, feita a leitura e a análise da propositura, decide emitir parecer de

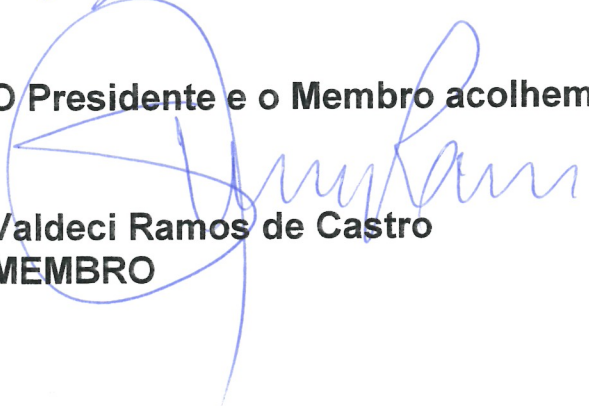
LEGALIDADE E CONSTITUCIONALIDADE.

Sala das Comissões, 21 de junho de 2012.


José Baptista de Carvalho Neto
RELATOR


Paulo Aurélio Bianchini
PRESIDENTE

O Presidente e o Membro acolhem o parecer emitido pelo relator.


Valdeci Ramos de Castro
MEMBRO



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
C.N.P.J. 49.159.668/0001-75
www.camarabebedouro.sp.gov.br

PROJETO DE LEI Nº 076/2012: Dispõe sobre a concessão de uso de imóveis que especifica e dá outras providências.

PARECER DO ASSISTENTE JURÍDICO LEGISLATIVO

Diante das atribuições pertinentes ao Assistente Jurídico - Legislativo passo a emitir meu parecer acerca do PROJETO DE LEI em epígrafe, o qual dispõe sobre concessão de uso de imóveis públicos.

Isto posto, passo a dar meu parecer.

EXAME DO REPERTÓRIO LEGAL

DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988.

Na espécie que o parecer focaliza, é claro o artigo 30, inciso I, da CF/88 no que concerne a competência do Município em legislar sobre assuntos de interesse local, de tal modo que noto claramente a competência municipal para legislar acerca da matéria trazida a baila pelo presente PROJETO DE LEI que versa acerca de USO ESPECIAL de bem público municipal.

DA LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE BEBEDOURO

Feito este balizamento, temos que a própria LOMB estabelece que compete ao município legislar sobre o assunto em tela, conforme assentado no artigo 11, inciso VII, que reza:

ART. 11 - Compete ao Município legislar sobre assuntos de interesse local, tendo como objetivo o bem estar de sua população e o pleno desenvolvimento de suas funções sociais, cabendo-lhe privativamente, entre outras, as seguintes atribuições:

VII - dispor sobre a administração, uso e alienação de seus bens, atendido sempre o interesse público;

Por seu turno, existe no âmbito do “direito público” o instituto do USO ESPECIAL DE BEM PÚBLICO que se resume na utilização do bem público por um particular.

“**Uso especial** é todo aquele que, por um título individual, a Administração atribui a determinada pessoa para fruir de um bem público com exclusividade, nas condições convencionadas.” (vide Hely Lopes Meirelles - Direito Municipal Brasileiro – 14ª edição – Malheiros Editores, pág. 308)

Referida utilização poderá se dar via do instituto da CONCESSÃO DE USO conforme ensina-nos o sempre festejado Mestre Hely Lopes Meirelles:

Erroneamente as Administrações têm feito concessões remuneradas de uso de seus bens sob a imprópria denominação de locação, pretendendo submetê-las ao Código Civil ou às leis do inquilinato e até mesmo à lei de locações para fins comerciais, o que é inadmissível tratando-se de uso

“Deus seja louvado”



CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
C.N.P.J. 49.159.668/0001-75

www.camarabebedouro.sp.gov.br

especial de bem público. Também não se deve confundir a **concessão gratuita de uso** com o **comodato**, pois são institutos diferentes e sujeitos a normas diversas. A locação e o comodato são contratos de direito privado, impróprios e inadequados para a atribuição de uso especial de bem público a particular, em seu lugar, deve ser sempre adotada a concessão de uso, remunerada ou gratuita, conforme o caso. (vide Direito Municipal Brasileiro – 14ª edição – Malheiros Editores, pág. 312/313)

Nesse sentido, até mesmo a Lei Orgânica em artigo 119, dispõe que o Município, preferencialmente à venda ou doação de bens imóveis, outorgará a **concessão de uso**, mediante autorização legislativa, respeitada a legislação federal pertinente.

Segue esclarecendo o ilustre Hely Lopes Meirelles, em sua obra, Direito Municipal Brasileiro, editora Malheiros Editores Ltda, 9ª edição, página 231, o seguinte:

Concessão de uso de bem público é o contrato administrativo pelo qual o Poder Público outorga a utilização exclusiva de um bem de seu domínio a um particular, para que o explore por sua conta e risco, segundo a sua específica destinação. O que caracteriza a concessão de uso e a distingue dos institutos assemelhados (autorização e permissão de uso) é o transpasse contratual e estável da utilização do bem público, para que o particular concessionário explore-o consoante a sua destinação legal e nas condições convencionadas com a Administração concedente.

Desta feita, se observado não só art. 121 da LOMB:

ART. 121 - O uso dos bens municipais por terceiros poderá ser feito por **concessão**, permissão ou autorização, conforme o caso e o interesse público, devidamente justificado, o exigir, garantindo-se, em qualquer hipótese, a preservação do meio ambiente e do patrimônio histórico-cultural.

§1º - A **concessão** administrativa dos bens públicos de uso dominial **dependerá de lei e licitação**, e far-se-á mediante contrato, sob pena de nulidade do ato.

§2º - A concessão administrativa de bens de usos comum do povo e de uso especial somente poderá ser outorgada mediante autorização legislativa e licitação.

mas também a Lei Federal nº 8.666/93:

Como em todo contrato administrativo, na **concessão de uso** também prevalece o interesse público sobre o do particular, sendo admitidas as cláusulas exorbitantes.

A concessão deve ser precedida de autorização legal e licitação na modalidade de concorrência (art. 21, §1º, do Dec.-Lei nº 2.300/86). - Celso Ribeiro Bastos, em sua obra, Curso de Direito Administrativo, Editora Saraiva, 4ª edição, página 311

“Deus seja louvado”



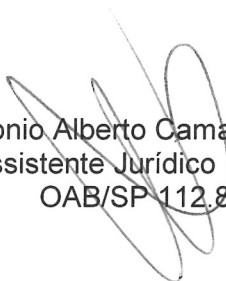
CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
C.N.P.J. 49.159.668/0001-75
www.camarabebedouro.sp.gov.br

não vejo qualquer vício de competência ou legalidade que possa desnaturar a pretensão contida no presente PROJETO DE LEI.

É o meu parecer, s.m.j..

Bebedouro, Capital Nacional da Laranja, 18 de junho de 2012.


Antonio Alberto Camargo Salvatti
Assistente Jurídico Legislativo
OAB/SP 112.825.

“Deus seja louvado”



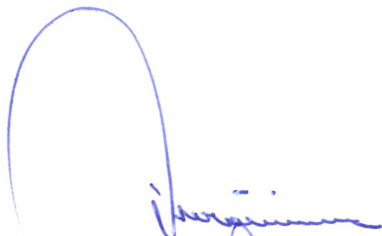
CÂMARA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

ESTADO DE SÃO PAULO
C.N.P.J. 49.159.668/0001-75
www.camarabebedouro.sp.gov.br

VISTOS ETC.

Tendo em vista que não há no ofício OEP/306/12/fcc do Poder Executivo qualquer informação de que a matéria apresentada é de relevante interesse público de modo a justificar sua tramitação em “*regime de urgência*”, determino que a propositura fique no aguardo de eventual requerimento **convenientemente justificado** para posterior decisão do plenário sobre sua inclusão em “*regime de urgência*” ou em “*urgência*”, tal como previsto nos artigos 184 e 185 do RICMB.

Bebedouro, capital nacional da laranja, 18 de junho de 2012.



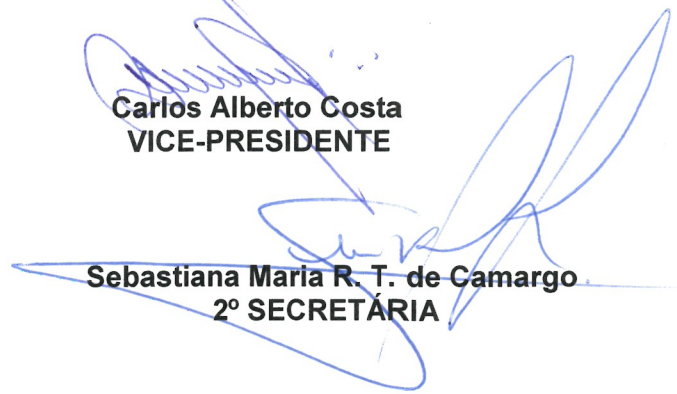
Carlos Renato Serotine
PRESIDENTE



Nelson Sanches Filho
1º SECRETÁRIO



Carlos Alberto Costa
VICE-PRESIDENTE



Sebastiana Maria R. T. de Camargo
2º SECRETÁRIA

“Deus seja louvado”



PREFEITURA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

Pça José Stamato Sobrinho - Nº 45 - CEP 14.701-009 - Cx Postal 361

CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta

BEBEDOURO - Estado de São Paulo



Bebedouro, Capital Nacional da Laranja, 18 de junho de 2012.

OEP/306/12/fcc

Senhor Presidente

Encaminhamos para apreciação e aprovação dessa egrégia Câmara, **em regime de urgência especial**, o Projeto de Lei que dispõe sobre concessão de uso de imóveis que especifica e dá outras providências.

Trata-se da concessão de 21 Terrenos (lotes 14 a 35), 3 áreas de conservação e 1 área para restaurante, localizados no Aeroporto Municipal "Comandante Luiz Martins de Araújo", respectivamente, às empresas:

Estabelecidas em várias localidades da nossa macro região e que necessitam de área para construção de hangar, pátio de descontaminação para aeronaves; escritórios; implantação de oficina de manutenção de aeronaves, casa de zelador, escola de aeronáutica de PP (Piloto privado), PC (Piloto Comercial), IFR (vôo noturno por instrumento) helicóptero, conforme distribuição e localização em planta anexa..

Ressaltamos que o projeto em questão, sendo aprovado, será extremamente importante para comunidade, pois com a instalação das referidas empresas (19) dezenove e seus respectivos empresários, estaremos consolidando em nosso aeroporto; além da esmagadora concentração de empresas que exploram o ramo de aviação agrícola; diversas escolas e oficinas de manutenção; que além de gerar emprego imediatamente; irá transferir conhecimento aos nossos jovens; proporcionar novos horizontes, novas oportunidades de carreira; elevar a estima da nossa população; elevar a arrecadação dos tributos municipais; também, beneficiará as empresas e demais pessoas proprietários de aeronaves, que hoje operam em nosso aeroporto e região.

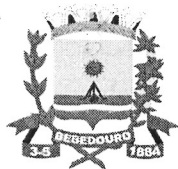
Esperamos contar com a atenção de todos os senhores em mais este projeto que irá beneficiar BEBEDOURO E SUA POPULAÇÃO.

Atenciosamente.

João Batista Bianchini
Prefeito Municipal

Exmo. Sr.
Carlos Renato Serotine
DD. Presidente da Câmara Municipal
Nesta

CH023343/2012 18/06/12 15:57:3



PROJETO DE LEI Nº 76 /2012

Dispõe sobre concessão de uso de imóveis que especifica e dá outras providências.

JOÃO BATISTA BIANCHINI, Prefeito Municipal de Bebedouro, usando de suas atribuições legais,

Faço saber que a Câmara Municipal aprova e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º. - Fica o Poder Executivo Municipal autorizado a dar em concessão de uso, e ou conservação os imóveis de propriedade da municipalidade, consistente em uma área de terra composta pelos lotes, 14,15,16,17,18,,19,20,21,22,23,24,25,26,27,28,29,30,31,32,33; 34;35 ; das áreas de conservação, nº 1 na cabeceira 13; área de conservação nº 2, na cabeceira 31 e área de conservação nº 3, ao lado da entrada do aeroporto; e da área hoje destinada ao parque infantil que será remanejado e substituído por um restaurante; todos objeto da matrícula nº 13942 e 13943; localizados no Aeroporto Municipal Comandante “Luiz Martins de Araújo” para a construção de hangar, pátio de descontaminação para aeronaves; escritórios; implantação de oficina de manutenção de aeronaves, casa de zelador, escola de aeronáutica de PP(Piloto privado), PC (Piloto Comercial), IFR (vôo noturno por instrumento) helicóptero, conforme distribuição e localização em planta anexa.

1. **Lote nº 14** localizado no Aeroporto Municipal Comandante “Luiz Martins de Araújo”, com as seguintes descrições: *“área de 2.222,30 metros quadrados, sendo 35,50 metros de frente, 62,60 metros de lateral direita, 62,60 metros de lateral esquerda e 35,50 metros de fundo, tendo como confrontantes: frente com a pista de acesso para os hangares, lateral direita com o lote 13, lateral esquerda com o lote 15 e pelos fundos e pelos fundos com a Rua Projetada A”*, para a construção de um hangar e casa de zelador.
2. **Lote nº 15** localizado no Aeroporto Municipal Comandante “Luiz Martins de Araújo”, com as seguintes descrições: *“área de 2.222,30 metros quadrados, sendo 35,50 metros de frente, 62,60 metros de lateral direita, 62,60 metros de lateral esquerda e 35,50 metros de fundo, tendo como confrontantes: frente com a pista de acesso para os hangares, lateral direita com o lote 14, lateral esquerda como lote 16 e pelos fundos com a Rua Projetada A”*, para a construção de um hangar e casa de zelador.
3. **Lote nº 16** localizado no Aeroporto Municipal Comandante “Luiz Martins de Araújo”, com as seguintes descrições: *“área de 2.222,30 metros quadrados, sendo 35,50 metros de frente, 62,60 metros de lateral direita, 62,60 metros de lateral esquerda e 35,50 metros de fundo, tendo como confrontantes: frente com a pista de acesso para os hangares, lateral*



PREFEITURA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

Pça José Stamato Sobrinho - Nº 45 - CEP 14.701-009 - Cx Postal 361

CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta

BEBEDOURO - Estado de São Paulo

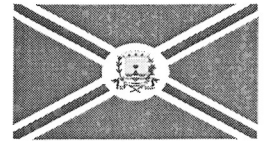


direita com o lote 15, lateral esquerda com o lote 17 e pelos fundos com a Rua Projetada A", para a construção de um hangar e casa de zelador.

4. **Lote nº 17** localizado no Aeroporto Municipal Comandante "Luiz Martins de Araújo", com as seguintes descrições: *"área de 2.222,30 metros quadrados, sendo 35,50 metros de frente, 62,60 metros de lateral direita, 62,60 metros de lateral esquerda e 35,50 metros de fundo, tendo como confrontantes: frente para a pista de acesso aos hangares, lateral direita com o lote 16, lateral esquerda com o lote 18 e pelos fundos com a Rua Projetada A", para a construção de um hangar e pátio para descontaminação.*
5. **Lote nº 18** localizado no Aeroporto Municipal Comandante "Luiz Martins de Araújo", com as seguintes descrições: *"área de 2.222,30 metros quadrados, sendo 35,50 metros de frente, 62,60 metros de lateral direita, 62,60 metros de lateral esquerda e 35,50 metros de fundo, tendo como confrontantes: frente para a pista de acesso aos hangares, lateral direita com o lote 17, lateral esquerda com o lote 19 e pelos fundos com a Rua Projetada A", para a construção de um hangar e casa de zelador.*
6. **Lote nº 19** localizado no Aeroporto Municipal Comandante "Luiz Martins de Araújo", com as seguintes descrições: *"área de 2.222,30 metros quadrados, sendo 35,50 metros de frente, 62,60 metros de lateral direita, 62,60 metros de lateral esquerda e 35,50 metros de fundo, tendo como confrontantes: frente para a pista de acesso aos hangares, lateral direita com o lote 18, lateral esquerda com o lote 20 e pelos fundos com a Rua Projetada A", para a construção de um hangar e pátio para descontaminação.*
7. **Lote nº 20** localizado no Aeroporto Municipal Comandante "Luiz Martins de Araújo", com as seguintes descrições: *"área de 2.222,30 metros quadrados, sendo 35,50 metros de frente, 62,60 metros de lateral direita, 62,60 metros de lateral esquerda e 35,50 metros de fundo, tendo como confrontantes: frente para a pista de acesso aos hangares, lateral direita com o lote 19, lateral esquerda com o lote 21 e pelos fundos com a Rua Projetada A", para a construção de um hangar e pátio para descontaminação.*



8. **Lote nº 21** localizado no Aeroporto Municipal Comandante “Luiz Martins de Araújo”, com as seguintes descrições: *“área de 2.222,30 metros quadrados, sendo 35,50 metros de frente, 62,60 metros de lateral direita, 62,60 metros de lateral esquerda e 35,50 metros de fundo, tendo como confrontantes: frente para a pista de acesso aos hangares, lateral direita com o lote 20, lateral esquerda com o lote 22 e pelos fundos com a Rua Projetada A”*, para a construção de um hangar e pátio para descontaminação.
9. **Lote nº 22** localizado no Aeroporto Municipal Comandante “Luiz Martins de Araújo”, com as seguintes descrições: *“área de 2.222,30 metros quadrados, sendo 35,50 metros de frente, 62,60 metros de lateral direita, 62,60 metros de lateral esquerda e 35,50 metros de fundo, tendo como confrontantes: frente para a pista de acesso aos hangares, lateral direita com o lote 21, lateral esquerda com o lote 23 e pelos fundos com a Rua Projetada A”*, para a construção de um hangar e pátio para descontaminação.
10. **Lote nº 23** localizado no Aeroporto Municipal Comandante “Luiz Martins de Araújo”, com as seguintes descrições: *“área de 1.846,00 metros quadrados, sendo 35,50 metros de frente, 52,00 metros de lateral direita, 52,00 metros de lateral esquerda e 35,50 metros de fundo, tendo como confrontantes: frente para a pista de acesso aos hangares, lateral direita com o lote 22, lateral esquerda com o lote 24 e pelos fundos com a Rua Projetada A”*, para a construção de um hangar e pátio para descontaminação.
11. **Lote nº 24** localizado no Aeroporto Municipal Comandante “Luiz Martins de Araújo”, com as seguintes descrições: *“área de 1.846,00 metros quadrados, sendo 35,50 metros de frente, 52,00 metros de lateral direita, 52,00 metros de lateral esquerda e 35,50 metros de fundo, tendo como confrontantes: frente para a pista de acesso aos hangares, lateral direita com o lote 23, lateral esquerda com o lote 25 e pelos fundos com a Rua Projetada A”*, para a construção de um hangar.
12. **Lote nº 25** localizado no Aeroporto Municipal Comandante “Luiz Martins de Araújo”, com as seguintes descrições: *“área de 1.846,00 metros quadrados, sendo 35,50 metros de frente, 52,00 metros de lateral direita, 52,00 metros de lateral*



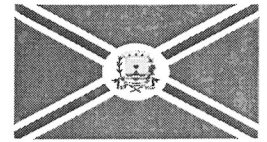
esquerda e 35,50 metros de fundo, tendo como confrontantes: frente para a pista de acesso aos hangares, lateral direita com o lote 24, lateral esquerda com o lote 26 e pelos fundos com a Rua Projetada A”, para a construção de um hangar e pátio para operação de aeronaves experimentais.

13.Lote nº 26 localizado no Aeroporto Municipal Comandante “Luiz Martins de Araújo”, com as seguintes descrições: *“área de 1.846,00 metros quadrados, sendo 35,50 metros de frente, 52,00 metros de lateral direita, 52,00 metros de lateral esquerda e 35,50 metros de fundo, tendo como confrontantes: frente para a pista de acesso aos hangares, lateral direita com o lote 25, lateral esquerda com o lote 27 e pelos fundos com a Rua Projetada A”, para a construção de um hangar e pátio para operação de aeromodelos.*

14.Lote nº 27 localizado no Aeroporto Municipal Comandante “Luiz Martins de Araújo”, com as seguintes descrições: *“área de 1.846,00 metros quadrados, sendo 35,50 metros de frente, 52,00 metros de lateral direita, 52,00 metros de lateral esquerda e 35,50 metros de fundo, tendo como confrontantes: frente para a pista de acesso aos hangares, lateral direita com o lote 26, lateral esquerda com o lote 28 e pelos fundos com a Rua Projetada A”, para a construção de um hangar e casa de zelador.*

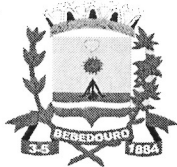
15.Lote nº 28 localizado no Aeroporto Municipal Comandante “Luiz Martins de Araújo”, com as seguintes descrições: *“área de 1.846,00 metros quadrados, sendo 35,50 metros de frente, 52,00 metros de lateral direita, 52,00 metros de lateral esquerda e 35,50 metros de fundo, tendo como confrontantes: frente para a pista de acesso aos hangares, lateral direita com o lote 27, lateral esquerda com o lote 29 e pelos fundos com a Rua Projetada A”, para a construção de um hangar e pátio para descontaminação.*

16. Lote nº 29 localizado no Aeroporto Municipal Comandante “Luiz Martins de Araújo”, com as seguintes descrições: *“área de 1.846,00 metros*



quadrados, sendo 35,50 metros de frente, 52,00 metros de lateral direita, 52,00 metros de lateral esquerda e 35,50 metros de fundo, tendo como confrontantes: frente para a pista de acesso aos hangares, lateral direita com o lote 28, lateral esquerda com o lote 30 e pelos fundos com a Rua Projetada A”, para a construção de um hangar e pátio para Manobras.

17. **Lote nº 30** localizado no Aeroporto Municipal Comandante “Luiz Martins de Araújo”, com as seguintes descrições: *“área de 1.846,00 metros quadrados, sendo 35,50 metros de frente, 52,00 metros de lateral direita, 52,00 metros de lateral esquerda e 35,50 metros de fundo, tendo como confrontantes: frente para a pista de acesso aos hangares, lateral direita com o lote 29, lateral esquerda com o lote 31 e pelos fundos com a Rua Projetada A”, para a construção de um hangar e OFICINA PARA CONserto E MANUTENÇÃO DE AERONAVES.*
18. **Lote nº 31** localizado no Aeroporto Municipal Comandante “Luiz Martins de Araújo”, com as seguintes descrições: *“área de 1.846,00 metros quadrados, sendo 35,50 metros de frente, 52,00 metros de lateral direita, 52,00 metros de lateral esquerda e 35,50 metros de fundo, tendo como confrontantes: frente para a pista de acesso aos hangares, lateral direita com o lote 30, lateral esquerda com o lote 32 e pelos fundos com a Rua Projetada A”, para a construção de um hangar e OFICINA PARA CONserto E MANUTENÇÃO DE AERONAVES.*
19. **Lote nº 32** localizado no Aeroporto Municipal Comandante “Luiz Martins de Araújo”, com as seguintes descrições: *“área de 1.846,00 metros quadrados, sendo 35,50 metros de frente, 52,00 metros de lateral direita, 52,00 metros de lateral esquerda e 35,50 metros de fundo, tendo como confrontantes: frente para a pista de acesso aos hangares, lateral direita com o lote 31, lateral esquerda com o lote 33 e pelos fundos com a Rua Projetada A”, para a construção de um hangar e OFICINA PARA CONserto E MANUTENÇÃO DE AERONAVES.*
20. **Lote nº 33** localizado no Aeroporto Municipal Comandante “Luiz Martins de Araújo”, com as seguintes descrições: *“área de 1.846,00 metros quadrados, sendo 35,50 metros de frente, 52,00 metros de lateral direita, 52,00 metros de lateral esquerda e 35,50 metros de fundo, tendo como confrontantes: frente para a pista de acesso aos hangares, lateral direita*

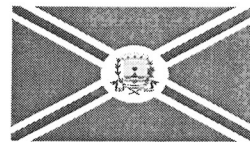


PREFEITURA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

Pça José Stamato Sobrinho - Nº 45 - CEP 14.701-009 - Cx Postal 361

CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta

BEBEDOURO - Estado de São Paulo



com o lote 32, lateral esquerda com o lote 34 e pelos fundos com a Rua Projetada A", para a construção de um hangar e OFICINA PARA CONserto E MANUTENÇÃO DE AERONAVES.

21. **Lote nº 34** localizado no Aeroporto Municipal Comandante "Luiz Martins de Araújo", com as seguintes descrições: *"área de 1.846,00 metros quadrados, sendo 35,50 metros de frente, 52,00 metros de lateral direita, 52,00 metros de lateral esquerda e 35,50 metros de fundo, tendo como confrontantes: frente para a pista de acesso aos hangares, lateral direita com o lote 33, lateral esquerda com o lote 35 e pelos fundos com a Rua Projetada A", para a construção de um hangar e OFICINA PARA CONserto E MANUTENÇÃO DE AERONAVES.*
22. **Lote nº 35** localizado no Aeroporto Municipal Comandante "Luiz Martins de Araújo", com as seguintes descrições: *"área de 1.846,00 metros quadrados, sendo 35,50 metros de frente, 52,00 metros de lateral direita, 52,00 metros de lateral esquerda e 35,50 metros de fundo, tendo como confrontantes: frente para a pista de acesso aos hangares, lateral direita com o lote 34, lateral esquerda com a área de conservação nº 2 e pelos fundos com a Rua Projetada A", para a construção de um hangar e OFICINA PARA CONserto E MANUTENÇÃO DE AERONAVES.*
23. **Área de conservação e segurança nº 1** – **pertencente a Cabeceira do aeroporto nº 13, destinada a proteção da cabeceira e do posto de combustível; com área de 8.698,37 m²**
24. **Área de conservação e segurança nº 2** – **pertencente à cabeceira do Aeroporto nº 31, destinada a proteção de pousos e decolagens, com área de 127.703,35 m².**
25. **Área de conservação e segurança nº 3** , **pertencente à entrada do Aeroporto, paralela à Cabeceira nº 13 e com área de 25.357,41.**

Art. 2º Os imóveis objeto da presente concessão de uso, destinam-se exclusivamente ao especificado no artigo 1º desta Lei.

Art. 3º O prazo da presente concessão de uso é de **50 (cinquenta) anos**, contados da data da publicação da presente Lei.

Art. 4º Todos os tributos, bem como as despesas com consumo de energia elétrica, água e manutenção dos imóveis, serão de responsabilidade de cada empresa e ou empresário, devendo o mesmo manter a ordem e a conservação do entorno da área concedida, mantendo e preservando a segurança e mobilidade do aeroporto.



PREFEITURA MUNICIPAL DE BEBEDOURO

Pça José Stamato Sobrinho - Nº 45 - CEP 14.701-009 - Cx Postal 361

CNPJ - 45.709.920/0001-11 - Insc. Est. Isenta

BEBEDOURO - Estado de São Paulo



Art. 5º Fica a concessionária autorizada a executar livremente e às suas expensas, todas as construções, reformas e adaptações nos imóveis em questão, ficando as benfeitorias a eles incorporadas, independentemente de qualquer indenização, expirado o prazo da concessão.

Art. 6º Não poderá haver desvio na finalidade do uso dos imóveis por parte da concessionária, sob pena dos mesmos reverterem, automaticamente, à concedente, independentemente de qualquer indenização.

Art. 7º O prazo para a instalação da empresa e ou construção do Hangar terá tolerância de 24 Meses; sendo que a empresa obriga-se a cercar a área, imediatamente após a liberação da mesma.

Art. 8º Não havendo a observância descrita no art. 7º, instalação e ou preservação da área nos prazos estipulados para o uso dos imóveis por parte da concessionária, o mesmo será revertido automaticamente, à concedente, independentemente de qualquer indenização.

Art. 9º Expirado o prazo da presente concessão de uso, a concessionária obriga-se a devolver à concedente, os imóveis em questão, livres, desocupados e em bom estado de conservação, salvo desgaste normal de seu uso natural e independentemente de qualquer notificação.

Parágrafo Único. A concessão poderá ser renovada por igual prazo ou superior, caso haja o interesse de ambas as partes.

Art. 10º As despesas decorrentes com a execução da presente Lei, correrão por conta de dotações próprias, consignadas no orçamento vigente, suplementadas se necessário for.

Art. 11º O uso do bem ora concedido deverá garantir a preservação do meio ambiente.

Art. 12º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura Municipal de Bebedouro, 18 de junho de 2012.

João Batista Bianchini
Prefeito Municipal

REJEITADO EM 22/10/12

2 VOTOS FAVORÁVEIS

2 VOTOS CONTRÁRIOS

ABSTENÇÕES

AUSÊNCIAS

Carlos Renato Serotine
PRESIDENTE

Contrário o (s) Vereador (es)

CARLOS ALBERTO COSTA
VEREADOR

ANTÔNIO SAMPAIO
VEREADOR

JOSÉ BAPTISTA DE CARVALHO NETO
VEREADOR

NELSON SANCHEZ FILHO
VEREADOR

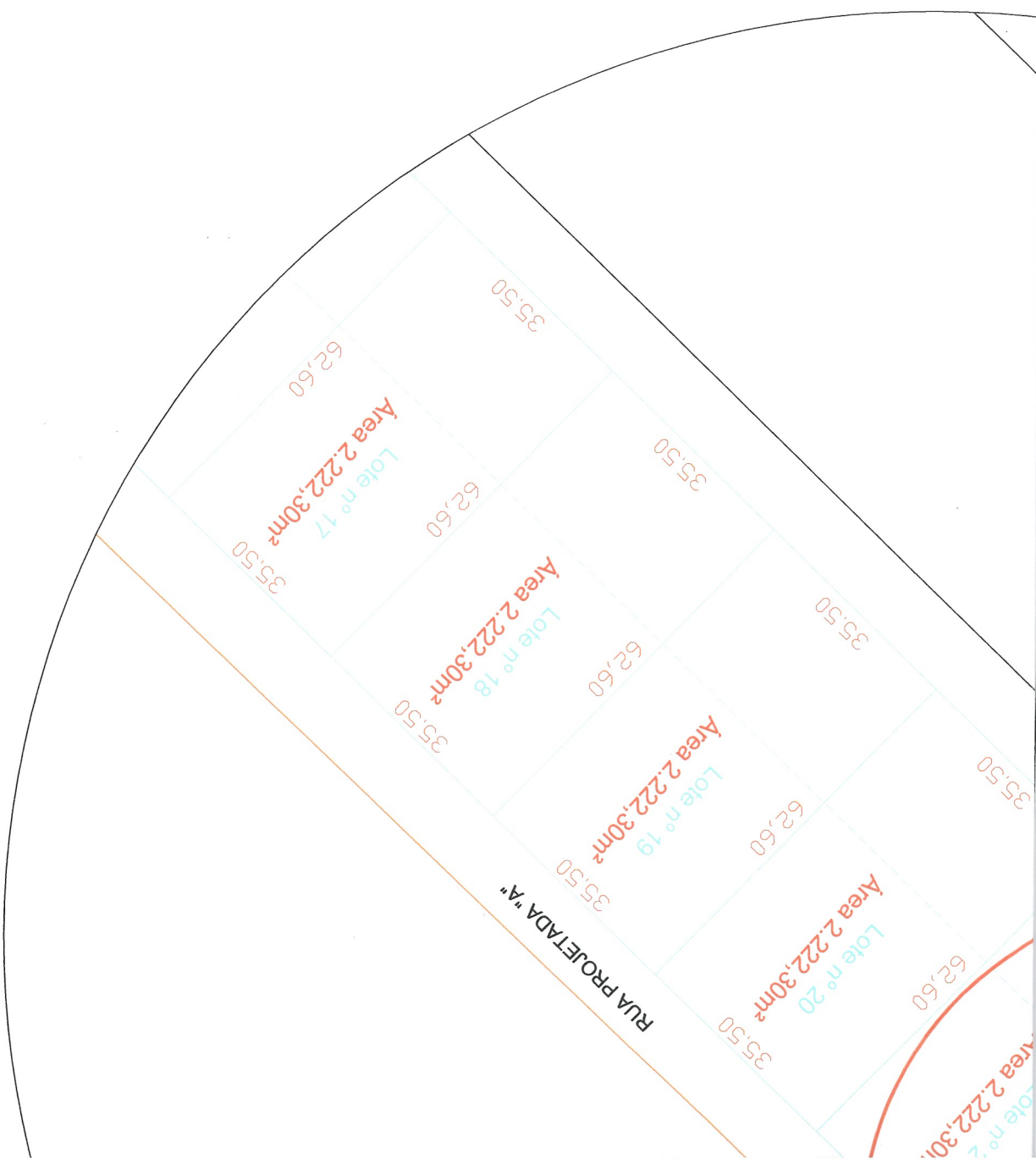
RODRIGO DA SILVA
VEREADOR

Sebastiana M. R. Tavares de Camargo
Vereadora

VALDECI RAMOS DE CASTRO
VEREADOR

PREFEITURA MUNICIPAL DE BEBEDOURO		ADM. 2009/2012		DEPARTAMENTO : DEPARTAMENTO PLANEJAMENTO URBANO		TITULO : Levantamento Planimétrico "In-Loço" Aeroporto Municipal Comandante "Luiz Martins de Araújo"		DESENHO Nº		182							
NOME		DATA		DESC. 13/04/2012		REV.		APR.		ESCALA		Indicadas		PESO		CAD	

Antonio Carlos Taparelli Paulo
Eng. Civil - CREA 0600655390
Diretor Depto. Munic. de Obras.



2

3

Reunião - Liberação do Lotes - Aeroporto - 27/08/2012 - 14:00 Horas.

1	Fabricação de Aviação	Sr. Antonio Carlos Coelho	17 81113687	Bebedouro	Rua Vanor Junqueira Franco 732 Centro 14701-320
2	Agro Aérea Villela	Sr. José Villela Kandrotas	17 33422549 97738768	Barretos	Rod. Brigadeiro Faria Lima . Km 383 infovillela@uol.com.br
3	Aero Clube	Sr. Angelo Sergio Hermi	17 33434859	Bebedouro	Rua Brandão Veras, 488, Centro
4	Viralcool Açúcar e Alcool Ltda	Sr. Anderson Montechi	16 39529900	Araras	anderson@viralcool.com.br
5	FAMA Aviação Agrícola Ltda	Sr ^a . Cláudia Raquel Miranda Guido	19 97157664	Barretos	Av. Cinco, nº 1153, Bairro Fortaleza - CEP 14780-230 Barretos - SP famaaviacao@uol.com.br
6	Aviação NET	Phillip Costa	17 91253296 32222465 81048100	São José do Rio Preto	simpolz@hotmail.com diretoria@avioesnet.com.br
7	Ricardo Alexandre Lemos Valverde	Sr. Ricardo Alexandre Lemos Valverde	17 33433020	São Paulo	ricardo@netitec.com.br
8	Eduardo Campos Gregoratti	Sr. Eduardo Campos Gregoratti		Itápolis	
9	Comercio de Combustível Aeronauticos Bebedouro Ltda	Sr. Carlos henrique Sartori de Melo	17 33452549	Bebedouro	
10	Produtiva Aeroagrícola Ltda - ME	Sr. Felipe Domingos / Sr. Marino Vieira de Andrade Neto / Sr. Rangel	16 81340011 81837500	Orlandia	Av. 17 nº 300 Jd. Nova orlandia 14620-000
11	Vicente Ribeiro Garcia	Vicente Ribeiro garcia		Pirangi	Rua campos Salles, 771 - Pirangi
12	Sr. Umberto Fauze Amsei	Sr. Umberto Fauze Amsei		Barretos	
13	Sr. João Hamilton Rocha Aued	Sr. João Hamilton Rocha Aued		Barretos	
14	Radiologia Panorâmica Rio Preto Ltda	Sr. Adriano Giraldes Iglesias		São José do Rio Preto	dr.adriano@terra.com.br
15	Dr. Angelo Biele	Dr. Angelo Biele		Bebedouro	
16	Sr. Rubens Marques Mengue	Sr. Rubens Marques mengue	17 97731104	Bebedouro	
17	Sr. José Gibran	Sr. José Gibran	91157080	Viradouro	
18	Pachu Aviação Agrícola Ltda	Sr. Gilberto de Domingos	17 32811017	Olimpia	
19	Ultraer Aeroagrícola Ltda	Sr. Marcelo Hilsdorf Porto	19 35710344	Leme	ultraer@terra.com.br

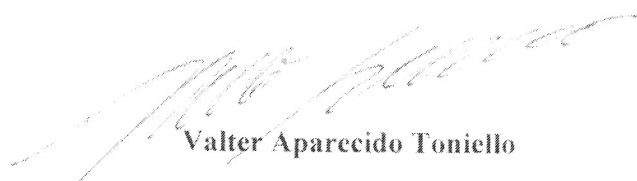
EXMO SR. PREFEITO MUNICIPAL DE BEBEDOURO-SÃO PAULO

REQUERIMENTO

VIRALCOOL ACUCAR E ALCOOL LTDA, empresa estabelecida na Fazenda Santa Cecilia, Municipio de Pitangueiras, Estado de São Paulo, inscrita no CNPJ sob nº 53.811.006/0001-05 e Inscrição Estadual nº 543.006.246.112, representada neste ato pelo seu Diretor, Sr. Valter Aparecido Toniello, vem por este instrumento solicitar uma area localizada no aeroporto municipal de Bebedouro, que servira como hangar de aeronave.

Nestes termos, pedimos deferimento.

Pitangueiras, 28 de Agosto de 2.012



Valter Aparecido Toniello

Ao Excelentíssimo Sr.

João Batista Bianchini

Digníssimo Prefeito do Município de Bebedouro – SP

REQUERIMENTO

A Empresa Villela Agro Aérea Ltda, que atua no ramo de pulverização aérea, atualmente com 17 funcionários, uma frota de 05 aeronaves, e 10 veículos, inscrito no CNPJ 03.636.878/0001-06, e na ANAC (em anexo), situada no Aeroporto Municipal de Bebedouro Luiz Martins de Araujo, vem mui respeitosamente à presença de Vossa Senhoria, requerer um terreno no LOTE nº 14, para a construção de um novo hangar para ampliação da empresa acima citada, no Aeroporto Municipal de Bebedouro.

Termos em que,

Pede Deferimento:

Bebedouro, 15/05/2012



JOSÉ VILLELA KANDROTAS
Proprietário
Villela Agro Aérea Ltda

Escritório Bebedouro:

Rod. Brigadeiro Faria Lima, Km 383
Caixa Postal 30
CEP 14700-970
Fone 17 3342.2549
Fax 17 3345.1308
Cel. 17 9773.8768

Ao Excelentíssimo Sr.

João Batista Bianchini

Digníssimo Prefeito do Município de Bebedouro – SP

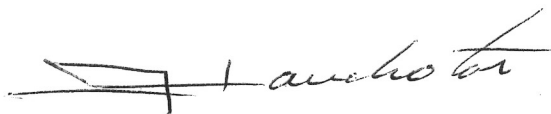
REQUERIMENTO

A Empresa Comercio de Combustíveis Aeronauticos Bebedouro Ltda, que atua no ramo de comercio varejista de combustíveis e lubrificantes para aeronaves e similares, atualmente com 03 funcionários, inscrita no CNPJ 07.664.902/0001-71, situada no Aeroporto Municipal de Bebedouro Luiz Martins de Araujo, vem mui respeitosamente à presença de Vossa Senhoria, requerer um terreno no LOTE nº 15, para ampliação da empresa acima citada, no Aeroporto Municipal de Bebedouro.

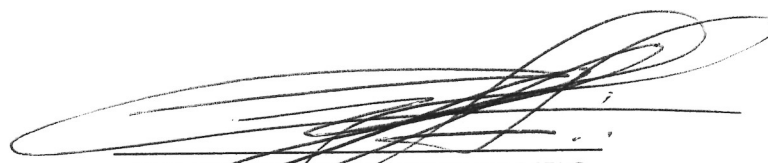
Termos em que,

Pede Deferimento:

Bebedouro, 15/05/2012



JOSÉ VILLELA KANDROTAS
Sócio Proprietário
**Comercio de Combustiveis Aeronauticos
Bebedouro Ltda**



CARLOS HENRIQUE SARTORI DE MELO
Sócio Proprietário
**Comercio de Combustiveis Aeronauticos
Bebedouro Ltda**

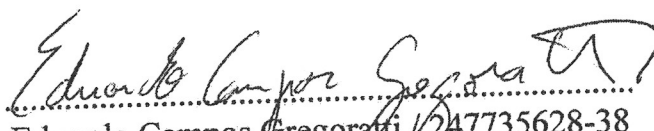
Ao
Excelentíssimo Sr.
João batista Bianchini
Digníssimo Prefeito do Município de Bebedouro – SP

REQUERIMENTO

EU,
Eduardo Campos Gregoratti, natural de Itápolis-SP, casado, portador do CPF nº 247735628-38, e do RG nº.27093231-8, piloto agrícola cod. ANAC 906271 vem mui respeitosamente à presença de Vossa Senhoria, requerer a CESSÃO de (01) um terreno para a construção de um Hangar para hangaragem de aeronaves, junto ao Aeroporto Municipal de Bebedouro Comandante “Luiz Martins de Araújo”,

Termos em que,
Pede deferimento,

Bebedouro, 20 de junho de 2012


Eduardo Campos Gregoratti / 247735628-38

ILMO SR

PREFEITO MUNICIPAL

BEBEDOURO – SP

VICENTE RIBEIRO GARCIA, portadór do CPF 156.560.048-72, RG 2.093.604-7, residente e domiciliado em Pirangi/SP, proprietário da **Fazenda Santa Cruz**, localizado no distrito de Turvínea, município de Bebedouro, vem mui respeitosamente requerer a doação de um terreno no Aeroporto de Bebedouro para construção de um hangar.

O signatário é proprietário de um **AVIÃO** Bonanza, prefixo PR-VRG, que inicialmente ficava hangarado no Aeroporto Municipal de Bebedouro, mas que, por falta de espaço, recentemente teve que ser transferido para o Aeroporto de Catanduva, dificultando muito sua utilização.

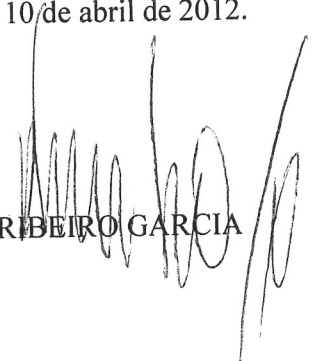
Em vista disso, solicitamos a V.Sa. o deferimento deste pedido para iniciarmos a construção do Hangar.

Nestes termos

P. deferimento

Bebedouro, 10/de abril de 2012.

VICENTE RIBEIRO GARCIA



Ao Excelentíssimo Sr.
João Batista Bianchini
Digníssimo Prefeito do município de Bebedouro - SP

REQUERIMENTO

Eu,

Karlen Bianchi Lopes, brasileiro, casado, Veterinário, piloto de aeronaves residente na Av. Jucelino K. de Oliveira nº 3000 casa 23N Jardim Panorama, CEP 15093260 cidade de São José do Rio Preto- SP. Proprietário de empresa veterinária KARLEN B LOPES VETERINARIO. A empresa de prestação de serviços veterinários, inscrito no CNPJ 09 054 053/0001-60 com endereço na Rua Mato Grosso nº 3631 fundos. Votuporanga - SP. Venho muito respeitosamente à presença de Vossa Senhoria requerer um terreno para construção de um hangar para desenvolvimento aerodesportivo e comercial.

Termos em que,

Pede deferimento.

São José do Rio Preto, 04 de junho de 2012


Karlen Bianchi Lopes

TERCEIRO TABELIÃO DE NOTAS - SÃO JOSÉ DO RIO PRETO
Rua Benjamin Constant, 1244 - Centro - CEP: 13040-000 - Fone: (13) 3129-8144 - Fax: (13) 3129-8144
PROBADO POR: 09/05/2012
TERCEIRO TABELIÃO DE NOTAS - SÃO JOSÉ DO RIO PRETO
Rua Benjamin Constant, 1244 - Centro - CEP: 13040-000 - Fone: (13) 3129-8144 - Fax: (13) 3129-8144
PROBADO POR: 09/05/2012



Ao Excelentíssimo Sr.

João Batista Bianchini

Digníssimo Prefeito do Município de Bebedouro – SP

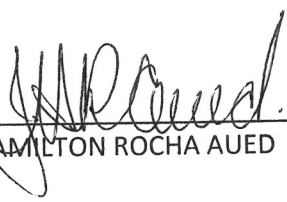
REQUERIMENTO

Eu, João Hamilton Rocha Aued, atuo no ramo de piloto agrícola, inscrito no CPF nº 747.537.549-87 e RG nº 44.099.063 SSP/PR e código da ANAC nº 634019 residente na Rua Teotônio Monteiro de Barros Filho nº 121, Bairro Mansur Daud na cidade de São José do Rio Preto, vem mui respeitosamente à presença de Vossa Senhoria, requerer um terreno no LOTE nº 17, para a construção de um hangar no Aeroporto Municipal de Bebedouro.

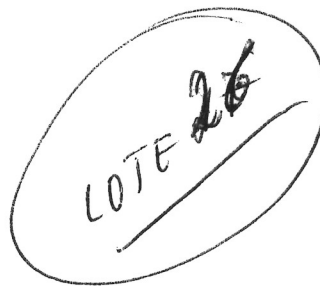
Termos em que,

Pede Deferimento:

Bebedouro, 04/06/2012



JOÃO HAMILTON ROCHA AUED



Bebedouro (SP), 08 maio 2012

Ilmo. Senhor
João batista Bianchini
Prefeito Municipal
Prefeitura Municipal de Bebedouro (SP).

C/c .
Sr. Francisco Carlos Cunha
Gestor Aeroporto Municipal Comandante Luiz Martins de Araújo.

Caro Senhor.

Eu Angelo a Biele., portado do CPF/MF nº 79402500782.e do RG nº33764922 I.F.P, residente e domiciliado Rua Antonio Alves de Toledo 822 centro Bebedouro SP, diretor de aeromodelismo Associação Bebedourense aeromodelismo , telefone, 17 3345 3278 celular17 97085261 vem mui respeitosamente requerer a doação de um terreno junto ao AEROPORTO MUNICIPAL COMANDANTE LUIZ MARTINS DE ARAÚJO em Bebedouro , Estado de São Paulo, para construção de um Hangar, onde (faremos sede para o aeromodelismo de bebedouro SP).

Caso seja proprietário de alguma aeronave ...descreve-la inclusive, informar o prefixo.

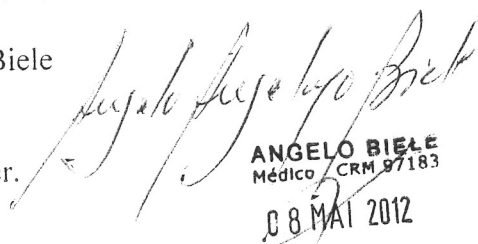
Em vista disso, solicitamos a V. As. O deferimento deste pedido para iniciarmos a construção do Hangar.

Nestes Termos

P. deferimento

Bebedouro (SP), 08 de maio 2012

Nome Ângelo Biele
CNPJ se tiver
Assinatura
Carimbo se tiver.



ANGELO BIELE
Médico CRM 97183
08 MAI 2012

Bebedouro (SP), 16 de julho de 2012.

Ilmo. Senhor
Sr. Francisco Carlos Cunha
Gestor Aeroporto Municipal Comandante Luiz Martins de Araújo.

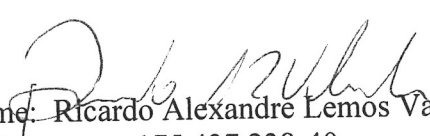
Caro Senhor.

Eu Ricardo Alexandre Lemos Valverde portado do CPF/MF nº 175.437.238-40 e do RG nº 26.444.711-6, residente e domiciliado Rua Samir Ismael, 212 em Bebedouro/SP, email Ricardo@netitec.com.br, fone 17 3343-3020, celular 17 9186.5465, vem mui respeitosamente solicitar o uso de uma sala (antigo bar) no AEROPORTO MUNICIPAL COMANDANTE LUIZ MARTINS DE ARAÚJO em Bebedouro, Estado de São Paulo, para fins de armazenamento de aeromodelo devidamente regularizado junto a COBRA (<http://www.cobra.org.br/>) Confederação Brasileira de Aeromodelismo, assim me comprometendo a manter a organização da mesma, reforma de infra-estrutura e limpeza.

Nestes Termos

P. deferimento

Bebedouro (SP), 16 de julho de 2012.


Nome: Ricardo Alexandre Lemos Valverde
CPF: 175.437.238-40



Risar[®] MODA INTIMA

RUBENS MARQUES MENGUE - ME
CGC 00.915.551/0001 - 85
RUA CORONEL JOÃO MANOEL, 590
FONE (0xx17) 3342-8981

INSC. EST. 210 046 005 118-ME
CEP 14700-320
BEBEDOURO - SP

AO SENHOR PREFEITO JOÃO BATISTA BIANCHINI

Eu, Rubens Marques Mengue, brasileiro, casado, portador do CPF
283.657.209-49 e RG 1.202.934, residente a Variante Hamleto Stamato, s/n,
Chácara Tóquio, na cidade de Bebedouro - SP, telefone para contato
(17) 9773-1104.

Venho por meio desta solicitar um terreno no Aeroporto Municipal de
Bebedouro para construção de um hangar, sendo que, possuo uma aeronave e
necessito de hangaragem própria.

Para verdade e clareza firmo a presente.

Bebedouro - SP, 08 de Dezembro de 2011.

RUBENS MARQUES MENGUE

Ofício Especial

Bebedouro, SP, em 5 de janeiro de 2012.

Assunto: Solicita cessão em comodato de terreno ou hangar no Aeroporto Municipal.

Excelentíssimo Senhor,

José Gibran, brasileiro, engenheiro agrônomo, casado, residente e domiciliado à Rua Gabriel Custódio, 471 na cidade de Viradouro, SP, portador do RG 13.240.647 SSP/SP e do CPF 065.331.368-36, vem respeitosamente à presença de V. Exa. para expor e, em seguida, solicitar o quanto segue:

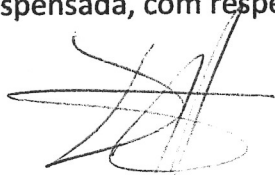
O solicitante é sócio e ocupa o cargo de diretor presidente da empresa José Salomão Gibran Agropecuária S/A, proprietária dos imóveis rurais denominados Fazenda Cynthia, Sítio Bela Fonte, e Chácara Nossa Senhora Aparecida, todos situados neste município de Bebedouro.

O solicitante é Piloto Comercial de aviões com Código ANAC 741702, e também proprietário e operador da aeronave Cessna modelo T182 (Skylane), de matrícula PT-OON, para uso em aviação executiva geral.

A aeronave mencionada encontra-se operante e baseada no Aeroporto Municipal de Bebedouro, há 5 anos, em hangares de terceiros, sempre com dificuldade de permanência, com frequentes mudanças. Atualmente está em um dos dois hangares concedidos à empresa de aviação agrícola, do Sr. Mario Umeda.

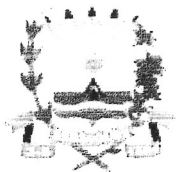
Diante do exposto, solicita da municipalidade, dignamente representada por V. Exa., a cessão em comodato de um terreno ou hangar, que esteja ocioso, para viabilizar a operação e permanência da aeronave em Bebedouro.

Agradecendo à atenção dispensada, com respeito e apreço, subscreve-se. Atenciosamente.



JOSÉ GIBRAN

Ao Excelentíssimo Senhor
João Batista Bianchini
DD. Prefeito Municipal de Bebedouro-SP



**ILMO. SR. JOÃO BATISTA BIANCHINI PREFEITO
MUNICIPAL DE BEBEDOURO**

ASSUNTO: INTENÇÃO NA CONCESSÃO DE UM TERRENO NO AEROPORTO MUNICIPAL DE BEBEDOURO PARA CONSTRUÇÃO DE UM HANGAR ONDE SERÁ INSTALADA UMA EMPRESA AEROAGRÍCOLA E TRANSFERENCIA DA SEDE OPERACIONAL PARA O MUNICIPIO DE BEBEDOURO.

INTERESSADO: GILBERTO DE DOMINGOS.

ATIVIDADE: SERVIÇO AÉREO ESPECIALIZADO NA MODALIDADE AEROAGRÍCOLA.

Venho através deste requerer de V. Sa. que encaminhe ao Departamento competente o pedido acima mencionado.

Bebedouro-SP, 09 de Março de 2012.

Nestes termos
Pede deferimento

GILBERTO DE DOMINGOS
RG nº 11.363.633-7 SSP-SP

Ao Exellentíssimo Sr.
João Batista Bianchini
Digníssimo Prefeito do município de Bebedouro - SP

REQUERIMENTO

Eu,

Karlen Bianchi Lopes, brasileiro, casado, Veterinário, piloto de aeronaves residente na Av. Jucelino K. de Oliveira nº 3000 casa 23N Jardim Panorama, CEP 15093260 cidade de São José do Rio Preto- SP. Proprietário de empresa veterinária KARLEN B LOPES VETERINARIO. A empresa de prestação de serviços veterinários, inscrito no CNPJ 09.054.053/0001-60 com endereço na Rua Mato Grosso nº 3631 fundos, Votuporanga - SP. Venho muito respeitosamente à presença de Vossa Senhoria requerer um terreno para construção de um hangar para desenvolvimento aerodesportivo e comercial.

Termos em que,

Pede deferimento.

São José do Rio Preto, 04 de junho de 2012


Karlen Bianchi Lopes

TERCEIRO TABELIÃO DE NOTAS - SÃO JOSÉ DO RIO PRETO

Notário: ALTAIR DE ALMEIDA CORREIA
Rua Benjamin Constant, 1248 - Centro - CEP: 15083-000 - Tel: 33-444111 - Acato: 15083-000
RECEBIMOS DO CARTEIRO DE NOTAS DO TABELIÃO DE NOTAS
KARLEN BIANCHI LOPES
SÃO JOSÉ DO RIO PRETO - SP, 04 de junho de 2012.
OBRIGAÇÃO DE FIDELIDADE DE NOTAS - 00956A209649



AviõesNet

Ao Excelentíssimo Sr.
João Batista Bianchini
Digníssimo Prefeito do Município de Bebedouro - SP

REQUERIMENTO

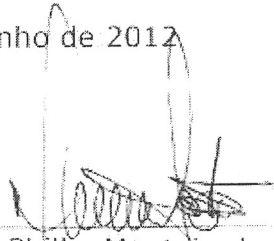
Eu,

Phillip Monteiro Laignier Costa, brasileiro, solteiro, economista, proprietário da empresa **AviõesNet Comércio, Importação e Exportação de Aeronaves Ltda**, empresa no ramo de comércio, importação e manutenção de aeronaves (Protocolo de Homologação junto a ANAC sob nº 60840.028949/2011-75), inscrita no CNPJ/MF sob o nº 07.959.376/0001-77, atualmente situada na Av. Piedade Aeroporto s/n - Hangar 08 - Aeroporto Estadual na cidade de São José do Rio Preto, SP vem mui respeitosamente à presença de Vossa Senhoria requerer dois terrenos para construção de um hangar para hangaragem e manutenção de aeronaves a pistão, turbo-hélice e jatos no aeroporto municipal de sua cidade.

Termos em que,

Pede deferimento,

Bebedouro, 04 de Junho de 2012


Phillip Monteiro Laignier Costa
Proprietário

AviõesNet Comércio, Importação e Exportação de Aeronaves Ltda



AviõesNet Comércio, Importação e Exportação de Aeronaves Ltda
Av. dos Estudantes, s/n Hangar 08
São José do Rio Preto, SP - CEP: 15035-010

Bebedouro, 16 de Abril de 2009

Ofício nº 008 - 04/2012

À
PREFEITURA MUNICIPAL DE BEBEDOURO
ILMO. SR. JOÃO BATISTA BIANCHINI
DD. PREFEITO MUNICIPAL DE BEBEDOURO

A/C do ILMO. SR.
FRANCISCO CARLOS CUNHA
DD. GESTOR DO AEROPORTO MUNICIPAL DE BEBEDOURO

Ref.: CONCESSÃO DE ÁREA NO AEROPORTO MUNICIPAL COMANDANTE LUIZ
MARTINS DE ARAÚJO

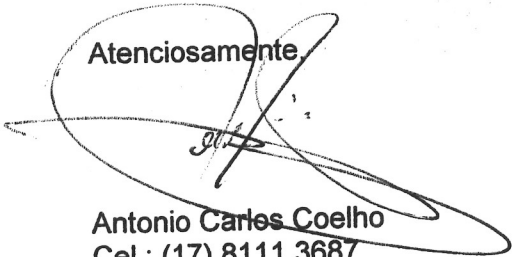
Eu, **Antonio Carlos Coelho**, bebedourense, portador do RG 5.468.787, CPF 746.313.738-49, Piloto Aviador sob nº 22682 e Código do DAC/ANAC 37843-0 desde 09/1975, Representante Técnico ABRAEX (Associação Brasileira de Aviação Experimental) sob nº 1073, casado, residente à Rua Vanor Junqueira Franco, 732 – Centro nesta mesma cidade, venho respeitosamente à presença de Vossa Senhoria para em primeiro lugar informá-lo que a primeira aeronave criada, projetada e construída nesse município da qual já é do vosso conhecimento, encontra-se totalmente pronta, testada e devidamente aprovada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Tem como prefixo PU-BJV e matrícula nº 90919. Informo também que essa primeira aeronave criada, projetada e construída em nossa cidade registrada como MF-2 já deve ser guardada em lugar próprio e adequado onde continuará recepcionando os visitantes interessados em obter uma igual como também prováveis investidores. Informo também que ela já motiva o estudo para a primeira fábrica de aviões de Bebedouro no mesmo Aeroporto Municipal.

Assim, contando com a sua compreensão, boa intenção bem como com a sua real eficiência de um nato e admirado administrador municipal solicito oficialmente e dessa forma a “concessão por até 99 anos da área aqui mencionada com o tamanho de aproximadamente 63,00m x 40,00m perfazendo um total aproximado entre 2.200 a 2.520 m²” conforme § 3º do art. 121 da Lei Orgânica do Município de Bebedouro e inciso VI do art. 87 da mesma Lei.

Eu, certo de que VS. aprovará e concluirá o acima exposto, aguardo para breve sua confirmação dessa concessão informando local e dimensões.

Sem mais para o momento, e certo da sua pronta aprovação, aproveito a oportunidade para renovar meus protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,


Antonio Carlos Coelho
Cel.: (17) 8111.3687
Tel.: (17) 3342.2802



Ultraer Aeroagrícola Ltda.

Rua Joaquim de Góes, 472 - Leme/SP - CEP 13610-108

Fone/Fax: (19) 3571-0344 / ultraer@terra.com.br

CNPJ: 04.293.736/0001-56 - IE: Isento

Ao

EXCELENTÍSSIMO SR.

JOÃO BATISTA BIANCHINI

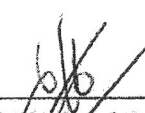
DIGNÍSSIMO PREFEITO DO MUNICÍPIO DE BEBEDOURO - SP

REQUERIMENTO

Eu, **Marcelo Hilsdorf Porto**, brasileiro, casado, empresário, portador do CPF n.º 085.323.218-01 e do RG n.º 17.766.966, proprietário da empresa **Ultraer Aeroagrícola Ltda**, do ramo de Pulverização Aérea, empresa devidamente autorizada para exploração de serviço aéreo especializado na modalidade aeroagrícola sob. Decisão da ANAC n.º 486 26/11/2008 - Publicado no DOU N.º 231 27/11/08 Seção 1 Pg 26, inscrita no CNPJ/MF sob o n.º 04.293.736/0001-56; atualmente situada na Rua Joaquim de Góes, 472 - Centro - Leme/SP - CEP 13610-108, vem mui respeitosamente à presença de Vossa Senhoria, requerer a CESSÃO de (01) um terreno para a construção de um Hangar para hangaragem das aeronaves de uso para atividade aeroagrícola, junto ao Aeroporto Municipal de Bebedouro Comandante "Luiz Martins de Araújo",

Termos em que,
Pede deferimento,

Leme, 21 de junho de 2012



Marcelo Hilsdorf Porto
Ultraer Aeroagrícola Ltda
CNPJ: 04.293.736/0001-56

Ao Exelentíssimo Sr.
João Batista Bianchini
Digníssimo Prefeito do município de Bebedouro - SP

REQUERIMENTO

Eu,

Geraldo Aparecido Guido, brasileiro, casado, piloto de aeronaves, proprietário da empresa FAMA AVIAÇÃO AGRÍCOLA, empresa do ramo de pulverização aérea, inscrito inicialmente no CPF sob o nº 043161308-70, e no RG nº 420312, residente e domiciliado à av. José Justino Neves 308, bairro nova esplanada, em Barretos – SP, vem mui respeitosamente à presença de Vossa Senhoria requerer um terreno para construção de um Hangar, e outro para a construção de um pátio de descontaminação no aeroporto municipal de sua cidade.

Termos em que,

Pede deferimento.

Bebedouro, 13 de outubro de 2011.


Geraldo Aparecido Guido

Ao Excelentíssimo Sr.
João Batista Bianchini
Digníssimo Prefeito do município de Bebedouro - SP

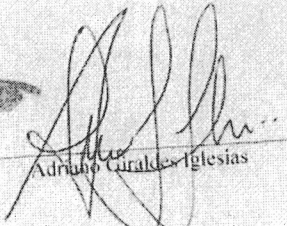
REQUERIMENTO

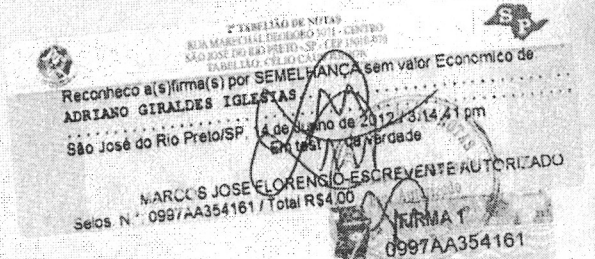
Eu Adriano Giraldes IGlesias, brasileiro, casado, Empresário, piloto de aeronaves residente na Rua Dr. Raul Silva 234 - Redentora Cep 15015-020 na cidade de São José do Rio Preto- SP. Proprietário de empresa Radiologia Panorâmica Rio Preto LTDA de prestação de serviços de diagnósticos por imagens, inscrito no CNPJ 10 696 338/0001-83 com endereço na Rua Generoso Bastos 3214 - Vila Redentora na cidade de São José do Rio Preto - SP. Veio muito respeitosamente à presença de Vossa Senhoria requerer um terreno para construção de um hangar para desenvolvimento aerodesportivo e comercial.

Termos em que,

Pede deferimento.

São José do Rio Preto, 04 de junho de 2012


Adriano Giraldes IGlesias



Ao Excelentíssimo Sr.

João Batista Bianchini

Digníssimo Prefeito do município de Bebedouro - SP

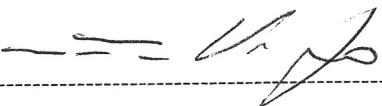
REQUERIMENTO

A Empresa Produtiva Aeroagrícola Ltda., que atua no ramo de pulverização aérea, atualmente com 07 funcionários, uma frota de 02 aeronaves, e 03 veículos, inscrito no CNPJ 14.546.997/0001-94, e na ANAC (em anexo), situada inicialmente à Av. 17, nº 300, na cidade de Orlândia - SP, vem mui respeitosamente à presença de Vossa Senhoria, requerer um terreno para a construção de um hangar, e um pátio de descontaminação, sob normas e projetos aprovados pelo Ministério da Agricultura e do Meio Ambiente, no Aeroporto Municipal de Bebedouro.

Termos em que,

Pede deferimento:

Bebedouro, 23/03/2012



Marino Vieira de Andrade Neto

(Sócio Representante)



FONES: 16 8134 0011 Marino

16 8183 7500 Rangel

AviõesNet

Ao Excelentíssimo Sr.
João Batista Bianchini
Digníssimo Prefeito do Município de Bebedouro - SP

REQUERIMENTO

Eu,

Phillip Monteiro Laignier Costa, brasileiro, solteiro, economista, proprietário da empresa **AviõesNet Comércio, Importação e Exportação de Aeronaves Ltda**, empresa no ramo de comércio, importação e manutenção de aeronaves (Protocolo de Homologação junto a ANAC sob nº 60840.028949/2011-75), inscrita no CNPJ/MF sob o nº 07.959.376/0001-77, atualmente situada na Av. Piedade Aeroporto s/n - Hangar 08 - Aeroporto Estadual na cidade de São José do Rio Preto, SP vem mui respeitosamente à presença de Vossa Senhoria requerer dois terrenos para construção de um hangar para hangaragem e manutenção de aeronaves a pistão, turbo-hélice e jatos no aeroporto municipal de sua cidade.

Termos em que,

Pede deferimento,

Bebedouro, 04 de Junho de 2012


Phillip Monteiro Laignier Costa
Proprietário

AviõesNet Comércio, Importação e Exportação de Aeronaves Ltda



AviõesNet Comércio, Importação e Exportação de Aeronaves Ltda
Av. dos Estudantes, s/n Hangar 08
São José do Rio Preto, SP - CEP: 15035-010

Manual de Implementação de Aeroportos



Comando da Aeronáutica
Departamento de Aviação Civil
Instituto de Aviação Civil



INDICE

LISTA DE ABREVIACÕES	ii
DEFINIÇÕES	iii
I. APRESENTAÇÃO	I.1
II. CONSIDERAÇÕES INICIAIS	II.1
III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO	III.1
III.1. <u>Introdução</u>	III.1
III.2. <u>Escolha de Sítio</u>	III.2
III.3 <u>Plano Diretor Aeroportuário</u>	III.3
III.4. <u>Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental</u>	III.6
III.5. <u>Autorização para a Construção de Aeroporto</u>	III.7
III.6. <u>Construção do Aeroporto</u>	III.9
III.6.1. Fontes de Investimentos	III.9
III.6.2. Características Físicas	III.10
III.6.3. Requisitos Físicos dos Aeroportos em Função do Tipo de Aviação	III.11
III.6.4. Zonas de Proteção e Área de Segurança Aeroportuária	III.16
III.6.4.1. Plano de Zona de Proteção de Aeroportos	III.17
III.6.4.2. Plano de Zoneamento de Ruído	III.22
III.6.4.3.. Área de Segurança Aeroportuária	III.24
III.7. <u>Homologação de Aeroporto</u>	III.27
IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO	IV.1
IV.1. <u>Introdução</u>	IV.1
IV.2. <u>Convênio de Administração</u>	IV.1
IV.2.1. Tipos de Administração	IV.1
IV.2.2. Atribuições dos Órgãos Envolvidos	IV.2
IV.3. <u>Arrecadação de Tarifas</u>	IV.3
IV.3.1. Procedimento para o Aeroporto se Tornar Arrecadador de Tarifas	IV.4
IV.3.2. Atribuições dos Órgãos Envolvidos	IV.4
IV.4. <u>Certificação Operacional de Aeroportos</u>	IV.5
IV.4.1. Certificação Operacional de Aeroportos: RBHA 139	IV.5
IV.4.2. Fases do Processo de Certificação Operacional de Aeroportos	IV.6
IV.4.3. Concessão do Certificado Operacional de Aeroporto	IV.7

INDICE

IV.4.4.	Suspensão ou Cancelamento do Certificado Operacional de Aeroporto	IV.8
IV.4.5.	Inspeção Aeroportuária	IV.8
IV.4.6.	Obrigações da Administração Aeroportuária Local	IV.9
IV.5.	<u>Gestão e Controle da Segurança da Aviação Civil</u>	IV.12
IV.6.	<u>Gestão e Controle do Meio Ambiente</u>	IV.15
IV.7.	<u>Recursos Humanos da Administração Aeroportuária Local</u>	IV.18
IV.8.	<u>Internacionalização de Aeroportos</u>	IV.21
V.	LEGISLAÇÃO APLICÁVEL	V.1

LISTA DE ABREVIações

AIP	Publicações de Informações Aeronáuticas
AIS	Aeronautical Information Service
ANVISA	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
ARS	Áreas Restritas de Segurança
ASA	Área de Segurança Aeroportuária
ATAERO	Adicional de Tarifa Aeroportuária
CINDACTA	Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo
COE	Centro de Operações de Emergência
COMAR	Comando Aéreo Regional
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CSA	Comissão de Segurança Aeroportuária
DAC	Departamento de Aviação Civil
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
DGAC	Diretor-Geral de Aviação Civil
DIPAA	Divisão de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
DIRENG	Diretoria de Engenharia da Aeronáutica
EIA	Estudos de Impacto Ambiental
EPTA	Estação Permissionária de Telecomunicações Aeronáuticas
FAA	Federal Aviation Administration
IAC	Instituto de Aviação Civil
ICA	Instrução do Comando da Aeronáutica
ICAO	International Civil Aviation Organization
IFR	Instrument Flight Rules
IMA	Instrução do Ministério da Aeronáutica
MOA	Manual de Operações do Aeroporto
NOTAM	Aviso para os Aeronavegantes
NSMA	Normas de Serviço do Ministério da Aeronáutica
OACI	Organização de Aviação Civil Internacional
PAA	Parque de Abastecimento de Aeronaves
PBZPA	Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos
PDIR	Plano Diretor Aeroportuário
PEAA	Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromos
PEZPA	Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromos
PEZR	Plano Específico de Zoneamento de Ruído
PNAVSEC	Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil
POOS	Plano Operacional de Obras e Serviços
PRAD	Plano de Recuperação de Áreas Degradadas
PRODETUR	Programa de Desenvolvimento do Turismo
PROFAA	Programa Federal de Auxílio a Aeroportos

LISTA DE ABREVIATÖES

PSA	Programa de Segurança Aeroportuária
PSEA	Programas de Segurança de Empresa Aérea
PZR	Plano de Zoneamento de Ruído
RBHA	Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica
RIMA	Relatório de Impacto Ambiental
ROTAER	Manual Auxiliar de Rotas Aéreas
SARP	Standards and Recommended Practices
SECINC	Seção Contra-Incêndio
SERAC	Serviço Regional de Aviação Civil
SERENG	Serviço Regional de Engenharia
SIE	Subdepartamento de Infra-Estrutura
SRPV	Serviço Regional de Proteção ao Vôo
SUCOTAP	Sistema Unificado de Cobrança e Arrecadação de Tarifas
VFR	Visual Flight Rules

DEFINIÇÕES

Administração Aeroportuária Local

Órgão ou empresa responsável pela operação de um aeroporto com estrutura organizacional definida e dedicada à gestão deste aeroporto.

Administração Aeroportuária Sede

Estrutura organizacional responsável pela administração, operação, manutenção e exploração de um sistema de aeroportos.

Aeroporto

É todo aeródromo público dotado de instalações e facilidades para dar apoio às aeronaves e ao embarque e desembarque de pessoas e cargas.

Aeródromo

É toda área destinada ao pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.

Área de Movimento

Parte do aeródromo destinada ao pouso, decolagem e taxiamento de aeronaves, incluindo os pátios.

Área de Manobras

Parte do aeródromo destinada ao pouso, decolagem e taxiamento, excluídos os pátios.

Biruta

Aparelho que indica a direção dos ventos de superfície, empregado nos aeródromos para a orientação das manobras dos aviões, e que tem a forma de uma sacola cônica instalada perpendicularmente à extremidade de um mastro.

Faixa de Pista

Área definida no aeroporto, que inclui a pista de pouso e as áreas de parada, se houver, destinada a proteger a aeronave durante as operações de pouso e decolagem e a reduzir o risco de danos à aeronave, em caso desta sair dos limites da pista.

Faixa de Pista de Táxi

Área destinada a proteger uma aeronave durante o taxiamento ou rolamento e a reduzir o risco de danos à aeronave, em caso desta sair dos limites da pista de táxi ou de rolamento.

Homologação

Processo no qual o DAC emite um ato administrativo que autoriza a abertura de aeródromo público ao tráfego.

Manual de Operações do Aeroporto (MOA)

Documento exigido como parte da solicitação para obtenção do Certificado Operacional do Ae-

DEFINIÇÕES

roporto, que define as condições e os padrões a serem mantidos pela Administração Aeroportuária Local em suas facilidades e serviços.

Pátio de Aeronaves

Parte da área operacional do aeroporto, destinada a abrigar aeronaves para fins de embarque ou desembarque de passageiros, carga e/ou mala postal, reabastecimento de combustível, estacionamento ou manutenção.

Sítio Aeroportuário

É toda a área patrimonial do aeroporto.

I. APRESENTAÇÃO

O presente Manual de Implementação de Aeroportos foi elaborado pelo Instituto de Aviação Civil (IAC) e tem por objetivo fornecer as principais orientações, informações e esclarecimentos sobre o processo de implantação de uma unidade aeroportuária, tanto no que se refere à fase de construção quanto de operação, de forma compatível com a legislação aeronáutica e ambiental vigente.

Nota Importante

As orientações constantes deste Manual não esgotam os assuntos abordados e devem ser consideradas apenas como referência, haja vista a possibilidade de ocorrerem mudanças na legislação em vigor posteriores à sua edição.

Este Manual contém quatro capítulos, a saber:

Capítulo I Apresentação

Capítulo II Considerações Iniciais

Este capítulo tem por objetivo discutir a importância do aeroporto para o desenvolvimento econômico e social do município e da região onde está situado.

Capítulo III Implantação de um Aeroporto

Apresenta as principais fases relacionadas com a implantação de um aeroporto, assim como os documentos necessários, a legislação pertinente e o trâmite administrativo, desde a fase de projeto até a homologação da unidade aeroportuária.

Capítulo IV Operação de um Aeroporto

Neste capítulo, são apresentadas as principais etapas concernentes ao processo de homologação, operação e certificação de unidades aeroportuárias.

II. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O transporte aéreo é um dos setores mais dinâmicos da economia mundial. Ele cumpre importante papel estimulando as relações econômicas e o intercâmbio de pessoas e mercadorias, intra e entre as nações. Ele também responde de forma direta e quase imediata às flutuações conjunturais, tanto políticas como econômicas, do mundo e das economias nacionais. Em verdade, há amplo reconhecimento de que a importância do transporte aéreo para a vida moderna é maior do que o que pode fazer supor a fria análise de seu desempenho financeiro.

No Brasil, país de dimensões continentais, o transporte aéreo vem evoluindo *pari passu* com a economia desde os idos de 1927. Em que pese uma trajetória por vezes irregular, o desempenho do transporte aéreo no Brasil, quando analisado no longo prazo, não é nada modesto. A rigor, de forma ainda tímida, porém consistente, o transporte aéreo vem crescendo em importância na matriz brasileira de transportes.

O êxito do plano de estabilização econômica de 1994 (Plano Real) abriu novas possibilidades de crescimento sustentado para o Brasil nos anos que a ele se seguiram. Além de ampliar o mercado consumidor devido ao aumento da renda real de amplos segmentos da população, a queda da inflação criou fortes incentivos à recuperação dos investimentos, sem a qual a retomada do crescimento tomar-se-ia efêmera, a exemplo dos surtos de crescimento observados na década de oitenta.

Num quadro macroeconômico favorável, o transporte aéreo pós-real experimentou um notável crescimento em seus diversos segmentos, o que é facilmente demonstrado pela análise dos indicadores de desempenho do setor e pelo aumento no número de empresas aéreas: de 9, em 1990; para 19, em 2001. Em que pese a crise que se abateu sobre as empresas a partir de 2001, resultado de uma conjuntura nacional e internacional adversa, que vem motivando uma importante reestruturação no setor, já é possível observar sinais de recuperação nos níveis de tráfego e no desempenho das transportadoras.

Outro tema intimamente relacionado com o transporte aéreo é o turismo, que, no Brasil, vem ganhando um novo impulso, devido à conscientização dos setores envolvidos quanto à sua importância econômica e ao crescente interesse da população pelas riquezas naturais e atrativos do País. Nove anos após o Plano Real, o turismo vem se firmando como uma das grandes vocações brasileiras para geração de emprego e renda, devendo ser responsável, de acordo com a Embratur, por 4% da formação do PIB em 2003.

Ressalta-se que o pleno desenvolvimento da indústria do turismo exige a implantação de infraestrutura adequada ao atendimento das necessidades inerentes a essa atividade, incluindo, entre outras, facilidades de acomodação, de comunicação e, principalmente, de trans-

II. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

porte. Assim, é de fundamental importância dotar as regiões que apresentam potencial turístico de unidades aeroportuárias capazes de atender ao movimento de aeronaves previsto, tanto no segmento regular como no não regular (vôos *charters*).

O atendimento dessa demanda exige um criterioso planejamento, para que a construção e a posterior regularização e gestão dos aeroportos sejam implementadas em conformidade com as diretrizes emanadas pela Autoridade Aeronáutica. Uma gestão aeroportuária eficiente deve contemplar não só as questões operacionais, mas também os aspectos comerciais que garantam a obtenção de resultados financeiros adequados e o controle da ocupação do entorno do aeroporto e o gerenciamento dos aspectos ambientais.

Diante desse panorama, o planejamento do transporte aéreo reveste-se de importância crucial. Trata-se de uma atividade que deve estar de acordo com os objetivos maiores do país: a integração, o crescimento e a segurança nacionais. Desde 1986, o IAC vem dando importante contribuição nesta área, exercendo papel de destaque no planejamento de aeroportos e no estudo do transporte aéreo em suas diversas dimensões.

Cabe ressaltar que embora o aeroporto traga uma série de benefícios para a população residente em sua área de influência, este equipamento também impõe uma série de restrições ao aproveitamento das propriedades localizadas no seu entorno.

Nesse particular, destaca-se a importância da atuação das prefeituras no controle da ocupação do solo na região próxima ao aeroporto. Assim, visando abranger os aspectos anteriormente apontados, este Manual objetiva fornecer as principais orientações relativas à implementação e operação adequada de uma unidade aeroportuária.

Nota Importante

Cabe ressaltar a importância da atuação das prefeituras no sentido de preservar a segurança operacional dos aeródromos, inserindo em suas leis de parcelamento e uso do solo as restrições impostas pela legislação aeronáutica e de meio ambiente às propriedades vizinhas aos aeródromos, tendo em vista que compete aos municípios promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso do solo, do parcelamento e da ocupação do solo urbano, conforme preceitua o inciso VIII do art. 30 da Constituição Federal.

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

III.1. Introdução

A implantação de um novo aeroporto é decorrente, na maioria das vezes, das necessidades de desenvolvimento econômico de uma região. Neste enfoque, basicamente, têm-se duas situações distintas: localidades onde a infra-estrutura aeroportuária atual, sem possibilidade de expansão, não atende mais às necessidades da região; ou localidades que ainda não dispõem de nenhum aeródromo.

Em ambos os casos, inicialmente, faz-se necessário o desenvolvimento de estudos econômicos, caracterizando a região e avaliando se o seu potencial para o transporte aéreo justifica a implantação de uma nova unidade aeroportuária. Esses estudos são, geralmente, executados durante a elaboração ou revisão dos Planos Aeroviários Estaduais, que define uma Rede de Aeroportos Estaduais, conforme a figura apresentada abaixo. Neste contexto, deve-se caracterizar o Município, bem como as diretrizes do Governo do Estado que nortearão a implantação de uma unidade aeroportuária numa determinada localidade.

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

III.2. Escolha de Sítio

A proposição de sítios para implantação de novos aeroportos é de competência do Departamento de Aviação Civil (DAC). Quando tal procedimento é solicitado, a avaliação de áreas para a implantação de novas infra-estruturas começa a ser desenvolvida pelo Instituto de Aviação Civil, com apoio dos Comandos Aéreos Regionais (COMAR) e dos órgãos regionais do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

Os trabalhos iniciais são elaborados em escritório, pelo DAC ou por órgão estadual ou municipal, e devem estar baseados em análises preliminares, a partir de desenhos e cartas da região, objetivando localizar e identificar possíveis áreas com características necessárias e potencial para atender à implantação de um aeroporto com o porte pretendido.

O processo de avaliação, após a identificação das possíveis áreas, é realizado por equipe técnica multidisciplinar, com o objetivo de coletar dados relativos à localidade e caracterizar os sítios preliminarmente identificados por meio de visitas *in loco*, por via terrestre e por sobrevôo, quando possível. A coleta de dados para a caracterização do sítio deve obedecer aos seguintes requisitos:

- i. principais características sócio-econômicas da região a ser atendida pela unidade aeroportuária;
- ii. localização (distância) da área em relação ao centro urbano do principal pólo gerador de tráfego e a outros centros próximos;
- iii. identificação de aeródromos, existentes ou previstos, na área de influência da localidade em estudo (50 km);
- iv. vias de acesso: características e distância em relação às localidades atendidas;
- v. dados meteorológicos históricos de pelo menos cinco anos relativos à temperatura e aos ventos (direção, intensidade e frequência);
- vi. dimensões e orientação da área em relação aos ventos predominantes;
- vii. tipo de ocupação do solo na área proposta e no seu entorno, tais como: edificações, culturas, parcelamentos, matas naturais e outros usos;
- viii. identificação e caracterização das possíveis implantações de natureza perigosa, tais como lixões, aterros sanitários, vazadouros, matadouros e outros que possam atrair pássaros;
- ix. identificação da existência de áreas de proteção ambiental na área de influência

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

do projeto;

- x. caracterização do valor das terras nas localidades indicadas com potencial para atender ao aeroporto;
- xi. topografia da área e de seu entorno, visando avaliar possíveis obstáculos à navegação aérea e a necessidade de movimentação de terra;
- xii. caracterização preliminar geológica do tipo de solo e das possibilidades de drenagem, visando à implantação do aeroporto;
- xiii. identificação de serviços e instalações quanto ao fornecimento de energia elétrica, meios de comunicação telefônica, abastecimento de água, tratamento de esgoto e lixo, entre outros.

De posse dessas informações, uma equipe formada por técnicos do COMAR/SERENG, SRPV ou CINDACTA e IAC analisa os sítios escolhidos, apontando aquele que melhor se adapta aos critérios de planejamento e às características do futuro aeroporto. Por fim, cabe ao DAC analisar e aprovar a escolha feita por esse grupo de trabalho.

III.3. Plano Diretor Aeroportuário

O Plano Diretor Aeroportuário (PDIR) é o documento que, aprovado e oficializado pelo Comando da Aeronáutica, apresenta um conjunto de diretrizes para orientar a implantação, o desenvolvimento e a expansão de um aeroporto, de maneira ordenada e ajustada à evolução do transporte aéreo, indicando a aplicação de investimentos.

Desta forma, o PDIR deve apresentar a melhor solução para um sítio aeroportuário, otimizando a capacidade operacional e obtendo um desenvolvimento equilibrado de cada componente, sem perder de vista a segurança operacional do conjunto, o valor do investimento e o custo da manutenção.

A *Norma para Elaboração, Revisão, Aprovação e Tramitação de Planos Diretores Aeroportuários (NSMA)* nº 58-146, de 06 de dezembro de 1994, estipula que é de responsabilidade dos administradores aeroportuários elaborar, implementar e revisar os Planos Diretores, facultando-lhes a possibilidade de contratar esses serviços a terceiros. A Portaria nº 1.598/DGAC, de 13 de novembro de 2002, define os aeroportos que, obrigatoriamente, devem possuir Plano Diretor Aeroportuário, tendo sido adotados os seguintes critérios:

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

- Grupo 1** Aeroportos internacionais, operando serviço de transporte aéreo regular internacional.
- Grupo 2** Aeroportos domésticos e internacionais, operando serviço de transporte aéreo regular, com emprego de aeronaves com mais de sessenta assentos ou acima de 45.500 kg de peso máximo de decolagem.
- Grupo 3** Aeroportos e aeródromos abertos ao tráfego aéreo público, cuja localização e características operacionais sejam consideradas de importância para o desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil.

Destaca-se, ainda, a obrigatoriedade de se manter o planejamento atualizado, por meio de avaliação periódica das hipóteses assumidas na concepção do PDIR, a fim de que possam ser ajustadas às novas realidades e necessidades, haja vista as metas de longo prazo estarem sujeitas a variações que possam ocorrer no contexto econômico.

Dessa forma, a administração de qualquer aeroporto que passe a se enquadrar em algum dos critérios ou que pretenda operar com tráfego regular, internacional ou doméstico, conforme estabelecido para os Grupos 1 e 2, deverá providenciar a elaboração do PDIR para aquela unidade e obter a aprovação do DAC.

A elaboração e/ou revisão de um PDIR obedece a uma seqüência de quatro etapas, descritas na NSMA nº 58-146, a serem comentadas a seguir.

Primeira Etapa: Coleta e Análise de Informações Básicas

Consiste na coleta de dados necessários à identificação do problema, envolvendo informações relativas à caracterização sócio-econômica da região, à infra-estrutura aeroportuária local, aos aspectos urbanos, ambientais e de acessibilidade, ao histórico estatístico do transporte aéreo e à situação econômico-financeira do aeroporto.

Ressalta-se que, desde o início do processo de planejamento, é dedicada especial atenção às questões urbanas, ambientais e de acessibilidade, visando evitar ou minimizar possíveis impactos decorrentes da construção e do desenvolvimento de um aeroporto, bem como de suas operações aeronáuticas.

Nesse contexto, destaca-se, mais uma vez, a importância de uma ação coordenada junto à Administração Municipal, que, ciente de todos os aspectos relacionados com a im-

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

plantação, operação, manutenção e exploração do aeroporto, incluindo as suas responsabilidades, deverá providenciar, com a maior brevidade possível, a adequação de sua lei de parcelamento e uso do solo às restrições impostas pela legislação aeronáutica e ambiental. Tais restrições referem-se ao Plano de Zona de Proteção de Aeródromos, ao Plano de Zoneamento de Ruído e à Área de Segurança Aeroportuária, que serão abordadas no item III.6.3.

Segunda Etapa: Estudos Preliminares

A segunda etapa tem como objetivo mensurar o potencial de mercado do transporte aéreo da localidade onde se situa o aeroporto, bem como de seu entorno (área de influência). O estudo de demanda, objeto dessa etapa, é o ponto de partida para a determinação dos requisitos de capacidade para a infra-estrutura aeroportuária a ser implantada.

Terceira Etapa: Estudo de Alternativas

Consiste na formulação de alternativas de desenvolvimento do aeroporto, que deverão se adequar às necessidades de expansão, tendo em vista a infra-estrutura estabelecida (Etapa 2) e as possíveis medidas de gerenciamento de tráfego eventualmente necessárias. A alternativa selecionada deve ser aquela que oferece a melhor solução para o sítio aeroportuário como um todo.

Quarta Etapa: Planejamento Geral do Aeroporto

Consiste na apresentação da proposta para o desenvolvimento do aeroporto, a partir da alternativa selecionada anteriormente. Inclui o Plano do Aeroporto e as Diretrizes Urbanas, Ambientais e de Acessibilidade.

O Plano do Aeroporto inclui uma proposta para o estabelecimento dos limites patrimoniais e o zoneamento do sítio aeroportuário, dentro de uma visão de máxima utilização do sítio, porém de forma harmonizada com o desenvolvimento do meio urbano e o bem-estar das comunidades. Inclui também diretrizes para o uso do solo na área interna do aeroporto e o orçamento para a implementação do Plano.

Já as Diretrizes Urbanas, Ambientais e de Acessibilidade visam orientar as autoridades estaduais ou municipais a respeito da necessidade de adequar a legislação urbana, incorporando as restrições impostas pela Área de Segurança Aeroportuária e pelos Planos de Zona de Proteção e de Zoneamento de Ruído e dando diretrizes para a interligação do sistema viário do aeroporto com as vias urbanas locais. A incorporação dessas

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

diretrizes ao Plano Diretor Urbano é um grande passo para a viabilização do planejamento de longo prazo do sítio aeroportuário.

III.4. Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA)

Dentro do processo de planejamento/implementação de aeroportos, a elaboração de EIA/RIMA é ferramenta essencial para a obtenção das licenças ambientais e, por conseguinte, da viabilidade de implantar e operar este tipo de infra-estrutura.

O processo de licenciamento ambiental é compreendido por três fases distintas, a saber: **Licença Prévia, Licença de Instalação e Licença de Operação**, e regulamentado pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, sendo submetido à aprovação pelos órgãos ambientais competentes do Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA).

A Resolução CONAMA nº 01, de 23 de janeiro de 1986, que estabelece as definições, responsabilidades, critérios básicos e as diretrizes gerais para uso e implementação da Avaliação de Impacto Ambiental como um dos instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente, obriga a apresentação do EIA/RIMA na fase inicial do processo de licenciamento ambiental quando tratar-se de aeroportos.

O EIA/RIMA é um instrumento da Política Ambiental brasileira, criado pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que compreende um conjunto de atividades, pesquisas e tarefas técnicas, sendo elaborado com a finalidade de identificar as principais externalidades ambientais de um projeto e indicar as suas alternativas tecnológicas ou locacionais, de modo a atender aos regulamentos de proteção ao meio ambiente.

Já o RIMA consolida as informações do EIA e é destinado à consulta pública. Escrito em linguagem simples, tem como objetivo informar a comunidade sobre as características do projeto, para que o mesmo seja discutido em audiência pública prevista na Resolução CONAMA 01/86 e regulamentada na Resolução CONAMA nº 09, de 03 de dezembro de 1987.

Somente depois de resolvidas todas as dúvidas e questões apresentadas pelo público presente, e negociadas as possíveis compensações por eventuais danos ambientais que não puderem ser evitados ou minimizados, é que o órgão ambiental competente irá deferir ou não a solicitação da **Licença Prévia (LP)**.

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

De posse da **Licença Prévia**, os projetos finais de engenharia e os sistemas de controle ambiental, previstos no EIA/RIMA, deverão ser desenvolvidos em consonância com as observações e condicionantes estabelecidas na **LP**. Em seguida, deverão ser solicitadas aos órgãos ambientais as **Licenças de Instalação** e de **Operação**, tendo por base as determinações contidas na Resolução CONAMA nº 237, de 19 de dezembro de 1997.

III.5. Autorização para Construção de Aeródromos

De acordo com a Instrução de Aviação Civil (IAC) nº 2328-0790 (IMA 58-10), de 16 de julho de 1990, compete ao Diretor-Geral de Aviação Civil autorizar a construção e ampliação de aeroportos e aeródromos públicos. Compete, ainda, conforme o Art. 23 da IAC, à Diretoria de Engenharia (DIRENG) a aprovação dos projetos de engenharia, e ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) a aprovação dos projetos relativos à Proteção ao Voo e Comunicações.

A solicitação para a construção de aeródromo público, devidamente justificada quanto às suas necessidades, deverá ser encaminhada ao COMAR em cuja jurisdição se encontra, mediante requerimento do interessado (modelo do Anexo 3 da IAC nº 2328-0790), contendo, obrigatoriamente, as seguintes informações:

1. Município e Unidade da Federação onde irá se situar o aeroporto ou aeródromo.
2. Estudo, com o nível de profundidade possível, dos seguintes aspectos referentes à localidade:
 - a. demanda de passageiros e carga da área de influência do aeródromo;
 - b. caracterização sócio-econômica da região e de relacionamento urbano;
 - c. análise da acessibilidade da região e da oferta geral de meios de transporte e suas ligações.
3. Coordenadas geográficas aproximadas do centro geométrico da pista.
4. Direção, distância e tipo de acesso aos dois aeródromos homologados mais próximos.
5. Direção, distância e tipo de acesso em relação ao centro da sede do município.
6. Direção, dimensões e natureza do piso das pistas.
7. Planta Geral do Aeródromo, em escala 1:1.000 até 1:5.000, orientada para o norte verdadeiro, contendo:

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

- a. demarcação da área patrimonial e altura da cerca;
 - b. faixa de pista e faixa preparada (se houver), pista de pouso e indicação de zona de parada e zona livre de obstáculos (se houver), pista de táxi, pátio e natureza do piso;
 - c. perfis longitudinal e transversal da pista de pouso;
 - d. localização da biruta;
 - e. localização e dimensões de qualquer construção na área patrimonial do aeródromo com as respectivas alturas em relação à altitude do terreno onde se situam.
8. Plano de Zona de Proteção, em escala 1:10.000 até 1:25.000, orientada para o norte verdadeiro, indicando:
- a. localização da pista de pouso e vias de acesso;
 - b. áreas de aproximação e decolagem, transição, horizontal interna e cônica, conforme Portaria nº 1.141/GM5, de 08 de dezembro de 1987;
 - c. altitude dos obstáculos naturais e/ou artificiais que ultrapassem o gabarito do Plano Básico ou Específico de Zona de Proteção do Aeródromo;
 - d. distância e direção em que se encontra a localidade servida pelo aeródromo.
9. Plano Básico de Zoneamento de Ruído, em escala 1:5.000 até 1:10.000, contendo as curvas do Plano Básico de Ruído, conforme o que determina a Portaria nº 1.141/GM5, de 08 de dezembro de 1987.
- Nota: Não se exige a apresentação do Plano Básico de Zoneamento de Ruído, no momento da solicitação de autorização de construção, aos aeródromos localizados em áreas afastadas de núcleos habitacionais e cujas curvas 1 e 2 estejam dentro dos limites da propriedade do aeródromo.
10. Projeto completo, em três vias, para a construção do aeródromo.
11. Carta da Região, em três vias, na escala 1:50.000 até 1:200.000, contendo a localização do aeródromo; as vias de comunicação ligando o aeródromo com a localidade por ele servida; os pontos mais elevados do relevo topográfico, com as respectivas altitudes; e posições das implantações e edificações existentes, bem como as respectivas alturas e altitudes do terreno em que se situam, localizadas fora de um raio de cinco quilômetros, mas dentro do perímetro do Plano Básico de Zona de Prote-

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

ção de Aeródromo.

12. Estimativa do custo e do tempo de construção.
13. Natureza e origem dos recursos técnicos e financeiros que serão empregados na construção e manutenção do aeródromo.
14. Situação patrimonial da área onde se localizará o aeródromo.
15. Documento devidamente formalizado (dispositivo legal) autorizando a utilização do terreno como aeródromo público enquanto perdurar sua necessidade, a critério do Comando da Aeronáutica.

III.6. Construção do Aeroporto

Serão examinados, nesta seção, alguns aspectos relacionados com a construção de um aeródromo, abrangendo a obtenção de recursos financeiros, a infra-estrutura e a zona de proteção.

Ressalta-se que, antes da construção ser iniciada, é necessária a realização de gestões junto à prefeitura com vistas à adequação da Lei de Parcelamento e Uso do Solo ao projeto do aeroporto.

III.6.1. Fontes de Investimentos

Os principais investimentos realizados na infra-estrutura aeroportuária brasileira são provenientes do Governo Federal, por intermédio do Ministério da Defesa, sendo o Comando da Aeronáutica e a INFRAERO os gestores dos planos e programas institucionais que estabelecem os parâmetros e procedimentos para o aporte de recursos em aeroportos de interesse federal e estadual ou regional.

O suporte financeiro dos planos e programas institucionais provém de recursos do Tesouro Nacional, das tarifas aéreas, dos adicionais tarifários, das receitas comerciais, de convênios e de outras fontes.

Uma das principais fontes geradoras de recursos para investimentos é o Adicional de Tarifa Aeroportuária (ATAERO), criado por intermédio da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, e que estabelece um adicional de 50% sobre as Tarifas Aeroportuárias (Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973) e sobre as Tarifas relativas ao Uso dos Auxílios à Navegação Aérea e das Telecomunicações (Decreto-Lei nº 1.896, de 17 de dezembro de 1981, e suas regulamentações posteriores).

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

A Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, estabeleceu a destinação dos recursos gerados pelo ATAERO, dando origem ao Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (PROFAA), instituído pela Portaria Ministerial nº 1.047/GM4, de 30 de dezembro de 1992. Este Programa destina 20% dos recursos do ATAERO para aplicação em aeroportos e aeródromos de interesse regional ou estadual, conforme as definições e diretrizes contidas nos Planos Aeroviários Estaduais.

Recentemente, outras fontes de recursos para o desenvolvimento de infra-estrutura aeroportuária vêm sendo utilizadas. É o caso de iniciativas do próprio Governo Estadual e do Programa de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR), parceria entre os Governos Federal e Estadual, que visa fomentar o turismo em suas diversas modalidades nas localidades com grande potencial.

III.6.2. Características Físicas do Aeroporto

As características físicas de um aeroporto são decorrentes do tipo de tráfego esperado e das aeronaves que irão operar, bem como das características operacionais e topográficas do sítio. Esses fatores determinam as dimensões das instalações e, conseqüentemente, o custo final de implantação do empreendimento.

A. Configuração Inicial

No que tange às características da operação prevista, a implantação de um aeroporto observará as normas em vigor (OACI e Portaria nº 1.141/GM5) para a definição da concepção aeroportuária.

Para a operação adequada de um aeroporto será necessário implantar, ainda, os seguintes componentes aeroportuários: terminal de passageiros, estacionamento de veículos e serviços de apoio, tais como Parque de Abastecimento de Aeronaves (PAA) e Seção Contra-Incêndio (SCI), conforme a ICA 92-1;

B. Configuração Final

A configuração final consiste na visão de planejamento para a utilização máxima do potencial de desenvolvimento do sítio aeroportuário destinado à implantação do um aeroporto. Ressalta-se a necessidade, desde a fase inicial de operação, de serem incorporadas aos Planos de Zona de Proteção do Aeroporto e ao de Zoneamento de Ruído as características dessa concepção, visando garantir a preservação do potencial do sítio ae-

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

roportuário escolhido. A configuração final, decorrente da implantação inicial executada pelo Governo Estadual, será orientada no sentido de se obter um aeroporto de porte adequado às expectativas de evolução do transporte aéreo da região, no longo prazo.

III.6.3. Requisitos Físicos e Operacionais dos Aeroportos, em Função do Tipo de Aviação

A implantação de uma unidade aeroportuária ocorre em decorrência do desenvolvimento sócio-econômico de uma região, verificado ou previsto, bem como para atender a uma região carente de outros modais. Assim, torna-se fundamental a identificação do tráfego aéreo previsto para a localidade, em função da análise de demanda por transporte aéreo, do tipo de operação e do porte das aeronaves previstas para operarem no aeroporto.

Deve-se ressaltar que a homologação de um aeroporto está condicionada a um processo complexo, onde diversas instituições no âmbito do Comando da Aeronáutica estão envolvidas, tais como: Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) e seus órgãos regionais, Diretoria de Engenharia da Aeronáutica (DIRENG), Comando Aéreo Regional (COMAR), Serviço Regional de Engenharia (SERENG) e Serviço Regional de Aviação Civil (SERAC). Nesse processo, são avaliadas as condições de tráfego aéreo, as necessidades da aviação civil, representadas pela análise de demanda por transporte aéreo, e a adequação da infra-estrutura aeroportuária à legislação aeronáutica vigente.

Assim, a seguir são apresentados os requisitos, em termos operacionais e de infra-estrutura aeroportuária, necessários para o adequado atendimento ao tráfego aéreo previsto para operar em uma unidade aeroportuária.

a) Aeroporto da Aviação Geral

Este tipo de unidade aeroportuária visa ao atendimento de localidades que não apresentam potencial de demanda da aviação regular. São localidades cuja principal característica é a operação de aviação privada, aviação executiva, táxis-aéreos e demais tipos de aviação características da aviação geral. A infra-estrutura aeroportuária recomendada para este tipo de aeroporto é a seguinte:

- Área de manobras com revestimento primário (cascalho);

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

- Tipo de operação visual (VFR);
- Biruta;
- Sala AIS (Aeronautical Information Service);
- Estação Permissionária de Telecomunicações Aeronáuticas categoria “B” (EPTA Cat B);
- Pequena área destinada ao Terminal de Passageiros e ao Estacionamento de Veículos;
- Implantação de equipamento indicador do ângulo de rampa de descida (VASIS ou PAPIS) na cabeceira cujo número anual de pousos seja igual ou superior a 5.000.
- VOR, quando o aeródromo for apoiado por NDB, onde número anual de operações IFR for igual ou superior a 4.500;

No caso de operação de aeronaves a reação, alguns componentes aeroportuários serão diferenciados, a saber:

- Área de manobras revestida em asfalto; e
- Implantação de equipamento indicador do ângulo de rampa de descida (VASIS ou PAPIS), independente do número de movimentos previsto.

b) Aeroporto da Aviação Doméstica Regional e Aeroporto Turístico

Este tipo de unidade aeroportuária visa ao atendimento da aviação regular regional, ou seja, aquela que liga uma localidade de pequeno porte a uma outra de grande porte (com população superior a 1.000.000 de habitantes). Estes aeroportos servem como alimentador das linhas domésticas nacionais. A infra-estrutura aeroportuária recomendada para este tipo de aeroporto é a seguinte:

- Área de manobras com revestimento em asfalto;
- Tipo de operação por instrumentos (IFR-não precisão);
- Terminal de Passageiros e Estacionamento de Veículos, com área adequada para o atendimento dos passageiros na hora-pico;
- Balizamento noturno;

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

- Biruta iluminada;
- Farol rotativo;
- Sala AIS;
- EPTA Cat. "A";
- EPTA Cat "C", quando o movimento anual comercial e o movimento anual total sejam, respectivamente, iguais ou superiores a 1.000 e 3.000;
- VOR, quando o aeródromo for apoiado por NDB, utilizando aeronaves de médio e grande porte, onde o número anual de operações IFR for igual ou superior a 3.000;
- Implantação de equipamento indicador do ângulo de rampa de descida (VASIS ou PAPIS) na cabeceira cujo número anual de pousos seja igual ou superior a 5.000; e
- Implantação de Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio, adequado à categoria requerida.

c) Aeroporto da Aviação Doméstica Nacional

Este tipo de unidade aeroportuária visa ao atendimento da aviação regular nacional, ou seja, aquela que liga localidades de grande porte e que operam em aeroportos de interesse federal. Neste contexto, a infra-estrutura aeroportuária recomendada para este tipo de aeroporto é a seguinte:

- Área de manobras com revestimento em asfalto;
- Tipo de operação por instrumentos (IFR-não precisão ou IFR precisão, dependendo do volume de tráfego aéreo e das condições meteorológicas da região);
- Terminal de Passageiros e Estacionamento de Veículos, com área adequada para o atendimento dos passageiros na hora-pico;
- Balizamento noturno;
- Biruta iluminada;
- Farol rotativo;
- EPTA Cat. "A";

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

- EPTA Cat “C” (NDB), quando o movimento anual comercial e o movimento anual total sejam, respectivamente, iguais ou superiores a 1.000 e 3.000;
- Torre de Controle / Sala AIS;
- VOR, quando o aeródromo for apoiado por NDB, utilizando aeronaves de médio e grande porte, onde o número anual de operações IFR for igual ou superior a 3.000;
- ILS, quando utilizar aeronaves de médio e grande porte, que satisfaça a pelo menos um dos requisitos listados abaixo:
 - ✓ O número anual de aproximações IFR for igual ou superior a 5.000 e a média (últimos três anos) do número anual de horas de operação abaixo dos mínimos meteorológicos for igual ou superior a 110; e
 - ✓ O número anual de aproximações IFR for igual ou superior a 8.000 e a média (últimos três anos) do número anual de horas de operação abaixo dos mínimos meteorológicos for igual ou superior a 70.
- ALS, somente quando houver ILS;
- Implantação de equipamento indicador do ângulo de rampa de descida (VASIS ou PAPIS) na cabeceira cujo número anual de pousos seja igual ou superior a 5.000; e
- Implantação de Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio, adequado à categoria requerida.

d) Aeroporto da Aviação Internacional

Este tipo de unidade aeroportuária visa ao atendimento da aviação internacional, regular ou não-regular, ou seja, aquela que liga uma localidade localizada no território nacional a outra localizada em território estrangeiro. Esses aeroportos são, na sua maioria, de interesse federal e, devido à função desempenhada de controle da entrada e saída de cidadãos estrangeiros no País, bem como de controle aduaneiro de cargas e bagagens, da vigilância sanitária e da defesa sanitária animal e vegetal, requerem uma complexa infra-estrutura de processamento de passageiros e carga.

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

Neste contexto, a infra-estrutura aeroportuária recomendada para este tipo de aeroporto é a seguinte:

- Área de manobras com revestimento em asfalto;
- Tipo de operação por instrumentos (IFR precisão);
- Terminal de Passageiros e Estacionamento de Veículos, com áreas destinadas para a operação dos seguintes órgãos: destinadas à operação dos seguintes órgãos: Polícia Federal, Receita Federal, Divisão Nacional de Vigilância Sanitária e Secretaria de Defesa Sanitária Animal e Vegetal. Cabe ressaltar que estas áreas devem ser dimensionadas para o atendimento, com excelente nível de serviço, dos passageiros na hora-pico;
- Balizamento noturno;
- Biruta iluminada;
- Farol rotativo;
- EPTA Cat. "A";
- EPTA Cat "C" (NDB), quando o movimento anual comercial e o movimento anual total sejam, respectivamente, iguais ou superiores a 1.000 e 3.000;
- Torre de Controle / Sala AIS;
- VOR, quando o aeródromo for apoiado por NDB, utilizando aeronaves de médio e grande porte, onde o número anual de operações IFR for igual ou superior a 3.000;
- ILS, quando utilizar aeronaves de médio e grande porte, cujo número anual de aproximações IFR for igual ou superior a 6.000;
- ALS, somente quando houver ILS;
- Implantação de equipamento indicador do ângulo de rampa de descida (PAPIS), quando utilizar aeronaves de médio e grande porte, na cabeceira cujo número anual de pousos seja igual ou superior a 5.000; e
- Implantação de Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio, adequado à categoria requerida.

Todavia, deve-se observar que a decisão sobre o tipo de operação de um aeroporto dependerá da aprovação do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA),

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

uma vez que cabe a esse órgão a avaliação quanto à possibilidade de implantação dos procedimentos operacionais, dos equipamentos de auxílio à navegação aérea e dos demais aspectos relacionados ao controle do tráfego aéreo.

Cabe ressaltar que o DECEA dispõe de um planejamento, consubstanciado no documento denominado Plano de Desenvolvimento do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (PDSCEA), onde são definidos os critérios de planejamento para a implantação dos equipamentos de auxílio à navegação aérea, a priorização para a implantação desses equipamentos, os critérios de substituição de alguns equipamentos e fatores complementares norteadores para a decisão sobre a implantação e o fornecimento de tais equipamentos.

No caso de aeródromos de interesse estratégico ou político de nível nacional, bem como de necessidade do tráfego aéreo, os critérios de planejamento apresentados anteriormente poderão ser alterados, mediante a elaboração de estudos específicos.

Além desse documento (PDSCEA), a IMA 63-10 “Estações Permissionárias de Telecomunicações Aeronáuticas” é de observância obrigatória, no que concerne à implantação das EPTA.

Desta forma, conclui-se que qualquer solicitação para a implantação de equipamentos de auxílio à navegação aérea deve ser encaminhada ao DECEA que analisará o processo e emitirá parecer sobre a viabilidade de seu atendimento.

III.6.4. Zonas de Proteção e Área de Segurança Aeroportuária

A segurança das operações aéreas em um aeroporto depende da adequada manutenção da infra-estrutura e das suas condições operacionais, que são diretamente influenciadas pela utilização do solo urbano no entorno dos aeroportos. A existência de atividades que desrespeitem os gabaritos da zona de proteção criando obstáculos e/ou que venham a atrair pássaros poderão gerar ameaças à segurança de voo e, assim, impor limitações à plena operação aeroportuária.

Dentro deste contexto ambiental, observa-se que um dos principais problemas das comunidades localizadas próximas aos aeroportos é a poluição sonora gerada pela operação das aeronaves a jato. Para impedir que essa externalidade se intensifique, cabe às municipalidades controlar o uso e o adensamento da ocupação do solo nessas áreas, o

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

que, a rigor, já é previsto pela Constituição Federal em seu art. 30. Este artigo estipula que a responsabilidade pelo planejamento urbano, estruturação, ordenamento e controle do uso do solo urbano recaia sobre os governos municipais, que devem também observar os dispositivos normativos constantes da legislação federal sobre o assunto.

Com base nesses aspectos, foram instituídas restrições para coibir a implantação de empreendimentos inadequados nas áreas de entorno, conforme estabelece o Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, em seu art. 43. Os Planos de Zona de Proteção, previstos pelo art. 44 do Código e regulamentados pela Portaria Nº 1.141/GM5, de 08 de dezembro de 1987, editada e distribuída pelo DAC, são os seguintes:

- Plano de Zona de Proteção de Aeródromos;
- Plano de Zoneamento de Ruído;
- Plano de Zona de Proteção de Heliportos; e
- Planos de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea.

Além desses Planos, a Portaria Nº 1.141/GM5, de 08 de dezembro de 1987, provê subsídios para coibir, também, a implantação de atividades de natureza perigosa, com ênfase para aquelas que possam atrair pássaros. Neste contexto, foi criada a Área de Segurança Aeroportuária por meio de uma resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA).

A seguir serão examinados esses instrumentos excluindo-se os Planos de Zona de Proteção de Heliportos e de Auxílio à Navegação Aérea, por fugirem ao escopo deste trabalho.

III.6.4.1. Plano de Zona de Proteção de Aeroportos (PZPA)

Tem por finalidade regulamentar e organizar o uso do solo nas áreas circunvizinhas aos aeródromos, sendo um documento de aplicação genérica ou específica composto por um conjunto de superfícies imaginárias, bi ou tridimensionais, que estabelece as restrições impostas ao aproveitamento das propriedades localizadas dentro da Zona de Proteção de um aeródromo.

Dependendo das características locais, pode ser aplicável um Plano Básico de Zona de

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

Proteção de Aeroportos (PBZPA) ou um Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromos (PEZPA).

O PBZPA define uma série de gabaritos que não podem ser ultrapassados, impondo limites quanto à presença de edificações e outros objetos, naturais ou artificiais, que venham a representar perigo ou risco às operações aéreas. A Figura III.1, a seguir, representa essas superfícies.

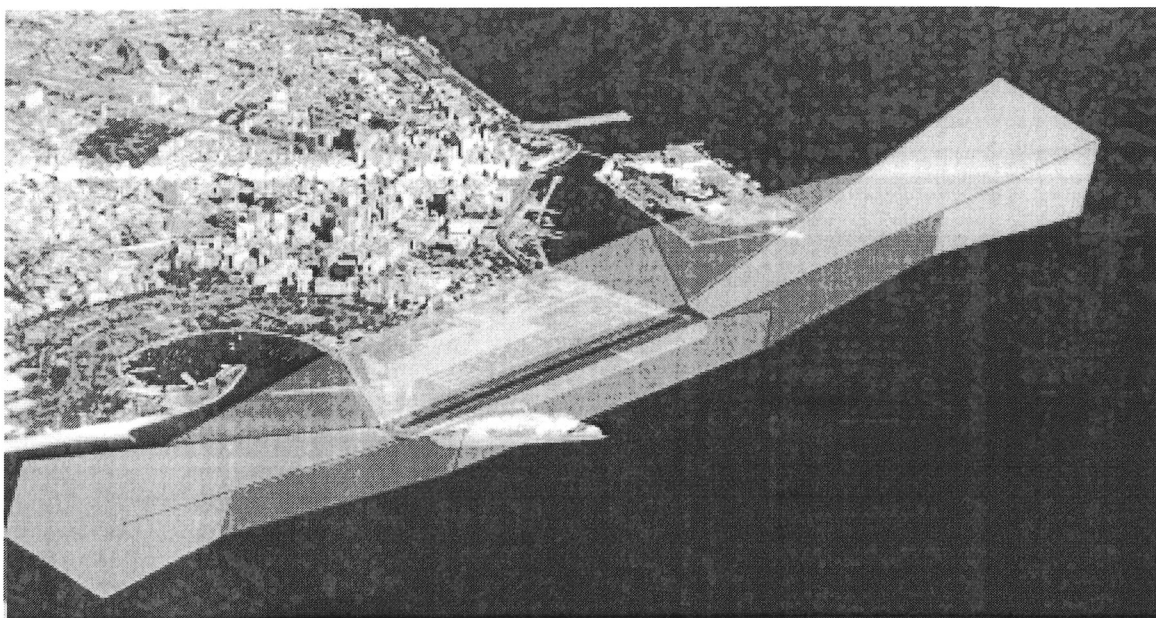
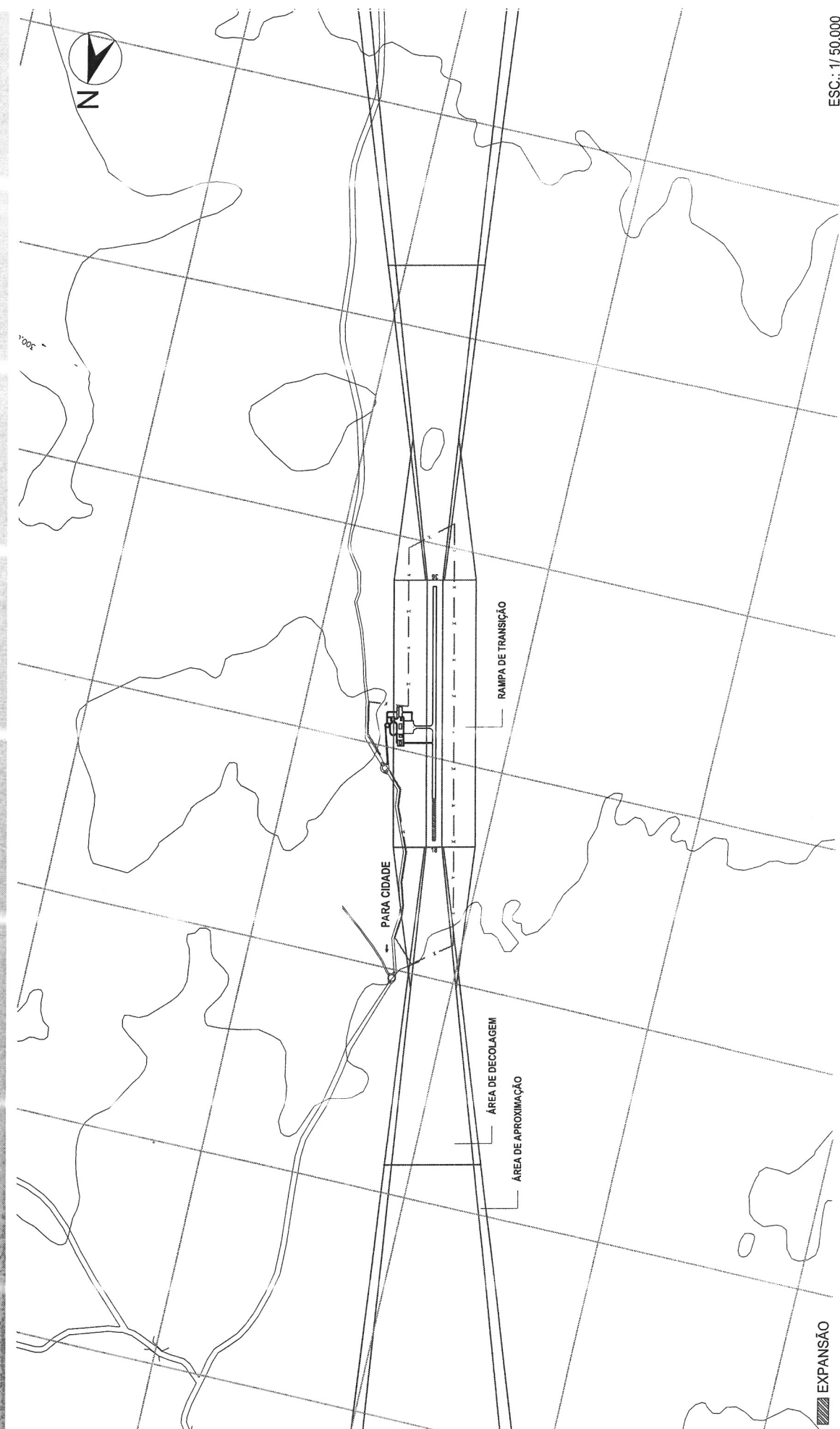


Figura III.1 - Croqui de um Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo

III - IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO



EXPANSÃO

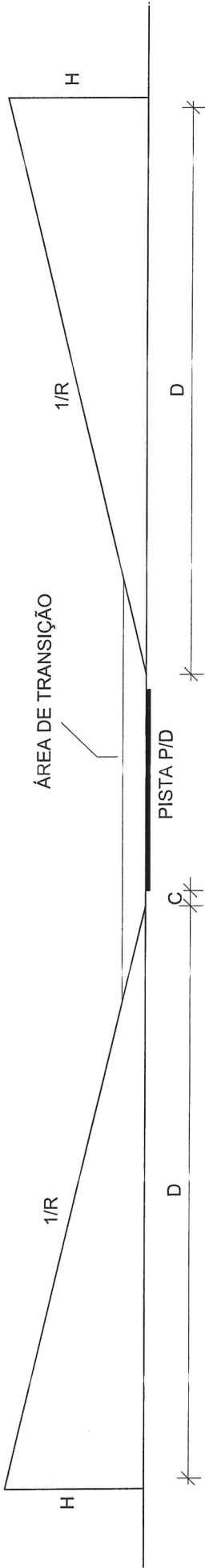
ESC.: 1/50.000

Fig. III.2 PLANO BÁSICO DE ZONA DE PROTEÇÃO DE AERÓDROMO

III-19

III - IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

ÁREA DE DECOLAGEM



PARÂMETROS	CLASSES		
	VFR	IFR NÃO PRECISÃO	IFR PRECISÃO
	CÓDIGO DE PISTA		
	1	2	3
C (m)	60*	60	60
a	6°	6°	7,12°
D(m)	1600	2500	15000
R	20	25	50
H(m)	80	100	300

(*) Para aeródromo classe VFR código de pista 1, C=30m
OBS.: medidas de C,D, e H em metros

Fig. III.4 CORTES - PLANO BÁSICO DE ZONA DE PROTEÇÃO DE AERÓDROMO

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

III.6.4.2. Plano de Zoneamento de Ruído (PZR)

Este plano é composto por duas curvas denominadas **Curvas de Nível de Ruído 1 e 2**, que delimitam três áreas de ruído: **Área I**, **Área II** e **Área III**. Uma vez que o incômodo relativo ao ruído aeronáutico está diretamente relacionado à distância da fonte emissora e à intensidade da emissão, são estabelecidas restrições ao uso do solo nas proximidades dos aeroportos (**Áreas I e II**), dependendo das atividades desenvolvidas. Na **Área III**, normalmente não são registrados níveis de incômodo mais significativos e, portanto, não são estabelecidas restrições ao seu uso.

A **Área I**, por ser a mais próxima da pista, é aquela onde o ruído aeronáutico é mais intenso, podendo ocasionar sérios problemas de incômodo conforme o tempo de exposição. Nesta área, a maioria das atividades urbanas é proibida.

Na **Área II**, os níveis de ruído e o incômodo são menores, o que torna possível o estabelecimento de algumas atividades urbanas. Todavia, estão proibidas atividades ligadas à saúde, educação e cultura. No caso das edificações residenciais, estas poderão ser permitidas em situações especiais, mediante elaboração de tratamento acústico.

Dependendo do tipo de aeronave prevista para operar no aeroporto, da frequência de operação e das características da ocupação da sua área de entorno, no Brasil são considerados dois tipos de Planos de Zoneamento de Ruído (PZR): o Plano Básico de Zoneamento de Ruído (PBZR) e o Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR).

Cabe ressaltar que para fins de planejamento, de setorização do sítio e de aproveitamento da área localizada nas proximidades do aeroporto, o Plano de Zoneamento de Ruído deve ser dimensionado para o último horizonte de planejamento, isto é, para a implantação final prevista para o sítio aeroportuário.

O quadro a seguir apresenta as dimensões das Curvas de Nível de Ruído 1 e 2 utilizadas para o dimensionamento de um Plano Básico de Zoneamento de Ruído.

Categoria da Pista	Curva de Nível de Ruído 1		Curva de Nível de Ruído 2	
	a (m)	b (m)	a (m)	b (m)
Pista Categorias V e VI	100	300	200	500
Pista Categorias III e IV	180	500	400	1.200
Pista Categoria II	240	1.500	600	2.500

III - IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

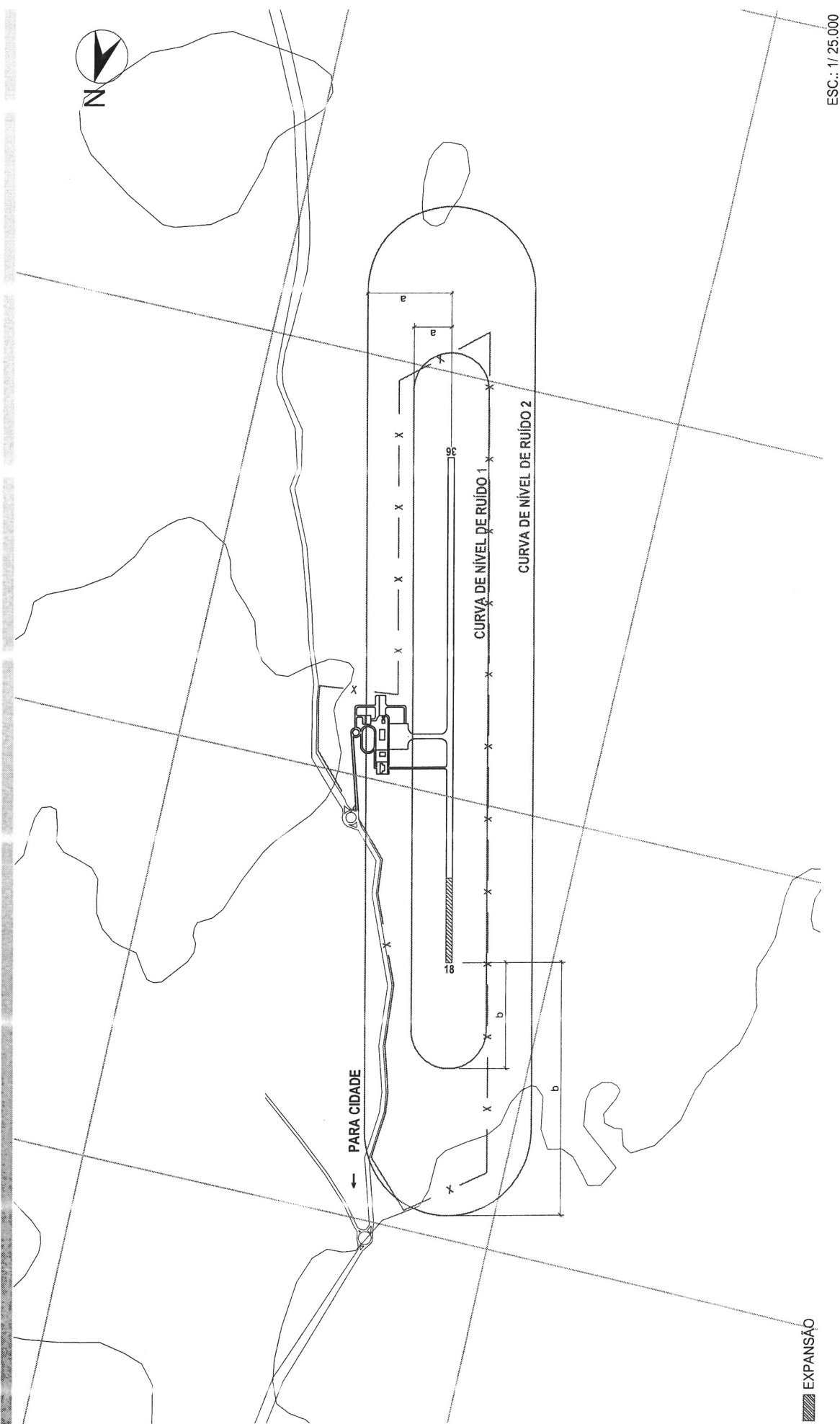


Fig. III.5 PLANO BÁSICO DE ZONEAMENTO DE RUÍDO DE AERÓDROMO

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

III.6.4.3. Área de Segurança Aeroportuária (ASA)

A finalidade da Área de Segurança Aeroportuária, diretamente vinculada à questão de segurança das operações aéreas, é disciplinar, por meio da ação dos órgãos governamentais locais (Prefeituras Municipais), a ocupação do solo nas áreas de entorno dos aeroportos. Desta forma, a ASA estabelece restrições à implantação de algumas atividades, consideradas de natureza perigosa, por se constituírem focos de atração de aves, que poderiam vir a colidir com as aeronaves.

Dentro da ASA, não é permitida a implantação de atividades de natureza perigosa, isto é, aquelas classificadas como foco de atração de pássaros, tais como matadouros, curtiúmes, vazadouros de lixo e culturas agrícolas que atraiam pássaros, assim como quaisquer outras atividades que possam proporcionar riscos semelhantes à navegação aérea.

O Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) define, no Art. 1º de sua Resolução nº 4, de 09 de outubro de 1995, a **Área de Segurança Aeroportuária (ASA)** como sendo a extensão abrangida por um raio preestabelecido, em função do tipo de operação do aeroporto e traçado a partir do “centro geométrico do aeródromo”. Esta dimensão varia de um raio de 20 km, para aeródromos que operam de acordo com as regras de voo por instrumento (IFR), a um raio de 13 km, para os demais aeródromos.

Em adição, a Portaria nº 1.141/GM5, de 08 de dezembro de 1987, estabelece, no seu Capítulo IX, Art. 46, que nas Áreas de Aproximação e Áreas de Transição dos aeródromos e heliportos não são permitidas implantações de natureza perigosa, mesmo quando não ultrapassam os gabaritos fixados para as rampas de aproximação e decolagem de aeronaves. O parágrafo primeiro da referida Portaria define como implantação de natureza perigosa toda atividade que produza ou armazene material explosivo ou inflamável, ou cause perigosos reflexos visuais, irradiações, fumo ou emanações. São exemplos dessas atividades as usinas siderúrgicas ou similares, refinarias de combustíveis, indústrias químicas, depósitos ou fábricas de gases, combustíveis ou explosivos, culturas agrícolas que atraiam pássaros, assim como outras que possam proporcionar riscos semelhantes à navegação aérea.

Nota: O Art. 3º da Portaria nº 1.141/GM5 delega competência ao Comando Aéreo Regional para decidir contrária ou favoravelmente à execução de implantação nessas áreas (Áreas de Aproximação e Transição dos aeródromos e heliportos).

Cabe salientar que o Art. 30 da Constituição Federal estipula que a responsabilidade pe-

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

lo planejamento urbano, estruturação, ordenamento e controle do uso do solo urbano recai sobre os governos municipais, que devem também observar os dispositivos normativos constantes da legislação federal sobre o assunto. Por fim, acrescenta-se ainda que, conforme o Art.182 da Constituição Federal, compete ao governo municipal ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. Este artigo é regulado pela Lei nº 10.257, de 10 julho de 2001, que cria o Estatuto da Cidade.

III - IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

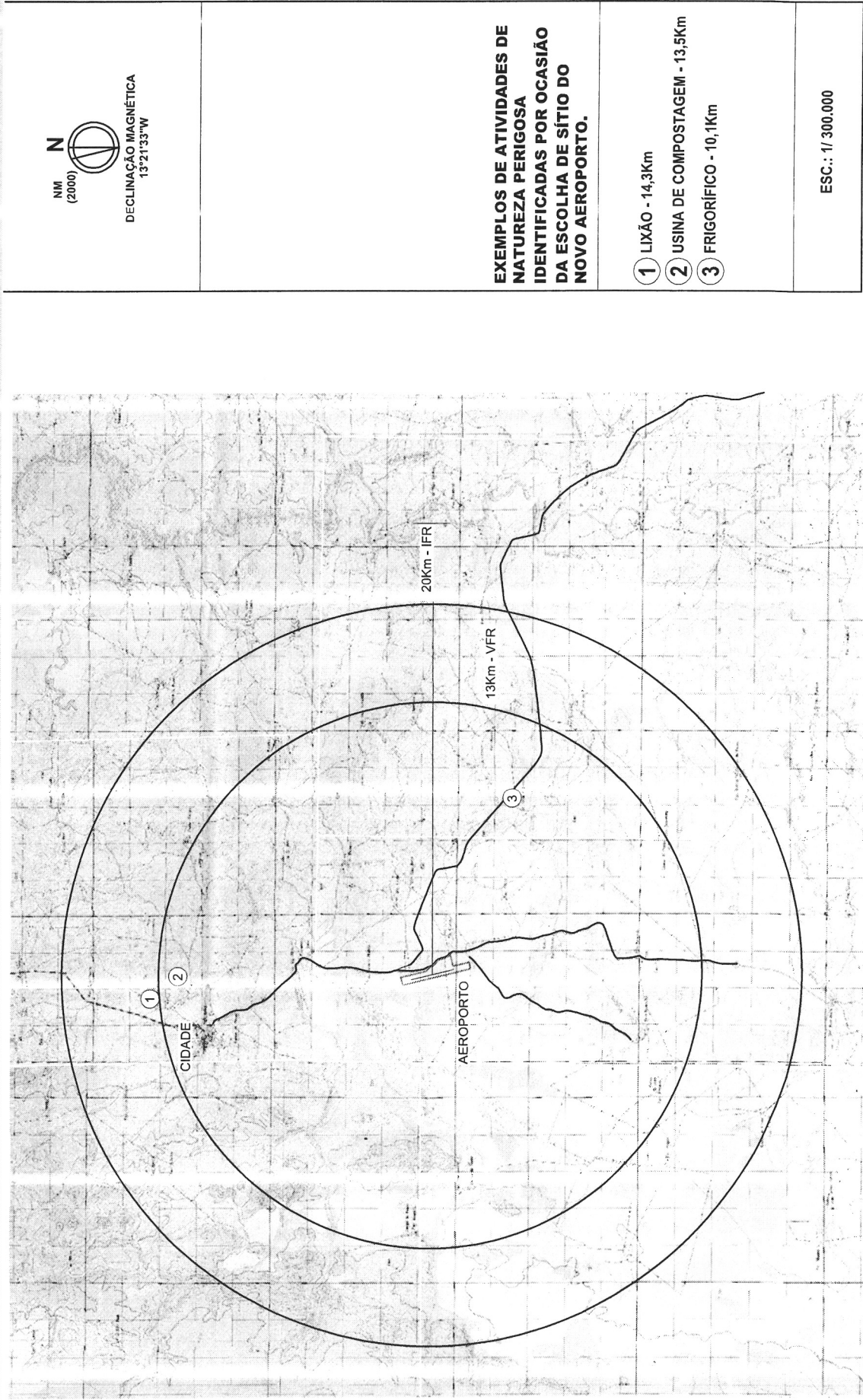


Fig. III.6 ÁREA DE SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

III.7. Homologação de Aeroporto

Após o aeroporto ter sido construído em conformidade com o projeto aprovado, segue-se um conjunto de procedimentos que culmina com a sua **homologação**, ato em que o DAC torna o aeródromo aberto ao tráfego aéreo público.

De acordo com a IAC 2328-0790, a homologação ou revogação de homologação de aeródromos públicos é de competência do DAC. Após a conclusão das obras, o interessado deve encaminhar ao DAC, por meio do respectivo COMAR, proposta de homologação do aeroporto.

No processo de homologação, compete:

1. aos **Comandos Aéreos Regionais (COMAR)**
 - a. preencher, em quatro vias, a ficha constante do **Anexo 1** daquela IAC, remetendo a 1ª, 2ª e 3ª vias ao DECEA, juntamente com uma cópia das plantas previstas nos itens 7, 8, 9, 10 e 11 do art. 25, indicando na planta geral do aeródromo as modificações realizadas, quando for o caso;
 - b. manter o controle dos aeródromos homologados, localizados em sua jurisdição; e
 - c. incluir os aeródromos homologados no respectivo Cadastro Regional de Aeródromos.
2. ao **Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA)**
 - a. de posse das 3 (três) vias do **Anexo 1**, verificar a coerência do seu preenchimento e das informações fornecidas;
 - b. verificar as características do aeródromo para as condições de homologação ou para a modificação da mesma;
 - c. remeter a 2ª e 3ª vias ao DAC e à DIRENG, respectivamente;
 - d. expedir NOTAM (Aviso para os Aeronavegantes) tão logo o DAC comunique a homologação ou sua modificação, contendo o ato e características físicas do aeródromo, incluindo a data da efetivação da operação;
 - e. incluir os aeródromos homologados no Cadastro de Aeródromos de Informações Aeronáuticas; e
 - f. divulgar as características físicas e operacionais em Publicações de Informações Aeronáuticas.

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

3. à Diretoria de Engenharia (DIRENG)

- a. de posse da 3ª via da ficha Anexo 1, verificar quanto ao seu interesse;
- b. fornecer ao DECEA, ao DAC e aos COMAR as características geométricas, físicas e elétricas dos aeródromos por ela construídos ou modificados diretamente ou mediante contrato ou convênio, bem como outros elementos necessários ao processamento da homologação ou modificação da homologação do aeródromo; e
- c. incluir os aeródromos homologados no Cadastro de Controle de Aeródromos.

4. ao Departamento de Aviação Civil (DAC)

- a. de posse da 2ª via da ficha **Anexo 1**, retirar os dados característicos do aeródromo, necessários à elaboração da respectiva Portaria de Homologação, que conterá o seguinte:
 - i. localidade principal servida pelo aeródromo;
 - ii. denominação, tipo e classe do aeródromo;
 - iii. município e Unidade da Federação onde está localizado;
 - iv. coordenadas geográficas;
 - v. designação, dimensões, natureza e resistência(s) do(s) piso(s) da(s) pista(s);
 - vi. elevação do aeródromo; e
 - vii. condição operacional do aeródromo (VFR ou IFR) para a qual é homologada.
- b. expedir a Portaria de Homologação e providenciar sua publicação no Diário Oficial da União;
- c. informar à DEPV as características constantes do ato de homologação do aeródromo, visando à expedição de NOTAM;
- d. informar à DIRENG a expedição da Portaria de Homologação; e
- e. incluir o aeródromo homologado no Cadastro Geral de Aeródromos.

No caso de previsão de instalação de instrumentos para a operação IFR e de implantação de Estação Permissionária de Telecomunicações Aeronáuticas (EPTA), o DECEA deverá ser consultado a fim de avaliar a possibilidade de procedimentos por instrumentos na região onde o aeródromo está situado. No que concerne às EPTA, o

III. IMPLANTAÇÃO DO AEROPORTO

DECEA prestará esclarecimentos com relação aos equipamentos necessários, tipo de estação, pessoal qualificado etc, fundamentais para o seu adequado funcionamento.

Nota: Em princípio, serão homologados como aeródromos públicos aqueles situados em terrenos pertencentes ao patrimônio público. Porém, em casos especiais, a critério do Comando da Aeronáutica, um aeródromo construído em terreno de propriedade privada poderá ser homologado como se público fosse, para o uso de aeronaves em geral, mediante autorização formal do proprietário ou posseiro para o uso da propriedade como aeródromo público. Neste caso, a área patrimonial do aeroporto será considerada universalidade, equiparada a bens públicos federais, enquanto mantida a sua destinação específica (art. 38 do CBA).

IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO

IV.1. Introdução

Este capítulo tem por objetivo fornecer à Administração Aeroportuária Sede as principais orientações referentes: à celebração de convênios de administração junto ao Comando da Aeronáutica; ao processo para tornar o aeroporto um agente arrecadador de tarifas; à certificação operacional do aeroporto; às orientações referentes à segurança da Aviação Civil contra atos ilícitos; ao gerenciamento do meio ambiente e do entorno do sítio aeroportuário e, se for o caso, dá sua internacionalização, para habilitá-lo a receber vôos internacionais.

De forma a assegurar uniformidade de tratamento em todo território nacional, a exploração das unidades aeroportuárias sujeita-se às normas, instruções, coordenação e ao controle da Autoridade Aeronáutica.

IV.2. Convênio de Administração

IV.2.1. Tipos de Administração

De acordo com o CBA (art. 36) e a IAC 2328-0790, os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

- I. diretamente pela União;
- II. por empresas especializadas da administração federal indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Comando da Aeronáutica;
- III. mediante convênio com os Estados ou Municípios;
- IV. por concessão ou autorização.

Concessão é a delegação do direito de realizar, de modo total ou parcial, as atividades de construir, **operar, manter e explorar** aeródromos mediante autorização do Diretor-Geral do DAC, seguida de Termo de Convênio em que serão fixados o seu objeto, prazo e condições essenciais.

Autorização é o ato administrativo do Diretor-Geral do DAC, revogável a qualquer tempo, pelo qual se adquire o direito de realizar, de modo total ou parcial, as atividades mencionadas anteriormente, mediante as condições previstas no ato que a consubstanciar.

A **concessão** ou **autorização** será formalizada após aprovação do Diretor-Geral do

IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO

DAC, mediante processo específico, de iniciativa do órgão interessado, de acordo com o que dispuser a legislação federal e a estadual ou municipal, conforme a natureza da entidade pretendente à concessão ou autorização e deverá obedecer ao seguinte processo:

1. Cabe ao interessado (Governo do Estado, Prefeitura Municipal ou Aeroclube) encaminhar solicitação visando à celebração de Convênio para administração, operação, manutenção e exploração de aeródromo público, por meio de ofício ao Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil, ao Comandante do Comando Aéreo Regional ou ao Chefe do SERAC da região em que está jurisdicionado.
2. O DAC formaliza o Termo de Convênio entre o interessado e o Comando da Aeronáutica por intermédio do Subdepartamento de Infra-Estrutura (SIE).
3. Após a aprovação do Termo de Convênio pelo DGAC, o DAC providencia a publicação do extrato do Convênio no Diário Oficial da União.
4. O DAC envia cópias do Termo de Convênio ao outorgado, ao COMAR e ao SERAC.
5. O outorgado publica o Convênio no órgão de publicação do Estado ou do Município.
6. O outorgado assume a responsabilidade pela administração, operação, manutenção e exploração do aeródromo objeto do Convênio.
7. O outorgado permanece responsável perante o DAC, mesmo quando tenha sido autorizado a repassar a outorga pela administração, operação, manutenção e exploração do aeródromo.

IV.2.2. Atribuições dos Órgãos Envolvidos nos Convênios de Administração

a. DAC

- i. Celebrar o Convênio e publicar o seu extrato no Diário Oficial;
- ii. enviar ao interessado uma coletânea de normas referentes à administração aeroportuária;
- iii. autorizar a outorga de administração a terceiros, quando solicitado.

IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO

b. GOVERNO ESTADUAL OU MUNICIPAL:

- i. Celebrar o Convênio e publicar no órgão de divulgação do Estado ou Município;
- ii. assumir a administração, operação, manutenção e exploração do aeródromo;
- iii. permanecer responsável perante o DAC, mesmo que tenha sido autorizado a repassar a outorga de administração para terceiros.

c. COMAR

Fornecer ao Governo do Estado ou Município os dados referentes à área patrimonial do aeródromo, benfeitorias, projetos de construção, plantas e demais documentos pertinentes, quando se tratar de aeródromo sob sua responsabilidade.

IV.3. Arrecadação de Tarifas

As tarifas aeroportuárias criadas pela Lei nº 6009, de 26 de dezembro de 1973, têm sua arrecadação regulamentada pelas Leis nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, e nº 8399, de 07 de janeiro de 1992, e pelas Portarias nº 376/GC-5, de 11 de abril de 2003, nº 631/DGAC, de 28 de abril de 2003, e nº 774/GM-2, de 13 de novembro de 1997. A classificação dos aeroportos em categorias, para fins de cobrança de tarifas aeroportuárias, é realizada em função dos serviços e facilidades oferecidos aos usuários, conforme estabelece a Portaria nº 1592, de 07 de novembro de 1984.

As receitas são representadas por preços específicos e tarifas aeroportuárias. Os preços específicos correspondem à utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços não abrangidos pelas tarifas aeroportuárias. Estas correspondem às tarifas de embarque, pouso, permanência e armazenagem e capatazia. A arrecadação dos preços específicos e das tarifas aeroportuárias (embarque, pouso e permanência) constitui receita da administradora do aeroporto.

A tarifa de embarque, incluída no bilhete de passagem, é paga pelo passageiro à empresa aérea, que recolhe para a INFRAERO, que passa a ser responsável pelo rateio, conforme o número de passageiros embarcados, e repasse à administradora do aeroporto. Caso o voo seja *charter*, a cobrança será à vista e feita diretamente pela empresa transportadora e repassada à administradora do aeroporto após o fechamento do voo.

IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO

As tarifas de pouso, permanência e estadia são cobradas do proprietário ou explorador (operador) da aeronave e podem ser pagas à vista (Grupo II Internacional) ou a *posteriori*, dependendo do grupo em que a aeronave se enquadre (Grupo I - Aeronaves das companhias aéreas e Grupo II - Demais aeronaves).

A utilização de áreas aeroportuárias, edificadas ou não, de instalações, equipamentos, facilidades e serviços é receita da administradora do aeroporto e o seu valor é estabelecido em função da localização e do tipo de atividade desenvolvida, sendo sujeita ao pagamento referente aos preços que incidem sobre a parte utilizada.

IV.3.1. Procedimento para o Aeroporto se Tornar Arrecadador de Tarifas

1. O DAC encaminha ao outorgado a Portaria concernente e o formulário para preenchimento dos serviços e facilidades existentes no aeródromo, visando à sua classificação para efeito de arrecadação de tarifas aeroportuárias.
2. O outorgado devolve o formulário preenchido ao DAC, que, a seguir, realiza uma inspeção, formalizando o enquadramento do aeródromo na categoria pertinente.
3. Caso o aeródromo possua uma Estação Permissionária de Telecomunicações Aeronáuticas (EPTA), o interessado deve solicitar ao DECEA, mediante ofício, a classificação do aeródromo para efeito de arrecadação das Tarifas de Uso das Comunicações e dos Auxílios Rádio e Visuais em Área Terminal.
4. O DAC inclui o outorgado (Governo Estadual ou Municipal ou terceiros) no Sistema Unificado de Cobrança e Arrecadação de Tarifas (SUCOTAP).
5. O outorgado (Governo Estadual ou Municipal ou terceiros) deve indicar conta bancária com dados do titular e CNPJ, enviando estas informações, via ofício, ao DAC, para o repasse das tarifas da infra-estrutura aeronáutica.
6. A qualquer tempo, o outorgado (Governo Estadual ou Municipal) poderá solicitar o repasse da administração para terceiros, por meio de ofício encaminhado ao DAC, desde que sejam cumpridos os procedimentos relativos à licitação pública, estabelecidos na legislação vigente.

IV.3.2. Atribuições do DAC, no Processo

- i. Classificar o aeroporto para efeito de arrecadação de tarifas aeroportuárias;
- ii. incluir a administração aeroportuária no Sistema Unificado de Cobrança e Arre-

IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO

cadação de Tarifas (SUCOTAP);

IV.4. Certificação de Aeroportos

Ao assinar a Convenção da Aviação Civil Internacional, em 1944, cada Estado-Contratante, entre eles o Brasil, assumiu a responsabilidade de garantir a segurança operacional, regularidade e eficiência das operações das aeronaves nos aeródromos sob sua jurisdição.

De acordo com aquela Convenção, sempre que a administração de um aeroporto é delegada a um operador ou uma administração, a Autoridade Aeronáutica do Brasil permanece com a responsabilidade de supervisionar e garantir que o operador atenda ou obedeça às Normas e Práticas Recomendadas (SARP - *Standards and Recommended Practices*) pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e à legislação nacional aplicada ao assunto. O Volume I do Anexo 14 à citada Convenção contém as Normas e Práticas Recomendadas relacionadas ao planejamento/projeto e às operações de aeródromos.

Nesse contexto, o Brasil está implementando uma legislação, denominada RBHA 139 – Certificação Operacional de Aeroportos, que estabelece o processo para certificar os aeroportos brasileiros. Assim, conforme essa nova legislação, o DAC certificará os aeroportos a partir da aprovação do Manual Operacional de Aeroporto (MOA), apresentado pela organização que o administra ou pretenda administrar.

IV.4.1. Certificação Operacional de Aeroportos: RBHA 139

O Certificado Operacional de Aeroporto é um documento, emitido pelo DAC, que atesta que suas condições operacionais estão em conformidade com os requisitos de segurança operacional e com as especificações do Manual de Operações do Aeroporto (MOA), após ter sido concluído o processo estabelecido.

A Certificação Operacional é exigida para a Administração Aeroportuária Local, órgão ou empresa com estrutura organizacional definida e dedicada à gestão de cada sítio aeroportuário, responsável pela operação de:

- i. aeroportos internacionais;
- ii. aeroportos onde operem serviços de transporte aéreo doméstico regular, utili-

IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO

zando aeronaves com capacidade superior a sessenta assentos para passageiros;

- iii. aeroportos que manifestem, ao DAC, a intenção de transformá-lo em aeroporto internacional ou a intenção de operar serviços de transporte aéreo doméstico regular, utilizando aeronaves com capacidade superior a sessenta assentos para passageiros.

A Certificação Operacional **não** é obrigatória para os:

- i. aeródromos privados; e
- ii. aeroportos nacionais onde só operam serviços de transporte aéreo regular de passageiros utilizando aeronaves com capacidade igual ou inferior a sessenta assentos.

Nota: A solicitação para obtenção de um Certificado Operacional do Aeroporto deve ser encaminhada ao DAC, utilizando o modelo constante do Apêndice A do RBHA 139, devendo incluir, ainda, quatro cópias do Manual de Operações do Aeroporto (MOA).

IV.4.2. Fases do Processo de Certificação Operacional de Aeroportos

A certificação operacional deverá ser solicitada pela Administração Aeroportuária Local, simultaneamente ao processo de homologação, nos casos previstos, mas o certificado somente será concedido após o cumprimento dos requisitos estabelecidos na IAC 2328-0790 (IMA 58-10).

O processo de Certificação Operacional de Aeroportos compreende cinco fases, a saber:

1. **Consulta Preliminar:** estabelecimento dos contatos iniciais entre o solicitante e o DAC, por intermédio do Subdepartamento de Infra-Estrutura (SIE), para a obtenção da legislação e dos demais requisitos necessários ao cumprimento do processo de certificação operacional;
2. **Solicitação Formal:** envio, ao DAC/SIE, de manifestação formal (Apêndice A) para se obter um Certificado Operacional de Aeroporto, incluindo quatro cópias do Manual de Operações do Aeroporto (MOA);

IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO

3. **Avaliação da Solicitação:** avaliação, pelo DAC/SIE, com a participação de representantes do DECEA e da DIRENG, da solicitação formal, incluindo a capacidade técnico-operacional da Administração Aeroportuária Local e o conteúdo do MOA em relação ao previsto;
4. **Inspeção Inicial de Certificação:** inspeção no aeroporto, a ser realizada por equipe sob a coordenação do DAC/SIE, com a participação de representantes do DECEA e da DIRENG, com o objetivo de avaliar as suas condições físicas e operacionais, bem como assegurar que as facilidades, os serviços e equipamentos existentes, apresentados no MOA, estejam compatíveis com as normas e os padrões estabelecidos. A partir de 24 de novembro de 2005, será também avaliado, nesta inspeção, o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional do aeroporto; e
5. **Certificação:** após a aprovação formal do MOA e das características físicas e operacionais do sítio aeroportuário, o DAC emitirá o Certificado Operacional do Aeroporto em nome da Administração Aeroportuária Local e comunicará ao DECEA as informações aeronáuticas necessárias para a divulgação nas Publicações de Informações Aeronáuticas (AIP).

Qualquer alteração das características físicas e operacionais após a obtenção do Certificado Operacional do Aeroporto irá exigir da Administração Aeroportuária Local um novo processo de homologação. Após a homologação dessas alterações, deverá ser realizado um novo processo de Certificação, visando incorporá-las ao MOA.

IV.4.3. Concessão do Certificado Operacional de Aeroporto

Um Certificado Operacional de Aeroporto somente será concedido após a conclusão do processo para a sua homologação, a ser obtida de acordo com a IAC 2328-0790 (IMA 58-10), e depois de terem sido atendidas todas as exigências da legislação, incluindo a aprovação do respectivo Manual de Operações do Aeroporto (MOA). Entretanto, antes de conceder um Certificado Operacional do Aeroporto, o DAC deverá assegurar-se de que:

1. a Administração Aeroportuária Local esteja estabelecida de forma adequada e que seus funcionários tenham a qualificação e a competência necessárias, previstas em instruções complementares do DAC, do DECEA e da DIRENG, para operar e manter o aeroporto em conformidade com os padrões de segurança operacional;

IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO

2. o Manual de Operações do Aeroporto (MOA) atenda aos requisitos estabelecidos;
3. as facilidades, os serviços e equipamentos do aeroporto estejam em conformidade com as normas e os procedimentos indicados na Seção 139.5 do RBHA 139;
4. os procedimentos de operação do aeroporto atendam aos requisitos mínimos de segurança operacional das aeronaves, segundo a legislação indicada; e
5. o aeroporto possua um Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) implantado até 24 de novembro de 2005.

Após a conclusão, com êxito, do processamento da solicitação formal e da inspeção inicial de certificação operacional, o DAC concederá o Certificado Operacional do Aeroporto, conforme modelo estabelecido no Apêndice B do RBHA 139, aprovando as características físicas e operacionais, além de outros procedimentos e práticas especificados no MOA, incluindo-se os possíveis desvios tratados.

IV.4.4. Suspensão ou Cancelamento do Certificado Operacional de Aeroporto

O DAC poderá suspender ou mesmo cancelar um Certificado Operacional de Aeroporto, passando este cancelamento ou suspensão a vigorar a partir da data em que a Administração Aeroportuária Local receber a notificação, ou na data especificada no referido documento. Neste caso, ficam proibidas as operações de transporte aéreo doméstico ou internacional com aeronaves que possuam mais de sessenta assentos. Tal proibição vigorará até que o DAC constate haverem cessado os motivos que levaram à suspensão ou até que novo processo de Certificação seja solicitado e concluído.

IV.4.5. Inspeção Aeroportuária

Após a concessão do Certificado Operacional do Aeroporto, o DAC/SIE realizará inspeções, a fim de verificar a manutenção das características físicas e operacionais do aeroporto. Essas inspeções serão realizadas em conformidade com o processo estabelecido na IAC 162-1001, relativa à Inspeção Aeroportuária.

Durante uma Inspeção Aeroportuária Periódica ou Especial, caso seja identificada alguma não-conformidade que comprometa a segurança operacional, o DAC poderá suspender ou cancelar o Certificado Operacional do Aeroporto.

IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO

IV.4.6. Obrigações da Administração Aeroportuária Local

Para manter o Certificado Operacional de seu aeroporto, a Administração Aeroportuária Local certificada deverá:

1. observar as normas e os procedimentos estabelecidos, bem como as características físicas e operacionais do aeroporto, especificadas no MOA;
2. prover pessoal nos cargos de gerência, em quantidade apropriada, com capacitação e experiência necessárias para gerenciar as atividades previstas no MOA;
3. empregar pessoal qualificado, treinado e em número adequado para realizar as atividades relacionadas com a operação e manutenção do aeroporto;
4. empregar somente pessoal devidamente habilitado;
5. implementar um programa de treinamento para o pessoal da área operacional e de manutenção;
6. manter conformidade com os procedimentos dispostos no MOA e com outras instruções e diretrizes emitidas pelo DAC;
7. assegurar a manutenção adequada e eficiente das facilidades do aeroporto;
8. coordenar, com os órgãos responsáveis, a disponibilidade dos serviços de tráfego aéreo, de forma a garantir a segurança operacional;
9. coordenar a segurança da Aviação Civil (*security*);
10. garantir o acesso de Inspectores de Aviação Civil credenciados pelo DAC, a fim de que os mesmos desempenhem suas atividades, tais como testar as facilidades, os serviços e equipamentos do aeroporto, bem como verificar a documentação, os registros e o SGSO, a qualquer tempo;
11. cooperar na condução das atividades de inspeções aeroportuárias realizadas pelo DAC, em coordenação com o DECEA e a DIRENG;
12. comunicar ao DAC e aos órgãos de tráfego aéreo nos prazos estabelecidos:
 - i. as imprecisões nas Publicações de Informações Aeronáuticas, abrangendo AIP,

IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO

- AIP-MAP, ROTAER, NOTAM, boletins de pré-vôo e circulares de informações aeronáuticas editadas pelo DECEA, imediatamente após identificá-las; e
- ii. as mudanças planejadas nas características físicas e operacionais do aeroporto, por escrito, com pelo menos sessenta dias corridos antes do início das obras, para os aeroportos internacionais, e trinta para os domésticos.
13. comunicar, imediatamente, aos órgãos de tráfego aéreo, para a emissão de NOTAM, e ao DAC, a ocorrência das seguintes situações:
- i. a existência de obstáculos, bem como a de qualquer obstrução ou condição de perigo que possa comprometer a segurança operacional da aviação no aeroporto ou em suas proximidades;
 - ii. a redução das condições operacionais estabelecidas nas publicações aeronáuticas;
 - iii. a degradação ou a obstrução de qualquer parte da área de movimento do aeroporto; e
 - iv. qualquer outra situação que possa comprometer a segurança operacional.
14. disponibilizar para o DAC e DECEA as informações relativas às temperaturas máximas e mínimas diárias, visando à determinação e atualização da temperatura de referência do aeroporto;
15. inspecionar o aeroporto para garantir a segurança operacional, de acordo com as circunstâncias a seguir:
- i. após qualquer acidente ou incidente aeronáutico;
 - ii. durante a construção, ampliação ou reforma das facilidades, bem como na instalação dos equipamentos do aeroporto que sejam críticos para a segurança operacional das aeronaves; e
 - iii. a qualquer tempo, quando existirem condições no aeroporto que possam comprometer a segurança operacional da aviação.
16. providenciar a remoção de qualquer veículo ou obstrução que possa representar perigo às operações aéreas;

IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO

17. coordenar as ações necessárias à remoção das aeronaves danificadas da área de movimento;
18. implantar avisos de advertência de perigo em qualquer via pública próxima à área de manobras; ou
19. solicitar à autoridade responsável pelo controle dessa via que seja implantado o aviso de advertência;
20. elaborar e manter atualizado o Plano Diretor do seu aeroporto, conforme estabelece a legislação em vigor;
21. executar obras de acordo com o planejamento aprovado pela Autoridade Aeronáutica, conforme estabelece a legislação em vigor;
22. elaborar um Plano Operacional de Obras e Serviços (POOS) para aprovação do DAC, antes do início de cada obra ou serviço de manutenção;
23. promover ações de forma a garantir que nenhuma obra ou serviço de manutenção coloque em risco as operações aéreas;
24. designar um ou mais responsáveis pela segurança operacional, devidamente qualificados, durante a execução de obras e serviços de manutenção;
25. submeter ao DAC/SIE, de forma sintética, relatório técnico justificando a(s) intervenção(ões) ou obra(s), devidamente assinado por profissional habilitado, em caráter excepcional e quando houver risco para a segurança das operações e em emergência;
26. elaborar:
 - i. Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo (PEAA), de acordo com a legislação específica;
 - ii. programa de manutenção da área de movimento;
 - iii. programa de gestão do perigo da fauna;
 - iv. plano de desinterdição de pista;

IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO

- v. programa de controle de obstáculos;
 - vi. programa de controle do uso do solo no entorno;
 - vii. programa de manuseio de materiais perigosos;
 - viii. programa de proteção dos sítios radar e de auxílios à navegação aérea, sob a responsabilidade do aeroporto;
27. fornecer ao DAC a estrutura administrativa do aeroporto: cargos, atribuições, responsáveis pelas funções de segurança operacional (nome, telefone e endereço de contato), bem como os dados e estatísticas operacionais do aeroporto;
28. prover instalações para o Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio adequadas à categoria do aeroporto;
29. disponibilizar áreas apropriadas aos órgãos públicos que, por disposição legal, devem funcionar nos aeroportos internacionais e, ainda, nos aeroportos domésticos onde operam serviços aéreos regulares, utilizando aeronaves com mais de sessenta assentos;
30. prover instalações no aeroporto, com dimensões e localização adequadas, para o funcionamento da Seção de Aviação Civil, conforme instruções complementares do DAC.

IV.5. Gestão e Controle da Segurança da Aviação Civil

A fim de prevenir e dissuadir a prática de atos de interferência ilícita contra a Aviação Civil, com vistas a sua erradicação, o Brasil, ao atualizar sua legislação de segurança da Aviação Civil, incorporou à mesma as novas Normas e Práticas Recomendadas pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), garantindo que as medidas de segurança a serem implementadas sejam compatíveis e proporcionais aos níveis de ameaça identificados em seu território.

O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNAVSEC) dá diretrizes quanto à implementação de medidas de segurança destinadas a garantir a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e instalações de aeroportos brasileiros protegendo as operações da Aviação Civil contra atos de interferência

IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO

ilícita cometidos no solo ou em voo.

Assim, com o objetivo de adequar as atividades aeroportuárias à legislação vigente, devem ser incorporadas ao Programa de Segurança Aeroportuária (PSA) e aos procedimentos das demais organizações envolvidas na operação dos aeroportos as orientações contidas no PNAVSEC, de forma a garantir um nível adequado de proteção da Aviação Civil contra atos de interferência ilícita.

De acordo com a legislação brasileira, cabe à administração aeroportuária:

1. estabelecer e manter um Programa de Segurança Aeroportuária (PSA), detalhando as medidas de segurança no aeroporto;
2. nomear, no aeroporto, um responsável pela segurança da Aviação Civil, encarregado de coordenar a implementação dos procedimentos estabelecidos no respectivo PSA;
3. assegurar o estabelecimento e o funcionamento de uma Comissão de Segurança Aeroportuária (CSA), no caso de aeroportos com operação de aeronaves com mais de sessenta assentos;
4. garantir a inclusão das necessidades e dos requisitos de segurança da Aviação Civil em projetos e construção de novas instalações aeroportuárias, bem como na reforma ou ampliação das existentes, submetendo-as à prévia aprovação do DAC;
5. acompanhar a elaboração dos procedimentos de segurança previstos nos Programas de Segurança de Empresa Aérea (PSEA) e supervisionar a sua implementação no respectivo aeroporto;
6. explicitar no seu PSA as responsabilidades referentes à segurança da Aviação Civil das suas contratadas, empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo;
7. fiscalizar e supervisionar a implementação das medidas de segurança estabelecidas no PSA, para os seus concessionários e empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo contratadas pela administração aeroportuária;
8. realizar as avaliações, auditorias internas e testes com o objetivo de verificar a eficácia das medidas estabelecidas no PSA, sob a supervisão do DAC;
9. coordenar a participação dos órgãos públicos que, por disposição legal, devam fun-

IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO

cionar no aeroporto com o intuito de atuar nas atividades de segurança aeroportuária, consubstanciando-as no PSA;

10. informar aos órgãos e operadores aéreos que tiverem acesso ao PSA, ou parte dele, a legislação relativa aos documentos sobre salvaguarda de assuntos sigilosos e as respectivas penalidades;
11. implementar os controles gerais de acesso nos aeroportos, envolvendo passageiros, tripulantes, empregados da administração aeroportuária, outras pessoas, veículos, bagagens, carga, correio e outras mercadorias;
12. fornecer e manter os equipamentos para a realização de inspeções de segurança da aviação civil;
13. prover os recursos humanos, treinados na atividade de proteção da Aviação Civil para a realização de inspeções de segurança nos passageiros e suas bagagens, bem como nas demais pessoas que necessitem entrar nas áreas restritas de segurança (ARS), exceto nos casos em que isto seja realizado por efetivo da Polícia Federal;
14. impedir o acesso às ARS de passageiros que não satisfaçam aos requisitos de segurança da Aviação Civil, comunicando à empresa aérea, em formulário apropriado, para que seja negado o seu embarque, por não satisfazer as condições gerais de transporte; e
15. implantar e manter um Centro de Operações de Emergência (COE), que se constitui no setor de segurança aeroportuária que, em situações de emergência, permite o gerenciamento de crises, incluindo aquelas decorrentes de atos de interferência ilícita contra a Aviação Civil.

IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO

IV.6. Gestão e Controle do Meio Ambiente

Os programas de gestão e controle do meio ambiente têm como objetivo estabelecer procedimentos a serem adotados com vistas à redução dos impactos e riscos ambientais, por meio do estabelecimento de medidas preventivas e corretivas, além de ações em casos de emergência. Em geral, possuem também uma hierarquia de responsabilidades para os envolvidos na implementação do plano e prevêem consultas aos órgãos ambientais e parcerias com Prefeituras Municipais, bombeiros, ONG e grupos privados. A seguir são descritos alguns desses programas:

1. **Plano de Gerenciamento de Resíduos (PGR):** É de caráter obrigatório e, conforme a Resolução **CONAMA nº 5**, de 05 de janeiro de 1993, destina-se a orientar o gerenciamento de resíduos dentro da unidade aeroportuária, sendo de responsabilidade do administrador do aeroporto. Qualquer resíduo proveniente do aeroporto deve ser apropriadamente armazenado e corretamente enviado para a destinação final. A responsabilidade do gestor de resíduos aeroportuários somente cessa após o preenchimento do “manifesto de resíduos”. A seguir são apresentadas algumas normas que tratam do PGR:
 - a. **NBR 10.004**, de setembro de 1987: Dispõe sobre a classificação de resíduos sólidos quanto aos seus riscos potenciais ao meio ambiente e à saúde pública;
 - b. **NBR 8.843**, de julho de 1996: Capítulo referente a Aeroportos e Resíduos Sólidos;
 - c. **NBR, 10.006**: Dispõe sobre a solubilização de sólidos;
 - d. **NBR 10.007**: Dispõe sobre a amostragem de resíduos;
 - e. **NBR 11.174**: Dispõe sobre o armazenamento de resíduos de classes II e III;
 - f. **NBR 12.235** de 1992: Dispõe sobre o armazenamento de resíduos sólidos perigosos.
2. **Programa de Gestão do Perigo da Fauna:** Também de caráter obrigatório, visa atender às exigências estabelecidas pela Emenda 5 do Anexo 14 da OACI e ao

IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO

previsto para este tema no RBHA 139. A adoção deste programa visa minimizar os riscos de acidente/incidente com as aeronaves, através da adoção de procedimentos específicos, decorrentes da presença de aves nos circuitos de voo do aeroporto ou de animais nas áreas de movimento dos aeroportos. A implementação e a execução deste programa são de responsabilidade da administração aeroportuária, e o seu sucesso reside na coordenação das ações da administração aeroportuária, dos órgãos ambientais e prefeituras municipais.

3. **Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo (PEAA):** Este plano é previsto no **RBHA 139** e também na **Portaria 1.141/GM5**. Os procedimentos de emergência, pouso forçado, alijamento de combustível e outros devem ser previstos para minimizar os danos ambientais decorrentes desses procedimentos de emergência. A responsabilidade de elaboração deste plano é do administrador do aeroporto, que deve manter estreito contato com o órgão de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (DIPAA) do Comando da Aeronáutica.
4. **Controle da Proliferação de Vetores:** O Programa de controle da proliferação de vetores é previsto pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), conforme determinação da Organização Mundial de Saúde, tendo sido previsto que a administração do aeroporto tem uma grande participação na elaboração deste programa. A **Lei nº 9.782**, de 26 de janeiro de 1999, define o Sistema Nacional de Vigilância Sanitária, cria a ANVISA e dá outras providências referentes ao assunto. A **IAC 2310**, de 15 de julho de 1986, estabelece normas e recomendações sanitárias a serem observadas principalmente nos aeroportos internacionais do País. Outra legislação que regula o tema é a **NBR 8844**, de abril de 1985.
5. **Programa de Controle do Uso do Solo no Entorno:** Este plano, previsto no **RBHA 139**, tem por objetivo minimizar o impacto do ruído aeronáutico nas áreas de entorno, de forma a evitar a instalação de equipamentos urbanos incompatíveis com os níveis de ruído gerados pela operação aeroportuária, bem como de obstáculos à operação aérea. A legislação abaixo subsidiará a elaboração do programa em tela:
 - a. **Portaria 1.141/GM5**, de 08 de dezembro de 1987;

IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO

- b. **Resolução CONAMA nº 01**, de 08 de março de 1990: Dispõe sobre a emissão de ruído em decorrência de quaisquer atividades industriais, comerciais, sociais ou recreativas, determinando padrões, critérios e diretrizes;
- c. **RBHA 36** (Padrões de Ruído), de 1º de março de 1989: Estabelece as condições para homologação das aeronaves que operam no Brasil, seguindo basicamente o conteúdo do **Anexo 16**, Volume 1 da OACI;
- d. **Decreto nº93.413**, de 15 de outubro de 1986: Promulga a **Convenção nº 148** sobre a proteção dos trabalhadores contra os riscos profissionais devido à contaminação do ar, ao ruído e às vibrações no local de trabalho.

Com a finalidade de atender aos princípios e diretrizes da Política Nacional do Meio Ambiente, estabelecidos pela Lei nº 9638, de 31 de Agosto de 1981, outros planos e programas podem ser implementados, visando ao desenvolvimento sustentado da atividade aeroportuária, **embora não sejam obrigatórios perante a legislação atual**. Dentre eles, recomenda-se o desenvolvimento dos seguintes planos e programas:

- 6. **Plano de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD)**: Visa à recuperação das áreas atingidas pela construção ou ampliação da infra-estrutura aeronáutica. A responsabilidade do empreendedor aumenta dependendo da geografia do local e da tipologia do solo, pois há o risco de erosão, devido à remoção da vegetação. Mesmo após a recuperação destas áreas, a administração aeroportuária deve estar atenta quanto ao surgimento de focos erosivos devido à grande extensão de áreas pavimentadas, que exigem um sistema de drenagem que pode se mostrar ineficiente, podendo também contribuir para atração de avifauna. É necessário um monitoramento constante para detecção e adoção, em tempo, de medidas corretivas relacionadas tanto com a manutenção do sistema de drenagem, quanto com o tratamento dos focos erosivos.
- 7. **Plano de Gestão dos Recursos Naturais** (água e energia): Regulam o tema as seguintes normas legais:
 - a. **NBR 9.916**, de 1 de agosto de 1995 (Aeroportos: Proteção Sanitária do Sistema de Abastecimento de Água Potável): Estabelece as condições exigíveis para a proteção sanitária do sistema de abastecimento de água em

IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO

aeroportos e controle de manutenção da qualidade de água utilizada em aeronaves;

- b. **Portaria 1469/GM**, de 29 de dezembro de 2000, em substituição à **Portaria nº 36/GM**, de 19 de janeiro de 1990, do Ministério da Saúde. Aprova a Norma de Qualidade da Água para Consumo Humano, que dispõe sobre procedimentos e responsabilidades acerca do controle da qualidade da água para o consumo humano, estabelece os padrões e dá outras providências;
- c. **Resolução CONAMA nº 20**, de 18 de julho de 1986: Dispõe sobre a classificação das águas, bem como determina os padrões de lançamento.

8. **Programa de Acompanhamento e Monitoração dos Impactos:** Estabelece os procedimentos para o acompanhamento das medidas adotadas para o controle e minimização dos impactos. Deve estar em consonância com o Art. 9º da **Resolução CONAMA nº 1**, de 23 de janeiro de 1986. A norma **ISO 14.000** também regula o tema, estabelecendo a necessidade da auditoria ambiental.

IV.7. Recursos Humanos da Administração Aeroportuária

A definição do número de funcionários de um aeroporto se dá em função do porte desta unidade e do tipo de tráfego previsto. No caso de aeroportos internacionais, as obrigações em termos de instalações e órgãos públicos obrigatórios serão apresentadas no item IV.8.

IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO

Quadro proposto de cargos e funções

CARGO	FUNÇÃO
Superintendente do Aeroporto	Organizar, planificar, orientar, supervisionar, comandar e controlar atividades de operações de tráfego, comércio no terminal, serviços, construção, manutenção, segurança, administração, finanças e relações públicas no aeroporto; Administrar o aeroporto, seguindo prescrição de normas e procedimentos emanados da Superintendência, através da Divisão de Aeroportos; Admitir e/ou dispensar empregados, cujos níveis são determinados pela Superintendência, através da Divisão de Aeroportos; Conferir e assinar documentos circulantes do aeroporto; Dar quitação e assinar recibos, segundo os parâmetros estabelecidos pela Superintendência, através da Divisão de Aeroportos; Executar orçamentos autorizados; Supervisionar e coordenar atividades a cargo de terceiros, no aeroporto, fiscalizando a execução dos serviços contratados; Acompanhar, verificar e orientar os trabalhos de fiscalização e controle de tráfego de passageiros e bagagens; Efetuar investigações e sindicâncias em atos de sabotagem, sinistros, incêndios e acidentes diversos, comunicando à Superintendência e solicitando apoio das guarnições locais; Elaborar normas de trabalho.
Gerente Operacional	Controlar e inspecionar documentos de passageiros em embarques ou desembarques; Orientar e fiscalizar as condições de operação de pistas, pátios de manobra e estacionamento de aeronaves; Observar irregularidades no sistema de balizamento, táxi e estacionamento de aeronaves; Manter contato com órgãos públicos, visando à cooperação mútua em serviços ou informações; Observar a legislação aeroportuária no tocante à atividade de tráfego; Organizar e supervisionar serviços de informações, cobrança de tarifas aeroportuárias, chegada e saída de aeronaves, segurança e manutenção; Coordenar e colaborar na execução dos planos de emergência, de desinterdição de pistas, de emergências médicas e de segurança e prevenção de atos ilícitos contra a Aviação Civil;

IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO

Quadro proposto de cargos e funções (cont.)

CARGO	FUNÇÃO
Gerente Operacional	Estruturar ações administrativas, comerciais, de operações, manutenção, engenharia e segurança; Instruir pedidos de isenção de pagamentos de tarifas; Emitir relatório circunstanciado acerca de todas as atividades desenvolvidas no aeroporto, assim como medidas adotadas, e oferecer sugestões para os problemas surgidos; Avaliar produção e produtividade dos funcionários; Elaborar e conduzir programas de treinamento de pessoal.
Auxiliar de Operação e Tráfego	Fornecer instruções relativas à seqüência de local de estacionamento, normas de segurança quanto à movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos, pessoas e no reabastecimento de aeronaves; Acompanhar, controlar e liberar cargas sujeitas a critérios especiais.
Gerente de Segurança de Aviação Civil	Instruir, em caso de anormalidade, sobre detenção de passageiros e/ou pessoas suspeitas a bordo de aeronaves ou nas dependências do aeroporto; Orientar a inspeção de equipamentos e instalações, bem como ministrar ensinamentos relativos à segurança, coordenando a distribuição e divulgação de normas inerentes; Instruir sobre a utilização de equipamentos de proteção e combate a incêndio e outros procedimentos a serem adotados na revista de passageiros e bagagens.
Auxiliar de Serviços	Coordenar e executar serviços administrativos, compilando dados, redigindo minutas, cartas e expedientes, bem como lendo e interpretando publicações; Controlar recebimento de receitas arrecadadas; Acompanhar tarefas de licitação, bem como fiscalizar o cumprimento de contratos; Coordenar a gestão de atividades publicitárias e promocionais; Desenvolver novas formas de captação de recursos e de melhoria dos serviços prestados pelo aeroporto.

IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO

IV.8. Internacionalização de Aeroportos

A internacionalização de unidades aeroportuárias é um assunto que deve ser tratado de forma multidisciplinar, uma vez que se faz necessário, em aeroportos internacionais, o controle da entrada e saída de cidadãos estrangeiros no País, bem como o controle aduaneiro de cargas e bagagens, da vigilância sanitária e da defesa sanitária animal e vegetal. Essas tarefas são normalmente realizadas, respectivamente, pela Polícia Federal, Receita Federal, Divisão Nacional de Vigilância Sanitária e Secretaria de Defesa Sanitária Animal e Vegetal, órgãos esses subordinados aos Ministérios da Justiça, Fazenda, Agricultura e Saúde.

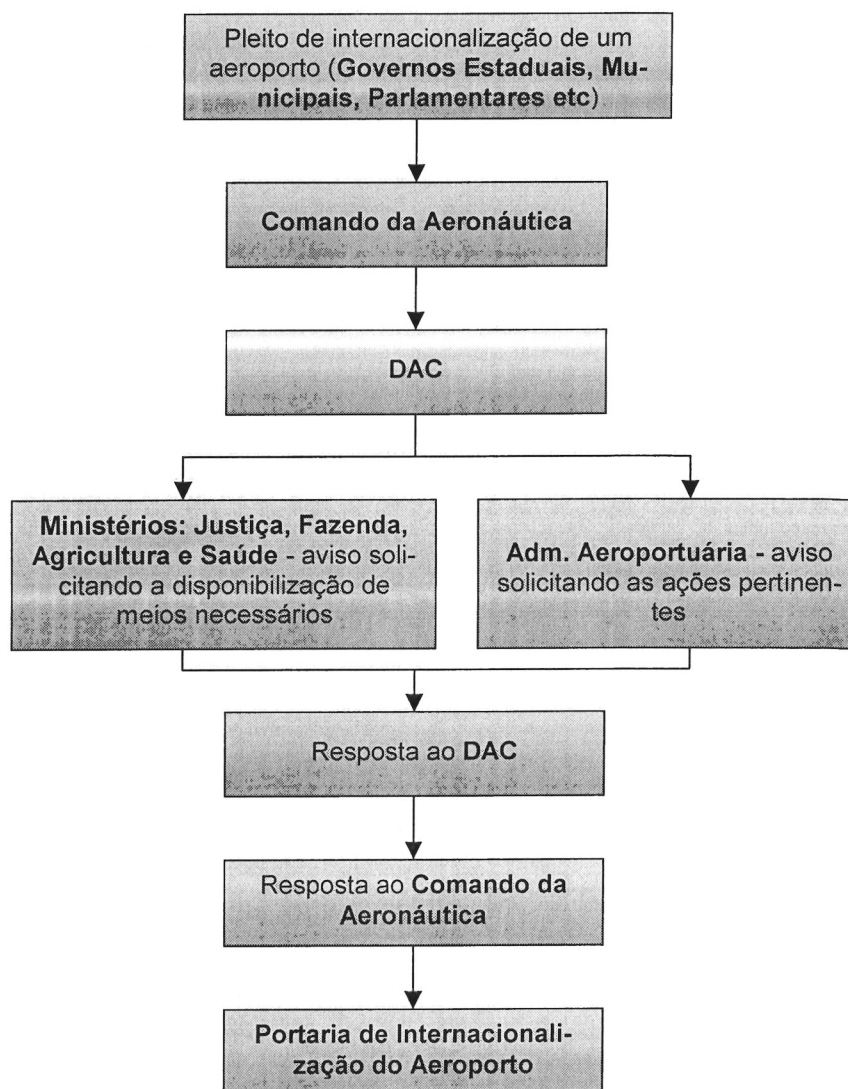
De acordo com a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), artigos 2º e 22, cabe à Autoridade Aeronáutica a publicação da lista de aeroportos internacionais. Desta forma, o ato administrativo que inclui uma unidade entre os aeroportos internacionais do País trata-se de uma Portaria do Comandante da Aeronáutica. Deve-se salientar, entretanto, que este procedimento não é um ato unilateral, tendo em vista que, conforme mencionado anteriormente, há atividades obrigatórias e permanentes, de responsabilidade de outros Ministérios e órgãos federais .

Para efetivar a internacionalização de um aeroporto, o DAC, em atendimento à solicitações de governos locais, avalia o potencial de demanda da região e submete ao Exmo. Sr. Comandante da Aeronáutica minuta de aviso a ser encaminhado aos Ministros da Justiça, Fazenda, Saúde e Agricultura no sentido destes órgãos disponibilizarem os meios necessários para atender, em caráter permanente e definitivo, às operações internacionais.

A administração do aeroporto também é notificada pelo Comando da Aeronáutica sobre o início do processo de internacionalização, solicitando as ações pertinentes de responsabilidade daquela Empresa.

O esquema apresentado a seguir exemplifica, de forma resumida, o processo de internacionalização de uma unidade aeroportuária:

IV. OPERAÇÃO DO AEROPORTO



V. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

ABNT. Aeronaves e equipamentos associados – Medição de ruído externo de unidades auxiliares de potência (APU). Setembro de 1986. (NBR 0543).

ABNT. Aeroportos – Parque de abastecimento de aeronaves. Rio de Janeiro, 1997. 4p. (NBR 9719).

ABNT. Aeroportos – Resíduos sólidos. Julho de 1996. (NBR 8843).

ABNT. Avaliação do impacto sonoro gerado por operações aeronáuticas. Maio de 1993. (NBR 12859).

ABNT. Controle de Vetores em Aeroportos. Abril de 1985. NBR 8844.

ABNT. Critérios de ruído para recintos internos nas edificações submetidas ao ruído aeronáutico. Dezembro de 1991. (NBR 1398 - NBR 12314).

ABNT. Determinação do nível efetivo de ruído percebido (EPNL) de sobrevôo de aeronaves. Agosto de 1989. (NBR 1240).

ABNT. Fixação dos níveis de ruído aceitáveis para as dependências dos terminais de passageiros aeroportuários. Janeiro de 1987. (NBR 1080).

ABNT. Ruído aeronáutico / Terminologia. Novembro de 1990. (NBR 389).

ABNT. Sinalização horizontal de pistas e pátios em aeroportos. Rio de Janeiro, 1989. 23p. (NBR 10855).

ABNT. Dispõe sobre a solubilização de sólidos. Setembro de 1987. (NBR 10.006).

ABNT. Dispõe sobre amostragem de resíduos. Setembro de 1987. (NBR 10.007).

ABNT. NBR 8572. Agosto de 1984. Estabelece níveis mínimos de isolamento acústico para edificações submetidas ao ruído aeronáutico.

BRASIL. MAER. Portaria Nº 1.141/GM5, de 08 dezembro de 1987. Dispõe sobre Zonas de Proteção e aprova o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o

V. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos e o Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, v. 125, n. 233, p. 21190-98, 09 Dez. 1987. Seção 1.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Comando Geral de Apoio. Diretoria de Engenharia da Aeronáutica. Níveis de proteção contra-incêndio [Rio de Janeiro]: [s.n.], 1995 (NSMA 92-01).

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Comando Geral de Apoio. Diretoria de Engenharia da Aeronáutica. Norma de Infra-estrutura [Rio de Janeiro] : [s.n.], 1979 (NSMA 85-2).

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Departamento de Aviação Civil. Instrução para concessão e autorização de construção, homologação, registro, operação, manutenção e exploração de aeródromos civis e aeroportos brasileiros [Rio de Janeiro] : [s.n.], 1990 (IMA 58-10 – IAC 2328-0790).

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo. [Brasília] : [s.n.], 1996 (NSMA 3-4).

Decreto-Lei nº 1896, de 17 de dezembro de 1981. Dispõe sobre a utilização de instalações e serviços destinados a apoiar e tornar segura a navegação aérea e dá outras providências.

DIRENG. Níveis de proteção Contra-incêndios em Aeródromos. Rio de Janeiro: DIRENG. 2000. ICA 92-1.

IAC 2310, de 15 de julho de 1986 - Normas Sanitárias nos Aeroportos do País.

ICAO. *Aerodrome Design Manual*. 2nd. Ed. [Montreal], 1984. 5v. V. 1: Runways. (Doc 9157-AN/901).

ICAO. *Aerodrome design manual*. 3. Ed. [Montreal], 1991. 5v. V. 2: Taxiways, aprons and holding bays. (Doc 9157-AN/901).

V. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

ICAO. Aerodromes. 1.ed. [Montreal], 1990. 2v. V. 1: Aerodrome design and operations (Annex 14).

IMA 58-146 – Norma para Elaboração, Revisão, Aprovação e Tramitação de Planos Diretores Aeroportuários.

Lei nº 6009, de 26 de dezembro de 1973. Dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea e dá outras providências.

Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989. Cria o Adicional de Tarifa Aeroportuária.

Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992. especifica a destinação dos recursos originados pelo Adicional de Tarifa Aeroportuária.

Portaria Ministerial nº 1.047/GM4, de 30 de dezembro de 1992. Institui o Programa Federal de Auxílio a Aeroportos, criado pela Lei nº 8399, de 07 de janeiro de 1992, e dá outras providências.

Portaria Nº 13/GM5, de 5 de janeiro de 1994 – Dispõe sobre aquisição e operação de aeronaves ruidosas por parte das operadoras em território nacional.

Portaria Nº 717/GC-5, de 4 de novembro de 1999 – Dispõe novos prazos para aquisição e operação de aeronaves do Capítulo 2.

Resolução CONAMA nº 01. Vincula o licenciamento de atividades modificadoras do meio-ambiente à elaboração de EIA-RIMA a serem submetidos à aprovação do órgão competente. 23 de janeiro de 1986.

Resolução CONAMA nº 01. Dispõe sobre a emissão de ruído em decorrência de quaisquer atividades industriais, comerciais, sociais ou recreativas, determinando padrões, critérios e diretrizes. 08 de março de 1990.

TELEFONES E ENDEREÇOS PARA CONTATO:

- **Departamento de Aviação Civil (DAC)**

Rua Santa Luzia, 651 / 6º Andar

Ed. Santos Dumont _Castelo

20030-040 - Rio de Janeiro - RJ

Tel.: (21) 3814 6901 / 6731 /

Fax.: (21) 2544 6335

E-mail: assecom@dac.gov.br

- **Subdepartamento de Infra-Estrutura (SIE)**

Rua Santa Luzia, 651 / 5º Andar

Ed. Santos Dumont _Castelo

20030-040 - Rio de Janeiro - RJ

Tel.: (21) 3814 6706

Fax.: (21) 3814-6736

E-mail: chsie@dac.gov.br

- **Instituto de Aviação Civil**

Av. Alte. Sílvio de Noronha, 369 / Anexo

20021-010 _ Castelo

Rio de Janeiro – RJ

Tel.: (21) 2210-1393 / 2533-3337

Fax.: (21) 2220-5727

E-mail: secdiriac@dac.gov.br

REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL

RBAC nº 156
EMENDA nº 00

Título: **SEGURANÇA OPERACIONAL EM AERÓDROMOS –
OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À
EMERGÊNCIA**

Aprovação: Resolução ANAC nº __, de __ de ____ de 2011

Origem: SIA

SUMÁRIO

SUBPARTE A – GENERALIDADES.....	3
156.1 Termos e definições	3
156.3 Abreviaturas e símbolos.....	7
156.5 Aplicabilidade	8
156.7 Classificação do aeródromo	9
156.9 Metodologia de leitura e aplicação do RBAC 156.....	10
SUBPARTE B – DO OPERADOR DE AERÓDROMO	11
156.11 [Reservado]	11
156.13 Constituição do operador de aeródromo.....	11
156.15 Responsáveis pelas atividades operacionais.....	11
156.17 [Reservado]	12
156.19 Atribuições do operador de aeródromo	12
156.21 Responsabilidades do operador de aeródromo	12
156.23 Responsabilidades do profissional responsável pela administração do aeródromo.....	14
156.25 Responsabilidades do profissional responsável pelo gerenciamento da segurança operacional	14
156.27 Responsabilidades do profissional responsável pela operação aeroportuária.....	14
156.29 Responsabilidades do profissional responsável pela manutenção aeroportuária.....	14
156.31 Responsabilidades do profissional responsável pela resposta à emergência aeroportuária.....	15
156.33 Responsabilidades de diversos entes na área de movimento do aeródromo	15
156.35 Qualificação dos responsáveis pelas atividades operacionais ou por atividades específicas.....	15
156.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas	16
156.39 Documentação.....	17
156.41 a 156.49 [Reservado].....	20
SUBPARTE C – DO SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)	21
156.51 Generalidades.....	21
156.53 Política e objetivos de segurança operacional.....	21
156.55 Gerenciamento dos riscos de segurança operacional	24
156.57 Garantia da segurança operacional.....	26
156.59 Promoção da segurança operacional	28
156.61 Planejamento formal para implantação do SGSO	30
156.63 a 156.99 [Reservado].....	31
SUBPARTE D – DAS OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS	32
156.101 Posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo	32
156.103 Condição operacional para a infraestrutura disponível	33
156.105 [Reservado]	36
156.107 Proteção da área operacional.....	36
156.109 Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo (SOCMS)	37

156.111	Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional	38
156.113	Acesso e permanência na área de manobras.....	40
156.115	Prevenção de incursão em pista.....	41
156.117	Gerenciamento do pátio de aeronaves	41
156.119	Alocação de aeronaves no pátio	42
156.121	Estacionamento de aeronaves no pátio.....	42
156.123	Abordagem à aeronave.....	42
156.125	Abastecimento e transferência do combustível da aeronave	43
156.127	Processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea	45
156.129	Liberação de aeronave.....	45
156.131	Operações em baixa visibilidade.....	46
156.133	Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo	46
156.135 a 156.199	[Reservado]	48
SUBPARTE E – DA MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA		49
156.201	Sistema de manutenção aeroportuária	49
156.203	Área pavimentada – generalidades.....	51
156.205	Área pavimentada – pista de pouso e decolagem	52
156.207	Área pavimentada – pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves.....	54
156.209	Área pavimentada – vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas	55
156.211	Área não-pavimentada.....	55
156.213	Áreas verdes	56
156.215	Sistema de drenagem.....	56
156.217	Auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito	57
156.219	Sistema elétrico	58
156.221	Proteção da área operacional.....	59
156.223	Equipamentos, veículos e sinalização viária da área operacional	59
156.225 a 156.299	[Reservado]	60
SUBPARTE F – DA RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA		61
156.301	Generalidades.....	61
156.303	Recursos necessários para o atendimento à emergência aeroportuária	61
156.305 a 156.399	[Reservado]	62
SUBPARTE G – [RESERVADO]		63
156.401 a 156.449	[Reservado].....	63
SUBPARTE II – DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS		64
156.451	Disposições transitórias.....	64
156.453	Disposições finais.....	66
APÊNDICE A DO RBAC 156 - TABELA DE REQUISITOS SEGUNDO A CLASSE DO AERÓDROMO		67
APÊNDICE B DO RBAC 156 – [RESERVADO]		85
APÊNDICE C DO RBAC 156 - PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO DO AERÓDROMO.....		86
APÊNDICE D DO RBAC 156 – [RESERVADO]		87
APÊNDICE E DO RBAC 156 - [RESERVADO]		88
APÊNDICE F DO RBAC 156 – MÉTODO ACN/PCN		89
F156.1	Generalidades.....	89
F156.3	Determinação do ACN.....	89
F156.5	Determinação do PCN	94
APÊNDICE G DO RBAC 156 – [RESERVADO]		96

SUBPARTE A GENERALIDADES

156.1 Termos e definições

(a) Para efeito deste regulamento aplicam-se os termos e definições estabelecidos a seguir, bem como aqueles disponíveis no RBAC 01, denominado “Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil. Definições, Regras de Redação e Unidades de Medida” e demais normas relacionadas à matéria.

(1) *Aeroporto* é o aeródromo de uso público, dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

(2) *Área de manobras* é a parte do aeródromo utilizada para decolagem, pouso e taxiamento de aeronaves, excluindo-se o pátio de aeronaves.

(3) *Área de movimento* é a parte do aeródromo a ser utilizada para decolagem, pouso, taxiamento e alocação de aeronaves, consistindo na soma da área de manobras e do pátio de aeronaves.

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

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

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

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

(8) *Características operacionais* são aquelas referentes ao tipo de operação realizada no aeródromo.

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

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

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

(12) *Contaminantes do pavimento* são depósitos de borracha, água, neve, gelo, areia, óleo, lama, limo, fluido ou qualquer outra substância que gere efeito similar a tais elementos.

(13) *Defesas* são os recursos utilizados para proteção contra os riscos gerados durante a realização de suas atividades produtivas e que, portanto, devem ser controlados. As defesas se classificam em tecnologia, treinamento e regulamentos.

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

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

(16) *Emergência aeroportuária* é o evento ou circunstância, incluindo uma emergência aeronáutica que, direta ou indiretamente, afete a segurança operacional ou ponha em risco vidas humanas em um aeródromo.

(17) *Equipagem* é o número de profissionais necessários para guarnecer, adequadamente, os CCI e as viaturas de apoio ao SESCINC, de forma que todos os sistemas e componentes operacionais desses veículos possam ser utilizados com segurança e plenamente.

(18) *Equipamento de proteção individual (EPI)* é o dispositivo ou produto de uso individual utilizado pelo trabalhador, destinado à proteção contra riscos à segurança e à saúde no trabalho.

(19) *Equipamento de proteção respiratória (EPR)* é o equipamento que visa à proteção do usuário contra a inalação de ar contaminado ou de ar com deficiência de oxigênio.

(20) *Eventos de Segurança Operacional (ESO)* são acidentes, incidentes graves, incidentes, ocorrências de solo, ocorrências anormais ou qualquer situação de risco que cause ou tenha o potencial de causar dano, lesão ou ameaça à viabilidade da operação aeroportuária ou aérea.

(21) *Gerenciamento de risco da segurança operacional* é um processo contínuo que inclui a identificação de perigos, realização de análise das consequências dos perigos, avaliação dos riscos decorrentes do perigo identificado, proposição de ações de mitigação do risco ou eliminação do perigo e avaliação da eficácia das ações propostas. É a identificação, avaliação, eliminação do perigo e/ou mitigação dos riscos que ameaçam a segurança operacional relacionada às operações.

(22) *Hora-pico* é o intervalo mais crítico de operação do aeródromo, no qual se registra o maior quantitativo de pousos e decolagens em 60 (sessenta) minutos, resultando na maior solicitação dos componentes aeroportuários.

(23) *Hora-pico média* é a média aritmética móvel do quantitativo de pousos e decolagens na hora-pico de cada dia do ano.

(24) *Hot spot* são localizações na área de movimento do aeródromo que possuam risco histórico ou potencial de colisão ou incursão em pista e onde os pilotos e condutores de veículos necessitam de maior atenção.

(25) *Indicadores de desempenho de segurança operacional (IDSO)* são medidas ou parâmetros empregados para expressar o nível de segurança operacional alcançado por um sistema.

(26) *Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO)* é o documento, ou conjunto de documentos, elaborado pelo operador de aeródromo, que consolida a política, objetivos, procedimentos, metodologias e demais requisitos adotados para garantia da segurança operacional.

(27) *Manutenção corretiva em aeródromos* é a manutenção efetuada após a ocorrência de uma pane, constatação de defeito ou não-conformidade a requisito, sendo destinada a recolocar um item em condições de executar função a ele requerida.

(28) *Manutenção preventiva em aeródromos* é aquela efetuada em intervalos pré-determinados, ou de acordo com critérios definidos previamente, sendo destinada a reduzir a probabilidade de falha ou a degradação do funcionamento de um item.

(29) *Mapa de grade* é a representação plana da área do aeródromo e seu entorno, traçada sobre um sistema de linhas perpendiculares, identificadas com caracteres alfanuméricos.

(30) *Método ACN-PCN* é o método utilizado para estabelecer a resistência de pavimentos destinados a aeronaves de mais de 5.700 kg. O método encontra-se definido no Apêndice F deste Regulamento.

(31) *Motor à reação ou turbojato* é um motor, projetado para aviões, que utiliza a expansão dos gases para propulsionar o avião. Inclui motores denominados turbofan.

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

(33) *Nível Aceitável de Desempenho da Segurança Operacional (NADSO)* é a referência de desempenho do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO), em termos de risco à segurança operacional na realização de suas atividades, que deve ser garantido pelo operador de aeródromo e aceito pela ANAC.

(34) *Nível aceitável de segurança operacional* é expresso mediante indicadores e objetivos de desempenho da segurança operacional (medidas ou parâmetros) e aplicado por meio de requisitos de segurança operacional.

(35) *Objetivos de desempenho da segurança operacional* são os níveis de desempenho da segurança operacional requeridos em um sistema. Um objetivo de desempenho da segurança operacional compreende a soma de um ou mais indicadores de desempenho aos resultados desejados, expressos em termos destes indicadores.

(36) *Operação em baixa visibilidade* é a operação aeroportuária executada em condição de alcance visual de pista de pouso e decolagem (RVR) inferior a 550 m.

(37) *Operador de aeródromo*, também denominado explorador de infraestrutura aeroportuária, é toda pessoa natural ou jurídica que administre, explore, mantenha e preste serviços em aeródromo de uso público ou privado, próprio ou não, com ou sem fins lucrativos.

(38) *Passageiros processados* é o termo referente à soma, reconhecida pela ANAC, de passageiros embarcados e desembarcados, acrescido do dobro da quantidade de passageiros em conexão neste aeródromo.

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

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

(41) *Pista molhada* é considerada aquela em que a intensidade de chuva na pista de pouso e decolagem é superior a 5,0 mm/h.

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

(43) *Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF)* é o documento que consolida os requisitos estabelecidos para o gerenciamento do risco representado pela presença de animais dentro do sítio aeroportuário e seu entorno.

(44) *Programa de Instrução de Segurança Operacional (PISOA)* é o documento que consolida os requisitos estabelecidos para a capacitação do pessoal que atua em atividades direta ou indiretamente relacionadas à segurança operacional.

(45) *Provedor de Serviço de Aviação Civil (PSAC)* é toda pessoa natural ou jurídica responsável pela prestação de serviços relacionados à aviação civil e objeto de regulação da Agência Nacional de Aviação Civil.

(46) *Pushback* é a operação de deslocamento, por equipamento auxiliar, da aeronave parada até a posição na qual a mesma possa se deslocar por meios próprios.

(47) *Reboque ou tratoramento de aeronave* é qualquer deslocamento de aeronave por meio de equipamento auxiliar, sendo o *pushback* um tipo desta operação.

(48) *Recursos contraincêndio* são os meios existentes no aeródromo referentes aos agentes extintores, carros contraincêndio e pessoal habilitado ao desempenho das atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos.

(49) *Risco* é a avaliação das consequências de um perigo, expresso em termos de probabilidade e severidade, tomando como referência a pior condição possível.

(50) *Segurança operacional* é o estado no qual o risco de lesões a pessoas ou danos a bens se reduz ou se mantém em um nível aceitável, ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos.

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

(52) *Serviço Médico de Emergência e Remoção de Vítimas (SME)* é o serviço responsável pela remoção e cuidados posteriores de vítimas de uma emergência aeroportuária, seja esta associada a acidentes/incidentes aeronáuticos ou outras ocorrências no âmbito do aeródromo.

(53) *Sinaleiro* é o profissional capacitado a orientar as operações de manobra de uma aeronave em solo.

(54) *Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO)* é um conjunto de ferramentas gerenciais e métodos organizados de forma sistêmica para apoiar as decisões a serem tomadas por um provedor de serviço da aviação civil em relação ao risco de suas atividades diárias.

(55) *Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo (SOCMS)* é um sistema - composto por uma combinação de auxílios visuais, auxílios não-visuais, comunicações por radiotelefonia, procedimentos operacionais, facilidades de controle e informações - com vistas a fornecer em qualquer parte da área de movimento do aeródromo um fluxo ordenado e seguro para o tráfego de veículos e aeronaves em solo.

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

(57) *Solvente polar* é todo combustível líquido miscível com a água, tais como álcool, acetona e éter.

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

156.3 Abreviaturas e símbolos

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

ACN - Número de Classificação da Aeronave pelo Método ACN-PCN

AIS - Sistema de Publicação de Informações Aeronáuticas

AISO - Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil

APU (Auxiliary power unit) - Unidade Auxiliar de Energia a Bordo

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

ART - Anotação de Responsabilidade Técnica

ATS (Air traffic services) - Serviço de Tráfego Aéreo

CCI - Carro Contraincêndio de Aeródromo

CCSO - Comitê Central de Segurança Operacional

COE - Centro de Operações de Emergência

CONFEM - Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia

CREA - Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia

CSO - Comissão de Segurança Operacional

CTA - Carro Tanque Abastecedor

DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito

EPI - Equipamento de Proteção Individual

EPR - Equipamento de Proteção Respiratória

ESO - Evento de Segurança Operacional

IDSO - Indicadores de Desempenho de Segurança Operacional

IOS - Informativo de Obra ou Serviço de Manutenção

IRI (International Roughness Index) - Índice Internacional de Irregularidade

MGSO - Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional

NADSO - Níveis Aceitáveis de Desempenho da Segurança Operacional

NOTAM (Notice to Airman) - Aviso aos Aeronavegantes

NPCR - Nível de Proteção Contraincêndio Requerido

PAA - Parque de Abastecimento de Aeronaves

PACI - Posto Avançado Contraincêndio

PCM - Posto de Comando Móvel

PCN - Número de Classificação do Pavimento pelo Método ACN-PCN

PESO - Procedimentos Específicos de Segurança Operacional

PESO-OS - Procedimentos Específicos de Segurança Operacional para Obras e Serviços

PGRF - Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna

PISOA - Programa de Instrução de Segurança Operacional de Aeródromo

PLEM - Plano de Emergência de Aeródromo

PSAC - Provedor de Serviço de Aviação Civil

PSOE/ANAC - Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC

RBAC - Regulamento Brasileiro da Aviação Civil

RESA (Runway End Safety Area) - Área de Segurança de Fim de Pista

RTF (radiotelephony) - Radiotelefonia

RVR (Runway Visual Range) - Alcance Visual da Pista de Pouso e Decolagem

SCI - Seção Contraincêndio

SESCINC - Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil

SGSO - Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional

SME - Serviço Médico de Emergência e Remoção de Vítimas

SOCMS - Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo

SPDA - Sistema de Proteção contra Descargas Atmosféricas

SREA - Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária

156.5 Aplicabilidade

(a) Este regulamento estabelece requisitos e parâmetros mínimos de segurança operacional a serem cumpridos durante as etapas de planejamento, execução, monitoramento e melhoria contínua das operações aeroportuárias, manutenção e resposta à emergência em aeródromos.

(b) Os requisitos e parâmetros mínimos de segurança operacional são estabelecidos por classe de aeródromo, classificados segundo critérios constantes na seção 156.7, estando disposta no Apêndice A deste Regulamento a exigência de cumprimento e especificidades de cada requisito por classe existente de aeródromo.

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

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

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

156.7 Classificação do aeródromo

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

(b) A classe do aeródromo é definida em função do número de passageiros processados, considerando a média aritmética de passageiros processados no período de referência (vide seção 156.1) e o tipo de voo que o aeródromo processa no ano corrente.

(1) Quanto ao número de passageiros processados:

(i) Aeródromo Classe I é aquele que processou menos de 100.000 (cem mil) passageiros, considerando a média aritmética anual no período de referência;

(ii) Aeródromo Classe II é aquele que processou entre 100.000 (cem mil) e 399.999 (trezentos e noventa e nove mil, novecentos e noventa e nove) passageiros, considerando a média aritmética anual no período de referência;

(iii) Aeródromo Classe III é aquele que processou entre 400.000 (quatrocentos mil) e 999.999 (novecentos e noventa e nove mil, novecentos e noventa e nove) passageiros, considerando a média aritmética anual no período de referência; e

(iv) Aeródromo Classe IV é aquele que processou a partir de 1 (hum) milhão de passageiros, considerando a média aritmética anual no período de referência.

(2) Quanto ao tipo de voo que o aeródromo processa no ano corrente:

(i) para os aeródromos enquadrados nas classes I e II, conforme critério constante em parágrafo 156.7(b)(1), considera-se:

(A) Aeródromo Classe I-A ou II-A aquele aeródromo que não processa voo regular; e

(B) Aeródromo Classe I-B ou II-B aquele aeródromo que processa voo regular;

(ii) para os aeródromos enquadrados nas classes III e IV, conforme critério constante no parágrafo 156.7(b)(1), não há divisão quanto ao tipo de voo processado no aeródromo.

(c) Em aeródromo novo, que possua menos de 3 (três) anos de operação, o operador de aeródromo deve declarar à ANAC a classe em que pretenda operar.

(1) A classe atribuída ao aeródromo novo deve ser avaliada durante os 2 (dois) primeiros anos de sua operação, com vistas à adequação de classe se constatada ser esta inferior à situação real de movimento e tipo de voos nele processados.

(d) O operador de aeródromo que tenha alteração na classe de seu aeródromo, enquadrando-se em classe superior, tem o prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a partir de seu conhecimento para adequação aos requisitos exigidos para o novo enquadramento, momento a partir do qual estará sujeito a providências administrativas por não-cumprimento de regra.

(e) Para os fins de alteração de classe, deve-se considerar a seguinte hierarquia crescente de classes: I-A, I-B, II-A, II-B, III e IV.

(f) A ANAC pode enquadrar qualquer aeródromo em classe superior àquela em que este seria classificado pelo parágrafo 156.7(b) e seguintes, desde que previamente justificado em função da complexidade da operação aeroportuária, da frequência anual de pousos ou do risco à segurança operacional.

(g) A ANAC pode estabelecer requisitos específicos a qualquer aeródromo, desde que previamente justificado em função da complexidade da operação aeroportuária, frequência anual de pousos ou do risco à segurança operacional.

156.9 Metodologia de leitura e aplicação do RBAC 156**(a) Apêndice A**

(1) O Apêndice A deste RBAC 156 tem a finalidade de trazer, para cada classe de aeródromo estabelecida na seção 156.7, a aplicabilidade dos requisitos dispostos neste Regulamento e estabelecer requisitos específicos por classificação de aeródromos quando expressamente definido no texto normativo.

(2) O regulado, ao aplicar este Regulamento, deve utilizar a Tabela constante no Apêndice A, identificando a classe do aeródromo de interesse, segundo os critérios da seção 156.7, localizando a coluna no Apêndice A referente à classe em que este se enquadra e efetuando a leitura dos requisitos aplicáveis à classe atribuída ao aeródromo.

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

(b) Competências e responsabilidades

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

SUBPARTE B OPERADOR DE AERÓDROMO

156.11 [Reservado]

156.13 Constituição do operador de aeródromo

(a) O operador de aeródromo de que trata este Regulamento deve ser pessoa jurídica.

(b) O operador de aeródromo pode delegar a terceiros, no todo ou em parte, as atividades operacionais dispostas no parágrafo 156.15(a).

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

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

(3) Ao designar a operação do SESCINC em aeródromo compartilhado, o operador de aeródromo deve observar, além do estabelecido neste Regulamento, a necessidade de coordenação operacional com as organizações militares sediadas no mesmo.

(4) Quando a delegatária se tratar de sociedade empresária, a atividade a ser delegada deve constar em seu objeto social. O objeto da delegação e a individualização das partes envolvidas (delegante e delegatária) devem estar explícitos no instrumento que delegar, no todo ou em parte, a atividade do operador de aeródromo.

(5) Quando se tratar de delegação, no todo ou em parte, a organizações militares, corpo de bombeiros, polícias militares ou guardas municipais, o convênio ou acordo de cooperação técnica firmado entre o operador do aeródromo e tal entidade deve ser claro quanto à natureza civil da atividade objeto da delegação e cumprimento dos requisitos determinados neste Regulamento como se operador de aeródromo fosse.

(6) A atividade de administração do aeródromo não pode ser objeto de delegação parcial.

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

156.15 Responsáveis pelas atividades operacionais

(a) O operador de aeródromo deve designar, por ato próprio, responsável para cada uma das atividades operacionais descritas a seguir:

- (1) administração do aeródromo;
- (2) gerenciamento da segurança operacional;
- (3) operações aeroportuárias;
- (4) manutenção do aeródromo; e
- (5) resposta à emergência aeroportuária.

(b) No ato que designar o responsável por cada uma das atividades descritas no parágrafo 156.15(a) deve ser estabelecido o limite de competência e responsabilidades atribuídas ao profissional designado.

(c) As atividades definidas no parágrafo 156.15(a) podem ser acumuladas na estrutura organizacional do aeródromo em cargos ou funções, respeitados os requisitos de qualificação, habilitação e treinamento exigidos aos profissionais que os proverem e desde que a acumulação seja permitida para a classe atribuída ao aeródromo, conforme critérios e limites estabelecidos no Apêndice A deste Regulamento.

(d) O operador de aeródromo que detiver o direito de oferecer serviço público em mais de um aeródromo pode acumular em um único profissional atividades comuns aos diversos sítios aeroportuários, desde que respeitados os requisitos de qualificação, habilitação e treinamento exigidos para o responsável que os proverem e permitida a acumulação para a classe atribuída a cada aeródromo, conforme estabelecido em Apêndice A deste Regulamento, observando-se sempre a condição mais restritiva.

(e) O operador de aeródromo que detiver o direito de oferecer serviço público em mais de um aeródromo deve designar, dentre as pessoas ocupantes do maior nível hierárquico da organização, um responsável pela coordenação das atividades de segurança operacional realizadas em todos os aeródromos sob sua responsabilidade.

(f) O operador de aeródromo deve elaborar e documentar representação de sua estrutura organizacional, indicando relação hierárquica.

156.17 [Reservado]

156.19 Atribuições do operador de aeródromo

(a) É atribuição do operador de aeródromo garantir:

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

(2) documentação atualizada, devidamente arquivada e rastreável;

(3) o treinamento de pessoal para adaptação de suas atividades às características específicas do aeródromo, conforme estabelecido na seção 156.37;

(4) a segurança operacional no sítio aeroportuário;

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

(6) que as zonas de proteção inseridas no sítio aeroportuário mantenham-se livres de obstáculos, permanentes ou temporários, que constituam perigo às operações aeroportuárias, excluindo-se equipamentos e instalações de auxílio à navegação aérea; e

(7) a continuidade das operações aeroportuárias, garantindo, dentro das condições físicas e operacionais exigidas, disponibilidade da infraestrutura aeroportuária, equipamentos e instalações contidos na área operacional do aeródromo.

156.21 Responsabilidades do operador de aeródromo

(a) O operador de aeródromo é responsável por:

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

- (i) sempre que houver a impossibilidade de cumprimento de qualquer requisito constante neste Regulamento, o operador de aeródromo deve solicitar à ANAC isenção do requisito regulamentar, nos moldes definidos no RBAC 11 – “Procedimentos e normas gerais para a elaboração de regras e emendas aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil” ou norma que o substitua ou atualize;
- (2) registrar, arquivar nas dependências do aeródromo e manter atualizadas as informações e os documentos que comprovem o cumprimento dos requisitos exigidos neste Regulamento;
- (3) prover e manter no aeródromo recursos humanos, financeiros e tecnológicos suficientes para cumprir os requisitos e parâmetros estabelecidos neste Regulamento;
- (4) manter a segurança operacional do aeródromo dentro de níveis aceitáveis pela ANAC;
- (5) estabelecer, implementar e garantir o funcionamento de um SGSO que garanta a execução das atividades do aeródromo dentro dos padrões estabelecidos na Subparte C deste Regulamento e no PSOE/ANAC;
- (6) estabelecer, implantar e manter operacional um SREA adequado ao tipo e ao porte das operações aéreas do aeródromo e que atenda aos requisitos constantes na Subparte F deste Regulamento;
- (7) prover treinamento a todo pessoal cuja atividade influencie a segurança operacional, de modo a adequar suas atividades às características específicas do aeródromo;
- (8) monitorar os índices de colisão entre fauna e aeronaves para fins de elaboração e reavaliação do PGRF;
- (9) monitorar a área operacional de modo a identificar perigos que comprometam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias;
- (10) implementar ações mitigadoras que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias;
- (11) comunicar à ANAC qualquer ESO referente ao aeródromo, conforme estabelecido pelo PSOE/ANAC e regulamentação vigente;
- (12) elaborar e divulgar procedimentos e requisitos, solicitados neste Regulamento, que constituam o conjunto das atividades essenciais desenvolvidas no aeródromo;
- (13) garantir a prestação dos serviços aeronáuticos e aeroportuários em acordo com a infraestrutura e serviços disponíveis;
- (14) informar à ANAC a interdição temporária ou desinterdição de seu aeródromo pelo órgão de controle de tráfego aéreo ou de proteção ao voo;
- (15) manter a área operacional livre da presença de pessoas, equipamentos e veículos não autorizados ou que constituam perigo às operações aéreas e aeroportuárias;
- (16) manter a área operacional livre de animais que constituam perigo às operações aéreas e aeroportuárias;
- (17) manter a pista de pouso e decolagem livre de obstáculos que comprometam a segurança das operações de pouso e decolagem;
- (18) coordenar e fiscalizar a movimentação de veículos, pessoas e serviços em solo próprio e das demais organizações que atuam no aeródromo, no que diz respeito às regras dispostas neste Regulamento e demais normas vigentes; e

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

156.23 Responsabilidades do profissional responsável pela administração do aeródromo

(a) O responsável pela administração do aeródromo deve:

- (1) garantir o atendimento a todos os requisitos normativos constantes neste Regulamento e nas demais normas vigentes;
- (2) manter o aeródromo dentro das condições operacionais e de infraestrutura requeridas neste Regulamento e nas demais normas vigentes;
- (3) implementar e manter o funcionamento do SGSO estabelecido pelo operador de aeródromo;
- (4) implementar ações que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias;
- (5) presidir a Comissão de Segurança Operacional (CSO).

156.25 Responsabilidades do profissional responsável pelo gerenciamento da segurança operacional

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

- (1) manter os processos e metodologias estabelecidos dentro do SGSO em conformidade com os requisitos regulamentares e padrões estabelecidos pelo operador de aeródromo;
- (2) coordenar a realização dos processos e metodologias contidas no SGSO, conforme estabelecido na Subparte C deste Regulamento;
- (3) coordenar o processo de gerenciamento da segurança operacional junto às demais atividades operacionais desenvolvidas no aeródromo;
- (4) assessorar o responsável pela administração do aeródromo em assuntos atinentes à segurança operacional, fornecendo subsídios para a tomada de decisões;
- (5) manter as informações sobre segurança operacional do aeródromo atualizadas e armazenadas em um banco de dados estruturado;
- (6) manter o MGSO atualizado e compatível com as operações do aeródromo.

156.27 Responsabilidades do profissional responsável pela operação aeroportuária

(a) O responsável pela operação aeroportuária deve:

- (1) manter as atividades em conformidade com os requisitos estabelecidos na Subparte D deste Regulamento;
- (2) assessorar o responsável pela administração do aeródromo no processo de identificação de perigos, análise e gerenciamento de risco;
- (3) propor ações para eliminar ou mitigar risco relacionado a perigo identificado;
- (4) executar ações que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuária.

156.29 Responsabilidades do profissional responsável pela manutenção aeroportuária

(a) O responsável pela manutenção aeroportuária deve:

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

156.31 Responsabilidades do profissional responsável pela resposta à emergência aeroportuária

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

- (1) manter as atividades em conformidade com os requisitos estabelecidos na Subparte F deste Regulamento;
- (2) propor ações para eliminar ou mitigar risco relacionado a perigo identificado;
- (3) executar ações que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuária.

156.33 Responsabilidades de diversos entes na área de movimento do aeródromo

(a) Em aeródromo onde não exista órgão de controle do tráfego aéreo, a distribuição de responsabilidades durante a movimentação de aeronave em solo deve se dar como descrito a seguir:

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

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

156.35 Qualificação dos responsáveis pelas atividades operacionais ou por atividades específicas

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

(b) Os profissionais designados como responsáveis pelas atividades operacionais listadas no parágrafo 156.15(a) devem possuir a seguinte qualificação:

(1) escolaridade comprovada, conforme exigido no Apêndice A deste Regulamento em função da classificação do aeródromo, com diploma nacionalmente reconhecido, na forma da lei;

(2) experiência profissional comprovada, conforme exigido no Apêndice A deste Regulamento em função da classificação do aeródromo e da atividade operacional.

(c) Os profissionais responsáveis pelas atividades de administração do aeródromo e de gerenciamento da segurança operacional devem possuir aprovação em curso sobre gerenciamento da segurança operacional, conforme exigido no Apêndice A deste Regulamento em função da classificação do aeródromo.

(d) O operador de aeródromo deve manter profissional de sua estrutura organizacional ou terceirizado, devidamente registrado no Sistema CONFEA/CREA, como responsável técnico pelos serviços referentes à área de manutenção aeroportuária e demais atividades de engenharia executadas em seu aeródromo.

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

156.37 Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer e implementar treinamentos para os profissionais que trabalham na área operacional do aeródromo e para as pessoas cujas atividades estejam relacionadas com a segurança operacional.

(b) Os treinamentos devem ser estruturados em um programa de treinamento de aeródromo e possuir as seguintes características:

- (1) estar vinculados, como condicionante, a cada tipo de credenciamento do aeródromo;
- (2) ter previsão de atualização técnica ou validade específica; e
- (3) ser adequados e estabelecidos, em seu conteúdo programático, aos diversos públicos-alvo que o aeródromo possa ter;

(c) Os treinamentos devem ter como objetivos:

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

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

(d) Os treinamentos devem tratar das seguintes áreas e conteúdos:

(1) O treinamento geral, destinado a todos os profissionais que atuam ou influenciam diretamente na área operacional, deve conter:

(i) familiarização com o aeródromo, que compreende:

- (A) informações administrativas;
- (B) acesso à área operacional; e
- (C) configuração da área operacional;

(ii) comportamento na área operacional, o que compreende:

- (A) produção de faíscas ou similares;
- (B) uso de celular;
- (C) comportamentos seguros; e
- (D) posturas em situações de emergência;

(iii) atividades gerais do aeródromo.

(2) O PISOA, destinado às pessoas cujas atividades afetam a segurança operacional, deve atender o estabelecido no parágrafo 156.59(a).

(3) O treinamento sobre condução de veículos na área operacional, destinado a todos os profissionais que conduzam ou pretendam conduzir veículos na área operacional, deve conter:

- (i) familiarização com a área operacional, que compreende:
 - (A) vias de circulação (configuração / cruzamentos / velocidades); e
 - (B) leiaute da área de movimento;
- (ii) comportamento na área operacional, com enfoque em direção defensiva;
- (iii) atividades relacionadas à condução de veículos, o que compreende:
 - (A) comunicação e fraseologia padronizada em radiotelefonia;
 - (B) acesso e permanência na área de manobras; e
 - (C) prevenção de incursão em pista.

(4) O treinamento sobre operações em baixa visibilidade, destinado a todos os profissionais que operam ou pretendam operar em condições de baixa visibilidade, deve conter:

- (i) familiarização das operações do aeródromo, o que compreende:
 - (A) áreas de risco (*hot spots*); e
 - (B) reconhecimento de aeronaves;
- (ii) comportamento na área operacional, o que compreende:
 - (A) continuação das atividades; e
 - (B) situações de emergência;
- (iii) atividades relacionadas a operação em baixa visibilidade, o que compreende:
 - (A) preparação para operação em baixa visibilidade (área de operações, manutenção e resposta à emergência); e
 - (B) procedimentos de emergência.

(iv) O treinamento sobre monitoramento da área de movimento pautado na identificação de perigos é destinado a todos os profissionais que atuem na verificação das condições físicas e operacionais da área de movimento.

(5) O treinamento sobre monitoramento do perigo da fauna, destinado a todos os profissionais que atuem no PGRF, deve conter:

- (i) familiarização com o meio ambiente (fauna e flora) do aeródromo e adjacências; e
- (ii) atividade relacionada ao monitoramento do perigo da fauna, como identificação de aves e seus fatores atrativos.

(A) O treinamento deve estar em conformidade com o PGRF elaborado pelo aeródromo e com os requisitos dispostos na Subparte C deste Regulamento e em norma específica.

(6) O treinamento sobre operação de equipamentos na área operacional, destinado a quem opere ou pretenda operar equipamento específico, deve ser efetuado conforme requisitos dispostos no manual de operação do fabricante.

156.39 Documentação

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

(1) Caso haja prazo regulamentar diferenciado para documentos específicos, este prevalecerá sobre o período estabelecido no parágrafo 156.39(a).

(b) O operador de aeródromo deve assegurar que os documentos citados no parágrafo 156.39(a) sejam rastreáveis, possibilitando fácil identificação e consulta.

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

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

(2) contratos celebrados com terceiros;

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

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

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

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

(1) Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional;

(2) Operações aeroportuárias;

(3) Manutenção aeroportuária; e

(4) Resposta à emergência.

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

(1) Treinamento e qualificação de pessoal;

(2) Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional;

(3) Operações aeroportuárias;

(4) Manutenção aeroportuária; e

(5) Resposta à emergência.

(f) O operador de aeródromo deve elaborar e manter no aeródromo o memorial do sistema aeroportuário, contendo:

(1) informações gerais do aeródromo:

(i) denominação do aeródromo e a(s) principal(is) localidade(s) que atende;

(ii) coordenadas geográficas do ponto de referência do aeródromo, determinadas em termos do DATUM de referência do Sistema Geodésico Mundial – 1984 (WGS – 84);

(iii) elevação do aeródromo;

- (iv) elevação de cada cabeceira e do fim de cada pista; e
- (v) temperatura de referência do aeródromo;
- (2) especificações do aeródromo:
 - (i) pista de pouso e decolagem – rumo verdadeiro, designadores, comprimento, largura, localização de cabeceira deslocada, tipo de pavimento e PCN, declividade longitudinal, declividade transversal máxima e mínima, tipo de operação por cabeceira e, para uma pista de aproximação de precisão, a existência das superfícies livres de obstáculos;
 - (ii) pista de táxi - comprimento, largura e tipo de pavimento e PCN;
 - (iii) comprimento, largura e tipo de pavimento das faixas de pista de pouso e de táxi, RESA e zonas de parada (*stopway*);
 - (iv) pátio - tipo de pavimento, PCN e posições de estacionamento de aeronaves;
 - (v) descrição dos auxílios à navegação instalados no aeródromo;
 - (vi) descrição dos auxílios visuais instalados no aeródromo; e
 - (vii) descrição da fonte secundária de energia instalada no aeródromo;
- (3) descrição operacional:
 - (i) capacidade de projeto para processamento de aeronaves por hora;
 - (ii) número médio de aeronaves processadas por hora;
 - (iii) capacidade anual de processamento de passageiros; e
 - (iv) número médio de passageiros processados anualmente.
- (g) O operador de aeródromo deve manter os seguintes dados atualizados junto à ANAC:
 - (1) nome oficial do aeródromo que opera;
 - (2) código do aeródromo que opera;
 - (3) nome empresarial da pessoa jurídica que exerce a atividade de operador do aeródromo;
 - (4) título do estabelecimento (nome fantasia);
 - (5) número de inscrição do CNPJ;
 - (6) pessoa física responsável perante o CNPJ;
 - (7) pessoa física indicada como preposto, se cabível;
 - (8) endereço para envio de correspondência;
 - (9) telefones fixos e móveis para contato;
 - (10) número de FAX/PABX; e
 - (11) correio eletrônico para contato.
- (h) No caso de pessoa jurídica estruturada em matriz e filial devem ser mantidas atualizadas as informações solicitadas no parágrafo 156.39(h) para a matriz e para a filial que opera o aeródromo.
 - (i) Quando houver troca de operador de aeródromo ou início de operação de aeródromo novo, o operador de aeródromo que o assumir deve encaminhar à ANAC as informações solicitadas no parágrafo 156.39(h) com antecedência mínima de 90 (noventa) dias do início de suas operações.
 - (j) O operador de aeródromo deve encaminhar à ANAC, até 20 de janeiro do ano subsequente:

- (1) o número de passageiros processados no ano anterior;
- (2) a média mensal do número de pousos diários de aeronaves por cabeceira existente no aeródromo, com informações segmentadas em função de:
 - (i) tipo de propulsão, se a pistão ou se motor à reação ou turbojato; e
 - (ii) tipo de asa, se asa rotativa ou asa fixa.
- (k) O operador de aeródromo deve enviar para a ANAC, até o quinto dia útil do mês subsequente ao final do período, relatórios bimestrais relacionando os acidentes, incidentes e demais ocorrências havidas no período, informando data, hora, local, aeronave (se for o caso) e a descrição do fato, bem como as ações mitigadoras adotadas e/ou as planejadas, com os respectivos prazos para sua execução, neste último caso.

156.41 A 156.49 [Reservado]

SUBPARTE C

SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)

156.51 Generalidades

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

- (1) estabeleça uma política de segurança operacional e seus objetivos estratégicos;
- (2) defina uma estrutura organizacional e os responsáveis pela segurança operacional em suas atividades;
- (3) estabeleça metas e indicadores de desempenho para melhorar continuamente o nível global de segurança operacional;
- (4) identifique os perigos e gerencie os riscos à segurança operacional em suas atividades;
- (5) garanta a aplicação das ações corretivas necessárias a manter um nível aceitável de desempenho da segurança operacional;
- (6) preveja a supervisão permanente e a avaliação periódica do nível de segurança operacional alcançado, com vistas a melhorar continuamente o nível global da segurança operacional;
- (7) tenha um PLEM, integrado com o SREA, disposto na Subparte F deste Regulamento;
- (8) promova o treinamento e a divulgação do SGSO no âmbito de suas responsabilidades, para assegurar que os recursos humanos necessários estejam aptos a realizar suas atividades; e
- (9) contenha a documentação e registros dos processos voltados para segurança operacional, incluindo mecanismos para o seu controle e atualização.

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

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

- (1) Política e objetivos de segurança operacional;
- (2) Gerenciamento dos riscos à segurança operacional;
- (3) Garantia da segurança operacional; e
- (4) Promoção da segurança operacional.

(d) Quando indicado no Apêndice A deste Regulamento, o operador de aeródromo fica dispensado da obrigatoriedade da implantação de um SGSO nos moldes desta Subparte C, devendo formalizar e enviar para a ANAC uma declaração expressa de comprometimento com a garantia da segurança operacional nos moldes definidos pela Agência.

156.53 Política e objetivos de segurança operacional

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

(b) A política de segurança operacional deve conter:

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

(2) declaração expressa do comprometimento do operador de aeródromo com a garantia da segurança operacional, compreendendo:

(i) cumprir com os padrões de segurança operacional e demais requisitos regulamentares;

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

(iii) garantir provisão de recursos humanos e financeiros necessários para implantação do SGSO;

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

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

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

(vii) garantir que obras e serviços sejam planejados e executados conforme requisitos constantes na seção 156.227 deste Regulamento e garantam a segurança operacional do aeródromo;

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

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

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

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

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

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

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

(f) Responsabilidades quanto ao SGSO

(1) O operador de aeródromo deve estabelecer as atribuições dos responsáveis pelas atividades operacionais elencadas no parágrafo 156.15(a) e demais membros de sua equipe quanto à segurança operacional e, especificamente, quanto ao SGSO.

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

(3) O operador de aeródromo que for responsável pela operação de mais de três aeródromos obrigados à implantação de um SGSO, segundo o Apêndice A, deve instituir, por ato oficial, um Comitê Central de Segurança Operacional (CCSO) cuja função seja o assessoramento ao operador de aeródromo quanto à tomada de decisões referentes à matéria de segurança operacional e avaliação quanto ao cumprimento do planejamento para implantação.

(i) O CCSO deve ter regimento próprio, aprovado pelo operador de aeródromo, para disciplinar seu funcionamento.

(ii) O CCSO deve ser presidido pelo operador de aeródromo e composto pelos ocupantes do mais alto nível hierárquico da estrutura organizacional do operador de aeródromo.

(4) O operador de aeródromo que for responsável pela operação de mais de três aeródromos obrigados à implantação de um SGSO, segundo Apêndice A, deve designar, dentre os ocupantes do mais alto nível hierárquico da organização, um responsável pela coordenação dos SGSO dos aeródromos e pela coordenação dos processos de gerenciamento de risco, garantia da segurança operacional e promoção da segurança operacional em nível institucional.

(i) O designado não pode agregar responsabilidade direta sobre atividades de operações, manutenção ou engenharia.

(5) O responsável pela administração do aeródromo deve instituir, por ato oficial, Comissão de Segurança Operacional (CSO) composta pelos profissionais designados como responsáveis pelas atividades elencadas no parágrafo 156.15(a) e membros de outras áreas da estrutura organizacional do operador do aeródromo relacionadas à segurança operacional da aviação civil.

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

(i) presidência da Comissão pelo responsável pela administração do aeródromo.

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

(iii) periodicidade para realização de reuniões ordinárias e critérios para convocação de reuniões extraordinárias;

(iv) registro em ata de todas as reuniões realizadas, incluindo relatório dos assuntos tratados e ações e recomendações de segurança operacional definidas;

(v) atividades da CSO, que devem compreender:

(A) assessorar o responsável pela administração do aeródromo no processo de gerenciamento do risco, conforme metodologia definida no MGSO, incluindo a elaboração da Análise de Impacto sobre a Segurança Operacional (AISO);

(B) assessorar o responsável pelo gerenciamento da segurança operacional em outros assuntos relacionados à segurança operacional;

(C) propor ações para eliminação ou mitigação do risco associado aos perigos identificados;

(D) avaliar o cumprimento do planejamento formal para implantação do SGSO;

(E) avaliar a eficácia das ações executadas dentro do planejamento formal para implantação do SGSO e planejamento para cumprimento dos objetivos de segurança operacional;

- (F) avaliar a eficácia de ações implementadas para eliminação ou mitigação de riscos;
- (G) propor revisão das ações implementadas para eliminação ou mitigação de riscos, bem como propor ações adicionais;
- (H) avaliar a eficácia do PISOA;
- (I) avaliar periodicamente o desempenho da segurança operacional no aeródromo;
- (J) validar os relatórios finais de auditorias internas de segurança operacional;
- (K) elaborar e apresentar ao responsável pela administração do aeródromo pareceres periódicos sobre o desempenho da segurança operacional no aeródromo.

(7) O responsável pela administração do aeródromo que tenha alcançado os limites estabelecidos no Apêndice A deste Regulamento deve instituir, por ato oficial, uma Comissão de Gerenciamento do Risco da Fauna, de acordo com os critérios especificados em norma específica.

(8) O responsável pelo gerenciamento da segurança operacional deve coordenar as atividades relacionadas à implementação, desenvolvimento, manutenção e melhoria contínua do SGSO estabelecido para o aeródromo.

(g) Sistema de documentação

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

(2) O operador de aeródromo deve, como parte da documentação controlada do SGSO, elaborar e documentar um Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO) para divulgar as ações de segurança operacional a toda a organização, compreendendo:

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

(3) O operador de aeródromo deve protocolar na ANAC uma cópia impressa e uma cópia em arquivo eletrônico, em extensão “.pdf” ou similar, de sua proposta de MGSO para avaliação e aceitação da Agência, juntamente com seu planejamento formal para implantação do SGSO.

156.55 Gerenciamento dos riscos de segurança operacional

(a) Identificação de perigos

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

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

(3) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos para considerar informações sobre perigos obtidas a partir das recomendações decorrentes de investigações de incidentes e acidentes aeronáuticos, visando o gerenciamento reativo.

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

(5) O operador de aeródromo deve estabelecer, quando solicitado pelo relator ou quando for de interesse da segurança operacional, requisitos para garantia da preservação da identidade do relator no caso de relatos confidenciais.

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

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

- (i) levantamento de perigos, eventos ou fatos relacionados à segurança da operação;
- (ii) análise dos perigos, eventos ou fatos relacionados à segurança operacional identificados;
- (iii) estimativa das consequências relacionadas a cada perigo identificado;
- (iv) armazenamento de dados e informação de segurança operacional;
- (v) distribuição de informações de segurança operacional resultantes dos dados coletados e analisados.

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

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

(b) Avaliação e mitigação de riscos

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

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

- (i) critérios para estimar a probabilidade de ocorrência de determinado evento;
- (ii) critérios para estimar a severidade das consequências de determinado evento;
- (iii) critérios para definir a tolerabilidade dos riscos de determinado evento analisado;
- (iv) critérios para consultar partes externas à organização quanto à execução de ações para eliminação ou mitigação dos riscos;
- (v) requisitos para divulgação das ações para eliminação ou mitigação dos riscos.

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

- (1) descrição e motivação do objeto da AISO;
- (2) perigos identificados;

- (3) análise dos perigos identificados;
 - (4) estimativa das conseqüências relacionadas a cada perigo identificado;
 - (5) análise do risco de cada conseqüência e sua tolerabilidade em função de defesas existentes;
 - (6) proposição de medidas adicionais para eliminação ou mitigação dos riscos, quando aplicável;
 - (7) análise do risco de cada conseqüência e sua tolerabilidade em função das defesas existentes e das medidas adicionais estabelecidas;
 - (8) indicação do responsável por cada medida adicional proposta ou defesas existentes.
- (d) O operador de aeródromo deve detalhar e documentar as defesas existentes e medidas adicionais para eliminação ou mitigação dos riscos em um documento denominado Procedimentos Específicos de Segurança Operacional (PESO).
- (1) O PESO tem como objetivo a descrição da implantação e/ou da execução das defesas existentes e medidas adicionais para eliminação ou mitigação dos riscos decorrentes da AISO.
 - (2) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos de controle para acompanhamento da execução das defesas existentes e medidas adicionais estabelecidas para eliminação ou mitigação dos riscos.
 - (3) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos para avaliação das defesas existentes e medidas adicionais estabelecidas para eliminação ou mitigação dos riscos quanto à sua eficácia.
- (e) No caso de AISO demandada por obra ou serviço de manutenção, o documento deve ser denominado Procedimentos Específicos de Segurança Operacional para Obras e Serviços (PESO-OS) e atender às condições estabelecidas em regulação específica.
- (f) O operador de aeródromo não necessita elaborar um PESO quando as defesas existentes e medidas adicionais estiverem documentadas e implementadas como rotina da organização, desde que mantidas as condições executivas e operacionais do aeródromo.
- (g) O operador de aeródromo deve estabelecer e executar, como parte de seu SGSO, programas de segurança operacional com a finalidade de tratar determinadas condições e/ou situações que representem perigo às suas operações, compreendendo os seguintes objetos, entre outros à sua livre escolha ou determinados pela ANAC:
- (1) objetos estranhos que possam causar danos às aeronaves – FO(D);
 - (2) incursão em pistas;
 - (3) gerenciamento do risco da fauna, conforme exigência definida no Apêndice A e requisitos estabelecidos em norma específica;
 - (4) prevenção contra utilização de drogas e uso excessivo de álcool;
 - (5) prevenção de acidentes/incidentes em atividades de rampa.

156.57 Garantia da segurança operacional

- (a) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos e prover recursos para garantir a segurança operacional por meio de:
- (1) monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional;

- (2) gerenciamento da mudança;
- (3) melhoria contínua do SGSO.

(b) O operador de aeródromo deve estabelecer requisitos para monitoramento contínuo e medição do desempenho da segurança operacional para:

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

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

(d) O operador de aeródromo deve considerar o uso das seguintes ferramentas para monitoramento e medição de desempenho da segurança operacional, conforme a complexidade de suas operações e desempenho de segurança operacional aferido anteriormente:

- (1) relatos de segurança operacional;
- (2) auditorias internas de segurança operacional;
- (3) pesquisas de segurança operacional;
- (4) revisões de segurança operacional;
- (5) estudos de segurança operacional;
- (6) investigações internas de segurança operacional, incluindo eventos que não requeiram o envio à ANAC;
- (7) relatórios de inspeção da ANAC.

(e) O responsável pelo gerenciamento da segurança operacional deve avaliar periodicamente o desempenho do SGSO implantado frente aos objetivos e indicadores estabelecidos.

(1) O responsável pelo gerenciamento da segurança operacional deve submeter a avaliação periódica do desempenho do SGSO à apreciação do responsável pela administração do aeródromo.

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

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

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

- (1) o cumprimento dos requisitos regulamentares;
- (2) conformidade dos procedimentos implementados com a política e objetivos de segurança operacional pré-estabelecidos;
- (3) adequação dos recursos existentes para a execução das atividades;
- (4) adequação e desempenho dos recursos humanos frente aos procedimentos e treinamentos implementados.

(g) O operador de aeródromo deve estabelecer escopo, frequência e métodos a serem utilizados para realização das auditorias.

(h) O operador de aeródromo deve utilizar auditores com conhecimento comprovado quanto a técnicas de auditoria.

(i) Cada auditoria realizada deve ser consolidada em relatório, contendo:

- (1) o período de sua realização;
- (2) a relação dos auditores envolvidos;
- (3) as atividades, áreas ou funções auditadas;
- (4) os métodos utilizados;
- (5) os principais resultados;
- (6) as não-conformidades identificadas;
- (7) propostas de ações corretivas e preventivas.

(j) O operador de aeródromo pode contratar outra organização ou pessoa, com conhecimentos técnicos apropriados e experiência comprovada, desde que aceita pela ANAC, para realizar auditorias de segurança operacional.

(k) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para gerenciar de forma segura mudanças no sistema onde esteja implantado o SGSO, compreendendo:

(1) identificar as mudanças dentro da organização que possam afetar os procedimentos e serviços implementados, incluindo previsão para realização de obras e serviços na área de movimento;

(2) descrever os mecanismos propostos para garantir a segurança operacional antes da execução e implantação das mudanças;

(3) eliminar ou modificar os controles de riscos de segurança operacional que já não sejam mais necessários ou efetivos devido às mudanças identificadas.

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

156.59 Promoção da segurança operacional

(a) Treinamento e qualificação

(1) O operador de aeródromo deve estabelecer e manter um PISOA, a fim de assegurar que o pessoal envolvido com atividades relacionadas à segurança operacional esteja qualificado e treinado para desempenhar suas funções.

(2) O operador de aeródromo deve realizar periodicamente levantamento das necessidades de treinamento para o pessoal envolvido com atividades relacionadas à segurança operacional, devendo os currículos dos treinamentos serem apropriados às funções de cada profissional no SGSO.

(3) O PISOA deve considerar, no mínimo, um treinamento básico e um treinamento específico relacionado ao SGSO.

(i) O treinamento básico, com carga horária não inferior a 4 horas/aula, deve ser ministrado a todo o pessoal operacional do operador de aeródromo, operador aéreo e demais entidades que atuam na área operacional do aeródromo, abordando os seguintes conteúdos:

- (A) princípios básicos do gerenciamento da segurança operacional;
 - (B) política, objetivos e requisitos de segurança operacional do operador de aeródromo, incluindo medidas disciplinares, padrões de comportamentos aceitáveis e não aceitáveis e cultura de segurança operacional;
 - (C) organização, funções e responsabilidades do pessoal do operador de aeródromo em relação à segurança operacional;
 - (D) utilização do sistema de relatos de aviação civil do operador de aeródromo;
 - (E) perigos específicos presentes na operação do aeródromo;
 - (F) processo de avaliação e mitigação do risco do operador do aeródromo;
 - (G) programas de garantia da segurança operacional do operador do aeródromo;
 - (H) programa de auditoria de segurança operacional do operador do aeródromo;
 - (I) comunicação de segurança operacional do operador do aeródromo.
- (ii) O treinamento específico, com carga horária não inferior a 24 horas/aula, deve ser ministrado ao responsável pela administração do aeródromo e ao responsável pelo gerenciamento da segurança operacional, abordando os seguintes conteúdos:
- (A) Sistemas de gerenciamento da segurança operacional;
 - (B) Gerenciamento do risco;
 - (C) Garantia da segurança operacional;
 - (D) Promoção da segurança operacional.
- (iii) O treinamento específico deve ser ministrado pela própria ANAC ou entidade por ela reconhecida.
- (iv) Os demais conteúdos do PISOA devem ser definidos pelo operador de aeródromo, conforme resultados do levantamento periódico das necessidades de qualificação e treinamento, sendo apropriados às funções de cada profissional no SGSO.
- (4) O operador de aeródromo deve submeter seu PISOA à ANAC, juntamente com o MGSO, para avaliação e julgamento quanto à sua aceitação.
- (5) O operador de aeródromo deve registrar as alterações realizadas no PISOA e as respectivas justificativas para essas alterações.
- (b) Comunicação de segurança operacional
- (1) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar meios para a difusão e comunicação da segurança operacional com vistas a:
- (i) comunicar informações críticas sobre segurança operacional;
 - (ii) explicar sobre a adoção de ações específicas de segurança operacional;
 - (iii) explicar sobre inclusão ou alterações de procedimentos de segurança operacional; e
 - (iv) transmitir outras informações julgadas relevantes no que tange à segurança operacional.

- (2) O operador de aeródromo deve elaborar e enviar para a ANAC, até o dia 15 do mês subsequente ao final do período, relatórios semestrais com dados e informações referentes ao desempenho do SGSO, bem como informações referentes ao cumprimento das atividades estabelecidas em seu planejamento formal para implantação do SGSO.

156.61 Planejamento formal para implantação do SGSO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(1) os elementos referentes à política e objetivos de segurança operacional, incluindo a discriminação das responsabilidades dos responsáveis pelas atividades operacionais definidas no parágrafo 156.15(a);

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

(3) metodologia para avaliação e mitigação de risco, constante do parágrafo 156.55(b); e

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

156.63 A 156.99 [Reservado]

NÃO UTILIZAR PARA ATOS OFICIAIS

SUBPARTE D OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS

156.101 Posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo

(a) Todos os limites estabelecidos nesta seção podem ser desconsiderados quando imprescindível para fins de navegação aérea.

(b) O operador de aeródromo deve garantir que nenhum equipamento ou instalação permaneça:

(1) na faixa de pista;

(2) na RESA;

(3) na faixa de pista de táxi ou dentro das distâncias especificadas na coluna 11 da Tabela C-1 do RBAC 154, se oferecer risco à operação de aeronaves; e

(4) Em uma zona desimpedida (*clearway*), caso constitua perigo para uma aeronave em voo.

(c) O equipamento ou a instalação situada nas localizações descritas no parágrafo 156.101(b) deve ser frangível e montado o mais baixo possível se estiver compreendido:

(1) na faixa de pista em até:

(i) 75m (setenta e cinco metros) do eixo da pista de pouso e decolagem, quando o código da pista for 3 ou 4, conforme estabelecido na Tabela A-1 do RBAC 154;

(ii) 45m (quarenta e cinco metros) do eixo da pista de pouso e decolagem, quando o código da pista for 1 ou 2, conforme estabelecido na Tabela A-1 do RBAC 154;

(2) na RESA;

(3) na faixa de pista de táxi ou dentro das distâncias especificadas na Tabela C-1 do RBAC 154;

(4) em zona desimpedida (*clearway*), numa posição que possa constituir perigo para uma aeronave em voo.

(d) Para uma pista de pouso e decolagem com aproximação de precisão categorias I, II ou III, o operador de aeródromo deve garantir que nenhum equipamento ou instalação permaneça na região compreendida nos 240m (duzentos e quarenta metros) após o fim da faixa de pista e a:

(1) 60m (sessenta metros) a partir do prolongamento do eixo da pista de pouso e decolagem, quando o código da pista for 3 ou 4, conforme estabelecido em Tabela A-1 do RBAC 154; ou

(2) 45m (quarenta e cinco metros) a partir do prolongamento do eixo da pista de pouso e decolagem, quando o código da pista for 1 ou 2, conforme estabelecido em Tabela A-1 do RBAC 154.

(e) Para uma pista de pouso e decolagem com aproximação de precisão categorias I, II ou III, a instalação ou equipamento localizado na faixa de pista ou em suas adjacências deve ser frangível e montado o mais baixo possível se estiver compreendido:

(1) em até 77,5m (setenta e sete metros e meio) a partir do eixo de uma pista, quando o código da pista for 4-F, conforme estabelecido em Tabela A-1 do RBAC 154;

(2) nas localizações descritas no parágrafo 156.101(c);

(3) dentro da superfície de aproximação interna, da superfície de transição interna ou da superfície de pouso interrompido.

(f) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar croqui contendo o posicionamento dos equipamentos e instalações de auxílio à navegação aérea que estejam dentro do sítio aeroportuário e em suas imediações.

156.103 Condição operacional para a infraestrutura disponível

(a) Condições operacionais quanto ao pavimento

(1) O operador de aeródromo pode permitir que até 5% do movimento em seu sistema de pistas seja efetuado por aeronaves que tenham ACN superior ao PCN, tomando como base o número de movimento de aeronaves registrados nos últimos 12 meses e observando as seguintes condições:

(i) pavimentos flexíveis - admitida sobrecarga máxima por aeronave com ACN igual a 110% do PCN;

(ii) pavimentos rígidos ou que tenham estrutura desconhecida - admitida sobrecarga máxima de aeronave com ACN igual a 105% do PCN.

(2) Em situação na qual seja necessário o tráfego de aeronave que extrapole os parâmetros definidos no parágrafo 156.103(a)(1), o operador de aeródromo deve avaliar previamente a operação por meio de uma AISO específica para o tipo de movimento extraordinário a ser realizado.

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

(1) O operador de aeródromo deve suspender determinado tipo de operação aérea quando a quantidade de luzes inoperantes ultrapassar os limites estabelecidos para aquele tipo de operação aérea, conforme definido nas Tabelas 156.103-1 e 156.103-2 deste Regulamento.

(i) Em operação aérea efetuada sob RVR inferior a 350 m, a barra de parada localizada em posição de espera de pista e utilizada em conjunto com uma pista de pouso e decolagem pode possuir até 2 (duas) luzes inoperantes simultaneamente, desde que não sejam consecutivas.

Tabela 156.103-1 – Quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas para operações de pouso

Tipo de luz [1]	Tipo de operação aérea			
	Aproximação visual [2]	Aproximação não-precisão [3]	Aproximação precisão Categoria I [4]	Aproximação precisão Categoria II/III [5]
Pista de pouso e decolagem				
Luzes de cabeceira	2 luzes indisponíveis, desde que não sejam consecutivas	2 luzes indisponíveis, desde que não sejam consecutivas	2 luzes indisponíveis, desde que não sejam consecutivas	2 luzes indisponíveis, desde que não sejam consecutivas
Luzes de borda	15% do total de luzes	15% do total de luzes	15% do total de luzes	5% do total de luzes
	200m contínuos sem iluminação	150m contínuos sem iluminação	120m contínuos sem iluminação	120m contínuos sem iluminação
Luzes de centro de pista	-	-	-	5% do total de luzes, desde que 2 luzes

Tipo de luz [1]	Tipo de operação aérea			
	Aproximação visual [2]	Aproximação não-precisão [3]	Aproximação precisão Categoria I [4]	Aproximação precisão Categoria II/III [5]
				não sejam consecutivas
Luzes de fim de pista	2 luzes indisponíveis, desde que não sejam consecutivas	2 luzes indisponíveis, desde que não sejam consecutivas	2 luzes indisponíveis, desde que não sejam consecutivas	2 luzes indisponíveis, desde que não sejam consecutivas
Luzes de zona de toque	-	-	-	10% do total de luzes, desde que 3 luzes não sejam consecutivas
Sistema de luzes de aproximação (ALS)				
Total das luzes	-	-	15% do total de luzes, desde que 3 luzes não sejam consecutivas	-
300m (trezentos metros) internos	-	-	-	5% do total de luzes, desde que 3 luzes não sejam consecutivas
Demais luzes do sistema	-	-	-	15% do total de luzes, desde que 3 luzes não sejam consecutivas
Luzes de borda de pista de táxi	15% do total de luzes, desde que 3 luzes não sejam consecutivas	15% do total de luzes, desde que 3 luzes não sejam consecutivas	15% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas	15% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas
Luzes de borda de pátio	25% da área do pátio	25% da área do pátio	25% da área do pátio	25% da área do pátio

Tabela 156.103-2 – Quantidade máxima de luzes indisponíveis permitidas para operações de decolagem

Tipo de luz [1]	Alcance visual (RVR) > 800m [2]	Alcance visual (RVR) até 800m [3]
Pista de pouso e decolagem		
Luzes de borda	15% do total de luzes	5% do total de luzes
	200m contínuos sem iluminação	150m contínuos sem iluminação
Luzes de centro de pista	-	5% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas
Luzes de fim de pista	3 luzes indisponíveis, desde que não sejam consecutivas	2 luzes indisponíveis, desde que não sejam consecutivas
Luzes de borda de pista de táxi	15% do total de luzes, desde que 3 luzes não sejam consecutivas	5% do total de luzes, desde que 2 luzes não sejam consecutivas

Tipo de luz [1]	Alcance visual (RVR) > 800m [2]	Alcance visual (RVR) até 800m [3]
Luzes de borda de pátio	25% da área do pátio	25% da área do pátio

(c) Condições operacionais quanto ao fornecimento de energia por fonte secundária

- (1) O operador de aeródromo deve suspender determinado tipo de operação aérea quando o tempo máximo de comutação de fonte de energia ultrapassar os limites estabelecidos na Tabela 156.103-3 para aquele tipo de operação aérea até o restabelecimento do fornecimento de energia.
- (2) O operador de aeródromo deve suspender pousos e decolagens no aeródromo, até o restabelecimento do fornecimento de energia, quando o tempo máximo de comutação de fonte de energia ultrapassar os limites estabelecidos na Tabela 156.103-3 para o SESCINC.

Tabela 156.103-3 – Tempo de comutação da fonte secundária por tipo de operação aérea ou serviço

Tipo de operação / Serviço	Facilidade / Equipamento	Tempo máximo
[1]	[2]	[3]
Aproximação visual noturna	Indicador de rampa de aproximação visual	15 minutos
	Pista de pouso e decolagem	
	Luzes de cabeceira de pista	
	Luzes de borda de pista	
	Luzes de fim de pista	
	Luzes de obstáculo	
Aproximação não-precisão	Sistema de luzes de aproximação (ALS)	15 segundos
	Indicador de rampa de aproximação visual	15 segundos
	Pista de pouso e decolagem	
	Luzes de cabeceira de pista	15 segundos
	Luzes de borda de pista	15 segundos
	Luzes de fim de pista	15 segundos
	Luzes de obstáculo	15 segundos
Aproximação precisão Categoria I	Sistema de luzes de aproximação (ALS)	15 segundos
	Indicador de rampa de aproximação visual	15 segundos
	Pista de pouso e decolagem	
	Luzes de cabeceira de pista	15 segundos
	Luzes de borda de pista	15 segundos
	Luzes de fim de pista	15 segundos
	Luzes de pista de táxi essencial	15 segundos
	Luzes de obstáculo	15 segundos
Aproximação precisão Categoria II / III	Sistema de luzes de aproximação (ALS)	
	300m (trezentos metros) internos	1 segundo
	Demais luzes do sistema	15 segundos
	Pista de pouso e decolagem	
	Luzes de cabeceira de pista	1 segundo
	Luzes de borda de pista	15 segundos
	Luzes de eixo de pista	1 segundo

Tipo de operação / Serviço	Facilidade / Equipamento	Tempo máximo
	Luzes de zona de toque e de fim de pista	1 segundo
	Luzes de pista de táxi essencial	15 segundos
	Luzes de barra de parada	1 segundo
	Luzes de obstáculo	15 segundos
Decolagem em condições de RVR inferior à 800m (oitocentos metros)	Pista de pouso e decolagem	
	Luzes de borda de pista	15 segundos
	Luzes de eixo de pista	1 segundo
	Luzes de fim de pista	1 segundo
	Luzes de pista de táxi essencial	15 segundos
	Luzes de barra de parada	1 segundo
	Luzes de obstáculo	15 segundos
SESCINC	Equipamentos descritos na Seção 156.323(a)(9)	60 segundos

(i) O operador de aeródromo deve definir previamente qual (is) é(são) a(s) pista(s) de táxi essencial(ais) por tipo de operação aérea para aplicação do requisito constante no item “luzes de pista de táxi essencial” constante na Tabela 156.103-3.

156.105 [Reservado]

156.107 Proteção da área operacional

(a) O operador de aeródromo deve implantar e manter um sistema de proteção da área operacional do aeródromo e suas respectivas operações aéreas, composto de infraestrutura e procedimentos, para:

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

(b) São objetos do sistema de proteção da área operacional do aeródromo os locais onde possam ocorrer acessos de pessoas, objetos ou animais.

(1) A infraestrutura do sistema de proteção à operação aeroportuária compõe-se por cercas, barreiras artificiais ou naturais, edificações, postos de controle de acesso, túneis, canais, dutos, vias públicas e qualquer outro dispositivo capaz de atender às finalidades listadas no parágrafo 156.107(a).

(c) O operador de aeródromo deve:

(1) manter a integridade física da infraestrutura do sistema de proteção da área operacional do aeródromo;

(2) manter iluminada a infraestrutura de proteção da área operacional do aeródromo nos pontos de acesso e nos pontos considerados críticos; e

(3) prover acesso livre para realização de vistoria e manutenção, de forma a permitir o monitoramento ao longo de toda a extensão interna do sistema de proteção da área operacional do aeródromo.

(d) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar croqui contendo o posicionamento dos elementos de infraestrutura, conforme definido no parágrafo 156.107(b)(1), que delimitam a área operacional protegida.

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

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

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

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

(2) auxiliar na prevenção de incursão inadvertida ou não autorizada de aeronaves, pessoas ou veículos em pista de pouso e decolagem; e

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

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

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

(2) Acesso e permanência na área de manobras;

(3) Prevenção de incursão em pista;

(4) Gerenciamento do pátio de aeronaves;

(5) Alocação de aeronaves no pátio;

(6) Operações em baixa visibilidade, quando aplicável.

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

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

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

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

(iii) complexidade do aeródromo.

(2) O projeto dos sistemas elétricos para atender ao SOCMS deve estar em conformidade com os requisitos definidos na seção 154.503 do RBAC 154.

(3) O monitoramento elétrico ou eletrônico, periódico e contínuo, dos auxílios visuais do SOCMS deve estar em conformidade com os requisitos definidos na seção 154.505 do RBAC 154 e em normas da autoridade aeronáutica.

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

(5) Para a configuração da área de movimento, deve ser observado que a velocidade de exaustão de gases dos motores das aeronaves posicionadas em direção a edificações, equipamentos,

veículos e pessoas, durante operações aéreas, não ultrapasse 56 km/h quando atingir estes elementos.

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

- (i) as características do pátio de aeronaves, terminal de passageiros e suas facilidades;
- (ii) a natureza do transporte (carga, mala postal ou passageiro);
- (iii) as características das aeronaves que operam no aeródromo;
- (iv) o apoio de atendimento de cada operador aéreo;
- (v) os horários de chegada e partida dos voos;
- (vi) o volume de tráfego de aeronaves; e
- (vii) os trajetos de passageiros, equipamentos e veículos no pátio de aeronaves.

(d) O operador de aeródromo deve atender, além dos requisitos estabelecidos no parágrafo 156.109(c), as seguintes condicionantes no SOCMS para condição de baixa visibilidade:

(1) a infraestrutura deve estar compatível com operações de pouso com aproximação por instrumento em Categoria II ou Categoria III; e

(2) o sistema elétrico de luzes deve ter capacidade de comando seletivo da sinalização luminosa de eixo de pista de táxi e barras de parada.

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

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

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

(3) O acordo operacional deve ser respeitado por todas as pessoas que atuam ou pretendam atuar no sítio aeroportuário.

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

(a) O operador de aeródromo deve proibir o acesso e permanência na área operacional do aeródromo de pessoas, veículos e equipamentos não autorizados.

(1) Requisitos de autorização de acesso de pessoas, veículos e equipamentos encontram-se definidos em regulamento(s) específico(s) sobre segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

(b) O operador de aeródromo deve proibir a condução de veículos e equipamentos dentro da área operacional do aeródromo por condutores que não possuam a qualificação exigida ou não estejam portando credencial válida e compatível com a atividade que executa.

(1) Requisitos de credenciamento de pessoas, veículos e equipamentos encontram-se definidos em regulamento(s) específico(s) sobre segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

- (2) Requisitos de qualificação e treinamento do condutor de veículos e equipamentos dentro da área operacional encontram-se dispostos, respectivamente, nas seções 156.35 e 156.37 deste Regulamento e demais normas vigentes.
- (c) O operador de aeródromo deve proibir qualquer equipamento ou atividade que produza faísca, fogo ou fenômeno de combustão na área operacional do aeródromo.
 - (1) Serão permitidos apenas equipamentos e atividades que contenham PESO.
- (d) O operador de aeródromo deve proibir a permanência e garantir a retirada na área operacional do aeródromo de veículos e equipamentos que não apresentem as condições físicas e operacionais requeridas para a execução de suas atividades ou não cumpram aos seguintes requisitos:
 - (1) os veículos e equipamentos envolvidos nas operações aeroportuárias devem estar em conformidade com os requisitos estabelecidos na “ABNT/NBR 8919 - Aeronave - Equipamento de apoio no solo – Sinalização” ou norma que a substitua;
 - (2) todos os veículos que trafegam na área operacional do aeródromo devem possuir medidor de velocidade;
 - (3) a velocidade máxima de qualquer veículo nas áreas próximas às posições de estacionamento de aeronaves é de 20 km/h, sendo de 30 km/h no restante do pátio de aeronaves;
 - (i) a limitação de velocidade supramencionada não se aplica a veículos atuando em situação de emergência;
 - (4) veículos atuando em atividade de resposta à emergência devem ter prioridade de tráfego dentro da área operacional do aeródromo.
- (e) O operador de aeródromo deve:
 - (1) proibir o estacionamento de veículo e equipamento em local não demarcado para este fim;
 - (2) vedar a permanência de veículo com o motor em funcionamento sem a presença de motorista;
 - (3) proibir que veículo ou equipamento se posicione de modo a impedir a rota de fuga dos veículos destinados ao abastecimento de aeronave;
 - (4) vedar que pessoas, veículos e equipamentos transitem sobre mangueiras ou cabos durante o abastecimento de aeronave;
 - (5) proibir que veículo ou equipamento permaneça ou trafegue por trás de aeronave, exceto se essencial à execução de atividade de operação ou manutenção da mesma na própria posição de estacionamento;
 - (6) vedar que pessoa, veículo ou equipamento adentre ou retire-se de posição de estacionamento quando a aeronave estiver em movimento, seus motores em funcionamento ou as luzes anticollisão acesas, exceto se essencial à execução da atividade; e
 - (7) permitir a permanência ou trânsito, em distância inferior 1,5m a partir do contorno da aeronave, somente de veículos e equipamentos essenciais ao processamento da aeronave.
- (f) O motorista de veículo ou equipamento que trafegue na área operacional deve ser orientado e acompanhado por outro profissional da equipe de terra durante a execução de marcha à ré efetuada dentro da área de segurança da aeronave estacionada.

- (g) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos de movimentação na área operacional quanto a:
- (1) altura máxima permitida para veículos e equipamentos que acessem a área operacional;
 - (2) velocidade de deslocamento nas vias de acesso e vias de serviço;
 - (3) pontos de parada nas vias;
 - (4) sentido das vias;
 - (5) cruzamentos de vias com pista de táxi;
 - (6) cruzamentos entre vias;
 - (7) movimentação de aeronave em procedimento de tratoramento;
 - (8) trânsito de passageiros no pátio de aeronaves durante procedimentos de embarque e desembarque, se cabível.
- (h) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para execução de atividades de comboio compreendendo:
- (1) comboio de aeronaves para taxiamento;
 - (2) comboio de veículos na área operacional, em especial:
 - (i) veículo ou equipamento não credenciado que necessite adentrar à área de movimento;
 - (ii) veículo ou equipamento conduzido por motorista que não esteja credenciado para o sítio aeroportuário em que pretende executar a atividade;
 - (iii) qualquer outra situação definida pelo operador do aeródromo como rotineira ao sítio aeroportuário que opera ou pretenda operar e que necessite ter procedimento padronizado;
 - (3) número máximo permitido de veículos comboiados.
- (i) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar croqui contendo as vias de circulação para veículos, com sentidos e velocidades, e de pedestres que estejam dentro da área operacional.

156.113 Acesso e permanência na área de manobras

- (a) O operador de aeródromo deve proibir o acesso e permanência de pessoas não autorizadas na área de manobras.
- (b) O operador de aeródromo deve permitir o tráfego e permanência na área de manobras somente de pessoas que atendam aos requisitos de qualificação e treinamento estabelecidos, respectivamente, nos parágrafos 156.35 e 156.37 deste Regulamento e demais normas vigentes.
- (1) O operador de aeródromo deve assegurar que pessoa sem qualificação e treinamento exigidos no caput deste parágrafo somente transite ou permaneça na área de manobras com o acompanhamento e supervisão de pessoa capacitada.
- (c) O operador de aeródromo deve proibir o acesso e permanência na área de manobras de veículos e equipamentos que não estejam portando equipamento de radiocomunicação operante.
- (d) O operador de aeródromo deve assegurar que as pessoas envolvidas em atividades de operação na área de manobras utilizem fraseologia padronizada por radiotelefonia (RTF).

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

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

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

(g) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar croqui contendo a delimitação da área de manobras e do(s) pátio(s) de estacionamento.

(h) Os requisitos estabelecidos pelo operador de aeródromo para atendimento ao parágrafo 156.113(f) não podem conflitar com as normas de responsabilidade da Autoridade Aeronáutica.

156.115 Prevenção de incursão em pista

(a) O operador de aeródromo deve manter a pista de pouso e decolagem livre de qualquer obstáculo que comprometa ou possa comprometer a segurança das operações de pouso e decolagem.

(b) O operador de aeródromo deve manter a infraestrutura, tais como auxílios visuais e equipamentos luminosos e eletrônicos, em condições físicas e operacionais que garantam que a pista de pouso e decolagem, pistas de táxi e pátio de aeronaves estejam visíveis e identificadas.

(c) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar ações coordenadas de prevenção à incursão em pista nas seguintes situações:

- (1) acesso, trânsito e permanência de pessoas, veículos e equipamentos na faixa de pista; e
- (2) acesso e cruzamento de pessoas, veículos e equipamentos na pista de pouso e decolagem aberta ao tráfego aéreo.

156.117 Gerenciamento do pátio de aeronaves

(a) O operador de aeródromo deve, com o objetivo de garantir a segurança operacional e o funcionamento das atividades descritas nas seções 156.119 a 156.129 deste Regulamento, disponibilizar pessoa(s) que execute(m) a tarefa de supervisão das atividades desenvolvidas no(s) pátio(s) de estacionamento de aeronaves.

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

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

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

(e) O operador de aeródromo deve manter supervisão permanente, quanto ao credenciamento e à conduta, de todas as pessoas que exerçam atividades ou circulem no(s) pátio(s) de estacionamento de aeronaves, tomando as providências cabíveis sempre que a segurança operacional for comprometida ou algum regulamento descumprido.

156.119 Alocação de aeronaves no pátio

(a) O operador de aeródromo deve manter a área da posição de estacionamento de aeronave compatível com o grupo (*mix*) de aeronaves previsto para nela estacionar.

(b) O operador de aeródromo deve manter o responsável pelo controle de tráfego aéreo, quando houver, informado quanto às posições disponíveis para estacionamento de aeronaves e posições inoperantes.

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

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

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

(f) O operador de aeródromo deve estabelecer croqui onde se verifiquem:

- (1) as posições de estacionamento existentes no aeródromo;
- (2) os tipos de aeronaves que podem estacionar em cada uma das posições; e
- (3) a sinalização horizontal, com cotas que permitam a verificação da conformidade com as distâncias mínimas de separação de aeronaves (espaço livre entre as extremidades das aeronaves) definidas na seção 154.303(m) do RBAC 154 e especificações da ABNT/NBR 10855 - "Sinalização Horizontal de Pistas e Pátios em Aeródromos".

156.121 Estacionamento de aeronaves no pátio

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

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

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

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

156.123 Abordagem à aeronave

(a) O operador de aeródromo deve manter as pontes de embarque e desembarque de passageiros em conformidade com os requisitos constantes na ABNT/NBR 10634 - "Aeroportos - Ponte de embarque/desembarque para aeronaves".

(b) O profissional responsável pela operação da ponte de embarque e desembarque deve assegurar que a passarela móvel, quando em sua posição de estacionamento, mantenha as rodas dentro da zona desobstruída.

(c) O profissional responsável pela operação da ponte de embarque e desembarque deve, quando a ponte não estiver acoplada em uma aeronave, manter a passarela móvel na sua posição de origem e fechada.

(d) O profissional responsável pela operação da ponte de embarque e desembarque deve recolher, fechar e travar a passarela fixa da ponte após o seu desacoplamento da aeronave.

(e) O operador de aeródromo deve manter o interior da zona desobstruída da ponte de embarque e desembarque livre da presença de veículos, equipamentos e pessoas.

(f) O profissional responsável pela operação de escada de embarque/desembarque de pessoas deve, antes de abordar a aeronave, aguardar a parada completa dos motores, o apagamento das luzes anticolisão e a colocação dos calços na aeronave.

(g) O profissional responsável pela limpeza ou manutenção da aeronave não deve efetuar despejo de materiais no pátio de aeronaves.

156.125 Abastecimento e transferência do combustível da aeronave

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

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

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

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

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

(5) é proibido o trânsito ou permanência de pessoas, veículos e equipamentos sob as asas de aeronaves, exceto quando em serviço de manutenção ou abastecimento;

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

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

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

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

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

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

(c) O operador de aeródromo deve garantir que previamente e durante o abastecimento ou transferência de combustível de aeronave sejam adotadas as seguintes medidas para facilitar ações durante situações de emergência ou de derramamento de combustível:

(1) o motorista do CTA deve posicionar o veículo de forma que a equipe de contraincêndio tenha fácil acesso à aeronave durante o atendimento a emergências;

(2) o operador de aeródromo e as unidades de abastecimento de aeronaves devem disponibilizar material para contenção imediata de derramamentos de combustível em operações de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave; e

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

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

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

(2) O responsável pelo abastecimento ou transferência de combustível de aeronave deve suspender a execução da atividade quando qualquer parte do trem de pouso da aeronave estiver superaquecido, devendo acionar imediatamente a equipe contraincêndio.

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

(e) O operador de aeródromo deve garantir que o deslocamento de CTA seja ordenado e supervisionado pelo responsável pelo Parque de Abastecimento de Aeronaves (PAA), de forma a coibir a concentração destes veículos nas áreas próximas ao pátio de aeronaves sem a adoção de medidas preventivas e de combate à incêndio.

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

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

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

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

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

(5) Agrupamento de veículos que somem até 200m³ de combustível.

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

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

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

156.127 Processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea

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

(b) O operador de aeródromo e o operador aéreo devem atender aos seguintes requisitos quanto ao deslocamento de passageiros pela área de movimento:

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

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

(3) medidas para proteger os passageiros da sucção e exaustão de motores devem ser estabelecidas.

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

(1) as cargas aéreas, malas postais ou bagagens transportadas devem ser condicionadas de maneira segura para evitar que objetos caiam na área de movimento; e

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

(d) O operador de aeródromo deve observar ainda, quando cabível, os requisitos constantes no RBAC 175 – “Transporte de artigos perigosos em aeronaves civis” e demais normas que o complementem ou substitua.

156.129 Liberação de aeronave

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

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

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

156.131 Operações em baixa visibilidade

(a) O operador de aeródromo que opera, ou pretenda operar, em condição de baixa visibilidade deve estabelecer e implementar um SOCMS específico para tal condição.

(b) O operador de aeródromo deve permitir que trafeguem ou permaneçam na área operacional do aeródromo somente veículos nos quais os condutores possuam treinamento específico para atuar em condição de baixa visibilidade, conforme requisitos constantes no parágrafo 156.37(e)(4) deste Regulamento.

(c) O operador de aeródromo deve prover frequências restritas de comunicação por RTF durante operação em baixa visibilidade.

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

(e) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para as operações em baixa visibilidade, abordando:

(1) procedimentos para operações em baixa visibilidade, contemplando as fases de preparação, entrada em operação e término;

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

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

(4) realização de vistoria da área operacional antes do início da operação em baixa visibilidade para assegurar que tais áreas encontram-se desobstruídas;

(5) operação de auxílios luminosos e de docagem;

(6) restrição de acesso e controle da permanência de veículos e pessoas na área operacional;

(7) restrição às atividades de manutenção e de construção na área operacional;

(8) especificação da taxa de movimento (quantidade de pousos e decolagens por hora) que o aeródromo pode operar em condições de baixa visibilidade;

(9) definição do momento de término da operação em baixa visibilidade; e

(10) responsabilidades das partes envolvidas.

(f) O operador de aeródromo e o responsável pelo controle do tráfego aéreo do aeródromo devem estabelecer acordo operacional específico para operação em baixa visibilidade e prevenção de incursão em pista, devendo indicar os responsáveis por ação e garantir o monitoramento visual da movimentação no solo de veículos e aeronaves.

(I) O monitoramento visual citado no caput deste parágrafo pode ser auxiliado por equipamentos tecnológicos.

(g) O operador de aeródromo deve elaborar croqui contendo as rotas padronizadas para taxiamento de aeronaves nas operações de pouso e decolagem e movimentação de veículos.

(h) O operador de aeródromo deve elaborar croqui contendo os pontos potenciais de ocorrências de acidentes e incidentes na área de movimento (*hot spots*).

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

156.133 Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo

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

(1) A atividade de monitoramento de obstáculos tem por finalidade identificar interferência que possa gerar impacto direto na operação de pouso e decolagem de aeronaves.

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

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

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

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

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

(7) A atividade de monitoramento de obras ou serviços de manutenção tem por finalidade verificar se os PESO-OS estão sendo executados conforme planejado e identificar situações que possam por em risco a operação de aeronaves.

(b) O operador de aeródromo deve considerar, na elaboração das atividades listadas no parágrafo 156.133(a), os seguintes elementos de verificação:

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

- (i) pavimento;
- (ii) sinalização horizontal e vertical;
- (iii) sinalização luminosa;
- (iv) sinalização provisória e definitiva;
- (v) sistemas de isolamento;
- (vi) faixa de pista de pouso e decolagem e de pista de táxi;
- (vii) vegetação;
- (viii) sistema de proteção da área operacional;
- (ix) veículos e equipamentos;
- (x) edificações e abrigos;
- (xi) padrões de movimentação no solo; e
- (xii) auxílios à navegação;

(2) presença na área de movimento de:

- (i) contaminantes no pavimento;
 - (ii) detritos ou FO (*foreign objects*);
 - (iii) obstruções;
 - (iv) fauna; e
 - (v) obstáculos;
- (3) ausência de:
- (i) procedimento;
 - (ii) credenciamento;
 - (iii) sistema de isolamento;
 - (iv) sinalização provisória ou definitiva.
- (c) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos para a execução das atividades de monitoramento, considerando a finalidade definida no parágrafo 156.133(a), os itens listados no parágrafo 156.133(b) e outros que julgar necessário, bem como os seguintes aspectos:
- (1) Programação da atividade de monitoramento, considerando seu horário de realização e periodicidade
 - (2) Realização da atividade de monitoramento, considerando o pessoal envolvido, veículo, equipamento, comunicação, percurso e coleta de dados
 - (3) Estabelecimento da rota a ser seguida durante a atividade de monitoramento
 - (4) Relação de itens a serem verificados durante a execução da atividade de monitoramento
 - (5) Armazenamento dos dados coletados em atividade de monitoramento
 - (6) Distribuição e processamento dos dados coletados durante o monitoramento
 - (7) Realização das providências cabíveis
- (d) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar um croqui contendo a(s) rota(s) padronizada(s) para o monitoramento da área de movimento, envolvendo todo o sistema de pistas de pouso e decolagem e pistas de táxi.
- (e) O operador de aeródromo deve estabelecer monitoramento diário da área de movimento, conforme periodicidade definida no Apêndice A deste Regulamento.
- (1) Havendo mais de 01 (um) monitoramento diário, o operador de aeródromo deve estabelecer que as atividades de monitoramento ocorram em períodos distintos do dia (manhã, tarde ou noite).

156.135 A 156.199**[Reservado]**

SUBPARTE E MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA

156.201 Sistema de manutenção aeroportuária

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

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

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

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

(1) áreas pavimentadas, que compreendem:

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

(2) áreas não-pavimentadas, que compreendem:

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

(3) drenagem;

(4) áreas verdes;

(5) auxílios visuais;

(6) sistemas elétricos;

(7) proteção da área operacional;

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

(9) edificações inseridas ou limítrofes à área operacional.

(c) Cada programa de manutenção elencado no parágrafo 156.201(b) deve conter processos contínuos de:

(1) monitoramento;

(2) manutenção preventiva; e

(3) manutenção corretiva.

(d) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar cada programa de manutenção elencado no parágrafo 156.201(b) conforme requisitos estabelecidos no Apêndice C deste Regulamento.

(e) O profissional designado como responsável técnico por serviços de manutenção aeroportuária deve manter uma ART de cargo e função, conforme regras do Sistema CONFEA/CREA, vinculada ao serviço em questão.

(f) O operador de aeródromo deve atender às seguintes normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), sendo aplicada a edição mais recente, incluindo emendas, ou norma que a substitua:

(1) ABNT/NBR 7732 – “Cabos elétricos para auxílios luminosos em aeroportos, na tensão de 3,6/6 kV”;

(2) ABNT/NBR 7733 – “Aeroportos - Execução de instalação de cabos elétricos subterrâneos para auxílios luminosos”;

(3) ABNT/NBR 8004 – “Equipamento de apoio no solo - Engates para veículos e equipamentos de apoio no solo (GSE) em aeroportos”;

(4) ABNT/NBR 8169 – “Aeroportos - Tinta à base de resina acrílica estirenada”;

(5) ABNT/NBR 8348 – “Execução de sinalização horizontal de pistas e pátios em aeroportos”;

(6) ABNT/NBR 8349 – “Inspeção e avaliação de sinalização horizontal em aeroportos”;

(7) ABNT/NBR 8673 – “Aeroporto - Conector (plugue e receptáculo) para cabo elétrico para auxílio luminoso”;

(8) ABNT/NBR 8845 – “Equipamento de apoio no solo - Rebocador de aeronaves - Requisitos”;

(9) ABNT/NBR 8919 – “Aeronave - Equipamento de apoio no solo - Sinalização”;

(10) ABNT/NBR 9085 – “Equipamento de apoio no solo - Carretas para bagagens e cargas em aeroportos”;

(11) ABNT/NBR 9088 – “Equipamento de apoio no solo - Trator de aeroporto para movimentação de carga aérea e equipamentos de apoio para aeronave”;

(12) ABNT/NBR 9718 – “Transformadores de isolamento para auxílios luminosos em aeroportos”;

(13) ABNT/NBR 9719 – “Aeroportos - Parque de abastecimento de aeronaves”;

(14) ABNT/NBR 10634 – “Aeroportos - Ponte de embarque e desembarque para aeronaves”;

(15) ABNT/NBR 10780 – “Equipamento de apoio no solo - Unidade móvel de ar condicionado para aeronaves e hangares de manutenção”;

(16) ABNT/NBR 10855 – “Aeroportos - Sinalização horizontal de pistas e pátios”;

(17) ABNT/NBR 11482 – “Vidros para auxílios visuais luminosos de uso aeronáutico”;

(18) ABNT/NBR 11838 – “Transformadores de corrente constante para auxílios luminosos em aeroportos”;

(19) ABNT/NBR 12801 – “Autotransformador regulador de corrente para auxílios luminosos em aeroportos”;

(20) ABNT/NBR 12970 – “Amostragem e inspeção visual para recebimento de tintas para sinalização horizontal em aeroportos”;

(21) ABNT/NBR 12971 – “Emprego de sistema de aterramento para proteção de auxílios luminosos em aeroportos”;

- (22) ABNT/NBR 13731 – “Aeroportos - Tinta à base de resina acrílica emulsionada em água”;
- (23) ABNT/NBR 15207 – “Aeroportos - Ambulâncias – Requisitos”;
- (24) ABNT/NBR 15208 – “Aeroportos - Veículo autopropelido para embarque/desembarque de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida – Requisitos”;
- (25) ABNT/NBR 15364 – “Aeroporto – Ônibus”;
- (26) ABNT/NBR 15365 – “Aeroportos – Microônibus”;
- (27) ABNT/NBR 15369 – “Equipamento de apoio no solo - Requisitos de estabilidade para equipamento de carga e serviço”; e
- (28) ABNT/NBR 15915 – “Marcador retrorrefletivo para sinalização não luminosa em aeroportos”.

156.203 Área pavimentada – generalidades

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

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

(b) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 156.203(a) deste Regulamento e aos seguintes parâmetros quanto às áreas pavimentadas inseridas na área operacional:

(1) Estrutura e funcionalidade do pavimento

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

(2) Defeitos no pavimento

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

- (A) geração de objetos estranhos que possam danificar aeronaves – FO(D);
- (B) perda do controle direcional das aeronaves; e
- (C) danos à integridade dos equipamentos aeronáuticos;

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

(3) Desníveis / depressões / deformações

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

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

(4) Juntas

(i) O operador de aeródromo deve manter as juntas de dilatação íntegras e niveladas nos pavimentos rígidos, nas uniões entre pavimentos rígidos e flexíveis e nas demais selagens de juntas.

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

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

(c) O não atendimento às finalidades definidas no parágrafo 156.203(a) ou demais requisitos estabelecidos no parágrafo 156.203(b) é motivo para uma avaliação técnica e de segurança operacional, tendo como possíveis ações:

- (1) mitigação do risco para a garantia da segurança operacional;
- (2) manutenção preventiva e/ou corretiva;
- (3) restrição operacional.

(d) O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar requisitos e procedimentos de monitoramento e avaliação do estado do pavimento baseados em metodologia de sistema de gerenciamento de pavimentos, a fim de manter as condições estruturais e funcionais e cumprir os requisitos estabelecidos nas seções 156.203, 156.205, 156.207, 156.215 e respectivos apêndices.

156.205 Área pavimentada – pista de pouso e decolagem

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

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

(b) O operador de aeródromo deve atender ao disposto no parágrafo 156.205(a) e aos requisitos referentes aos seguintes parâmetros quanto ao pavimento:

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

(c) Estrutura e funcionalidade do pavimento

(1) Os requisitos referentes a estrutura e funcionalidade do pavimento encontram-se descritos no parágrafo 156.203(b)(1).

(2) As ações aplicáveis quando detectada não-conformidade estão descritas no parágrafo 156.203(c).

(d) Defeitos no pavimento

(1) Os requisitos referentes a defeitos no revestimento do pavimento e ações de monitoramento encontram-se descritos no parágrafo 156.203(b)(2).

(2) As ações aplicáveis quando detectada não-conformidade estão descritas no parágrafo 156.203(c).

(e) Desníveis / Depressões / Deformações

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

(2) Se a profundidade média de água exceder 3mm (três milímetros) numa região de 150m de comprimento pela largura da pista, o operador de aeródromo deve providenciar ações corretivas na referida região, a fim de garantir que a pista tenha drenagem suficiente para não acumular água acima do valor de 3mm.

(3) O operador de aeródromo deve monitorar os desníveis, depressões e deformações do pavimento por meio de metodologia capaz de detectar variações verticais a partir de 1mm (um milímetro).

(4) As ações adicionais aplicáveis quando detectada não-conformidade estão descritas no parágrafo 156.203(c).

(f) Irregularidade longitudinal

(1) O operador de aeródromo deve manter o índice de irregularidade longitudinal do pavimento, segundo a escala internacional de irregularidade (IRI - *International Roughness Index*), menor ou igual a 1,0m (um metro) para cada extensão de 500m (quinhentos metros).

(2) O operador de aeródromo deve monitorar a irregularidade longitudinal do pavimento por meio de medições, com equipamento que permita a obtenção de valores expressos na IRI.

(i) A medição da irregularidade longitudinal do pavimento deve ser realizada ao longo de toda a extensão da pista a 3,0m do eixo, em ambos os lados.

(ii) A medição da irregularidade longitudinal do pavimento deve ocorrer:

- (A) após a construção ou recapeamento total de uma pista de pouso e decolagem;
- (B) quando houver aumento na extensão longitudinal da pista; e
- (C) conforme periodicidade definida na Tabela 156.205-1.

Tabela 156.205-1 – Frequência mínima de medição da irregularidade longitudinal da pista

Faixas [1]	Pousos diários por cabeceira de aeronaves de asa fixa com motor a reação ou turbojato (média do último ano) [2]	Frequência de medição IRI [3]
1	Menos de 15	Cada 36 meses
2	16 a 30	Cada 24 meses
3	31 a 90	Cada 24 meses
4	91 a 150	Cada 18 meses
5	151 a 210	Cada 12 meses
6	Mais de 210	Cada 12 meses

(3) O operador de aeródromo deve encaminhar à ANAC relatório de medição da irregularidade longitudinal do pavimento, expresso em valores de IRI, no prazo máximo de 15 (quinze) dias contados de modo contínuo após a conclusão da referida medição definidas no parágrafo 156.205(f)(2) deste Regulamento.

(4) O operador de aeródromo deve adotar ações de manutenção corretiva quando o IRI for superior ao parâmetro disposto no parágrafo 156.205(f)(1) deste Regulamento.

156.207 Área pavimentada – pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves

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

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

(b) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 156.207(a) e aos seguintes parâmetros quanto à pista de táxi e ao pátio de estacionamento de aeronaves:

(1) Estrutura e funcionalidade

(i) Os requisitos referentes a estrutura e funcionalidade do pavimento encontram-se descritos no parágrafo 156.203(b)(1).

(ii) As ações aplicáveis quando detectada não-conformidade estão descritas no parágrafo 156.203(c).

(2) Defeitos no pavimento

(i) Os requisitos referentes a defeitos no revestimento do pavimento encontram-se descritos no parágrafo 156.203(b)(2).

(ii) As ações aplicáveis quando detectada não-conformidade estão descritas no parágrafo 156.203(c).

(3) Desníveis/Depressões/Deformações

(i) Os parâmetros para desníveis/depressões/deformações são os apontados no parágrafo 156.203(b)(3).

(ii) As ações aplicáveis quando detectada não-conformidade estão apontadas no parágrafo 156.203(c).

156.209 Área pavimentada - vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas

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

(b) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 156.209(a) e aos seguintes parâmetros quanto às vias pavimentadas:

(1) Defeitos no pavimento

(i) Os requisitos referentes a defeitos no revestimento do pavimento encontram-se dispostos no parágrafo 156.203(b)(2).

(ii) As ações aplicáveis quando detectada não-conformidade estão descritas no parágrafo 156.203(c).

(2) Desníveis / depressões / deformações

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

(ii) As ações aplicáveis quando detectada não-conformidade estão apontadas no parágrafo 156.203(c).

156.211 Área não-pavimentada

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

(1) aeronaves, veículos e pessoas; e

(2) equipamentos aeronáuticos e aeroportuários.

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

(1) ao controle direcional das aeronaves; e

(2) à integridade dos equipamentos aeronáuticos.

(c) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados nos parágrafos 156.211(a), 156.211(b) e ainda aos seguintes parâmetros quanto à pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves.

(1) Defeitos na superfície

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

(A) sulcos feitos por aeronaves;

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

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

(d) As vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas devem ser mantidas de forma a preservar as condições de trafegabilidade e o atendimento das finalidades definidas no parágrafo 156.211(a).

(e) A faixa de pista deve ser mantida nivelada, sem sulcos, saliências, depressões ou outras variações de superfície que possam comprometer as finalidades definidas no parágrafo 156.211(a).

(f) O operador de aeródromo deve monitorar o pavimento por meio de inspeções regulares.

(g) O não atendimento aos requisitos constantes dos parágrafos 156.211(a) a 156.211(e) é motivo para uma avaliação técnica e realização, pelo operador de aeródromo, de ações tais como as listadas a seguir, até que o descumprimento do requisito tenha sido sanado:

- (1) mitigação do risco para a garantia da segurança operacional;
- (2) manutenção preventiva e/ou corretiva; e
- (3) restrição operacional.

156.213 Áreas verdes

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

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

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

- (1) executar, quando aplicável, as ações constantes no PGRF, elaborado conforme requisitos estabelecidos em norma específica; e
- (2) manter a altura da vegetação da faixa de pista menor ou igual a 15cm quando não houver valor diferenciado definido no PGRF do aeródromo.

156.215 Sistema de drenagem

(a) O operador de aeródromo deve manter o sistema de drenagem visando a:

- (1) evitar que o acúmulo de água na superfície do sistema de pistas e pátio de estacionamento de aeronaves prejudique a segurança das operações aéreas e aeroportuárias; e
- (2) não propiciar condições para atração de fauna.

(b) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 156.215(a) e aos seguintes requisitos, quanto ao sistema de drenagem inserido na área operacional:

- (1) manter as declividades transversais e longitudinais da área de movimento e de todo sistema de drenagem da área operacional;
- (2) manter as ranhuras transversais (*grooving*), quando houver, livres de obstruções que possam comprometer as condições de drenabilidade da pista;

- (3) manter as tubulações e valas livres de obstruções que possam comprometer as condições de drenabilidade;
- (4) manter a integridade das estruturas, tubulações e valas revestidas;
- (5) manter os equipamentos de recalque, quando houver, em boas condições de funcionamento.

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

(a) O operador de aeródromo deve manter os auxílios visuais em condições operacionais, objetivando a visualização, identificação e entendimento do auxílio visual por parte do piloto e pessoal em solo.

(b) Os auxílios visuais são aqueles descritos conforme requisitos constantes nas Subpartes D e E do RBAC 154 e compreendem:

- (1) indicadores e dispositivos de sinalização;
- (2) sinalização horizontal;
- (3) luzes;
- (4) sinalização vertical;
- (5) balizas;
- (6) indicadores de áreas de uso restrito.

(c) Indicadores e dispositivos de sinalização

(1) O operador de aeródromo deve, quanto aos indicadores e dispositivos de sinalização, atender ao estabelecido no parágrafo 156.217(a) e aos seguintes requisitos:

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

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

(d) Sinalização horizontal

(1) O operador de aeródromo deve, quanto à sinalização horizontal, atender ao estabelecido no parágrafo 156.217(a) e ainda aos seguintes requisitos:

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

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

(A) Em 20m (vinte metros) consecutivos longitudinais às linhas ou faixas - perda de pigmentação da sinalização, desagregação parcial da sinalização ou depósito de material não original sobre a sinalização, de forma a não permitir sua perfeita visualização

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

(iii) manter números e letras de forma a ter seu perfeito entendimento por parte do piloto;

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

(2) O não atendimento aos requisitos definidos no parágrafo 156.217(d) é motivo para uma avaliação técnica e realização, pelo operador de aeródromo, de ações, tais como as listadas no parágrafo 156.203(c) até que o descumprimento do requisito tenha sido sanado.

(e) Luzes

(1) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 156.217(a), bem como:

- (i) manter a integridade da luminária;
- (ii) manter a intensidade das luzes adequada às condições mínimas de visibilidade e luz ambiente;
- (iii) atender aos requisitos estabelecidos no parágrafo 156.103(b) deste Regulamento, quanto às luzes dos auxílios visuais para aérea.

(2) O não atendimento às finalidades definidas no parágrafo 156.217(a) ou aos demais requisitos estabelecidos no parágrafo 156.217(e)(1) é motivo para uma avaliação técnica e realização, pelo operador de aeródromo, de ações tais como as listadas no parágrafo 156.203(c), até que o descumprimento do requisito tenha sido sanado.

(f) Sinalização vertical

(1) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 156.217(a), bem como:

- (A) manter as condições de visibilidade e contraste da placa informativa;
- (B) manter a integridade do suporte, fixação e da placa informativa ; e
- (C) quando iluminada, atender as condições descritas no parágrafo 156.217(e).

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

(g) Balizas

(1) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 156.217(a), bem como preservar sua integridade física e sua fixação no solo.

(h) Indicadores de áreas de uso restrito

(1) O operador de aeródromo deve atender aos requisitos apontados no parágrafo 156.217(a) e os indicadores devem ser mantidos de forma a preservar sua integridade física e sua fixação no solo.

(i) A instalação dos auxílios visuais para indicar áreas de uso restrito deve atender aos requisitos constantes da Subparte E do RBAC 154.

156.219 Sistema elétrico

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

- (1) o correto funcionamento de todos os equipamentos alimentados;
- (2) a continuidade da alimentação dos equipamentos essenciais à navegação aérea; e
- (3) o atendimento aos requisitos estabelecidos no parágrafo 156.103(c) deste Regulamento, quanto ao fornecimento de energia por fonte secundária.

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

(c) O operador de aeródromo deve atender ao estabelecido no parágrafo 156.219(a) e aos seguintes requisitos:

(1) manter a entrada de energia secundária de forma a atender ao estabelecido na Tabela 156.103-3 da seção 156.203 deste Regulamento;

(2) manter a efetividade do Sistema de Proteção contra Descargas Atmosféricas (SPDA).

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

(e) O não atendimento às finalidades definidas no parágrafo 156.219(a) e aos demais requisitos estabelecidos no parágrafo 156.219(c) é motivo para uma avaliação técnica e realização, pelo operador de aeródromo, de ações para a mitigação de riscos à segurança operacional tais como as listadas no parágrafo 156.203(c) até que o descumprimento do requisito tenha sido sanado.

156.221 Proteção da área operacional

(a) O operador de aeródromo deve manter o sistema de proteção da área operacional em condições físicas e de funcionamento, de forma a atender aos requisitos estabelecidos na seção 156.107 deste Regulamento.

156.223 Equipamentos, veículos e sinalização viária da área operacional

(a) Equipamentos e veículos que atuam na área operacional

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

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

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

(2) O operador de aeródromo deve atender ao estabelecido no parágrafo 156.223(a)(1) e aos seguintes requisitos:

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

(A) funcionamento das partes mecânicas;

(B) funcionamento das partes elétricas; e

(C) visualização da pintura.

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

(b) Equipamentos de proteção individual e de proteção respiratória – EPI e EPR

(1) O operador de aeródromo deve manter os equipamentos de proteção individual (EPI) e de proteção respiratória (EPR) de forma a garantir sua operacionalidade em conformidade com os requisitos estabelecidos no parágrafo 156.331(g) da Subparte F deste Regulamento e no manual do fabricante.

(c) Sinalização viária inserida na área operacional

(1) O operador de aeródromo deve:

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

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

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

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

(3) O operador de aeródromo deve atender ao estabelecido no parágrafo 156.223(c)(1) e aos seguintes requisitos:

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

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

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

(4) O operador de aeródromo, quanto à sinalização viária vertical, deve atender ao estabelecido no parágrafo 156.223(c)(1) e aos seguintes requisitos:

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

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

156.225 A 156.299 [Reservado]

SUBPARTE F DA RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA

156.301 Generalidades

(a) O operador de aeródromo deve estabelecer, implantar e manter operacional um Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária (SREA) adequado ao tipo e ao porte das operações aéreas do aeródromo e capaz de:

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

(2) salvar vidas;

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

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

(b) O operador de aeródromo deve garantir a disponibilidade, em condições operacionais, dos recursos de infraestrutura, materiais e humanos, de modo que estes atuem de forma integrada para o atendimento às emergências aeroportuárias.

(c) O SREA inclui:

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

(2) os recursos humanos necessários e capacitados, conforme disposto neste Regulamento;

(3) os recursos de infraestrutura e materiais necessários para a resposta à emergência aeroportuária;

(4) a definição de responsabilidades e procedimentos para cada tipo de emergência;

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

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

156.303 Recursos necessários para o atendimento à emergência aeroportuária

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

(1) serviços:

(i) Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil (SESCINC);

(ii) Serviço Médico de Emergência e Remoção de Vítimas (SME).

(2) estruturas de coordenação:

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

(ii) Posto de Comando Móvel (PCM).

(3) recursos externos:

(i) Quaisquer entidades externas à comunidade aeroportuária, previstas no planejamento de resposta às emergências aeroportuárias, para atuarem quando de uma determinada emergência.

(4) ferramentas de suporte à localização de ocorrências, pontos de apoio e deslocamento de equipes:

(i) Mapas de Grade, interno e externo, ou qualquer outra ferramenta de orientação e deslocamento dos órgãos do aeródromo e da comunidade do entorno, a fim de auxiliar no atendimento às emergências aeroportuárias.

156.305 A 156.399

[Reservado]

NÃO UTILIZAR PARA ATOS OFICIAIS

SUBPARTE G - [RESERVADO]

156.401 A 156.449 [Reservado]

NÃO UTILIZAR PARA ATOS OFICIAIS

SUBPARTE H

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

156.451 Disposições transitórias

(a) Com vistas à definição da classe do aeródromo segundo critérios definidos na seção 156.7, para os aeródromos que não possuírem o movimento de passageiros processados reconhecido pela ANAC, considerar, para o ano de início de vigência deste Regulamento, a classe correspondente ao ano anterior.

(1) Exceto quanto ao Nível de Proteção Contraincêndio Requerido (NPCR), o movimento de passageiros em aeródromos brasileiros nos anos de 2014 e 2016 não serão considerados para efeito da classificação estabelecida na seção 156.7 deste Regulamento, devendo ser repetidos os valores de movimentação de passageiros dos anos anteriores, 2013 e 2015, respectivamente.

(b) O operador de aeródromo tem até 12 meses, a partir da data de publicação deste Regulamento, para cumprimento do estabelecido no parágrafo 156.13(a).

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

(c) O operador de aeródromo tem até 12 meses, a partir da data de publicação deste Regulamento, para cumprimento do estabelecido no parágrafo 156.35(d), que exige designação de profissional registrado junto ao Sistema CONFEA/CREA como responsável técnico pelos serviços correlatos à área de manutenção aeroportuária.

(d) O operador de aeródromo deve protocolar na ANAC, em até 18 meses a partir da data de publicação deste Regulamento, o planejamento formal para a implantação do SGSO, conforme estabelecido na Subparte C.

(1) O operador de aeródromo que tenha protocolado planejamento formal para implantação do SGSO na ANAC, deve, no prazo de até 18 meses a contar da data de sua publicação, revisar a documentação relacionada ao planejamento formal e enviar as alterações necessárias à ANAC.

(e) O operador de aeródromo que tenha, antes da publicação deste Regulamento, protocolado na ANAC o MGSO, deve revisar o referido manual, conforme a Subparte C, e enviar as alterações necessárias à ANAC no prazo de até 18 meses a contar da data de publicação deste Regulamento.

(f) O operador de aeródromo deve estabelecer, nos prazos definidos a seguir, plano de ação para atendimento ao disposto na seção 156.101, relativo ao posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo. O plano de ação deve conter a especificação de cada ação a ser implementada para atendimento deste Regulamento, bem como o cronograma para sua execução.

(1) Operadores de aeródromos classes I-A e I-B devem apresentar à ANAC, em até 24 meses a partir da data de publicação deste Regulamento, o plano citado no *caput* deste parágrafo para atendimento em até 02 anos a partir da aprovação do referido plano.

(2) Operadores de aeródromos classe II-A ou II-B devem apresentar à ANAC, em até 18 meses a partir da publicação deste Regulamento, o plano citado no *caput* deste parágrafo para atendimento em até 02 anos a partir da aprovação do referido plano.

(3) Operadores de aeródromos classe III devem apresentar à ANAC, em até 15 meses a partir da publicação deste Regulamento, o plano citado no *caput* deste parágrafo para atendimento em até 03 anos a partir da aprovação do referido plano.

(4) Operadores de aeródromos classe IV devem apresentar à ANAC, em até 12 meses a partir da publicação deste Regulamento, o plano citado no caput deste parágrafo para atendimento em até 03 anos a partir da aprovação do referido plano.

(g) O operador de aeródromo deve, em até 18 meses a partir da data de publicação deste Regulamento, estabelecer e implantar um SOCMS, conforme requisitos constantes na seção 156.109.

(1) O operador de aeródromo deve adotar medidas mitigadoras, a fim de garantir a segurança operacional do aeródromo, até que o SOCMS seja implantado.

(2) A liberação para que o aeródromo opere pouso em aproximação de precisão Categoria III condiciona-se à aprovação pela ANAC de SOCMS específico para esta condição, independente do prazo definido no *caput* deste parágrafo e da classificação atribuída ao aeródromo.

(h) O operador de aeródromo deve, em até 18 meses a partir da data de publicação deste Regulamento, cumprir os requisitos exigidos no parágrafo 156.111(d)(1) quanto aos veículos e equipamentos envolvidos nas operações aeroportuárias.

(i) O operador de aeródromo deve, em até 18 meses a partir da data de publicação deste Regulamento, cumprir o requisito constante no parágrafo 156.111(d)(2) quanto à exigência de medidor de velocidade em veículos que trafegam na área operacional.

(j) O operador de aeródromo que opere em baixa visibilidade deve, em até 24 meses a partir da publicação deste Regulamento, estabelecer e implantar um SOCMS específico para tal condição, conforme exigido na seção 156.131 deste Regulamento.

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

(k) O operador de aeródromo deve, em até 12 meses a partir da data de publicação deste Regulamento, cumprir o requisito constante no parágrafo 156.201(f) quanto ao atendimento das normas da ABNT estabelecidas no referido parágrafo.

(l) O operador de aeródromo Classe I-A, I-B, II-A, II-B ou III deve, em até 24 meses a partir da data de publicação deste Regulamento, atender ao disposto no parágrafo 156.203(b)(3)(i) deste Regulamento.

(m) O operador de aeródromo Classe IV deve implantar um programa de manutenção da área pavimentada, conforme a metodologia de sistema de gerenciamento de pavimentos exigida no parágrafo 156.203(d), em até 12 meses a partir da data de publicação deste Regulamento.

(n) O operador de aeródromo enquadrado no RBAC 139 – “Certificação Operacional de Aeroportos” deve atualizar seus manuais e procedimentos para atendimento aos requisitos definidos neste RBAC 156.

(1) O operador de aeródromo que possua manuais aprovados pela ANAC deve protocolar os manuais atualizados segundo este RBAC 156 em até 18 meses a partir da data de publicação deste Regulamento.

(2) O operador de aeródromo que não possua manuais aprovados pela ANAC, mas que já tenha iniciado o processo de certificação, deve protocolar seus manuais, atualizados segundo o RBAC 156, em até 08 meses a partir da data de publicação deste Regulamento.

(3) O operador de aeródromo que não tenha iniciado o processo de certificação definido no RBAC 139 deve elaborar seus manuais em conformidade com os requisitos deste RBAC 156.

156.453 Disposições finais

(a) Requisitos estabelecidos por determinação judicial ou decisão da Diretoria Colegiada da ANAC prevalecem sobre os requisitos estabelecidos neste Regulamento.

(b) A ANAC pode, a qualquer tempo, com vistas a esclarecer requisitos ou otimizar processos, publicar normas complementares, bem como estabelecer formulários, a serem disponibilizados no sítio da ANAC na rede mundial de computadores.

NÃO UTILIZAR PARA ATOS OFICIAIS

MINUTA**APÊNDICE A DO RBAC 156 - TABELA DE REQUISITOS SEGUNDO A CLASSE DO AERÓDROMO**

SUBPARTE A – DAS GENERALIDADES									
Requisitos	Descrição	Aeródromos							
		Classe I		Classe II		Classe III	Classe IV	OBS	
		Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B				
156.1	Termos e definições	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
156.3	Abreviaturas e símbolos	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
156.5	Aplicabilidade	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
156.7	Classificação do aeródromo	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 156.451	
156.9	Metodologia de leitura e aplicação do RBAC 156	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		

MINUTA**SUBPARTE B – DO OPERADOR DE AERÓDROMO**

Requisitos	Descrição	Aeródromos						OBS
		Classe I		Classe II		Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B			
156.11	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	-	
156.13	Constituição do operador de aeródromo	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	156.13(a) – pessoa jurídica	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 156.451
156.15	Responsáveis pelas atividades operacionais	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	156.15(c) – Acumulação de responsabilidades pelas atividades descritas no parágrafo 156.15(a)	Livre Acumulação	Livre acumulação	Livre acumulação	Mínimo de 02 (dois) profissionais atuando nas atividades listadas no parágrafo 156.15(a)	Proibida acumulação	Proibida acumulação	
	156.15(d) – Acumulação de responsabilidades pelas atividades descritas no parágrafo 156.15(a) em mais de um aeródromo	Permitida acumulação	Permitida acumulação	Permitida acumulação	Permitida acumulação	Proibida acumulação	Proibida acumulação	
156.17	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	-	
156.19	Atribuições do operador de aeródromo	Obrigatórias as atribuições referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as atribuições referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as atribuições referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as atribuições referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as atribuições referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as atribuições referentes aos requisitos exigidos para esta classe	

029

Origem: SIA

MINUTA**SUBPARTE B – DO OPERADOR DE AERÓDROMO (continuação)**

Requisitos	Descrição	Aeródromos						OBS
		Classe I		Classe II		Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B			
156.21	Responsabilidades do operador de aeródromo	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	
156.23	Responsabilidades do profissional responsável pela administração do aeródromo	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	
156.25	Responsabilidades do profissional responsável pelo gerenciamento da segurança operacional	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	
156.27	Responsabilidades do profissional responsável pela operação aeroportuária	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	
156.29	Responsabilidades do profissional responsável pela manutenção aeroportuária	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades s referentes aos requisitos exigidos para esta classe	

MINUTA**SUBPARTE B – DO OPERADOR DE AERÓDROMO (continuação)**

Requisitos	Descrição	Aeródromos						OBS
		Classe I		Classe II		Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B			
156.31	Responsabilidades do profissional responsável pela resposta à emergência aeroportuária	Obrigatórias as responsabilidades referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades referentes aos requisitos exigidos para esta classe	
156.33	Responsabilidades de diversos entes na área de movimento do aeródromo	Obrigatórias as responsabilidades referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades referentes aos requisitos exigidos para esta classe	Obrigatórias as responsabilidades referentes aos requisitos exigidos para esta classe	
156.35	Qualificação dos responsáveis pelas atividades operacionais ou por atividades específicas	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	156.35(b)(1) – Escolaridade comprovada	Conclusão em curso de nível médio	Conclusão em curso de nível médio	Conclusão em curso de nível médio	Conclusão em curso de nível médio	Conclusão em curso de nível superior	Conclusão em curso de nível superior	
	156.35(b)(2) – Experiência profissional comprovada - responsável pela administração do aeródromo	Não exigida	Não exigida	Não exigida	1 ano atuando como gestor ou 1 ano atuando como responsável por uma das áreas definidas no parágrafo 156.15(a) em aeródromo classe I-B, II-A, II-B, III ou IV	3 anos atuando como gestor ou 2 anos atuando como responsável por uma das áreas definidas no parágrafo 156.15(a) em aeródromo classe II-B, III ou IV	5 anos atuando como gestor em área de algum modal de transporte ou 3 anos atuando como responsável por uma das áreas definidas no parágrafo 156.15(a) em aeródromo classe III ou IV	

027

Origem: SIA

MINUTA**SUBPARTE B – DO OPERADOR DE AERÓDROMO (continuação)**

Requisitos	Descrição	Aeródromos						OBS
		Classe I		Classe II		Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B			
	156.35(b)(2) – Experiência profissional comprovada - responsável pelo gerenciamento da segurança operacional	Não exigida	Não exigida	Não exigida	1 ano atuando na área de gestão de risco ou exercendo atividades relacionadas à aviação	1 ano atuando na área de gestão de risco ou 3 anos exercendo atividades relacionadas à aviação	1 ano atuando como gestor de risco ou 1 ano atuando como responsável por uma das áreas definidas no parágrafo 156.15(a) em aeródromo classe III ou IV	
	156.35(b)(2) – Experiência profissional comprovada - responsável pelas operações aeroportuárias	Não exigida	Não exigida	Não exigida	1 ano exercendo atividade relativa a logística ou operações na área de transporte ou exercendo atividades relacionadas à aviação	3 anos exercendo atividade relativa a logística ou operações na área de transporte ou 3 anos exercendo atividade relativa a operações de aeródromo classe II-B, III ou IV	5 anos exercendo atividade relativa a logística ou operações na área de transportes ou 3 anos exercendo atividade relativa a operações de aeródromo em aeródromo classe III ou IV	
	156.35(b)(2) – Experiência profissional comprovada - responsável pela manutenção aeroportuária	Não exigida	Não exigida	Não exigida	1 ano exercendo atividade relativa a manutenção na área industrial ou predial ou atividades relacionadas à aviação	3 anos exercendo atividade relativa a manutenção na área industrial ou 3 anos exercendo atividades relacionadas à manutenção aeroportuária em aeródromo classe II-B, III ou IV	5 anos exercendo atividade relativa a manutenção na área industrial ou 3 anos exercendo atividades relacionadas à manutenção aeroportuária em aeródromo classe III ou IV	

026

Origem: SIA

MINUTA**SUBPARTE B – DO OPERADOR DE AERÓDROMO (continuação)**

Requisitos	Descrição	Aeródromos						OBS
		Classe I		Classe II		Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B			
	156.35(b)(2) – Experiência profissional comprovada - responsável pela resposta à emergência	Não exigida	Não exigida	Não exigida	1 ano exercendo atividade relativa a resposta à emergência ou relacionadas à aviação	3 anos exercendo atividade relativa a resposta à emergência ou 1 ano exercendo atividade relativa a resposta à emergência em aeródromo	3 anos exercendo atividade relativa a resposta à emergência ou 1 ano exercendo atividade relativa a resposta à emergência em aeródromo	
	156.35(c) – Aprovação em curso sobre gerenciamento da segurança operacional	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	156.35(d) – Existência de responsável técnico pelos serviços referentes à manutenção aeroportuária de seu aeródromo	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 156.451
156.37	Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	156.37(a) – estabelecer e implementar treinamento	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	156.37(b) – programa de treinamento	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
	156.37(d)(1) – treinamento geral	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	156.37(d)(2) - PISOA	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	



Origem: SIA

MINUTA

SUBPARTE B – DO OPERADOR DE AERÓDROMO (continuação)							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					
		Classe I		Classe II		Classe III	Classe IV
		Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B		
	156.37(d)(3) – treinamento – condução de veículo na área operacional	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório
	156.37(d)(4) – treinamento – operação em baixa visibilidade	Obrigatório, desde que opere ou pretenda operar em condição de baixa visibilidade	Obrigatório, desde que opere ou pretenda operar em condição de baixa visibilidade	Obrigatório, desde que opere ou pretenda operar em condição de baixa visibilidade	Obrigatório, desde que opere ou pretenda operar em condição de baixa visibilidade	Obrigatório, desde que opere ou pretenda operar em condição de baixa visibilidade	Obrigatório, desde que opere ou pretenda operar em condição de baixa visibilidade
	156.37(d)(5) – treinamento – Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF)	Obrigatório, desde que possua PGRF implantado ou em implantação	Obrigatório, desde que possua PGRF implantado ou em implantação	Obrigatório, desde que possua PGRF implantado ou em implantação	Obrigatório, desde que possua PGRF implantado ou em implantação	Obrigatório, desde que possua PGRF implantado ou em implantação	Obrigatório, desde que possua PGRF implantado ou em implantação
156.39	Documentação	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório
	156.39(e) e (f) – produção e manutenção no aeródromo de documentação de procedimentos e requisitos	Obrigatório, desde que haja requisito na Subparte correspondente	Obrigatório, desde que haja requisito na Subparte correspondente	Obrigatório, desde que haja requisito na Subparte correspondente	Obrigatório, desde que haja requisito na Subparte correspondente	Obrigatório, desde que haja requisito na Subparte correspondente	Obrigatório, desde que haja requisito na Subparte correspondente
	156.39(f)(3) – descrição operacional	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório
	156.39(k) – relatório bimestral – acidentes/incidentes e demais ocorrências	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório
156.41 a 156.49	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	-

MINUTA

SUBPARTE C – DO SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO)									
Requisitos	Descrição	Aeródromos						OBS	
		Classe I		Classe II		Classe III	Classe IV		
		Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B				
156.51	Generalidades	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 156.451
156.53	156.51(d) – declaração de comprometimento com a garantia da segurança	Obrigatório se não implantar o SGSO	-	Obrigatório se não implantar o SGSO	-	-	-	-	
	Da política e objetivos de segurança operacional	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	156.53(f)(5) e (6) – Comissão de Segurança Operacional (CSO)	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	156.53(f)(7) – Comissão de Gerenciamento do Risco da Fauna	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório se índice anual de colisão fauna/aeronave for superior a 5 (cinco) eventos a cada 10.000 (dez mil) movimentos de aeronaves em pelo menos três dos últimos cinco anos ou se tiver atingido 10 (dez) ou mais eventos a cada 10.000 (dez mil) movimentos em pelo menos um dos últimos 2 (dois) anos.	Obrigatório se índice anual de colisão fauna/aeronave for superior a 5 (cinco) eventos a cada 10.000 (dez mil) movimentos de aeronaves em pelo menos três dos últimos cinco anos ou se tiver atingido 10 (dez) ou mais eventos a cada 10.000 (dez mil) movimentos em pelo menos um dos últimos 2 (dois) anos.	Obrigatório se índice anual de colisão fauna/aeronave for superior a 5 (cinco) eventos a cada 10.000 (dez mil) movimentos de aeronaves em pelo menos três dos últimos cinco anos ou se tiver atingido 10 (dez) ou mais eventos a cada 10.000 (dez mil) movimentos em pelo menos um dos últimos 2 (dois) anos.	

MINUTA

SUBPARTE C – DO SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO) (continuação)									
Requisitos	Descrição	Aeródromos						Classe IV	OBS
		Classe I		Classe II		Classe III	Classe IV		
		Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B				
156.55	Gerenciamento dos riscos de segurança operacional 156.55(g)(3) Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório se índice anual de colisão fauna/aeronave for superior a 5 (cinco) eventos a cada 10.000 (dez mil) movimentos de aeronaves em pelo menos três dos últimos cinco anos ou se tiver atingido 10 (dez) ou mais eventos a cada 10.000 (dez mil) movimentos em pelo menos um dos últimos 2 (dois) anos.	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 156.451
156.57	Garantia da segurança operacional 156.57(d)(2) e (3) – ferramentas de monitoramento e medição – auditorias e pesquisas 156.57(f) a (j) – programa de auditorias	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
		Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	
		Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	

MINUTA

SUBPARTE C – DO SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (SGSO) (continuação)								
Requisitos	Descrição	Aeródromos						OBS
		Classe I		Classe II		Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B			
156.59	Promoção da segurança operacional	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
156.61	Planejamento formal para implantação do SGSO	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
156.63 a 156.99	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	-	

MINUTA**SUBPARTE D – DAS OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS**

Requisitos	Descrição	Aeródromos								OBS
		Classe I		Classe II		Classe III	Classe IV			
		Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B					
156.101	Posicionamento de equipamentos na área operacional do aeródromo	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 156.451	
156.103	Condição operacional para a infraestrutura disponível	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
	156.103(a) – condições operacionais - pavimento	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
156.105	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	-	-		
156.107	Proteção da área operacional	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
	156.107(c)(2) – iluminação	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório		
	156.107(c)(3) – livre acesso na extensão interna do sistema de proteção	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
	156.107(d) – croqui	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
156.109	Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo (SOCMS)	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório a aprovação pela ANAC	Vide seção 156.451		
	156.109(c)(5) – exaustão de gases dos motores das aeronaves	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório			
156.111	Movimentação de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na área operacional	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Vide seção 156.451		
	156.111(g) – requisitos de movimentação na área operacional	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório			

020

Origem: SIA

MINUTA**SUBPARTE D – DAS OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS (continuação)**

Requisitos	Descrição	Aeródromos							OBS
		Classe I		Classe II			Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B				
		Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B	Classe III	Classe IV		
156.113	Acesso e permanência na área de manobras	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	156.113(c) – porte de equipamento de radiocomunicação	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	156.113(d) – fraseologia padronizada	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	156.113(e) – comunicação permanente	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	156.113(f) – requisitos na área de manobras	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	156.113(g) - croqui	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
156.115	Prevenção de incursão em pista	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	156.115(c) – ações coordenadas	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
156.117	Gerenciamento do pátio de aeronaves	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
156.119	Alocação de aeronaves no pátio	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	156.119(f) - croqui	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
156.121	Estacionamento de aeronaves no pátio	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	156.121(a)(1) - sinaleiro	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
156.123	Abordagem à aeronave	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
156.125	Abastecimento e transferência do combustível da aeronave	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	

019

Origem: SIA

MINUTA**SUBPARTE D – DAS OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS (continuação)**

Requisitos	Descrição	Aeródromos						OBS	
		Classe I		Classe II		Classe III	Classe IV		
		Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B				
						Obrigatório	Obrigatório		Obrigatório
156.127	Processamento de passageiros, bagagens, mala postal e carga aérea	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
156.129	Liberação de aeronave	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
156.131	Operações em baixa visibilidade	Obrigatório, desde que opere ou pretenda operar em condição de baixa visibilidade	Obrigatório, desde que opere ou pretenda operar em condição de baixa visibilidade	Obrigatório, desde que opere ou pretenda operar em condição de baixa visibilidade	Obrigatório, desde que opere ou pretenda operar em condição de baixa visibilidade	Obrigatório, desde que opere ou pretenda operar em condição de baixa visibilidade	Obrigatório, desde que opere ou pretenda operar em condição de baixa visibilidade	Obrigatório, desde que opere ou pretenda operar em condição de baixa visibilidade	Vide seção 156.451
156.133	Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	156.133(a)(1) – monitoramento de obstáculos	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	
	156.133(a)(2) – monitoramento do risco da fauna	Obrigatório desde que possua PGRI	Obrigatório desde que possua PGRI	Obrigatório desde que possua PGRI	Obrigatório desde que possua PGRI	Obrigatório desde que possua PGRI	Obrigatório desde que possua PGRI	Obrigatório desde que possua PGRI	
	156.133(a)(3) – monitoramento do sistema de proteção da área operacional	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	156.133(a)(5) a (7) – atividades de monitoramento	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	

MINUTA**SUBPARTE D – DAS OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS (continuação)**

Requisitos	Descrição	Aeródromos							OBS
		Classe I		Classe II			Classe III	Classe IV	
		Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B	Tipo B			
		Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B	Tipo B	
	156.133(c) – estabelecer e documentar requisitos	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
	156.133(e) – periodicidade do monitoramento diário da área de movimento	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Pelo menos 01 (uma) vez por dia	Pelo menos 02 (duas) vez por dia	Pelo menos 02 (duas) vez por dia	Pelo menos 02 (duas) vez por dia	
156.135 a 156.199	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	-	-	

MINUTA

SUBPARTE E – DA MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					
		Classe I		Classe II		Classe III	Classe IV
		Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B		
156.201	Sistema de manutenção aeroportuária	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório
	156.201(e) – ART de cargo e função – CONFEA/CREA	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório
	156.201(f) – ABNT	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório
156.203	Área pavimentada – generalidades	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório
	156.203(b)(3) – Desníveis / depressões / deformações	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório
	156.203(b)(4) – Juntas	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório
	156.203(d) - Sistema de gerenciamento de pavimentos	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório
156.205	Área pavimentada – pista de pouso e decolagem	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório
	156.205(b)(4) – Irregularidade longitudinal	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório
	156.205(f) - Irregularidade longitudinal	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório
156.207	Área pavimentada – pista de taxi e pátio de estacionamento de aeronaves	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório

Vide
seção
156.451Vide
seção
156.451Vide
seção
156.451

MINUTA

SUBPARTE E – DA MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA (continuação)									
Requisitos	Descrição	Aeródromos							
		Classe I		Classe II		Classe III	Classe IV	OBS	
		Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B				
156.209	Área pavimentada - vias de circulação de veículos, equipamentos e pessoas	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
156.211	Área não-pavimentada	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
156.213	Áreas verdes	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
156.215	Sistema de drenagem	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
156.217	Auxílios visuais para navegação e indicação de áreas de uso restrito	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
	1546.217(d)(1)(i) – sinalização horizontal - aspecto, contornos e alinhamentos	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
	1546.217(d)(1)(ii) – sinalização horizontal - integridade	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
	156.217(e) – Luzes	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
	156.217(f) – Sinalização vertical	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
	156.217(g) – Balizas	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
	156.217(h) – Indicadores de áreas de uso restrito	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
156.219	Sistema elétrico	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		
	156.219(d) – monitoramento e manutenção preventiva	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório		

MINUTA

SUBPARTE E – DA MANUTENÇÃO AEROPORTUÁRIA (continuação)									
Requisitos	Descrição	Aeródromos						OBS	
		Classe I		Classe II		Classe III	Classe IV		
		Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B				
156.221	Proteção da área operacional	Não exigido	Obrigatório	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
156.223	Equipamentos, veículos e sinalização viária da área operacional	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
156.225 a 156.299	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	-	-	
SUBPARTE F – DA RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA									
Requisitos	Descrição	Aeródromos						OBS	
		Classe I		Classe II		Classe III	Classe IV		
		Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B				
156.301	Generalidades	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
156.303	Recursos necessários para atendimento à emergência aeroportuária	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
156.305 a 156.399	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	-	-	
SUBPARTE G – DAS PROVIDÊNCIAS OU PENALIDADES ADMINISTRATIVAS									
Requisitos	Descrição	Aeródromos						OBS	
		Classe I		Classe II		Classe III	Classe IV		
		Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B				
156.401	Generalidades	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
156.403	Multas	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	
156.405 a 156.449	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	-	-	

MINUTA

SUBPARTE H – DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS							
Requisitos	Descrição	Aeródromos					
		Classe I		Classe II		Classe III	Classe IV
		Tipo A	Tipo B	Tipo A	Tipo B		
156.451	Disposições transitórias	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório
156.403	Disposições finais	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório
156.405 a 156.449	[RESERVADO]	-	-	-	-	-	-

013

Origem: S/A

APÊNDICE B DO RBAC 156 – [RESERVADO]

NÃO UTILIZAR PARA ATOS OFICIAIS

012

APÊNDICE C DO RBAC 156 - PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO DO AERÓDROMO

- (a) Os programas de manutenção elencados no parágrafo 156.201(b) devem:
- (1) adotar os parâmetros e requisitos abordados na Subparte E deste Regulamento;
 - (2) ser específicos e adequados às características de suas facilidades e equipamentos;
 - (3) ser de fácil entendimento e manuseio, com instruções claras e objetivas;
 - (4) incluir os processos de monitoramento, manutenção preventiva e manutenção corretiva;
 - (5) refletir a concentração de ações nos processos de monitoramento e manutenção preventiva de cada elemento;
 - (6) ser estruturados de forma a obter a continuidade das ações até a solução definitiva da não conformidade detectada;
 - (7) explicitar sua finalidade;
 - (8) descrever a infraestrutura, equipamentos ou facilidades a serem mantidas ou verificadas;
 - (9) conter croqui mostrando os elementos do programa no sítio aeroportuário;
 - (10) estabelecer níveis de serviço ou padrões de aceitabilidade para a operação dos equipamentos, infraestrutura ou facilidades da área operacional mantida;
 - (11) definir a priorização para execução dos serviços de manutenção;
 - (12) conter a programação das atividades; e
 - (13) armazenar dados e realizar seu processamento e análise de forma a proporcionar a melhoria contínua do sistema.
- (b) O operador de aeródromo deve considerar na elaboração dos programas que compõem o sistema de manutenção:
- (1) que as demandas que acionam os processos de cada programa podem originar-se de:
 - (i) monitoramento do setor de operações aeroportuárias;
 - (ii) processo de monitoramento do próprio programa de manutenção;
 - (iii) ESO; e
 - (iv) outras fontes que o operador de aeródromo julgar pertinente.
 - (2) Os dados obtidos e armazenados, decorrentes dos processos constantes nos programas de manutenção, podem ser encaminhados para:
 - (i) o AIS;
 - (ii) o SGSO;
 - (iii) as demais atividades operacionais do aeródromo; e
 - (iv) outros que o operador de aeródromo julgar pertinente.

011

APÊNDICE D DO RBAC 156 – [RESERVADO]

NÃO UTILIZAR PARA ATOS OFICIAIS



APÊNDICE E DO RBAC 156 - [RESERVADO]

NÃO UTILIZAR PARA ATOS OFICIAIS

APÊNDICE F DO RBAC 156 – MÉTODO ACN/PCN**F156.1 Generalidades**

(a) O método ACN-PCN é aplicável em pavimentos destinados a pouso e decolagem de aeronaves de mais de 5.700 kg.

(1) A resistência dos pavimentos destinados a aeronaves de carga inferior a 5.700 kg deve ser definida por meio da carga máxima admissível das aeronaves e da pressão máxima de pneus admitida pelo pavimento.

(b) O método ACN-PCN tem por finalidade a aferição da resistência do pavimento em função das características da aeronave (ACN) e do pavimento (PCN), sendo estruturado de maneira que um pavimento com um determinado valor de PCN seja capaz de suportar, sem restrições, uma aeronave que tenha um valor de ACN inferior ou igual ao valor do PCN do pavimento, obedecidas as limitações relativas à pressão dos pneus.

(1) Considera-se ACN (Número de Classificação da Aeronave) o número que expressa o efeito relativo de uma aeronave com uma determinada carga sobre um pavimento, para uma categoria padrão de subleito especificada.

(i) O ACN varia de acordo com o peso e a configuração da aeronave (tipo de trem-de-pouso, pressão de pneu, entre outros), o tipo de pavimento e a resistência do subleito.

(2) Considera-se PCN (Número de Classificação da Aeronave) o número que expressa a capacidade de carga de um pavimento, sem especificar uma aeronave em particular ou informações detalhadas do pavimento.

F156.3 Determinação do ACN

(a) Métodos de determinação do ACN

(1) Para pavimentos rígidos - ACN obtido por meio da solução de Westergaard, que se baseia em uma placa elástica carregada sobre uma sub-base de Winkler (caso de carga interior), assumindo uma tensão de trabalho para o concreto de 2,75 MPa.

(2) Para pavimentos flexíveis ou mistos - ACN obtido por meio do método *California Bearing Ratio* (CBR).

(b) Valores de ACN

(1) Os valores de ACN para fins de utilização do método ACN-PCN encontram-se definidos na Tabela F.3-001, a seguir, em função da carga total da aeronave (peso máximo de decolagem e operação vazio), pressão dos pneus, tipo de pavimento (rígido ou flexível) e resistência do subleito (alta, média, baixa e ultrabaixa).

(i) As duas cargas totais apresentadas nas colunas [2] e [3] da referida Tabela são, respectivamente, o peso máximo de decolagem e o peso operacional vazio para cada tipo de aeronave definida na coluna [1].

(A) Para calcular o ACN correspondente a um valor de carga intermediário, considera-se o ACN como variando linearmente entre o peso de operação vazio e o peso máximo de decolagem, fazendo-se uma interpolação.

MINUTA

Tabela F.3-001 – Valores de ACN para fins de utilização do método ACN-PCN

Aeronave	Carga Total (kg)		Pressão de pneus (MPa)	ACN Para Terrenos de Fundação de Pavimentos Rígidos – k em MN/m ³								ACN Para Terrenos de Fundação de Pavimentos Flexíveis – CBR							
				Alta 150		Média 80		Baixa 40		Ultra Baixa 20		Alta 15		Média 10		Baixa 06		Ultra Baixa 03	
	Carga Máxima Decolagem	Operação Vazio		CM D	OV	CM D	OV	CM D	OV	CM D	OV	CM D	OV	CM D	OV	CM D	OV	CM D	OV
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
A300 B2 Airbus	137000	85910	1,20	35	18	42	21	50	25	58	29	39	20	43	22	53	24	68	34
A300 B2 Airbus	142000	85910	1,29	35	19	45	22	53	26	61	30	40	21	45	22	55	25	71	34
A300 B4 Airbus	150000	88180	1,39	41	20	49	22	57	26	65	31	43	21	49	22	59	25	76	35
A300 B4 Airbus	157000	88330	1,48	45	20	53	22	62	26	70	31	46	21	52	22	63	25	80	36
A300 B4 Airbus	165000	88505	1,29	46	17	55	20	64	25	73	29	49	20	56	21	68	25	84	36
A300-600 Airbus	165000	87100	1,29	46	17	55	19	64	24	73	28	49	19	56	21	68	24	84	35
A300-600R Airbus	170000	85033	1,35	49	17	58	19	68	23	78	28	52	19	58	20	71	23	89	34
A300-600R Airbus	171700	85033	1,35	50	17	59	19	69	23	79	28	52	19	59	20	72	23	90	34
A310-200 Airbus	132000	76616	1,23	33	15	39	18	46	21	54	24	36	18	40	19	48	20	64	27
A310-200 Airbus	138600	76747	1,30	35	16	42	18	51	21	58	25	39	18	43	19	52	20	68	28
A310-200 Airbus	142000	75961	1,33	37	15	44	17	52	20	60	23	40	17	44	18	54	20	70	27
A310-300 Airbus	150000	77037	1,42	42	13	49	14	58	17	66	20	44	15	49	15	59	16	76	24
A310-300 Airbus	157000	78900	1,49	45	14	54	15	63	18	71	22	47	15	53	15	64	16	81	25
A320-100 Airbus dual	66000	37203	1,28	37	19	40	20	42	21	44	23	33	18	34	18	38	19	44	22
A320-100 Airbus dual	68000	39700	1,34	39	20	41	22	43	23	45	24	35	19	36	19	40	20	46	23
A320-100 Airbus dual tandem	68000	40243	1,12	18	9	21	10	24	12	28	14	18	9	19	10	23	11	32	14
A320-200 Airbus dual	73500	39748	1,45	44	20	46	22	48	23	50	25	38	19	40	19	44	20	50	24
A320-200 Airbus dual tandem	73500	40291	1,21	18	9	22	10	26	11	30	13	19	9	21	10	26	11	35	14
B707-120B	117027	57833	1,17	28	12	33	12	39	15	46	17	31	13	34	14	41	15	54	20
B707-320/420	143335	64682	1,24	36	13	43	14	52	17	59	20	40	15	44	15	54	17	69	22
B707-320B	148778	64764	1,24	38	13	46	14	54	17	62	20	42	15	47	15	57	17	72	22
B707-320C (Convertible)	152407	67269	1,24	40	14	48	15	57	18	66	21	44	16	49	17	60	19	76	24
B707-320C- (Freighter)	152407	61463	1,24	40	13	48	14	57	16	66	19	44	14	49	15	60	17	76	21

Origem: SIA

MINUTA

B720	104326	50258	1,00	25	10	30	11	37	13	42	16	29	11	31	12	39	14	51	18
B720 B	106594	52163	1,00	25	10	30	11	37	13	42	16	29	11	31	12	39	14	51	18
B727-100	77110	41322	1,14	46	22	48	23	51	25	53	26	41	20	43	20	49	22	54	26
B727-100C	73028	41322	1,09	43	22	45	23	48	25	50	26	39	20	40	21	46	22	51	26
B727-200 (Advanced)	84005	44270	1,02	49	23	52	24	55	26	58	28	45	21	48	22	55	24	60	29
B727-200 (Advanced)	86636	44347	1,06	51	23	54	25	58	26	60	28	47	22	50	22	56	24	61	28
B727-200 (Advanced)	89675	44470	1,15	54	23	57	25	60	27	62	28	49	21	51	22	58	24	63	28
B727-200 (Advanced)	95254	45677	1,19	58	24	61	25	64	27	67	29	52	22	55	22	62	25	66	29
B727-200 (Standard)	78471	44293	1,15	48	24	50	26	53	27	56	29	43	22	45	23	51	25	56	29
B737-100	44361	26581	0,95	23	12	24	13	26	14	27	15	20	12	22	12	24	13	28	15
B737-200	45722	27170	0,97	24	13	25	14	27	15	29	16	22	12	23	12	26	14	30	16
B737-200	52616	27125	1,14	29	13	31	14	32	15	34	16	26	12	27	12	30	13	34	15
B737-200	52616	27125	0,66	24	11	26	12	28	13	30	14	21	10	25	11	29	13	34	15
B737-200 (Advanced)	58332	29620	1,25	34	15	36	16	38	17	39	18	30	14	31	14	35	15	39	17
B737-200/200C (Advanced)	53297	29257	1,16	30	15	32	16	34	17	35	18	27	14	28	14	31	15	36	17
B737-200/200C (Advanced)	56699	28985	1,23	33	15	34	16	36	17	38	18	29	14	30	14	34	15	38	17
B737-300	61462	32904	1,34	37	18	39	18	41	20	42	21	32	16	33	16	37	17	41	20
B737-300	61462	32904	1,14	35	17	37	18	39	19	41	20	31	15	33	16	37	17	41	20
B737-400	64864	33643	1,44	41	19	43	20	45	21	47	22	35	16	37	17	41	18	45	21
B737-500	60781	31312	1,34	37	17	38	17	40	19	42	19	32	15	33	15	37	16	41	19
B747-100	323410	162385	1,50	41	17	48	19	57	22	65	25	44	19	48	20	58	22	77	28
B747-100B	334749	173036	1,56	43	18	50	20	59	24	68	28	46	20	50	21	60	24	80	30
B747-100B	341553	171870	1,32	41	17	49	19	58	22	68	26	46	20	51	21	62	23	82	30
B747-100B SR	260362	164543	1,04	27	16	32	17	40	21	47	25	33	19	36	20	43	23	59	30
B747-200B	352893	172886	1,37	45	18	53	20	64	24	73	28	50	21	55	22	67	24	88	31
B747-200C	373305	166749	1,30	46	16	55	18	66	21	76	25	52	19	57	20	70	22	92	29
B747-200F/300	379201	156642	1,39	47	16	57	17	68	20	78	24	53	18	59	19	73	21	94	26
B747-400	395987	178459	1,41	53	19	63	21	75	25	85	29	57	21	64	22	79	25	101	32
B747SP	302093	147716	1,30	35	14	42	16	51	19	59	22	40	17	44	17	52	19	71	25
B747SP	318881	147996	1,40	37	14	44	15	52	18	60	21	41	16	45	17	54	18	72	23
B757-200	109316	60260	1,17	27	12	32	14	38	17	44	19	29	14	32	14	39	17	52	22
B767-200	143789	78976	1,31	33	15	38	17	46	20	54	24	37	18	40	19	47	21	65	26
B767-200ER	159755	80853	1,21	37	16	44	18	54	21	63	25	43	19	47	19	57	22	77	28
B767-300	159665	86070	1,21	38	17	45	19	54	23	63	27	43	20	48	21	58	24	78	32

Data do arquivo: 10 de janeiro de 2012

RBAC nº 156
Emenda nº 00**MINUTA**

B767-300ER	172819	87926	1,31	43	18	51	20	61	24	71	28	48	21	53	22	65	24	86	32
B767-300ER	185520	88470	1,38	47	18	56	20	66	24	76	28	51	21	57	22	70	24	92	31
BAC 1-11 Series-400	39690	22498	0,93	25	13	26	13	28	14	29	15	22	11	24	12	27	13	29	15
BAC 1-11 Series-475	44679	23451	0,57	22	10	25	11	27	12	28	13	19	9	24	10	28	12	31	15
BAC 1-11 Series-500	47400	24757	1,08	32	15	34	16	35	16	36	17	29	13	30	13	33	15	35	17
Bae 146 Series- 100	37308	23000	0,80	18	10	20	11	22	12	23	13	17	10	18	10	20	11	24	13
Bae 146 Series- 100	37308	23000	0,52	16	9	18	10	19	11	21	12	13	8	16	9	19	11	23	13
Bae 146 Series- 200	40600	23000	0,88	22	11	23	12	25	13	26	14	19	10	21	10	23	11	27	13
Bae 146 Series- 200	40600	23000	0,61	19	10	21	11	23	12	24	12	16	8	20	10	22	11	27	13
Canadair CL44 Caravelle Series 10	95708	40370	1,12	25	9	30	10	35	11	40	13	27	9	30	10	36	11	47	14
Caravelle Series 12	52000	29034	0,75	15	7	17	8	20	9	22	10	15	7	17	7	19	9	23	11
Concorde	55960	31800	0,88	16	8	19	9	22	10	25	12	17	8	19	9	21	10	26	12
Convaair 880M	185066	78698	1,26	61	21	71	22	82	25	91	29	65	21	72	22	81	26	98	32
Convaair 990	87770	40195	1,03	26	9	31	10	36	12	41	14	27	10	31	10	36	12	44	15
DC-10-10	115666	54685	1,28	41	15	48	17	54	19	60	22	40	15	45	16	53	19	64	24
DC-10-10	196406	108940	1,28	45	23	52	25	63	28	73	33	52	26	57	27	68	30	93	38
DC-10-10	200942	105279	1,31	46	22	54	24	64	27	75	31	54	24	58	25	69	28	96	36
DC-10-15	207746	105279	1,34	48	22	56	24	67	27	74	31	55	24	61	25	72	28	100	36
DC-10-30/40	253105	120742	1,17	44	20	53	21	64	24	75	28	53	22	59	23	70	25	97	32
DC-10-30/40	260816	124058	1,21	46	20	55	21	67	25	78	29	56	23	61	23	74	26	101	33
DC-10-30/40	268981	124058	1,24	49	20	59	21	71	25	83	29	59	23	64	23	78	26	106	33
DC-3	11430	7767	0,31	6	4	7	5	7	5	7	5	4	3	6	4	8	5	9	6
DC-4	33113	22075	0,53	13	8	15	9	17	10	18	11	11	7	14	9	16	10	20	12
DC-8-43	144242	61919	1,22	41	15	49	16	57	18	65	21	43	15	49	16	59	18	74	23
DC-8-55	148778	62716	1,30	45	15	53	16	62	19	69	22	46	15	53	16	63	18	78	24
DC-8-61/71	148778	68992	1,30	46	17	54	19	63	22	71	25	48	18	54	19	64	21	80	28
DC-8-62/72	160121	65025	1,29	47	15	56	16	65	19	73	22	49	16	56	16	67	18	83	24
DC-8-63/73	162386	72002	1,34	50	17	60	19	69	23	78	26	52	18	59	19	71	22	87	29
DC-9-15	41504	22300	0,90	23	11	25	12	26	13	28	14	21	10	22	11	26	12	28	14
DC-9-21	45813	23879	0,98	27	12	29	13	30	14	32	15	24	11	26	12	29	13	32	15
DC-9-32	49442	25789	1,07	29	14	31	15	33	15	34	16	26	12	28	13	31	14	34	16
DC-9-41	52163	27821	1,10	32	15	34	16	35	17	37	18	28	13	30	14	33	15	37	18
DC-9-51	55338	29336	1,17	35	17	37	17	39	18	40	19	31	15	32	15	36	16	39	19

Origem: SIA

Data do arquivo: 10 de janeiro de 2012

RBAC nº 156
Emenda nº 00

MINUTA

DCH 7 DASH 7	19867	11793	0,74	11	6	12	6	13	7	13	7	10	5	11	6	12	6	14	8
Fokker 100	44680	24375	0,98	28	13	29	14	31	15	32	16	25	12	27	13	30	14	32	16
Fokker 27 Mk500	19777	11879	0,54	10	5	11	6	12	6	12	7	8	4	10	5	12	6	13	7
Fokker 28	29484	16550	0,69	15	8	16	8	18	9	18	10	13	6	15	7	17	8	20	10
Mk1000HTP																			
Fokker 28	29484	15650	0,58	14	6	15	7	17	8	18	9	11	5	14	6	16	7	19	9
Mk1000LTP																			
Fokker 50 HTP	20820	12649	0,59/0,55	10	6	11	6	12	7	13	7	8	5	10	5	12	6	14	8
Fokker 50 LTP	20820	12649	0,41	9	5	10	5	11	6	12	7	6	4	9	5	11	6	14	8
HS125-400A - 400B	10600	5683	0,77	6	3	6	3	7	6	7	6	5	2	5	3	6	3	7	3
HS125-600A - 600B	11340	5683	0,83	7	3	7	3	7	3	8	3	5	2	6	3	7	3	8	3
HS748	21092	12183	0,59	10	5	11	5	11	6	12	6	8	4	9	5	11	6	13	7
IL-62	162600	66400	1,08	42	14	50	15	60	18	69	20	47	16	54	17	64	18	79	24
IL-62M	168000	71400	1,08	43	16	52	17	62	19	71	22	50	17	57	18	67	20	83	26
IL-76T	171000	83800	0,64	38	11	38	14	38	16	39	16	37	15	40	16	45	18	53	22
IL-86	209500	111000	0,88	25	13	31	14	38	16	46	19	34	16	36	17	43	19	61	23
L-100-20	70670	34205	0,72	30	14	33	15	36	16	38	17	27	12	31	14	33	15	38	16
L-100-30	70670	34701	0,7	30	14	33	15	36	16	38	17	27	12	31	14	33	15	39	17
L-1011-1	195952	108862	1,3	45	24	52	25	62	28	73	33	52	25	56	27	66	29	91	38
L-1011-100/200	212281	110986	1,21	46	23	55	24	66	28	78	32	56	25	61	26	73	30	100	38
L-1011-500	225889	108924	1,27	50	23	59	24	72	27	84	31	60	25	65	26	79	28	107	36
MD-11	274650	127000	1,41	56	23	66	25	79	28	92	32	64	25	70	26	85	29	114	37
MD-81	63957	35571	1,17	41	20	43	21	45	23	46	24	36	18	38	19	43	21	46	24
MD-82/88	68266	35629	1,27	45	21	47	22	49	24	50	25	39	18	42	19	46	20	50	24
MD-83	73023	36230	1,34	49	21	51	22	53	24	55	25	42	18	46	19	50	21	54	24
MD-87	68266	33965	1,27	45	19	47	21	49	22	50	23	39	17	42	18	46	19	50	22
Trident 1E	61160	33203	1,03	32	15	34	16	37	17	39	18	23	10	24	11	27	12	32	15
Trident 2E	65998	33980	1,07	37	16	39	17	42	18	44	19	26	11	28	12	31	13	36	16
Trident 3	68266	39060	1,14	37	18	40	19	42	21	44	22	26	13	28	14	31	15	36	18
TU-134A	47600	29350	0,83	11	7	13	8	16	9	19	10	12	7	13	8	16	9	21	12
TU-154B	98000	53500	0,93	19	8	25	10	32	13	38	17	20	10	24	11	30	13	38	18
VC10-1150	151953	71940	1,01	38	16	46	17	56	20	65	23	44	17	50	18	61	21	77	27

Origem: SIA



F156.5 Determinação do PCN**(a) Métodos de determinação do PCN**

(1) Método de avaliação técnica – determinação do valor numérico do PCN a partir da obtenção da carga bruta admissível que o pavimento suporta. São considerados fatores como frequência de operações e níveis de tensão admissíveis, obtendo-se a carga bruta da aeronave pelo processo inverso do dimensionamento. Neste método, é necessária a avaliação do tráfego equivalente no aeródromo, considerando o efeito do tráfego de todas as aeronaves. Uma vez obtida a carga admissível, a determinação do valor do PCN torna-se um processo de obtenção do ACN da aeronave que representa a carga admissível, tomando-se este valor como o PCN do pavimento.

(2) Método experimental - procedimento onde os valores de ACN de todas as aeronaves usualmente autorizadas a utilizar o pavimento são determinados e o maior destes valores é definido como o valor do PCN do pavimento.

(b) Composição do PCN

(1) O PCN de um pavimento é apresentado por meio de um código que utiliza, nesta ordem, os cinco elementos a seguir descritos:

- (i) valor numérico do PCN;
- (ii) tipo de pavimento;
- (iii) resistência do subleito;
- (iv) pressão de pneus; e
- (v) método de avaliação.

(2) O valor numérico do PCN é uma indicação da resistência de um pavimento em termos de uma carga de roda simples padrão, a uma pressão de pneus normalizada.

(i) O valor numérico do PCN deve ser determinado em números inteiros, arredondando-se as frações para o inteiro mais próximo. Para pavimentos de resistência variável, o valor numérico de PCN deve ser o correspondente ao segmento mais fraco do pavimento.

(ii) O método de determinação do valor numérico do PCN considera pressão de 1,25 MPa para os pneus, a tensão de trabalho de 2,75 MPa no concreto para pavimentos rígidos e quatro categorias de resistência de subleito, conforme apresentado nas Tabelas F.5-001 e F.5-002.

(3) O tipo de pavimento deve ser classificado conforme disposto a seguir:

- (i) pavimentos rígidos – adota-se código de pavimento “R”;
- (ii) pavimentos flexíveis ou mistos - adota-se código de pavimento “F”.

(4) A resistência do subleito deve ser classificada conforme disposto na coluna [4] da Tabela F.5-001, para pavimentos rígidos, e Tabela F.5-002, para pavimentos flexíveis ou mistos.

Tabela F.5-001 – Valores de resistência de subleito para aplicação do método ACN-PCN em pavimentos rígidos

Categoria do subleito [1]	Resistência do subleito k (MN/m³) [2]	Resistência do subleito normalizada k (MN/m³) [3]	Código [4]
Alta	$k \geq 120$	150	A
Média	$60 \leq k \leq 120$	80	B
Baixa	$25 \leq k \leq 60$	40	C
Ultrabaixa	$k \leq 25$	20	D

Tabela F.5-002 – Valores de resistência de subleito para aplicação do método ACN-PCN em pavimentos flexíveis ou mistos

Categoria do subleito [1]	Resistência do subleito k (MN/m³) [2]	Resistência do subleito normalizada k (MN/m³) [3]	Código [4]
Alta	$\text{CBR} \geq 13$	15	A
Média	$8 < \text{CBR} \leq 13$	10	B
Baixa	$4 < \text{CBR} \leq 8$	6	C
Ultrabaixa	$\text{CBR} \leq 4$	3	D

(5) A pressão dos pneus deve ser classificada conforme disposto a seguir:

- (i) pavimentos rígidos – adota-se código W;
- (ii) pavimentos flexíveis ou mistos – adota-se classificação apresentada na Tabela F.5-

003.

Tabela F.5-003 – Código de pressão dos pneus para aplicação do método ACN-PCN

Categoria [1]	Código [2]	Pressão máxima permitida nos pneus (MPa) [3]
Alta	W	Sem limite de pressão
Média	X	Pressão limitada a 1,5 MPa
Baixa	Y	Pressão limitada a 1,0 MPa
Muito baixa	Z	Pressão limitada a 0,5 MPa

(6) O método de avaliação classifica-se conforme disposto a seguir:

- (i) avaliação baseada em estudo técnico – adota-se a letra “T”;
- (ii) avaliação baseada no ACN da maior aeronave que opera com regularidade no pavimento – adota-se a letra “U”.

APÊNDICE G DO RBAC 156 – [RESERVADO]

NÃO UTILIZAR PARA ATOS OFICIAIS