

ANAC atualiza RBAC-153 com base no gerenciamento de risco à segurança operacional e em requisitos de desempenho de aeródromos, em 11.05.23

Conforme nota postada no seu site no dia 24, a ANAC divulgou a publicação de emenda de revisão do RBAC nº 153, intitulado “Aeródromos – operação, manutenção e resposta à emergência”. A nova emenda (EMD.07) é uma atualização para modernizar a norma com base no gerenciamento de risco à segurança operacional e em requisitos de desempenho de aeródromos, com aderência com regras da OACI, apresentada no âmbito da Agenda Regulatória da agência para o biênio 2021-2022.

Requisitos prescritivos passaram a integrar Instruções Suplementares (normativos de hierarquia inferior) como forma de cumprimento ou recomendações, deixando o RBAC mais leve e criando um ambiente favorável à busca de soluções de gerenciamento para o operador de aeródromo.

Os requisitos estabelecidos com a revisão do regulamento definem o que se espera do operador aeroportuário para garantir a segurança operacional no aeródromo.

Assim, o RBAC nº 153 deixa de exigir a forma como o operador deve agir ou gerir o aeródromo, dando-lhe mais liberdade na busca de alternativas que para que alcance o desempenho esperado pelo regulamento.

Com foco na gestão do risco, e considerando ainda o tipo de operação a ser realizada, o RBAC nº 153 teve sua aplicabilidade ampliada para todos os aeródromos civis brasileiros.

O Apêndice B do RBAC nº 153 foi ajustado para que as multas de referência tenham valores proporcionais à classificação do aeródromo, considerando especialmente o tipo de uso e o volume de movimentação de passageiros em cada infraestrutura aeroportuária. A norma trouxe também a possibilidade de adesão a um modelo de atuação responsiva, sob escolha do operador do aeródromo.

Providências administrativas mais adequadas ao caso concreto passam a ser definidas em função do perfil do operador quanto ao grau de responsividade. O perfil, por sua vez, é estabelecido com base em critérios claros, objetivos e previsíveis, pautados em indicadores relacionados à severidade, ao perfil de risco, ao cumprimento de requisitos e ações corretivas, ao nível de interação com a ANAC e ao gerenciamento de risco.

A classe do aeródromo passa a ser definida em função do tipo de uso, número de passageiros processados e tipo de operação aérea que a infraestrutura aeroportuária está apta a receber, permitindo a definição de um conjunto de requisitos mais proporcionais à sua categorização.

Passam a ser de [1] uso privativo aqueles aeródromos em que seu operador suporta operações aéreas em seu próprio benefício ou com sua permissão, vedadas operações de transporte regular de passageiro ou carga. Já os aeródromos de [2] uso público são aqueles aptos a processar serviço de transporte aéreo ou outras atividades de aviação civil não suportadas pelo uso privativo, tais como operações aéreas regidas por operações do transporte pelos regulamentos RBAC nº 121 e nº 135, atividades que envolvam o público em geral ou que estejam relacionadas com instrução de aviação civil.

Para definição da classificação do aeródromo, o proprietário ou operador do aeródromo deverá encaminhar uma autodeclaração à ANAC no caso de [i] aeródromo de uso privado e [ii] aeródromo de uso público Classe I (que processa menos de 200 mil passageiros/ano), manifestando qual tipo de operação aérea está apto a processar. A maneira de apresentação da autodeclaração se dará conforme Portaria da SIA - Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, que regulamentará as regras de classificação e trará o modelo de autodeclaração, indicando prazo oportuno para o envio dos dados à ANAC. Até que a autodeclaração seja enviada, serão considerados de uso privativo os aeródromos de propriedade privada

cadastrados junto à ANAC, sendo equiparados a uso público aqueles aeródromos que são de propriedade pública.

Os aeródromos de uso público de Classe II, III e IV, ou de Classe I certificados segundo o RBAC nº 139 (de “Certificação Operacional de Aeroportos”), terão a classificação realizada pela própria ANAC com base na movimentação de passageiros (número de passageiros processados, considerando a média aritmética de movimento anual de passageiros processados no período de 3 anos anteriores) e no seu enquadramento ao processo de certificação.

A publicação da classificação de cada aeródromo brasileiro é feita pela ANAC.

Em detalhamento a definição de aeródromos conforme uso, privado ou público, a ANAC estabelece:

[1] - aeródromo de uso privativo

Aquele aeródromo onde seu operador suporta operações aéreas em seu próprio benefício ou com sua permissão, vedadas operações de transporte regular de passageiro ou carga, mas operações aéreas regidas pela Resolução nº 576/2020 (adiante abordada) sendo permitidas em aeródromo de uso privativo.

Destaca-se que um aeródromo de uso privativo pode ser de propriedade privada ou de propriedade pública. Assim, o operador de aeródromo deve cumprir as regras que lhe sejam aplicáveis tanto pelo seu tipo de uso (uso privativo) quanto pelo seu tipo de propriedade (privada ou pública).

Um exemplo de regra específica para aeródromo de propriedade privada é a sua vedação à exploração comercial (artigo 30, §2º, do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA). Já para aeródromos de propriedade pública, destaca-se a obrigatoriedade de atender às regras de ruído aeronáutico e de planejamento aeroportuário.

O operador de aeródromo deve cumprir também com normas municipais, estaduais e federais, com destaque a normas ambientais, de uso do solo e de informações aeronáuticas.

O operador de aeródromo de uso privativo deve cumprir com as regras da ANAC referentes ao cadastro de seu aeródromo e à segurança operacional.

Para que o aeródromo possa ser utilizado, ou seja, aberto para pousos e decolagens, é necessário que tenha sido cadastrado e que esse cadastro seja mantido atualizado.

Quanto à segurança operacional (prevenção de incidentes e acidentes que possam causar danos a aeronaves e equipamentos ou lesões/morte de pessoas), o operador de aeródromo de uso privativo deve observar o que instrui o RBAC nº 153, que para esta classificação (de uso privado) traz regras especialmente sobre informações aeronáuticas e condições da pista de pouso e decolagem do aeródromo.

Ainda que desobrigado da sua aplicação, a ANAC recomenda a operadores de aeródromo do uso privativo, em prol da segurança operacional no aeródromo e seu entorno, a utilização dos normativos:

- RBAC nº 154 (de “Projeto de aeródromos”), apresentando regras referentes às características físicas e auxílios visuais de navegação aérea utilizadas em aeródromos, estando alinhado às regras internacionais de aviação, trazendo, por exemplo, a dimensão de uma pista de pouso/decolagem adequada a cada tipo de aeronave, qual a sinalização horizontal (pintura e símbolos) apropriada, etc;
- as regras de “Gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional”, contidas na Seção 153.73 do RBAC nº 153, tratando-se de um mecanismo intuitivo e de fácil utilização para o monitoramento da segurança operacional no aeródromo.

Exemplos de aeródromos de uso privado:

- fazenda que possui aeródromo para realização de serviços de pulverização de pesticidas, para uso exclusivo próprio ou de seus vizinhos, desde com sua permissão, por meio de serviço aéreo especializado contratado;
- pessoa que possui aeródromo para seu acesso às dependências de sua propriedade e permite que terceiros também o utilize com o mesmo propósito;
- órgão público que necessita acessar localidades remotas e possui aeródromo para realizar tal acesso por sua equipe no cumprimento de suas funções, permitindo expressamente que os moradores de tal localidade também utilizem o aeródromo para serviços essenciais, como emergências médicas e recebimento de suprimentos;
- órgão público ou concessionária de serviço público que possui instalações em localidades remotas e precisa de aeródromo para que seus funcionários e terceirizados acessem tal localidade, permitindo que os moradores da região também utilizem o aeródromo para serviços essenciais, como emergências médicas e recebimento de suprimentos;
- sociedade empresária localizada em local de difícil acesso que precisa de aeródromo para acessar essas localidades exclusivamente por seus funcionários e terceirizados ou para facilitar o transporte logístico de seus produtos;
- sociedade empresária que possui aeródromo como uma facilidade exclusiva para seus clientes e funcionários;
- sociedade empresária que possui um aeródromo para realização de atividade aerodesportiva, voo panorâmico ou lançamento de paraquedistas, permitindo seu uso por terceiro para instalação de oficina de manutenção de aeronaves;
- sociedade empresária que possui aeródromo para servir de base exclusivamente para a sua atividade principal relacionada à aviação agrícola, permitindo que terceiros o utilizem para execução de atividades relacionadas a outros tipos de serviços aéreos especializados;
- operador de aeródromo que tem o aeródromo para sua utilização, dentre as quais por meio de contratação de táxi-aéreo, permitindo que terceiros usufruam do serviço de táxi-aéreo no trecho para o qual não o utiliza, desde que a operação aérea ocorra nos moldes da Resolução nº 576/2020;
- condomínio de alto padrão que possui aeródromo para uso exclusivo de seus moradores; e,
- aeroclubes que utilizam o aeródromo exclusivamente para desenvolvimento de suas próprias operações permitindo que terceiros o utilizem como ponto de apoio para serviço aéreo especializado.

A Resolução nº 576, de 04/08/2020 (publicado no DOU – Diário Oficial da União – de 07/08/2020, na seção 1 pág. 32) dispõe sobre o alcance dos requisitos aplicáveis às empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135, sendo alterada pela Resolução nº 687, de 05/08/2022 e Resolução nº 700, de 24/01/2023).

Basicamente, as resoluções tratam às empresas aéreas que realizam operações no âmbito do RBAC nº 135 dentro do limite máximo de 15 vôos agendados por semana (Vol. ≤ 15 vôo agendados/semana) os requisitos relacionados a [i] operações não-regulares constantes nos RBAC nº 135 e RBAC nº 119 e [ii] serviços de transporte aéreo público não-regular na modalidade de táxi-aéreo constantes na Lei nº 13.475, de 28/08/2017. As empresas aéreas que realizam as operações descritas podem realizar essas operações mediante cumprimento dos requisitos relacionados a operações não regulares constantes na Resolução nº 659, de 02/02/2022 (no DOU de 03/02/2022, seção 1, pág. 59), que regulamenta a exploração de serviços aéreos por empresas brasileiras e dá outras providências

Os requisitos previstos para os serviços de transporte aéreo público regular de passageiros constantes no RBAC nº 135 e no RBAC nº 119 somente são aplicáveis quando a empresa efetuar um volume superior a 15 vôos agendados por semana (Vol. >15 vôo agendados/semana).

As empresas aéreas que conduzem operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135 poderão praticar a comercialização de assentos individuais ao público, independentemente do volume de

operações ou de uma série sistemática de vôos. As empresas aéreas deverão cumprir, no que couber, com as disposições estabelecidas nas Condições Gerais de Transporte (Resolução nº 400, de 13/12/2016) e demais previsões regulamentares referentes à prestação dos serviços. A exigência do registro dos serviços de transporte aéreo constante na Resolução nº 440, de 2017, para operações agendadas no âmbito do RBAC nº 135, somente será aplicável se constituírem uma série sistemática de vôos.

Resolução nº 576, de 04/08/2020:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/2020/resolucao-no-576-04-08-2020>

Resolução nº 659, de 02/02/2022:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/2022/resolucao-659>

Resolução nº 687, de 05/08/2022:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/2020/resolveuid/12a193d405d34a94b7748ab528fb6541>

Resolução nº 700, de 24/01/2023:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/2023/resolucao-700>

[2] - aeródromo de uso público

Aquele aeródromo onde seu operador está apto a processar serviço de transporte aéreo ou outras atividades de aviação civil não suportadas pelo uso privativo, incluindo aqueles aeródromos que:

- estejam aptos a processar passageiros, cargas e mala postal;
- recebam voos internacionais;
- sejam passíveis de certificação operacional segundo o RBAC nº 139 (de “Certificação Operacional de Aeroportos”).

Aos aeródromos de uso público são aplicados regulamentos da ANAC referentes a cadastro de aeródromos, segurança operacional e segurança da aviação contra atos de interferência ilícita.

Quanto à segurança operacional, os aeródromos de uso público são divididos em quatro classes (I a IV), de acordo com o número de passageiros processados, considerando a média aritmética de movimento anual passageiros processados no período de 3 (três) anos anteriores. Desta forma, são considerados:

- Classe I: aeródromo em que o número de passageiros processados é inferior a 200.000 /ano.
- Classe II: aeródromo em que o número de passageiros processados é igual ou superior a 200.000/ano e inferior a 1.000.000/ano.
- Classe III: aeródromo em que o número de passageiros processados é igual ou superior a 1.000.000 e inferior a 5.000.000; e,
- Classe IV: aeródromo em que o número de passageiros processados é igual ou superior a 5.000.000/ano

Aos aeródromos de uso público Classe I são aplicados regulamentos da ANAC referentes a cadastro de aeródromos, segurança operacional e segurança da aviação contra atos de interferência ilícita, sendo exigido também o processo de certificação operacional daqueles aeródromos que processem ou pretendam processar vôos internacionais.

Porém, por serem aeródromos de menor movimentação e complexidade, demandam menos exigências para garantir o mesmo objetivo regulatório, em especial, a segurança da aviação civil, o que faz com que tenham menos requisitos exigidos se comparados aos aeródromos de maior movimentação.

Quanto à segurança operacional, o operador de aeródromo de uso público – Classe I deverá possuir um dos mecanismos de gerenciamento da segurança operacional previstos a seguir:

1. Gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional - se não estiver apto a processar operações aéreas regidas pelo RBAC nº 121 ou operações regulares pelo RBAC nº 135 e desde que não esteja sujeito à certificação operacional de aeroporto (RBAC nº 139)
2. Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional (PGSO), se estiver apto a processar operações aéreas regidas pelo RBAC nº 121 ou operações regulares pelo RBAC nº 135 e desde que não esteja sujeito à certificação operacional de aeroporto (RBAC nº 139)
3. Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO), aplicável se o operador de aeródromo estiver sujeito ao RBAC nº 139.

Para AVSEC existe classificação própria, podendo o operador de aeródromo de uso público – Classe I se enquadrar como: Classe AP-0 ou Classe AP-1.

O operador de aeródromo também deve cumprir com as regras referentes a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC), com destaque para o RBAC nº 107 (de “Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – Operador de Aeródromo”).

Aos aeródromos de uso público – Classe II, III e IV são aplicados regulamentos da ANAC referentes a cadastro de aeródromos, segurança operacional e segurança da aviação contra atos de interferência ilícita, sendo exigido também o processo de certificação operacional daqueles aeródromos que processem ou pretendam processar vôos internacionais.

Quanto à segurança operacional (prevenção de incidentes e acidentes que possam causar danos a aeronaves e equipamentos ou lesões/morte de pessoas), o operador de aeródromo de uso público – Classe II, III e IV deve observar o que instrui o RBAC nº 153. Os requisitos aplicáveis a estes grupos podem ser identificados no Apêndice A deste regulamento.

Já a certificação operacional, exigida para aeródromos que processem ou pretendam processar vôos internacionais, encontra-se regulamentada no RBAC nº 139

Ainda sobre segurança operacional, o operador de aeródromo de uso público – Classe II, III e IV deverá possuir mecanismo de gerenciamento da segurança operacional, o qual pelo seu porte e complexidade deve se enquadrar em um dos previstos a seguir:

1. Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional (PGSO), se estiver apto a processar operações aéreas regidas pelo RBAC nº 121 ou operações regulares pelo RBAC nº 135 e desde que não esteja sujeito à certificação operacional de aeroporto (RBAC nº 139)
2. Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO), aplicável se o operador de aeródromo estiver sujeito ao RBAC nº 139

Para AVSEC existe classificação própria, podendo o operador de aeródromo de uso público – Classe II, III e IV se enquadrar como: Classe AP-1, Classe AP-2 ou Classe AP-3.

O operador de aeródromo também deve cumprir com as regras referentes a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC), com destaque para o RBAC nº 107 (de “Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita – Operador de Aeródromo”).

Quanto à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC), os aeródromos de uso público são classificados de acordo com o tipo de serviço aéreo operado no aeródromo e com o número de passageiros processados, conforme a seguir:

- Classe AP-0: aeródromo com operação exclusiva de aviação geral, de serviço de táxi aéreo e/ou de aviação comercial na modalidade de operação de fretamento;
- Classe AP-1: aeródromo com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 anos inferior a 600.000/ano;
- Classe AP-2: aeródromo com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação *charter* e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 anos superior ou igual a 600.000/ano e inferior a 5.000.000/ano;

- Classe AP-3: aeródromo com operação da aviação comercial regular ou na modalidade de operação charter e com média aritmética anual de passageiros processados nessas operações nos últimos 3 anos superior ou igual a 5.000.000/ano.

Além disso, caso o operador de um aeródromo de uso público opere ou pretenda operar vôos internacionais, regulares ou não regulares, deverá se submeter também ao processo de certificação operacional de aeroportos regido pelo RBAC nº 139

A publicação da classificação de cada aeródromo brasileiro é feita pela ANAC - lista de aeródromos com sua classificação pelo tipo de uso:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/cadastro-de-aerodromos>

Junto com a publicação da nova emenda (EMD.07) do RBAC, a ANAC também publicou um conjunto de Instruções Suplementares. As diversas Instruções Suplementares foram editadas para esclarecer, detalhar e orientar a aplicação dos requisitos dispostos no Regulamento. A seguir a coletânea destas publicações:

RBAC 153 EMD 07 – de “Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”, vigência em 02/05/2023, publicação em 17/04/2023:

https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2023/bps-v-18-no-16-17-a-20-04-2023/rbac-153-emd-07/visualizar_ato_normativo

IS 153-001A – de “Critérios de movimentação no solo”, em vigor em 02/05/2023, publicação 24/04/2023: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2023/bps-v-18-no-17-24-a-28-04-2023/is-153-001/visualizar_ato_normativo

IS 153-002A – de “Manutenção aeroportuária”, publicação em 24/04/2023:

https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2023/bps-v-18-no-17-24-a-28-04-2023/is-153-001a/visualizar_ato_normativo

IS 153.51-001A – de “Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional”, em vigor em 02/05/2023, publicação em 24/04/2023:

https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2023/bps-v-18-no-17-24-a-28-04-2023/is-153-51-001a/visualizar_ato_normativo

IS 153.63-001A – de “Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional”, em vigor em 02/05/2023, publicação em 24/04/2023:

https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2023/bps-v-18-no-17-24-a-28-04-2023/is-153-63-001a/visualizar_ato_normativo

IS 153.73-001A – de “Gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional”, vigor em 02/05/2023, publicação em 24/04/2023:

https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2023/bps-v-18-no-17-24-a-28-04-2023/is-153-73-001a/visualizar_ato_normativo

IS 153.107-001A - de “Proteção da área operacional de aeródromos”, em vigor em 02/05/2023, publicação em 24/04/2023:

https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2023/bps-v-18-no-17-24-a-28-04-2023/is-153-107-001a/visualizar_ato_normativo

IS 153.133-001A – de “Monitoramento da condição física e operacional do aeródromo”, em vigor em 02/05/2023, publicação em 24/04/2023:

https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2023/bps-v-18-no-17-24-a-28-04-2023/is-153-133-001a/visualizar_ato_normativo

IS 153.205-001C – de “Monitoramento da irregularidade longitudinal, atrito e macrot textura do pavimento da pista pouso e decolagem”, vigor em 02/05/2023, publicação em 24/04/2023 :

https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2023/bps-v-18-no-17-24-a-28-04-2023/is-153-205-001c/visualizar_ato_normativo

Apêndices B a D à IS 153.205-001C:

https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2023/bps-v-18-no-17-24-a-28-04-2023/is-153-205-001c/@@display-file/bps_anexo/Ap%C3%AAndices%20B%20a%20D%20C3%A0%20IS%20153.205-001C.pdf

IS 153.403-001B – de “CAT – Categoria Contraircêndio de Aeródromo”, em vigor em 02/05/2023, data de publicação 24/04/2023:

https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2023/bps-v-18-no-17-24-a-28-04-2023/is-153-403-001b/visualizar_ato_normativo

IS 153.501-001B – de “Procedimentos básicos de gerenciamento do risco da fauna”, em vigor em 02/05/2023, publicação em 24/04/2023:

https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2023/bps-v-18-no-17-24-a-28-04-2023/is-153-501-001b/visualizar_ato_normativo

IS 153.37-001B – de “Treinamento dos profissionais que exercem atividades específicas”, vigência em 02/05/203, publicação em 24/04/2023:

https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2023/bps-v-18-no-17-24-a-28-04-2023/is-153-37-001b/visualizar_ato_normativo

Segurança operacional

A segurança operacional tem por objetivo buscar que as operações aéreas e aeroportuárias no aeródromo ocorram de maneira tal que a chance de incidentes e acidentes que possam causar danos a equipamentos e lesões/morte de pessoas seja mínima.

Garantir que as operações aconteçam de maneira segura é responsabilidade de todos aqueles que fazem parte do sistema de aviação. Assim, o operador de aeródromo, como elo do sistema de aviação civil, deve gerenciar a segurança das operações independentemente do tamanho do aeródromo e do tipo de uso dado à sua infraestrutura aeroportuária.

Uma maneira de agir em prol da segurança operacional é pela realização de inspeções periódicas para verificar se os elementos mais críticos para a segurança operacional do aeródromo estão preservados do ponto de vista de sua condição física e operacional.

Assim, ainda que não realize um processo formal de gerenciamento de risco, o operador de aeródromo que executa esse tipo de monitoramento e toma medidas para recuperar a condição física e operacional dos elementos críticos atuará em prol da segurança.

Com isso em mente, foi criado por meio da Seção 153.73 do RBAC nº 153 um mecanismo de gerenciamento da segurança denominado “gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional”, o qual deve ser adotado por operador de aeródromo que não possua um Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) nem um Plano de Gerenciamento da Segurança Operacional (PGSO).

Em resumo, o “gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional” deve ser utilizado por operador de aeródromo que não esteja sujeito ao processo de certificação segundo o RBAC nº 139 (Certificação Operacional de Aeroportos) e não estejam aptos a processar operações aéreas regulares regidas pelo RBAC nº 135 ou, ainda, operações pelo RBAC nº 121.

O gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional proposto no RBAC nº 153 consiste basicamente em:

- realizar vistorias periódicas identificando pontos de falha (perigo identificado);
- definir medida(s) para eliminar ou reduzir o risco associado a esta falha; e,
- controlar a execução da medida escolhida e ver se ela atingiu o objetivo pretendido (corrigir a falha ou reduzir/eliminar as suas consequências).

Importante destacar que a Instrução Suplementar – IS nº 153.73-001 veio detalhar como esse “gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional” deve ser realizado.

Consiste basicamente no monitoramento, por meio de fichas de inspeção, das condições físicas e operacionais dos elementos abaixo listados:

- pistas de pouso e decolagem;
- pistas de táxi;
- pátio de aeronaves;
- auxílios e sistemas elétricos;
- áreas verdes e sistema de drenagem;
- barreiras de segurança; e,
- fauna.

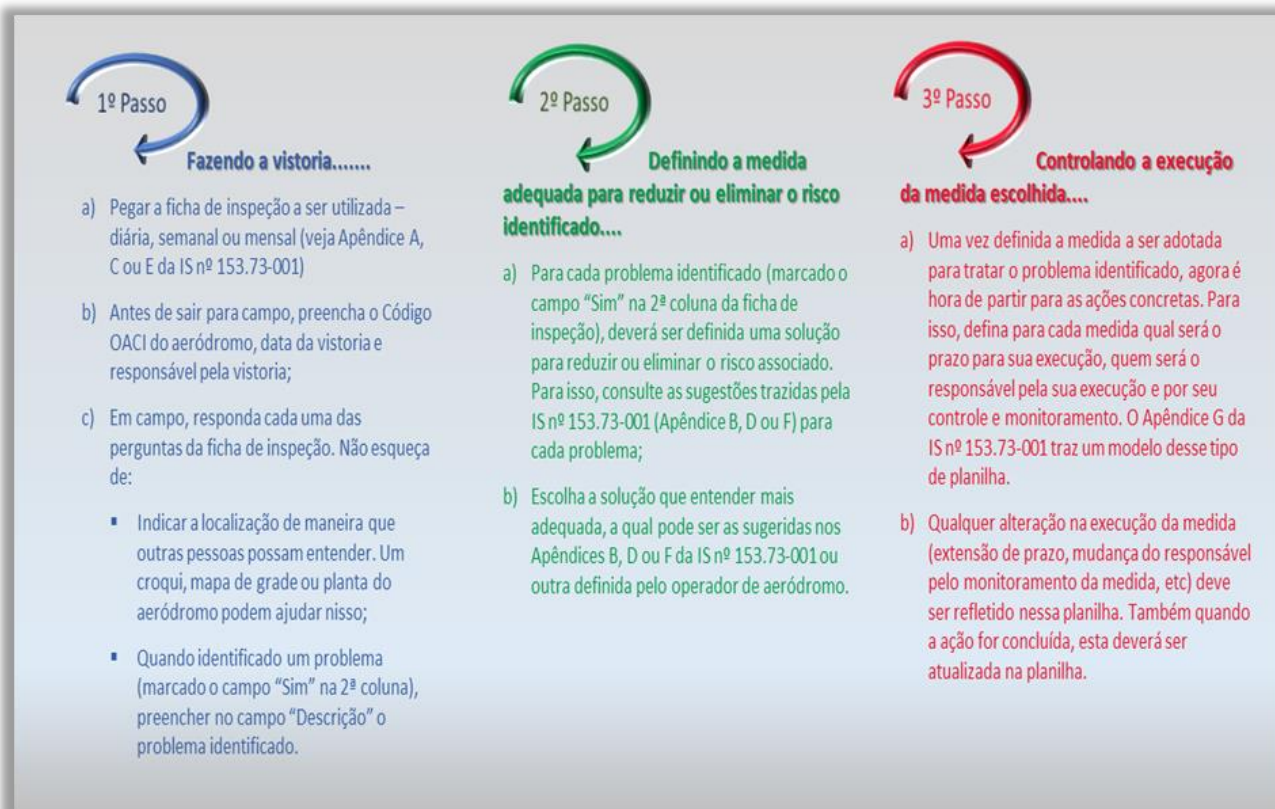
A IS nº 153.73-001 traz essas fichas de inspeção, apresentando em forma de perguntas os aspectos críticos a serem monitorados para garantir a segurança operacional nos aeródromos que se enquadram neste mecanismo de gerenciamento. A Instrução também contém sugestões de solução para cada problema identificado a partir das perguntas contidas nas fichas de inspeção, bem como maneira de deixar identificados os responsáveis e os prazos para que os problemas encontrados sejam resolvidos.

É importante destacar que existem fichas de inspeção diferentes para as vistorias diárias, semanais e mensais. Cada ficha dessas aborda elementos distintos. Assim, caso em um mesmo dia coincida duas ou as três vistorias, todas as respectivas fichas de inspeção deverão ser observadas em campo. Por exemplo, no mesmo dia coincide a vistoria diária e mensal. Assim, a inspeção será feita com base na ficha de vistoria diária e na ficha de vistoria mensal.

O operador de aeródromo não precisa se limitar às perguntas apresentadas nas fichas de inspeção trazidas na IS nº 153.73-001. Pode incluir outras questões que sejam características de seu aeródromo e que ele acha importante monitorar do ponto de vista da segurança operacional.

A ANAC instrui a guarda de todos esses registros por no mínimo 6 meses para as fichas de inspeção e 12 meses (01 ano) para o registro das ações adotadas, com responsáveis e prazos para resolver o problema identificado e restabelecer a segurança operacional no aeródromo.

Executar o gerenciamento de aspectos críticos de segurança operacional por meio dessas fichas de inspeção é bastante simples - a seguir, uma maneira sistematizada como isso acontece.



<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/seguranca-operacional-aerodromos/gerenciamento-de-aspectos-criticos-de-seguranca-operacional/gerenciamento-de-aspectos-criticos.png>

Os passos acima aplicados em um caso concreto:

1º Passo

Lista de Inspeção Diária - Itens de verificação				
1. Sistema de pistas e pátios	Sim	Não	Localização (quadricula / detalhe)	Descrição
1.1. O pavimento da pista de pouso e decolagem, pista de taxi ou pátio de aeronaves possui defeitos graves em sua superfície como buracos ou grande desagregação de pedras?		X		
1.2. Foi constatado que em dias de chuva aparecem poças d'água maiores que 1m de diâmetro no pavimento da pista de pouso e decolagem?	X		Próximo da cabeceira 02 (veja mapa de grade anexo)	poça d'água com mais de 1m formada após chuva

2º Passo

Consequência associada ao problema 1.2	Medida escolhida (baseada nas sugestões da IS 153.73-001)
Perda do controle direcional	<ul style="list-style-type: none"> Correção da declividade; Monitoramento do defeito até sua correção.

3º Passo

Controle de Ações					
Referência	Perigo	Ação de correção ou mitigação	Prazo de implantação	Controle e acompanhamento	Responsável
Problema 1.2 - Ficha de inspeção diária	Poça d'água próxima da cabeceira 02 (vide mapa de grade)	Monitoramento do defeito até sua correção	Imediato	Equipe de inspeção	Antônio da Silva (chefe de inspeção)
Problema 1.2 - Ficha de inspeção diária	Poça d'água próxima da cabeceira 02 (vide mapa de grade)	Correção da declividade	5 (cinco) meses - conclusão em 01/06/2001	Equipe de manutenção	José Costa (chefe de manutenção)

Mapa de grade - PPD

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aerodromos/seguranca-operacional-aerodromos/gerenciamento-de-aspectos-criticos-de-seguranca-operacional/gerenciamento-de-aspectos-criticos-2.png>