



## VOTO

**PROCESSO: 00058.006550/2016-42**

**INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA**

**RELATOR: HÉLIO PAES DE BARROS JÚNIOR**

### 1. DO OBJETIVO

1.1. Submeter ao conhecimento e deliberação da Diretoria Colegiada a proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 155, intitulado "Helipontos" e de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 154 - RBAC nº 154, intitulado "Projeto de aeródromos". O referido processo retorna da audiência pública.

### 2. DOS FATOS

2.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, atribui à ANAC a competência para regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, expedindo regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis.

2.2. E, como já enfatizado, no cenário regulatório brasileiro atual, a norma que aprova as instruções para operação de helicópteros e para construção e utilização de helipontos ou heliportos, a Portaria nº 18/GM5, de 14 de fevereiro de 1974, está revogada pelo Comando da Aeronáutica – COMAER desde 13 de maio de 2011, por meio da Portaria nº 256/GC5; muito embora a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária - SIA, seguindo uma recomendação da Procuradoria Federal junto à ANAC – PF-ANAC (Nota nº 105/2011/PF-ANAC/PGF/AGU), continue adotando seus dispositivos em seus processos.

2.3. Editados há mais de 40 anos, os parâmetros mínimos para construção e operação de helipontos constantes da citada Portaria estão desatualizados em relação aos padrões e práticas recomendadas pela Organização da Aviação Civil Internacional – OACI e, também, inconsistentes com regras do COMAER. Desta feita, conforme bem identificado nos autos e relacionados no Formulário de Análise para Proposição de Ato Normativo (SEI no. 0293700), os principais parâmetros em desconformidade e que deveriam ser endereçados estão relacionados abaixo:

- definição de área de segurança;
- 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;
- definição de nivelamento entre as *superfícies da área de aproximação final e decolagem* – FATO e *área de toque e elevação inicial* – TLOF;
- definição de responsabilidades do operador de heliponto;
- definição de requisitos para operação e manutenção de heliponto;
- estabelecimento de requisitos de prevenção e extinção de incêndio em helipontos; e
- definição de parâmetros para publicação de dados aeronáuticos relacionados a helipontos.

2.4. Nesse contexto, como resultado dos estudos realizados pela SIA, ao longo de cerca de 7 anos, foi proposta a minuta de regulamento e que foi submetida à Audiência Pública no. 9, durante todo o mês de julho de 2017. O documento está fundamentado nas disposições da OACI, Anexo 14, Volume II - Heliportos, 4ª edição, de julho de 2013, incluída a Emenda 6.

2.5. No que tange à proposta de emenda ao RBAC 154, que versa sobre projeto de aeródromos, justifica-se a inclusão de provisões considerando os casos em que há operação compartilhada da

infraestrutura com aeronaves de asa rotativa e asa fixa. Nestes aeródromos, prevê-se que os espaços em que haja operação exclusiva de helicópteros atendam às disposições do RBAC 155, e onde há uso compartilhado, deve-se atender às disposições do regulamento que apresentar maiores restrições.

2.6. Das 90 contribuições recepcionadas durante a audiência pública, 15 foram idênticas e, portanto, tratadas de forma conjunta, totalizando 75 colaborações que somadas a outras 8 recebidas por meio de ofícios e cartas foram analisadas e respondidas, segundo informações inseridas na Nota Técnica nº 7/2018/GTNO-SIA/GNAD/SIA, de 8 de fevereiro de 2018.

2.7. Fruto deste esforço conjunto da Agência e Sociedade, em 28 de março de 2018, a proposta final retornou à avaliação desta Diretoria para encaminhamento e deliberação final.

### 3. DA ESTRUTURA DO REGULAMENTO E PRINCIPAIS TEMAS

3.1. O regulamento está estruturado em nove subpartes e cinco apêndices, sobre os quais passo a fazer breve descrição.

3.2. A **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.

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

3.4. As disposições sobre o estabelecimento e a comunicação dos dados aeronáuticos, ponto de referência e elevação; dimensões do heliponto e informações correlatas e distâncias declaradas estão contidas na **Subparte C – Dados do Heliponto**.

3.5. Na **Subparte D – Características Físicas** foram incluídas as determinações sobre as características físicas, ou seja, dimensões, declividades, resistências e demais especificidades da TLOF, da FATO, das pistas de táxi aéreo e terrestre, do pátio de estacionamento, das áreas de segurança e proteção e das redes de segurança.

3.6. As disposições sobre os auxílios visuais, sistema de iluminação da FATO e da TLOF, luzes de borda de pista de táxi e sinalizações horizontais estão inseridas na **Subparte E – Auxílios Visuais**.

3.7. As **Subpartes F e G** estão reservadas para futura inclusão de requisitos referentes à operação e manutenção de helipontos, excluídos da presente proposta face a insuficiência de elementos técnicos maduros para compor o regulamento, conforme justifica a SIA.

3.8. Na **Subparte H – Resposta à Emergência** estão contidos os procedimentos mínimos para elaboração e operação da planificação sobre Resposta à Emergência e futura inclusão de requisitos relativos ao Nível de Proteção Contra-incêndio Requerido e Existente.

3.9. A **Subparte I – Disposições Transitórias e Finais** trata das disposições transitórias e finais.

3.10. Os **Apêndices A, B, C e D** contém diversas especificações a que o regulamento se refere de modo complementar.

3.11. Por fim, o **Apêndice E** contém a dosimetria das sanções aplicáveis às infrações ao regulamento, e concretiza tendência regulatória desta Agência de introduzir, na própria norma material, a previsão da sanção cabível no caso de descumprimento de cada requisito, bem como o valor e a dosimetria da multa a ser aplicada.

3.12. Com esta estrutura e conteúdo, reputo estarem abarcados os temas que deram motivação à presente propositura.

3.13. Não obstante, considero oportuno ressaltar a seguir seus principais temas, notadamente aqueles cuja audiência pública recebeu o maior número de contribuições. Segundo levantamento da Nota Técnica nº 7/2018/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI no. 1454063), foi possível identificar e organizar as manifestações recebidas em quatro tópicos principais: **dimensões da FATO e da TLOF; nivelamento da FATO e TLOF; aplicabilidade do regulamento; e Zona Desimpedida (Clearway) e entorno de FATO**.

3.14. No que se refere a **Clearway e entorno da FATO**, as contribuições foram decorrentes, em resumo, da necessidade de se prestar esclarecimentos sobre a faculdade dada ao regulado para sua

implantação e ao saneamento de dúvida quanto ao conceito da área livre de obstáculo no entorno da FATO e que não se deve confundir com a zona de proteção de heliponto, assunto disciplinado pelo COMAER.

3.15. No que tange às **dimensões da FATO e TLOF**, itens sobre os quais houve grande número de contribuições no sentido de se reduzi-las fundamentados no padrão estabelecido pela OACI, a SIA fez uma detalhada análise incluindo dados complementares fornecidos pela Associação Brasileira das Empresas de Táxi Aéreo -ABTAER. E concluiu por manter a FATO com as mesmas disposições atuais e igual a uma vez e meia a maior dimensão da aeronave - D, ponderando que esta referência (1,5D) foi utilizada no Volume II do Anexo 14 até julho de 2009, quando houve a redução para 1D a partir da 3ª edição deste documento. Justifica ainda que, em atenção aos novos estudos realizados e ao fundamento técnico para a implantação de FATO, foi considerada inicialmente necessária a provisão de área adicional considerando a dispersão prevista nas aproximações, havendo previsão de que a OACI altere o parâmetro fixado no Anexo 14.

3.16. De modo a se manter coerência, em função do mesmo racional mencionado para a FATO, ressalvo que – após diligência desta Diretoria, documentos SEI nos. 1816902 e 1818081 - foi proposta a manutenção de alinhamento com a OACI também para as provisões estabelecidas para a TLOF, recomendando-se a paridade com o parâmetro D para infraestruturas elevadas.

3.17. No que concerne a exigência de **nivelamento entre FATO e TLOF** - disposições dos parágrafos 155.221(c) e (d) do regulamento proposto, verifica-se que as contribuições a respeito do tema propuseram a flexibilização da regra em função da prática que já vinha sendo adotada com base na Portaria nº 18/GM5 e em alegadas dificuldades na construção de helipontos elevados para atender às exigências da autoridade. Novamente, a área técnica propõe o alinhamento ao Anexo 14, Vol. II - Heliports, 4ª edição - julho de 2013, apoiando-se em suas disposições, inclusive como forma de resolver incompatibilidade com os requisitos editados pelo COMAER, uma das questões centrais que a SIA propõe equacionar.

3.18. **A aplicabilidade do regulamento** - helipontos privados elevados e helipontos públicos - foi objeto de parte das contribuições recebidas na audiência pública, em especial no que se refere ao tratamento diferenciado para helipontos públicos e helipontos privados, assim como no que se refere à alegada omissão de regras para componentes aeroportuários destinados exclusivamente à operação de aeronaves de asas rotativas em aeródromos públicos e privados. Ressalta-se aqui a natureza polêmica do tema que ocupa as discussões da proposta desde janeiro de 2013, quando o Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária determinou o aprofundamento dos estudos quanto à aplicabilidade no Despacho no. 2/2013/SIA/ANAC (SEI no. 0169954, p. 886) .

3.19. O critério de aplicabilidade adotado considera como principal aspecto a natureza elevada da infraestrutura, apoiado na criticidade dos procedimentos de aproximação e decolagem, assim como o risco para as ocupações no entorno do heliponto e a verificação de que, em regra, o entorno de tais helipontos corresponde a área de grande ocupação urbana. A diferenciação no tratamento dos helipontos segundo sua natureza (pública ou privada), como largamente discutido nos autos, corresponde a critério complementar, baseado na disponibilidade das infraestruturas públicas a quaisquer operações (desde que compatíveis com as instalações), conforme art. 37 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986). Nesse sentido, em função da preocupação com a interoperabilidade e a provisão de instalações adequadas em infraestruturas de natureza pública, abertas ao tráfego aéreo público sem possibilidade de discriminação das operações, os operadores de helipontos públicos (ainda que ao nível do solo) se veem obrigados a cumprir o RBAC nº 155.

3.20. Para os operadores de helipontos privados ao nível do solo, o cumprimento do regulamento é recomendado. Conforme devidamente fundamentado pela área técnica (SEI nº 0752555), a aplicação apenas recomendada das regras previstas no RBAC nº 155 não foi considerada prejudicial à operação segura em tais helipontos, mesmo no processamento de serviços de transporte aéreo público não regular, a exemplo das operações de táxi aéreo com helicópteros.

3.21. Neste contexto, impende destacar que a ANAC busca restaurar uma base de disposições regulamentares que possui quase meio século de existência e que norteou a construção e operação dos helipontos civis, públicos e privados, e que hoje integram o cadastro da Agência. Assim, a adequação dos helipontos elevados já cadastrados à nova exigência prevista no âmbito do RBAC nº 155 ocorrerá por meio de regra de transição gradual, de modo a evitar a necessidade de modificação imediata por parte de todos os proprietários. Nessa transição, conforme o estabelecido nas Disposições transitórias, seção 155.701, as instalações em helipontos cadastrados ou com processo de cadastramento iniciado junto à

Agência antes da data de entrada em vigor do RBAC 155 deverão ser adequadas ao disposto no novo regulamento quando forem substituídas ou melhoradas após essa data para acomodar operações mais exigentes.

3.22. Ademais, a opção regulatória ora construída constituiu-se em um desafio enorme para ANAC na tentativa de se perfilar simultaneamente às Diretrizes para Qualidade Regulatória, aprovada em setembro de 2017, e ao Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, de 1986. Como destacado nas recentes discussões do Projeto Prioritário de Remodelagem dos Serviços Aéreos, a estrutura normativa do CBA não limita operações de transporte aéreo público em aeródromos privados, desde que autorizada pelo proprietário do aeródromo e sem exploração comercial da infraestrutura.

3.23. Assim a disciplina de segurança operacional estabelecida na proposta de RBAC nº 155 se aplica em um contexto em que os helipontos públicos e privados podem receber operações de transporte aéreo público ou de transporte aéreo privado, assim como serviços aéreos especializados públicos ou privados.

3.24. Deste modo, mais uma vez, justifica-se a relativa complexidade de recortes feito pela aplicabilidade do regulamento, observando-se que o Brasil não possui atualmente heliponto público homologado, ao passo que estão cadastrados perante a ANAC mais de 1.000 helipontos privados e, destes, quase 500 são elevados. Após exaustivos estudos e debates, o critério da elevação da infraestrutura foi considerado fator preponderante e com vínculo direto à criticidade das operações e ao mesmo tempo à possibilidade de efetivo monitoramento por parte da autoridade de aviação civil.

3.25. Sem embargo a essas ponderações, de posse das informações colhidas neste monitoramento, a SIA deverá fazer avaliação detalhada do impacto regulatório e da segurança no sentido de propor, no prazo de 3 (três) anos, revisão do regulamento com vistas a alcançar as infraestruturas existentes para se adequarem às novas regras editadas pelo RBAC 155, conforme tratado em diligência realizada junto à SIA (SEI no. 1818081).

3.26. Por fim, não menos importante apontar o respeito da solução regulatória que estamos a deliberar às já citadas Diretrizes para Qualidade Regulatória, como aprovadas pela Portaria nº 3.092/2017, em especial à estratégia 5 da **Regulação Técnica** e às estratégias 3, 4 e 5 da **Regulamentação**.

3.27. Assim, por todo o exposto, entendo que a proposta de Regulamento de Aviação Civil nº 155, na sua forma final, encontra-se compatível com as práticas exercidas pela Agência, bem como a proposição está em consonância com o ordenamento legal vigente.

#### 4. DO VOTO

4.1. Preconiza o art. 4º do Regulamento da ANAC, anexo ao Decreto nº 5.731, de 2006, que é de competência da Agência adotar medidas para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento da aviação civil, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade.

4.2. Ademais, a Lei nº 11.182, de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, atribui à ANAC a competência para regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, expedindo regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis.

4.3. Assim sendo, com base nas Notas Técnicas elaboradas pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária e na manifestação da Procuradoria Federal junto à ANAC (Parecer nº 35/2018/PFANAC/PGF/AGU), **VOTO FAVORAVELMENTE** à aprovação do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 155 – RBAC 155, intitulado “Helipontos” e da Emenda 4 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 154 - RBAC nº 154, intitulado “Projeto de aeródromos”, com entrada em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação.

É como voto.



Documento assinado eletronicamente por **Hélio Paes de Barros Júnior, Diretor**, em 16/05/2018, às 10:48, 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 <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1818767** e o código CRC **E18D180C**.

---