



## VOTO

**PROCESSO: 00058.004482/2018-49**

**INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA**

**RELATOR: JULIANO ALCÂNTARA NOMAN**

### 1. COMPETÊNCIA DA DIRETORIA DA ANAC PARA DELIBERAR SOBRE O TEMA

1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 estabelece a competência da ANAC para adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil,<sup>[1]</sup> bem como a competência da Diretoria Colegiada para exercer o poder normativo da Agência.<sup>[2]</sup>

1.2. Ressalta-se, especialmente, a competência da Agência para promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil;<sup>[3]</sup> regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica;<sup>[4]</sup> e expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de infraestrutura aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem.<sup>[5]</sup>

1.3. Em consonância com as competências dispostas no Regimento Interno da ANAC,<sup>[6]</sup> a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária submeteu à Diretoria Colegiada, pelo presente processo administrativo, proposta de revisão da regulação do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC), tema afeto à segurança de pessoas, bens e equipamentos nas operações decorrentes da utilização da infraestrutura aeroportuária.

### 2. DAS RAZÕES DO VOTO

2.1. As alterações propostas pela SIA visam à integração dos requisitos relativos ao Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC) ao RBAC 153 (“Aeródromos - Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”), eliminando, assim, as dificuldades decorrentes da pluralidade de regulamentos que tratam de requisitos de resposta à emergência para operadores de aeródromos.

2.2. O projeto normativo que ora se encerra dirigiu-se, principalmente, à racionalização das obrigações e à simplificação dos comandos destinados à implantação e manutenção do SESCINC em aeródromos públicos. Neste ensejo, a área técnica realizou abrangente estudo, compreendendo a avaliação do tratamento dado pelo Anexo 14 ao tema, a avaliação da forma de incorporação dos *standards* e recomendações na evolução histórica da regulação brasileira sobre SESCINC, e a realização de análise comparativa com a regulação adotada por outras autoridades consideradas de excelência, em especial, as Autoridades do Chile, Austrália, Estados Unidos, Reino Unido e Canadá.<sup>[7]</sup>

2.3. Agregaram-se ao projeto, ainda, os subsídios colhidos do setor regulado, seja durante Workshop específico sobre a matéria realizado em 2016,<sup>[8]</sup> seja por meio da avaliação de diversos pedidos de isenção recebidos ao longo dos anos.

2.4. Ademais, em decorrência da audiência pública, foram recebidas 34 (trinta e quatro) contribuições, tendo sido a proposta aprimorada pela incorporação de 8 (oito) delas. Registra-se, por pertinente, que muitas contribuições não aproveitadas no âmbito deste projeto serão reavaliadas no curso do projeto normativo que cuida da revisão dos requisitos afetos às Organizações de Ensino Especializadas na Capacitação de Recursos Humanos para o SESCINC (OE-SESCINC), Organizações que continuam, por enquanto, regidas pela Resolução ANAC 279/2013.

2.5. Como resultado do projeto, a principal inovação proposta pela área técnica consiste na escolha de opção regulatória de desconcentração normativa, caracterizada pela redução da quantidade de requisitos prescritivos no RBAC, aliada a publicação de extenso material orientativo, a ser disponibilizado por meio de Instruções Suplementares editadas pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária. [9] Tendo o conjunto das atividades reguladas pela Agência um conteúdo eminentemente técnico, essa forma de desconcentração favorece a adoção de novos e mais eficientes meios de cumprimento de requisitos, sem significar alteração na essência da obrigação.

2.6. Assim, privilegiou-se, na atuação da ANAC, o dever de exigir, no Regulamento, os “padrões **mínimos** de segurança, desempenho e eficiência”, [10] adotando-se a prescritividade adequada para fomentar ambiente regulatório “caracterizado pela atuação razoável e proporcional do regulador”, em consonância com as “Diretrizes para a Qualidade Regulatória” publicadas pela ANAC. [11]

2.7. Outras melhorias adotadas consistem na correção de algumas disparidades pontuais no tratamento de determinadas categorias de aeronaves e na revisão de requisitos que são, atualmente, mais exigentes do que os padrões e práticas recomendadas da OACI, sem que exista, no cenário brasileiro, a identificação de maior risco.

2.8. Merece destaque, também, a simplificação normativa resultante da eliminação dos conceitos de “aeronave com regularidade”, “Nível de Proteção Contraincêndio Requerido” (NPCR) e “Nível de Proteção Contraincêndio Existente” (NPCE) – que são adotados na regulamentação atual.

2.9. À luz dessa modificação, a proposta realça que a Categoria Contraincêndio do Aeródromo (CAT) deve ser definida a partir dos recursos de SESCINC existentes. Determinada a CAT, é dever do operador do aeródromo divulgá-la, com fidelidade, **continuamente**, bem como não autorizar a realização de operações que sejam incompatíveis com ela.

2.10. Como destacou a área técnica, trata-se de mudança na perspectiva de parametrização, deixando-se de obrigar o operador a manter infraestrutura compatível com as operações já realizadas, para obrigá-lo, simplesmente, a não autorizar a realização de operações incompatíveis com a infraestrutura existente. [12]

2.11. Espera-se, a partir do novo formato, maior clareza das regras de funcionamento do sistema, e a promoção de papéis mais relevantes aos operadores aéreos e aeroportuários na prestação do serviço aéreo adequado, sem afastar a ANAC do foco na regulação e fiscalização dos parâmetros estabelecidos.

2.12. Por fim, ressalta-se que as sanções relativas ao descumprimento dos requisitos de SESCINC foram reformuladas, promovendo maior proporcionalidade no tratamento das diferentes Classes de operador do aeródromo. Em razão dessa alteração normativa, que passa a abordar no Apêndice B do RBAC as consequências das infrações às regras em questão, as sanções relativas à implementação e manutenção do SESCINC atualmente previstas na Resolução 472/2018 ficam revogadas.

2.13. À luz do exposto, entendo que a proposta em análise promove a racionalidade normativa, alinha-se às melhores práticas regulatórias e atende ao interesse público.

2.14. Registro, por fim, quatro propostas de ajuste no texto a ser publicado, resultantes da análise para Relatoria do feito:

2.14.1. Na seção 153.3 Abreviaturas e símbolos – “SESCINC”: propõe-se a supressão da palavra “**prevenção**”, para alinhamento com o indicado no parágrafo 153.1 (a) (68);

2.14.2. No parágrafo 153.1 (a) (64): propõe-se a supressão da palavra “**prevenção**”, para alinhamento com o indicado no parágrafo 153.1 (a) (68);

2.14.3. No parágrafo 153.403 (a): propõe-se a inclusão da expressão “e disponíveis”, passando a constar: “A CAT – Categoria Contraincêndio do Aeródromo reflete o nível de proteção contraincêndio provido pelo SESCINC, considerando existentes e **disponíveis**, nos valores mínimos, os recursos da Tabela 153.403-1, para: (...)”

2.14.4. No parágrafo 153.419 (c): propõe-se a explicitação da obrigação de “disponibilizar no local da ocorrência” a equipe de resgate, de forma refletir o racional indicado nos itens 454 e 455 da Nota Técnica nº 18/2018 e que motivou a supressão da

obrigação de disponibilizar Carro de Resgate e Salvamento (CRS).<sup>[13]</sup> A redação proposta passaria a ser: “Além do previsto no parágrafo 153.419(b), nos aeródromos Classe IV e nos aeródromos Classe III com nível de proteção CAT 6 ou superior, a equipe de serviço deve contar, também, com uma equipe de resgate, **disponível no local da ocorrência** e composta de 3 (três) BA-RE e 1 (um) BA-LR”

### 3. CONCLUSÃO

3.1. Por todo o exposto, com fundamento no artigo 8º, incisos IV, XXI e XXX, da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, e em razão da competência exclusiva prevista no inciso V do artigo 11 do mesmo diploma legal, **VOTO FAVORAVELMENTE** à aprovação da emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153, nos termos da proposta apresentada pela SIA (SEI 2980107), com as alterações textuais indicadas neste voto.

É como voto.

**Juliano Alcântara Noman**

Diretor

---

[1] Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005. Art. 8º, *caput*

[2] Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005. Art. 11, V

[3] Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005. Art. 8, IV: realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

[4] Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005. Art. 8, XXI: regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

[5] Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005. Art. 8, XXX: expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem

[6] Anexo à Resolução Nº 381, de 14 de junho de 2016. “Art. 33 - À Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária compete: I - submeter à Diretoria propostas de atos normativos sobre os assuntos de sua competência, que são: a) segurança de aeronaves, pessoas e bens nas operações destinadas ao transporte aéreo sob responsabilidade do operador de aeródromo; b) segurança de pessoas e equipamentos nas operações em áreas de movimento de aeronaves e vias de serviço em aeródromos sob coordenação do seu operador;”

[7] A Nota Técnica 18/2018/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI 2181581) explicita, ponto a ponto, o racional que orientou cada escolha da área técnica no curso deste projeto normativo.

[8] <https://www.anac.gov.br/noticias/2016/anac-promove-1o-workshop-sobre-regulacao-de-sescinc-e-oe-sescinc>

[9] Com efeito, foram à audiência pública quatorze minutos de Instruções Suplementares, indicativas das formas de cumprimento aceitáveis de cada requisito (FC) e de recomendações destinadas a aumentar o nível de segurança existente.

[10] Lei nº 11.182/05, art. 8º Cabe à ANAC (...) XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de (...) infra-estrutura (...) aeroportuária (...).

[11] Aprovadas pela Portaria nº 3.092, de 6 de setembro de 2017.

[12] Nota Técnica 18 (SEI 2181581): “209. Note-se que a metodologia contida no Anexo 14 da OACI para parametrizar o serviço a ser oferecido em determinado aeródromo é fundada em base histórica de movimentação das aeronaves: a categoria do aeródromo (que é o fator determinante para os recursos que o operador deve disponibilizar[157]) é estabelecida em razão das operações efetivamente realizadas (aeronaves que “normalmente” operam no aeródromo), com particular consideração ao período de maior número de operações (três meses consecutivos de maior movimentação).

210. A proposta ora apresentada pretende, a partir dos parâmetros da OACI, estabelecer, em razão dos recursos disponíveis, o controle de cada operação que ocorre no aeródromo. A perspectiva de parametrização seria, assim, alterada: seriam os recursos existente no aeródromo que determinariam quais voos poderiam ser realizados; não mais seriam os voos realizados que determinariam os recursos que deveriam ser disponibilizados.

211. Com a proposta, resolve-se a questão colocada – a de apontar os parâmetros a serem considerados pelo operador aeroportuário na análise da viabilidade da operação – sem ferir a essência do padrão do Anexo 14, que é a de adequar operações aéreas e nível de proteção contraincêndio oferecido.

212. Nessa ótica, é o operador quem passa a ter a necessidade de se antecipar a eventuais mudanças no perfil das operações aéreas do seu aeródromo: se, em determinada época do ano o movimento de aeronaves tende a aumentar, ou há a previsão

de operação de aeronaves de maiores dimensões que as suportadas pelo seu SESCINC, o operador do aeródromo deve se programar de forma a garantir os recursos para viabilizar as operações, sob pena de não poder realizá-las.

213. Dessa forma, a obrigação de “garantir que os recursos existentes e disponíveis no SESCINC sejam compatíveis com o Nível de Proteção Contraincêndio Requerido (NPCR) para o aeródromo” (itens 4.1.1 e 6.1.1 da Resolução nº 279) seria substituída pelo comando que determina que “o operador do aeródromo somente pode autorizar operações de transporte aéreo público de passageiros ou cargas em aeronaves (...) compatíveis com a CAT do aeródromo” (parágrafo 153.413(a), na proposta).

214. Essa, e as demais alterações propostas no regime de compatibilização “SESCINC x Operações Aéreas” – é importante que se mencione – atingem mais a forma que a essência das obrigações. Foram mantidos, em grande medida, os principais elementos normativos de fundo existentes na Resolução nº 279.”

[13] Nota Técnica 18 (SEI 2181581): “454. Com relação aos veículos de apoio, o objetivo do CRS é o transporte da equipe de resgate e dos equipamentos de apoio até o local da ocorrência. Entende-se que a exclusão da obrigatoriedade do CRS, mantendo como requisito a disponibilização da equipe de resgate e equipamentos no local da ocorrência, não traz impacto na segurança operacional. Ademais, a alteração proposta permite que o operador do aeródromo apresente formas alternativas para cumprimento do desempenho esperado.

455. A retirada do veículo, com inclusão de obrigatoriedade de disponibilização de equipe de resgate composta por quatro bombeiros de aeródromo, 1 BA-LR e 3 BA-RE, permite a retirada do BA-MA, flexibilizando o requisito aos aeródromos e sem impacto esperado na segurança operacional.”



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor**, em 07/05/2019, às 17:08, 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 **2986381** e o código CRC **0DCC29A5**.