



RELATÓRIO

PROCESSO: 00058.122171/2015-18

**INTERESSADO: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA /
INFRAERO / DOGP**

RELATOR: DIRETOR JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. Trata-se de pedido de isenção temporária ao *Parágrafo (c)(2) e (d), Seção 154.207 do RBAC nº 154* para o Aeroporto Carlos Drummond de Andrade - SBBH em Belo Horizonte-MG, devido a existência de obstáculos na faixa de pista de pouso e decolagem. A petição foi formulada pela Infraero, a fim de ser-lhe deferida a operação com aeronaves propelidas a jato e classificadas sob o Código de Referência - 3C.

1.2. Inicialmente, convém relatar alguns marcos históricos extraídos dos autos e que auxiliaram no desenvolvimento do estudo realizado pela Superintendencia de Infraestrutura Aeroportuária - SIA da ANAC sobre o pedido de isenção em tela:

I - Em meados de 2005 o então Departamento de Aviação Civil - DAC, por intermédio da *Portaria nº 189/DGAC*, estabeleceu nova política de uso dos aeroportos situados na Área de Controle Terminal- TMA de Belo Horizonte - MG. Neste cenário o aeroporto de Pampulha passava a ter como objetivo primário o atendimento das linhas aéreas regionais visando estimular a ligação de cidades do Estado de Minas Gerais e Estados limítrofes. Na ocasião, foram impostas diversas restrições operacionais, tais como: limitações para operação com aeronaves turboélices com capacidade de até 50 assentos; rotas que contemplassem pelos menos duas cidades médias no Estado de Minas Gerais, sendo que, cidades com mais de um milhão de habitantes não poderiam fazer ligação direta com o Aeroporto de Pampulha, entre outras.

II - Em 2007, a ANAC, por meio da *Portaria ANAC nº 993/2007*, iniciou o processo de flexibilização das restrições operacionais nos aeroportos localizados na TMA-Belo Horizonte. A referida portaria estabeleceu as vocações primária e secundária para o Aeroporto Carlos Drummond de Andrade, ressaltando expressamente a intensidade das restrições do referido aeroporto. Ou seja, SBBH passava a permitir operações de linhas aéreas domésticas com os diversos modelos de aeronaves com capacidade de até 50 assentos, e com rotas que contemplassem apenas uma cidade de Minas Gerais, entre outras limitações e proibições.

III - Em 2010, a ANAC, por intermédio da *Decisão nº 49*, declarou a nulidade da *Portaria nº 993/2007*. A Decisão supra encontrava-se plenamente lastreada pelo § 1º, art. 48 da *Lei no 11.182*, observava as manifestações da Procuradoria Federal junto a ANAC e considerava que as limitações e proibições impostas pela *Portaria ANAC nº*

993/2007 não dispunham de abrigo em aspectos de segurança operacional ou de efetiva capacidade operacional de infraestrutura aeroportuária.

IV - Em 2011, a Infraero propôs à ANAC a inclusão de novas operações regulares com aeronaves com capacidade maior que 50 assentos. Desta feita, o operador aeroportuário apresentou um cronograma específico para implantação destas operações, dividido em 3 (três) fases. Na primeira fase, seria autorizada a inclusão de aeronaves alternativas nos HOTRAN aprovados, limitadas a turboélices com configuração de até 75 assentos, em seguida seriam autorizados os voos regionais dentro do limite de capacidade de infraestrutura do aeroporto e, por derradeiro, a Infraero iria avaliar a possibilidade de inclusão de novas operações além daquelas previstas nas fases precedentes, observado o Plano de Investimento Plurianual da referida empresa.

V - Em 2012, a SIA debruçou-se na avaliação da proposta encaminhada Infraero, bem como na "*Análise de Segurança Operacional - Operações com Aeronaves Código 3C - Aeroporto de Pampulha*".

VI - Em 2013, após superadas as inconformidades apresentadas pela SIA para a Fase 1 e 2 do processo de inclusão de aeronaves com mais de 50 assentos em SBBH e considerada a importância de disponibilização do serviço público prestado no referido aeroporto de forma segura, a ANAC publicou, em 09 de abril de 2013, a *Decisão ANAC Decisão nº 27*. O referido instrumento isentava temporariamente o cumprimento do requisito *154.223(b)(1) do RBAC 154* referente à distância mínima do eixo da pista de pouso e decolagem até uma posição de espera de aeronave ou veículo. Neste mesmo ano, iniciavam-se as operações com as aeronaves turboélice, modelo ATR-72, com mais de 50 assentos.

VII - Em 2015 foram retomadas as tratativas pela Infraero para operação com aeronaves a jato em SBBH, o que resultou na abertura do presente Processo Administrativo (*00058.122171/2015-18 - Pedido de autorização para operação mais exigente do aeroporto da Pampulha*). Neste mesmo ano, a GCOP/SIA solicitou a Infraero, a elaboração do Estudo de Compatibilidade para abordar o impacto na introdução de um novo modelo de aeronave e para inclusão de uma operação mais exigente que aquela autorizada nas especificações operativas do operador aeroportuário.

VIII - Em 2016, devido a publicação da *Emenda 05 do RBAC 139*, a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária publicou a *Portaria SIA nº 908/2016* que definiu quais seriam as aeronaves críticas e as respectivas frequências semanais de operação para os aeródromos civis públicos brasileiros. Com efeito, o aeroporto da Pampulha foi diretamente afetado e passava a ter que cumprir com a limitação de 155 (cento e cinquenta e cinco) frequências semanais com aeronave crítica ARC 3C. Em agosto de 2016, a Infraero apresenta nova documentação e estudos para autorização de operações com aeronaves a jato (ex. EMB 190, A319 e B737).

1.3. Denotam-se dos presentes autos que foram realizadas diversas tratativas técnicas entre a Infraero e a SIA a fim de que restassem evidenciadas condições aceitáveis de segurança atinentes à implementação das operações das aeronaves sob o Código de Referência 3C no aeroporto SBBH, e que estão devidamente consubstanciadas nas *Análises de Impacto de Segurança Operacional - Infraero, na Nota Técnica nº 19/2016/GCOP/SIA, no Relatório de Inspeção - "Relatório de Conformidade INF 3-C SBBH (SEI nº 0154315), no Parecer 17 (SEI)/2016/GTOP/GCOP/SIA, na Nota Técnica nº 6 (SEI)/2017/GTOP/GCOP/SIA e na Nota Técnica nº 9(SEI)/2017/GTOP/GCOP/SIA*.

1.4. Importante mencionar que a documentação supracitada evidenciou que as inconformidades, para implantação da operação 3C em SBBH foram devidamente saneadas, com exceção do disposto na *Seção 154.207(c)(2) e (d) do RBAC nº 154*, relacionada a presença de obstáculos na faixa de pista de pouso e decolagem, objeto da presente petição de isenção. Registre-se que a área técnica apontou, na *Nota Técnica Nº 9(SEI)/2017/GTOP/GCOP/SIA*, a inexistência dos Sistemas Visuais Indicadores de Rampa de Aproximação – PAPI para a cabeceira 31 de Pampulha, requisito este aplicável aos aeródromos que realizam operações com aeronaves turbo-jato, nos termos do *Parágrafo 154.305(j)(1)(i)(A) do RBAC 154*

1.5. No tocante à isenção aos requisitos 154.207(c)(2) e (d) do RBAC 154 - 'objetos na faixa de pista de pouso e decolagem', a Nota Técnica nº 6 (SEI)/2017/GTOP/GCOP/SIA demonstrou que a petição por parte do operador aeroportuário apresentou os elementos necessários para sua formalização com pleno atendimento ao previsto no RBAC 11, incluso o AISO. No mérito e observada a trilha de ações, a SIA realizou os testes de rejeição e aceitação previstos no MPR-200-R03 - "Metodologia para avaliação da faixa de pista de pouso e decolagem" para análise da viabilidade da isenção em tela, os quais demonstraram que, para operação 3C, o operador aeroportuário deveria adotar as seguintes medidas complementares, *in verbis*:

Nesse sentido, s.m.j., deverá o operador de SBBH providenciar a complementação do estudo apresentado, conforme os apontamentos acima, por meio das seguintes medidas adicionais:

1. apresentação de avaliação de risco realizada pelos operadores aéreos em que se demonstre aceitável o risco das operações, do ponto de vista dos operadores aéreos;
2. manifestação formal dos operadores aéreos de concordância com o cenário proposto na análise de risco;
3. existência de algumas das defesas enumeradas no item 7.2 do Artefato "Metodologia para avaliação de faixa de pista de pouso e decolagem";
4. adoção de algumas medidas mitigadoras adicionais enumeradas no item 7.2 do "Artefato Metodologia para avaliação de faixa de pista de pouso e decolagem".

1.6. Desta forma, a Infraero foi notificada, em 03 de fevereiro de 2017, por meio do *Ofício nº 14(SEI)/2017/GCOP/SIA-ANAC* da necessidade de implementação de medidas adicionais para manutenção do nível de segurança. Em resposta, o operador aeroportuário atestou, por intermédio do *Ofício nº 346/DO/DJ/2017*, a adoção de defesas e medidas adicionais de segurança operacional, a saber:

- a) Existência de TWR e de Estação Meteorológica de Superfície categoria II;
- b) Existência de procedimento RNAV;
- c) Restrição operacional para operação de aeronaves de código 4C, cuja utilização se dará no âmbito do Processo de Certificação Operacional do Aeroporto, que se encontra em curso;
- d) Instalado auxílios visuais, tais como: PAPI, sinalização vertical, balizamento, biruta, farol rotativo;
- e) Instalado no aeródromo auxílios não visuais, tais como: NDB, D-VOR e LOCALIZER; e
- f) Disponível área de segurança de fim de pista (RESA), em atendimento a seção 154.209 do RBAC 154, em processo de atualização cadastral.

1.7. Com base na resposta apresentada pela Infraero, a SIA encaminhou o presente processo para decisão da Diretoria Colegiada, recomendando a concessão de isenção ao *Parágrafo (d), Seção 154.207* do RBAC 154, pelo prazo de 4 (quatro) anos.

1.8. Em seguida o processo em epígrafe foi sorteado, na sessão pública do dia 15 de fevereiro de 2017, e recepcionado para relatoria desta Diretoria. Após análise dos autos, e com fulcro no § 1º, Art. 5º da *Instrução Normativa nº 33/2010*, identificou-se a necessidade de esclarecimentos adicionais das questões técnicas delineadas pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA no intuito de subsidiar a tomada de decisão desta Diretoria, as quais foram diligenciadas por intermédio do *Despacho SEI nº 0545222*.

1.9. Ante ao exposto, e em meio às novas informações técnicas, a SIA acostou aos autos as avaliações e manifestações formais de aceitabilidade do risco por parte das empresas aéreas, esclareceu as questões relacionadas à aproximação por instrumentos na cabeceira 13, e, por derradeiro, incluiu disposição expressa para proibição de pouso com aeronaves propelidas à jato - Código de Referência 3C - na cabeceira 31.

1.10. Por fim, sobre o pedido de isenção em voga, a SIA complementou a proposta de ato normativo, informando à esta Diretoria "*não haver óbices ao seguimento do processo*".

É o relatório.



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor**, em



23/05/2017, às 19:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0493498** e o código CRC **FA9212BF**.

SEI nº 0493498