

PROPOSTA DE EDIÇÃO DO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL Nº 155 (RBAC Nº 155) – INTITULADO “HELIPONTOS”

JUSTIFICATIVA

1. APRESENTAÇÃO

1.1 A presente Justificativa expõe as razões que motivaram a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor a edição do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 155 (RBAC nº 155), intitulado “Helipontos”. A proposta corresponde a um dos temas previstos na Agenda Regulatória da ANAC para o biênio 2015/2016 (conforme disposto na Portaria nº 2975, de 10 de dezembro de 2014), mantido na Agenda Regulatória para o biênio 2017-2018 com revisão do cronograma de elaboração (conforme Portaria nº 3723, de 15 de dezembro de 2016).

1.2 No cenário regulatório brasileiro, a norma que aprovava as instruções para operação de helicópteros e para construção e utilização de helipontos ou heliportos era a Portaria nº 18/GM5, de 14 de fevereiro de 1974, revogada pelo Comando da Aeronáutica – COMAER em 13 de maio de 2011, por meio da Portaria nº 256/GC5.

1.3 Entretanto, conforme o entendimento da Procuradoria Federal junto à ANAC – PF-ANAC, a revogação da Portaria nº 18/GM5/1974 se tratou de erro material. Isso porque, embora a revogação tenha extrapolado os eventuais dispositivos que dispunham sobre matéria do COMAER, a intenção daquele Comando não era regular matérias de competência da ANAC.

1.4 Assim, com base em recomendação da PF-ANAC, os dispositivos da Portaria nº 18/GM5/1974 vêm sendo utilizados na análise dos processos de construção e operação de helipontos ou heliportos. No entanto, a vigência dos requisitos de competência da ANAC estabelecidos na Portaria nº 18/GM5/1974, formalmente revogados pelo COMAER, acarreta insegurança jurídica aos regulados.

1.5 Adicionalmente, os parâmetros mínimos para construção e operação de helipontos descritos na supracitada Portaria encontram-se desatualizados em relação aos padrões e práticas recomendadas pela Organização da Aviação Civil Internacional – OACI e inconsistentes com novas regras do COMAER, a saber:

- a) área de segurança não definida, cuja borda é referência para a delimitação das superfícies limitadoras de obstáculos de heliponto, definida na Portaria nº 957/GC3, de 9 de julho de 2015, do COMAER;

- b) 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 na Portaria do COMAER;
- c) nivelamento entre superfícies da área de aproximação final e decolagem – FATO e área de toque e elevação inicial – TLOF não definidos, permitindo interpretações distintas;
- d) responsabilidades do operador de heliponto não definidas;
- e) requisitos para operação e manutenção de heliponto não definidos;
- f) requisitos de prevenção e extinção de incêndio em helipontos defasados; e
- g) parâmetros para publicação de dados aeronáuticos relacionados a helipontos não definidos.

1.6 Quanto aos conflitos e inconsistências dos padrões existentes para infraestrutura de helipontos com os normativos do COMAER, estes são gerados principalmente pelo alinhamento das normas deste órgão ao que preconiza a OACI.

1.7 A desatualização identificada também impacta as áreas de aproximação final e decolagem – FATO, pistas de táxi e pátios de uso exclusivo de helicópteros existentes em aeródromos públicos brasileiros.

1.8 Com a nova estrutura da aviação civil brasileira e a criação da ANAC, por meio da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tornou-se necessária a revisão do arcabouço regulamentar, então instituído sob a égide do extinto Departamento de Aviação Civil – DAC, e consequente elaboração de estrutura normativa própria da Agência.

1.9 Pelos motivos expostos e considerando a expressividade do tráfego de helicópteros no Brasil, torna-se necessária a padronização das infraestruturas de helipontos disponíveis no país e o alinhamento com o acordo internacional firmado pelo Estado com a OACI.

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1 Padrões e práticas recomendadas pela OACI

2.1.1 A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional¹, concluída em 7 de dezembro de 1944, é responsável pelo estabelecimento das bases do Direito Aeronáutico Internacional. Firmada pelo Brasil em Washington, em 29 de maio de 1945 e promulgada pelo Decreto Federal nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, a Convenção é complementada por 19 anexos que têm a função de estabelecer padrões e práticas recomendadas para a aviação civil internacional.

¹ Também conhecida como Convenção de Chicago.

2.1.2 O Brasil, como país signatário dessa Convenção, faz parte do Aerodromes Design and Operations Panel – ADOP, painel de projeto e operações de aeródromos da OACI2. Os objetivos do Painel estão associados a uma revisão dos padrões existentes para projeto, certificação e operação de aeródromos.

2.1.3 Para consecução desses objetivos, o Painel está estruturado em grupos de trabalho, dentre os quais contempla o Heliport Design Working Group – HDWG, grupo de trabalho de projeto de heliporto, que tem como objetivo principal a revisão e inclusão de padrões de projeto e operação de heliportos, estabelecidos no Anexo 14, Vol. II – Heliports e no Doc. 9261 – Heliport Manual, visando a garantia da segurança operacional.

2.2 Fundamentação Legal - ANAC

2.2.1 A Resolução nº 030, de 2008, que institui o RBAC e a Instrução Suplementar – IS estabelece em seu art. 2º que o RBAC abrangerá as normas e procedimentos recomendados pela OACI, contidos nos Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional e aplicáveis às matérias de competência da Agência, em face do Decreto nº 21.713, de 1946 e do art. 8º, inciso IV, da Lei nº 11.182, de 2005.

2.2.2 Estabelece, ainda, o art. 3º da Resolução nº 030, de 2008, in verbis:

“Art. 3º Conforme disposto no art. 37 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, **a edição de normas que tratem de requisitos de operações de aeronaves, infraestrutura aeroportuária, licenças de pessoal, proteção contra atos de interferência ilícita, aeronavegabilidade e proteção ambiental buscará, sempre que possível, manter uniformidade com normas similares de organizações estrangeiras.**” (grifo nosso)

2.2.3 Em consonância com o artigo supracitado, optou-se por basear o regulamento no Anexo 14, Volume II - Heliports, 4ª edição, de julho de 2013, incluída a emenda 6 (amendment 6).

2.3 Aplicabilidade

2.3.1 O regulamento proposto se aplica ao operador de heliponto que atua em heliponto público e em heliponto privado elevado, bem como, nos limites de suas competências e responsabilidades, a todas as pessoas, naturais ou jurídicas, que atuem em heliponto civil público brasileiro.

2.3.2 As regras referentes às características físicas e auxílios visuais estabelecidas na proposta de RBAC nº 155 também deverão ser cumpridas pelos operadores de aeródromo

² Painel composto por representantes de autoridades de aviação civil de 16 países signatários da Convenção de Aviação Civil Internacional, além de representantes de outras organizações com interesse legítimo no desenvolvimento da aviação civil internacional.

público em componentes aeroportuários destinados exclusivamente à operação de aeronaves de asa rotativa em aeródromos públicos.

2.3.3 A proposta não se aplica, entretanto, aos helipontos localizados em embarcações e plataformas por força da Portaria Ministerial nº 856, de 17 de setembro de 1985.

2.3.4 Comparando a aplicabilidade dos normativos de projeto de aeródromos em vigor, observa-se que a Portaria nº 18/GM5/1974 traz requisitos para a construção de helipontos públicos e privados, enquanto que o RBAC nº 154, que define requisitos de projetos para aeródromos de uso de aeronaves de asa fixa, é de cumprimento obrigatório apenas para aeródromos públicos. Ao estabelecer requisitos associados aos helipontos públicos e parte dos helipontos privados busca-se manter uma correlação entre os regulamentos da Agência.

2.3.5 Apesar da aplicação obrigatória limitada, há na proposta recomendação expressa de implementação do normativo por parte de operadores de helipontos privados ao nível do solo (exceto os requisitos relativos a resposta à emergência), tendo benefícios esperados para operadores privados que adotem voluntariamente os padrões definidos no Regulamento. Por se tratar de recomendação, não será aplicada penalidade aos operadores de helipontos privados ao nível do solo que não adotarem os padrões do RBAC proposto.

2.4 Estrutura do regulamento

2.4.1 O regulamento foi estruturado em 9 (nove) subpartes e 4 (quatro) apêndices. Abaixo estão explicitados os assuntos tratados em cada um deles.

2.4.2 Subparte A: 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.

2.4.3 Subparte B: 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.

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

2.4.5 Subparte D: 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.

2.4.6 Subparte E: dispõe sobre os auxílios visuais do heliponto, ou seja, indicador de direção do vento (biruta), sistema de iluminação da FATO e da TLOF, luzes de borda de pista de táxi e as seguintes sinalizações horizontais: de identificação de heliponto; de massa máxima admissível; de perímetro de FATO e de TLOF; de dimensões de FATO; de designação de

FATO tipo pista de pouso e decolagem; de ponto de toque e posicionamento; de denominação de heliponto; de dimensão máxima admissível de helicóptero (D); de pistas de táxi terrestre e aéreo; de pátio e posições de estacionamento de helicópteros; de orientação de alinhamento de trajetória de voo e de interdições.

2.4.7 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, excetuados helipontos e heliportos.

2.4.8 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, excetuados helipontos e heliportos.

2.4.9 Subparte H: 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.

2.4.10 Subparte I: trata das disposições transitórias e finais. Define a obrigatoriedade de adequação ao regulamento das instalações que forem substituídas ou melhoradas para a acomodação de operações mais exigentes. 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.

2.4.11 Apêndice A: requisitos de qualidade de dados aeronáuticos.

2.4.12 Apêndice B: formas das letras das sinalizações horizontais.

2.4.13 Apêndice C: diagramas de isocandela.

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

3. AUDIÊNCIA PÚBLICA

3.1 Convite

3.1.1 A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de Audiência Pública, por meio de apresentação à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com as respectivas argumentações, a respeito da proposta ora apresentada.

3.1.2 As contribuições deverão ser enviadas por meio de formulário eletrônico próprio, disponível no seguinte endereço eletrônico:

<http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>

3.1.3 Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta audiência pública serão devidamente analisados pela ANAC e respondidos por meio de Relatório de Análise de Contribuições, que será divulgado após a deliberação da Diretoria da ANAC a respeito da proposta. Salienta-se que o texto final da nova regra poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos. Caso necessário, será realizada uma nova audiência pública dada a relevância dos comentários recebidos.

3.2 Prazo para contribuições

3.2.1 Os comentários referentes a esta Audiência Pública devem ser enviados no **prazo de 30 dias corridos** a contar da publicação do Aviso de Convocação no Diário Oficial da União.

3.3 Contato

3.3.1 Para informações adicionais a respeito desta Audiência Pública, favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA
Gerência de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas
Setor Comercial Sul | Quadra 09 | Lote C | Ed. Parque Cidade Corporate -
Torre A
CEP 70308-200 | Brasília/DF – Brasil
e-mail: gtno.gnad.sia@anac.gov.br