



RELATÓRIO

PROCESSO: 00058.006550/2016-42

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

RELATOR:HÉLIO PAES DE BARROS JUNIOR

1. DESCRIÇÃO DA PROPOSTA

1.1. O presente processo traz à deliberação da Diretoria proposta edição do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil RBAC 155 - Helipontos e Emenda ao RBAC 154 - Projeto de Aeródromos à audiência pública.

1.2. A proposta de regulamento RBAC 155 está baseada nas disposições da Organização Internacional de Aviação Civil – OACI, Anexo 14, Volume II - Helipontos, 4ª edição, de julho de 2013, incluída a emenda 6.

1.3. O regulamento foi estruturado em 9 (nove) subpartes e 4 (quatro) apêndices, conforme abaixo descritos:

Subparte A - Generalidades: descreve a aplicabilidade, dispõe sobre a obrigatoriedade do cumprimento dos requisitos, define os principais termos utilizados, as abreviaturas e siglas e apresenta os sistemas de referência comuns adotados.

Subparte B – Operador de Heliponto: descreve as atribuições e responsabilidades do operador de heliponto. Além disso, determina os treinamentos necessários para os profissionais que exercem atividades específicas e a documentação que deve ser mantida no heliponto.

Subparte C – Dados do Heliponto: dispõe sobre o estabelecimento e a comunicação dos dados aeronáuticos relacionados a helipontos, quais sejam, ponto de referência e elevação; dimensões do heliponto e informações correlatas e distâncias declaradas.

Subparte D – Características: determina as características físicas para helipontos, ou seja, dimensões, declividades, resistências e demais especificidades da área de toque e elevação inicial – TLOF, da área de aproximação final e decolagem – FATO, das pistas e rotas de táxi aéreo e terrestre, do pátio de estacionamento, das áreas de segurança e proteção e das redes de segurança.

Subparte E – Auxílios Visuais: dispõe sobre os auxílios visuais do heliponto, ou seja, indicador de direção do vento, sistema de iluminação da FATO e da TLOF, luzes de borda de pista de táxi e sinalizações horizontais.

Subparte F: Reservada para futura inclusão de requisitos referentes à operação de helipontos, em consonância com as regras do RBAC 153 (Subparte D - Operações Aeroportuárias), aplicáveis a aeródromos civil públicos brasileiros.

Subparte G: Reservada para futura inclusão de requisitos referentes à manutenção de helipontos, em consonância com as regras do RBAC 153 (Subparte E - Manutenção Aeroportuária), aplicáveis a aeródromos civil públicos brasileiros.

Subparte H – Resposta à Emergência: dispõe sobre Resposta à Emergência em Helipontos, contendo os procedimentos mínimos para elaboração e operação da planificação de emergência. Contém seções reservadas para a futura inclusão de requisitos relativos ao Nível de Proteção Contra-incêndio Requerido e Existente.

Subparte I – Disposições Transitórias e Finais: trata das disposições transitórias e finais. A Subparte também orienta o regulado em como tratar as isenções de cumprimento de requisito, enfatiza a prerrogativa da ANAC em estabelecer requisitos específicos a qualquer aeródromo, desde que previamente justificado em função da complexidade da operação, do movimento de aeronaves ou do risco à segurança operacional e ressalta a necessidade do atendimento às regras sobre autorização prévia para a construção de aeródromos e seu cadastramento junto à ANAC.

Apêndice A: requisitos de qualidade de dados aeronáuticos.

Apêndice B: formas das letras das sinalizações horizontais.

Apêndice C: diagramas de isocandela.

Apêndice D: mapa de grade externo contendo a localização dos auxílios externos previstos na planificação de emergência.

1.4. No que se refere à emenda no RBAC 154 – Projeto de Aeródromos, a edição proposta busca inserir disposições de modo a garantir que as áreas de infraestrutura em aeródromos destinados a operações de asa fixa também sujeitas às operações de asas rotativas atendam aos requisitos dispostos no RBAC 155.

1.5. Destaca-se que a regulamentação ora formulada aplicar-se-á a helipontos públicos e também aos helipontos privados elevados. Definiu-se a infraestrutura de característica elevada aquela construída acima do nível do solo que permite o trânsito de pessoas abaixo de sua estrutura ou no entorno imediatamente subjacente à sua projeção. Aos helipontos privados elevados, contudo, não se aplicarão as disposições relativas ao Operador de Heliponto (Subparte B) e Resposta à Emergência (Subparte H), bem como as futuras disposições de Operação e Manutenção (Subpartes F e G respectivamente).

1.6. Destaca-se, também, que a proposta não se aplica aos helipontos localizados a bordo de embarcações e plataformas marítimas, por força da Portaria Normativa Interministerial nº 1.422/MD/SAC-PR, de 5 de junho de 2014.

1.7. Propõe-se que o regulamento entre em vigência 6 (seis) meses após sua edição, sendo aplicável apenas aos novos cadastros. A regra de transição prevê que as atuais infraestruturas se adequem aos novos requisitos apenas se forem substituídas ou melhoradas para acomodar operações mais exigentes considerando-se as aeronaves de projeto ou os procedimentos de aproximação e decolagem.

1.8. Quanto ao arcabouço regulatório, a regulamentação da infraestrutura de asa rotativa em questão era, originalmente, disciplinada pela Portaria 18/GM5, de 14 de fevereiro de 1974, do COMAER, que se intitulava instruções para operação de helicópteros e para construção e utilização de helipontos ou heliportos. As disposições contidas neste documento serviam como referência para as atividades de regulação e fiscalização tanto da ANAC como do DECEA. Contudo, em 13 de maio de 2011, o DECEA editou nova regulamentação sobre o tema revogando a Portaria 18/GM5 e, com ela, os dispositivos afetos a regulamentação de competência da ANAC.

1.9. Em face disso, sob consulta, a Procuradoria Federal junto a ANAC, por meio da NT 105/2011/PF-ANAC/PGF-ANAC/PGF/AGU, de 21 de agosto de 2011, expediu parecer recomendando à SIA a adoção da Portaria 18/GM5 nos procedimentos internos no tocante a

regulação da ANAC. A recomendação foi seguida pela SIA, porém – argumenta a área técnica - a adesão dos regulados aos padrões formalmente revogados gera insegurança jurídica quanto à vigência dos padrões estabelecidos na referida Portaria.

1.10. De qualquer modo, os parâmetros mínimos constantes nesta Portaria estão desatualizados em relação aos padrões e práticas recomendadas pela OACI e inconsistentes com as atuais regras do COMAER. O principais parâmetros em desconformidade, conforme Nota Técnica 2/2015/GTNO/GNAD/SIA são:

- indefinição de área de segurança, cuja borda é referência para a delimitação das superfícies limitadoras de obstáculos de heliponto, estabelecidas pela COMAER na Portaria nº 957/GC3, de 9 de julho de 2015;
- recomendação de cerca de segurança de 1 metro de altura circundando os limites da área periférica em helipontos ao nível do solo incompatível com as superfícies limitadoras de obstáculos definidas nas regras do COMAER;
- nivelamento entre as superfícies da área de aproximação final e decolagem – FATO e área de toque e elevação inicial – TLOF não definidos, permitindo interpretações distintas;
- responsabilidades do operador de heliponto não definidas;
- requisitos para operação e manutenção de heliponto não definidos;
- requisitos de prevenção e extinção de incêndio em helipontos defasados; e
- parâmetros para publicação de dados aeronáuticos relacionados a helipontos não definidos.

1.11.é neste contexto que se insere a presente proposta para regulamentar os requisitos de infraestrutura para operação de asas rotativas. O problema regulatório teve sua fase de estudos iniciada ainda em 2010, quando a Diretoria da ANAC instituiu um Grupo de Trabalho com finalidade de desenvolver estudos sobre exploração de helipontos e heliportos, em face da necessidade de regular as atividades ante as demandas do mercado. Com a introdução do atual conceito de Agenda Regulatória, passou a ser tratado como tema para o biênio 2015/2016, tendo sido mantido na Agenda Regulatória para o biênio 2017-2018, com a revisão do cronograma de elaboração (Portaria nº 3723, de 15 de dezembro de 2016).

1.13. Ainda em fase anterior à agenda regulatória, uma primeira versão da proposta é datada de 2010. Em 23 de agosto de 2012, foi apresentada uma nova versão sob o título RBAC 155, helipontos – características físicas e operacionais, anexa à Nota Técnica no. 295/2012/GTNS/GNPS [p.758 – 811]. Essa minuta previa **aplicabilidade a todos os helipontos** situados em território brasileiro e incorporava disposições operacionais e de resposta à emergência.

1.14. Em 13 de dezembro de 2012, a Superintendência de Padrões Operacionais, instada a se manifestar sobre a proposta, respondeu à SIA que não haveria qualquer conflito que pudesse comprometer a segurança na aviação.

1.15. Em 2013, a SIA se deteve na discussão da aplicabilidade do regulamento e, em 5 de julho de 2013, conclui estudo que apontava que a aplicabilidade da norma deveria ser definida "de forma proporcional aos objetivos pretendidos, levando-se em consideração os custos e benefícios e com base em critérios que priorizem a regulação de helipontos que representem maior risco de danos a pessoas ou propriedades".

1.16. Em 23 de dezembro de 2015, a Nota Técnica no. 2/2015/GTNO/GNAD/SIA/RJ, apresentou em seus anexos uma nova versão do regulamento, ajustada para a aplicabilidade **restrita às infraestruturas públicas**. A estrutura do documento também é modificada, sendo suprimidos os capítulos referentes a operação e manutenção de helipontos com a justificativa pautada nas dificuldades em se estabelecer requisitos precisos e devidamente calibrados sob estes aspectos nesse momento.

1.17. A Procuradoria Federal junto a ANAC, ao examinar a minuta de regulamento, por meio

do Parecer no. 66/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU, de 4 de abril de 2016 [p. 1129 – 1136], não apontou óbice ao prosseguimento do processo, apresentando entretanto algumas sugestões à redação da minuta. Por meio da Nota Técnica no. 6/2016/GTNO/GNAD, a SIA apresentou a avaliação técnica para as observações realizadas pela Procuradoria em seu Parecer.

1.18. Após as etapas de avaliação da legalidade e formalidade do ato, o processo é remetido à ASTEC e, após sorteio em 2 de maio de 2016, é recepcionado nesta Diretoria para relatoria.

1.19. De forma a subsidiar o processo de análise e deliberação, foram realizadas diligências pela Diretoria para a área técnica. Neste ponto, enfatiza-se que, no âmbito do processo de relatoria, foram apresentadas instruções à área técnica no sentido de que fossem estabelecidos requisitos para infraestruturas destinadas tanto à operações públicas quanto privadas, para o que deveria ser adotado critério objetivo que refletisse aquelas operações que implicassem em maior exposição ao risco.

1.23. Por fim, em 9 de junho de 2017, por meio do Despacho SEI0758002, o processo retorna à relatoria com um estudo aprofundado e extensivo sobre a aplicabilidade da norma contido na Nota Técnica no. 9/SEI/2017/GTNO/GNAD/SIA, cujo anexo contém a minuta de regulamento na sua versão final com a aplicabilidade ampliada aos helipontos privados elevados e com as características principais como já exposto nos itens precedentes.

É o relatório.

Hélio Paes de Barros Junior

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Hélio Paes de Barros Júnior, Diretor**, em 27/07/2017, às 14:44, 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/autenticidade>, informando o código verificador **0871000** e o código CRC **991E5BD9**.

SEI nº 0871000