

Agência Nacional de Aviação Civil



Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública sobre os Critérios Regulatórios para a Implantação, Operação e Manutenção dos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Públicos Civis.

As manifestações foram recebidas pela ANAC no endereço eletrônico sescinc@anac.gov.br – por meio de formulário próprio, disponível no sitio da ANAC – www.anac.gov.br, durante o período da audiência pública.

Contribuição nº 1

- **Dados do Colaborador**

INFRAERO - 01

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Excluir o item 4.3 do Anexo a Resolução, tendo em vista o item 4.4, dada sua redação, desonerar o operador de aeródromo de atendê-lo.

- **Análise ANAC**

A redação dos itens foi considerada como de difícil interpretação, porém ambos são específicos e estabelecem requisitos para diferentes tópicos. Visando facilitar o entendimento, a redação destes foi ajustada para o seguinte:

Atual Item 4.3 – “O operador de aeródromo deve atender, no que couber, aos requisitos para prevenção, salvamento e combate a incêndio nas instalações, prédios ou depósitos de líquidos inflamáveis existentes nos Parque de Abastecimento de Aeronaves, definidos pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), órgãos ambientais competentes, Norma Brasileira (NBR), editada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), instruções específicas dos Corpos de Bombeiros Estaduais e Legislação Complementar editada pela ANAC.”

Atual Item 4.4 – “O operador de aeródromo deve atender aos requisitos para prevenção, salvamento e combate a incêndio nos Terminais de Passageiros, Terminais de Carga Aérea e demais instalações aeroportuárias, publicados na Norma Brasileira (NBR), editada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), e instruções específicas dos Corpos de Bombeiros Estaduais e Legislação Complementar editada pela ANAC.”

- **Conclusão**

Acatada parcialmente a sugestão. Item alterado para melhor compreensão.

Contribuição nº 2

- **Dados do Colaborador**

INFRAERO - 02

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Sugerido que a operação do SESCINC possa ser designada, além das organizações militares do Exército, Marinha ou Aeronáutica, Corpos de Bombeiros ou Polícias Militares; as Guardas Municipais, desde que caracterizado em convênios ou acordos de cooperação técnica firmados com o operador de aeródromo e que seja atendido ao disposto no Anexo a Resolução; de forma a que estas possam se tornar uma opção a mais para operacionalizar o SESCINC em localidades de baixa densidade de movimentos.

- **Análise ANAC**

Entende-se que as Guardas Municipais podem vir a ser uma opção adicional para operacionalizar o SESCINC em aeródromos com baixa densidade de movimentos, mantidos os padrões estabelecidos no Anexo a Resolução, em especial quanto à habilitação do efetivo, sendo permitida esta designação para atendimento a aeródromos enquadrados como Classe I.

- **Conclusão**

Acatada parcialmente a sugestão, ficando restrita a aeródromos enquadrados como Classe I.

Contribuição nº 3**• Dados do Colaborador**

INFRAERO- 03

• Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Excluir o item que informa que não será admitido, sob nenhuma hipótese, o uso de agentes extintores de diferentes fabricantes no mesmo veículo sem laudo de miscibilidade emitido conforme Norma Brasileira (NBR 15511), tendo em vista que existe item que garante a compatibilidade do produto de forma documental.

• Análise ANAC

Entendemos que, apesar de existir outro item que trata da compatibilidade de forma documental, o item cuja exclusão foi solicitada reforça tais disposições quando se refere ao uso em um mesmo veículo.

• Conclusão

Sugestão não acatada.

Contribuição nº 4

- **Dados do Colaborador**

INFRAERO – 04 e 05

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Considerando que não existe legislação nacional aplicável para a aquisição de CCI de aeródromos e tendo em vista a ampla observância dos critérios e requisitos técnicos estabelecidos pela NFPA 414:2007, julgamos desnecessária a aprovação por parte da ANAC antes de incorporar quaisquer novos CCI à frota de veículos dos SESCINC (a menos que seja veículo já cadastrado na ANAC), uma vez que o critério utilizado para aprovação e aceitação será o mesmo.

O mesmo se aplica a contribuição quanto a equipamentos de apoio a frota de veículos do SESCINC.

- **Análise ANAC**

A legislação nacional tratando do assunto CCI para uso em aeródromos será emitida por meio de legislação complementar da ANAC, tratando o material técnico da Resolução ora em audiência pública de critérios e disposições gerais para estes. As normas da NFPA são utilizadas a título complementar, porém não se trata de normativa nacional, desta forma, o entendimento é de que a aprovação por parte da ANAC objetiva suprir a lacuna temporariamente existente, resguardando os operadores de aeródromos da utilização em serviço de CCI inadequado ou fora dos padrões aceitáveis (bem como de equipamentos de apoio a frota de veículos do SESCINC), evitando situações de risco operacional.

- **Conclusão**

Sugestão não acatada.

Contribuição nº 5

- **Dados do Colaborador**

INFRAERO – 06

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Sugerida a alteração do item 14.1.1 do Anexo a Resolução com substituição da palavra “fidelidade” por “inteligibilidade”.

- **Análise ANAC**

A substituição de palavras sugerida melhora o entendimento do texto normativo, ficando este com seguinte redação:

“Os sistemas de comunicação devem garantir a inteligibilidade na transmissão de mensagens, em especial quando do atendimento às emergências.”

- **Conclusão**

Sugestão acatada.

Contribuição nº 6

- **Dados do Colaborador**

INFRAERO - 07

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Sugerida a alteração do item 14.1.2 do Anexo a Resolução com a substituição da palavra “garantir” por “assegurar” no texto.

- **Análise ANAC**

A substituição de palavras sugerida não altera o entendimento do texto normativo.

- **Conclusão**

Sugestão não acatada.

Contribuição nº 7

- **Dados do Colaborador**

INFRAERO - 08

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Sugerida a alteração do texto constante do item 4.2.3 do Apêndice I ao Anexo a Resolução para:

“O operador de aeródromo classificado como IV, segundo critério estabelecido no item 3 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado, localizado próximo às áreas que contenham superfícies aquáticas/pantanosas, onde uma parcela significativa das operações de aproximação ou decolagem ocorra sobre estas áreas, independentemente da categoria do aeródromo, poderá disponibilizar para o SESCINC ou para os órgãos e/ou entidades que possam ser requisitadas para atuarem nas emergências, no mínimo, 01 (uma) Embarcação de Combate a Incêndio e 01 (uma) Embarcação de Resgate, desde que caracterizada em acordos, convênios ou contratos firmados com o operador de aeródromo, ressalvando, ainda, as prescrições dispostas na Lei nº 7.273, de 10 de dezembro de 1984.”

- **Análise ANAC**

A alteração sugerida sobre o texto normativa aglutina dois requisitos distintos alterando seu significado e a obrigatoriedade de seu cumprimento.

- **Conclusão**

Sugestão não acatada.

Contribuição nº 8

- **Dados do Colaborador**

INFRAERO - 09

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Quanto às especificações técnicas relativas ao EPR, sugere-se que o operador de aeródromo atenda a legislação trabalhista em vigor.

- **Análise ANAC**

Entende-se a sugestão como pertinente, sendo aperfeiçoado o texto normativo do item em questão, tendo sido complementado com a inclusão de mais um item, indicando:

“O operador de aeródromo deve observar, além do estabelecido neste Apêndice, a legislação trabalhista em vigor.”

- **Conclusão**

Sugestão acatada parcialmente.

Contribuição nº 9**• Dados do Colaborador**

INFRAERO - 10

• Texto sugerido para alteração ou inclusão

Sugerida a substituição da SCI pelo COE no item 7.1.2.5 do Apêndice I ao Anexo a Resolução, que trata sobre a comunicação entre a SCI e órgãos externos que estejam auxiliando no atendimento a emergência, tais como ambulâncias, bombeiros urbanos e outros.

• Análise ANAC

No texto em questão, verificou-se que a situação tratada está contida em item anterior, onde está abrangida a comunicação com o COE (ou órgão que funcione como centro de operações em casos de emergências), não havendo necessidade do mesmo. Sendo assim este item será excluído.

• Conclusão

Sugestão acatada

Contribuição nº 10

- **Dados do Colaborador**

INFRAERO - 11

- **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Sugere-se que seja incluído no item que trata de Habilitações e Especializações de Bombeiros de Aeródromo um novo item com a seguinte redação:

“Caso o Operador do Aeródromo esteja homologado como OE-SESCINC e em especial no que se reporta às Habilitações de Bombeiros de Aeródromo, desde que cumprida integralmente os programas de instrução inerentes à formação de bombeiros de aeródromo, poderá este operador habilitar seus recursos humanos diretamente na habilitação de Bombeiros de Aeródromo II (BA-II), sem a necessidade de habilitá-lo anteriormente na especialidade de Bombeiro de aeródromo I (BA-I).”

Tal sugestão decorre em função de que, pela sugestão, os operadores de aeródromo devem possuir prerrogativas para optar pela formação que melhor atenda aos aeroportos por ele administrados, inclusive observando as respectivas políticas internas de qualidade.

- **Análise ANAC**

Serão ajustados os critérios e pré-requisitos para elegibilidade ao curso habilitatório para Bombeiros de Aeródromo II (BA-II), incluindo condicionantes que possibilitem a habilitação de Bombeiros de Aeródromo II (BA-II), sem a necessidade de habilitá-lo anteriormente na especialidade de Bombeiro de aeródromo I (BA-I).

- **Conclusão**

Sugestão parcialmente acatada.

Contribuição nº 11**• Dados do Colaborador**

INFRAERO - 12

• Texto sugerido para alteração ou inclusão

Sugere-se ajustar os pré-requisitos para matrícula no CBA-1, constantes do item 8.6.2.1 do Apêndice I ao Anexo a Resolução, retirando-se a necessidade do interessado ser detentor de um CCF-BA válido e de apresentar verificação de antecedentes criminais; e incluindo a necessidade do interessado ser brasileiro nato, naturalizado ou estrangeiro com vínculo empregatício direto e comprovado com empresa especializada na operação de SESCINC ou administradora aeroportuária e que este efetue comunicação oral e escrita na língua portuguesa, em nível satisfatório.

• Análise ANAC

Serão ajustados os critérios e prerequisites para elegibilidade ao curso habilitatório para Bombeiro de Aeródromo II (BA-II), e implementado novo evento didático (CBA-III) que possibilite a habilitação de Bombeiro de Aeródromo II (BA-II), sem a necessidade de habilitá-lo anteriormente como de Bombeiro de Aeródromo I (BA-I).

As características de cada evento didático serão detalhadas em Legislação Complementar.

• Conclusão

Sugestão não acatada.

Contribuição nº 12**• Dados do Colaborador**

INFRAERO - 13

• Texto sugerido para alteração ou inclusão

Sugere-se efetuar ajuste no item 8.6.2.5.1 do Apêndice I ao Anexo a Resolução, no sentido de que, além de bombeiros oriundos das forças armadas e corpos de bombeiros militares, possam ser considerados dispensados das demais exigências previstas no texto normativo os profissionais civis habilitados às atividades operacionais de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndios em Aeródromo, em conformidade com a legislação em vigor.

• Análise ANAC

O texto normativo do item em questão será ajustado de forma a incorporar, parcialmente, a equiparação entre bombeiros militares e civis assemelhados, desde que devidamente habilitados para a atividade operacional de bombeiro de aeródromo.

• Conclusão

Sugestão parcialmente acatada.

Contribuição nº 13

- **Dados do Colaborador**

INFRAERO - 14

- **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Quanto ao item 8.6.2.6 do Apêndice I ao Anexo a Resolução, sugere-se que seja alterado o caráter obrigatório do requisito para recomendação, tendo em vista a baixa probabilidade de contato do chefe de equipe com a tripulação da aeronave no atendimento a emergência, não se justificando a obrigatoriedade da comprovação de conhecimento básico do idioma inglês. Observa-se ainda que tal preceito irá ensejar alto custo na contratação de bombeiros profissionais civis, e os bombeiros militares não possuem tal formação acadêmica, e por outro lado os operadores de aeródromos não podem assumir os custos de capacitação.

- **Análise ANAC**

É primordial o estabelecimento de condições que possibilitem, durante emergências, comunicação bilateral entre o chefe de equipe em serviço no SESCINC e as tripulações internacionais que operam em aeródromos classe IV, ainda que seja baixa a probabilidade de sua ocorrência.

- **Conclusão**

Sugestão não acatada.

Contribuição nº 14**• Dados do Colaborador**

INFRAERO - 15

• Texto sugerido para alteração ou inclusão

Sugere-se alterar a periodicidade de participação dos bombeiros de aeródromo no PROACAP definida no item 8.7.4.2 do Apêndice I ao Anexo a Resolução, de um período de 12 meses para 24 meses, justificando que as instruções previstas no PLT atendem às exigências inerentes às atividades do SESCINC, mantendo os bombeiros habilitados para a atividade, além da menção de que o alto custo ocasionado pela realização do PROACAP inviabiliza as empresas economicamente de realizar a cada 12 meses.

• Análise ANAC

Serão adotados princípios de proporcionalidade no estabelecimento dos requisitos relativos às validades das habilitações de bombeiro de aeródromo adotando-se os seguintes prazos com a finalidade de reduzir a frequência da realização de PROACAP em aeródromos de menor risco operacional:

- Habilitação BA-II – 12 meses;
- Habilitação BA-I – 24 meses;

• Conclusão

Sugestão parcialmente acatada, sendo ajustado o prazo no caso de BA-I.

Contribuição nº 15

- **Dados do Colaborador**

INFRAERO - 16

- **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

O Operador de Aeródromo não possui gerência e autonomia sobre as vias externas ao sítio aeroportuário, sendo sugerida a exclusão do item 14.2.7 do Apêndice I ao Anexo a Resolução, que estabelece que as vias de acesso de emergência, em seus trechos situados fora da área patrimonial do aeródromo, devem receber sinalização especial indicando sua função e a proibição do estacionamento de veículos em sua proximidade.

- **Análise ANAC**

Concordamos com a sugestão, e observamos que, para melhor entendimento e haja vista a importância do requisito em questão, a redação do item será alterada para:

“O operador de aeródromo deve realizar gestões junto à autoridade de trânsito local no sentido de que as vias de acesso de emergência, em seus trechos situados fora da área patrimonial do aeródromo, recebam sinalização especial indicando sua função e a proibição do estacionamento de veículos em sua proximidade.”

- **Conclusão**

Sugestão acatada.

Contribuição nº 16**• Dados do Colaborador**

INFRAERO - 17

• Texto sugerido para alteração ou inclusão

Sugere-se a inclusão, no item 15.2.5, letra c, do Apêndice I ao Anexo a Resolução, de que a remoção de animais e dispersão de avifauna pelo SESCINC deve ser efetuada em consonância com o Programa de Gestão de Perigo da Fauna implantado no aeródromo.

• Análise ANAC

Entende-se a preocupação quanto a este ponto, porém deve se ressaltar que, sempre que o SESCINC for acionado para tais serviços, este deve ser efetuado em consonância com os programas específicos porventura existentes no aeródromo, sendo assim a redação do item será alterada para:

“c. Remoção de animais e dispersão de avifauna, quando aplicável”

• Conclusão

Sugestão parcialmente acatada, sendo restrita a ação do SESCINC somente quando aplicável no aeródromo.

Contribuição nº 17

- **Dados do Colaborador**

INFRAERO - 18

- **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Sugere-se a inclusão na Resolução de instrução referente aos procedimentos de pouso e decolagem de aeronave presidencial em aeródromo civil/compartilhado.

- **Análise ANAC**

O item em questão é matéria de regulação da esfera militar, não cabendo a ANAC incluir requisitos em matéria aplicável no âmbito da aviação civil.

- **Conclusão**

Sugestão não acatada.

Contribuição nº 18**• Dados do Colaborador**

INFRAERO - 19

• Texto sugerido para alteração ou inclusão

Ajustar a definição de Aeródromo Categorizado incluindo nesta o conceito de aeronaves com regularidade, conforme estabelecido na normativa proposta.

• Análise ANAC

Concordamos com a sugestão. A definição será ajustada para a seguinte redação:

*“**Aeródromo Categorizado** - é aquele classificado dentro das categorias requeridas de um a dez, conforme o risco de incêndio peculiar às operações de aeronaves com regularidade que nele operem.”*

• Conclusão

Sugestão acatada.

Contribuição nº 19

- **Dados do Colaborador**

INFRAERO - 20

- **Texto sugerido para alteração ou inclusão**

Ajustar a definição de Categoria Requerida do Aeródromo, incluindo nesta o conceito de risco das operações no aeródromo e não simplesmente risco do aeródromo.

- **Análise ANAC**

Concordamos com a sugestão. A definição será ajustada para a seguinte redação:

*“**Categoria requerida do aeródromo** - classificação numérica ou alfanumérica, que se baseia no grau de risco peculiar às operações no aeródromo, e que corresponde a um determinado nível de proteção contraincêndio requerido.”*

- **Conclusão**

Sugestão acatada.

Contribuição nº 20**• Dados do Colaborador**

INFRAERO - 21

• Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Ajustar o conceito de manutenção de aeródromo para o que é previsto em termos de operações de aeródromo.

• Análise ANAC

Em análise efetuada entendemos que tal definição não cabe no texto normativo em questão, por se tratar de matéria não afeta diretamente a Resolução proposta, sendo assim esta definição será retirada do texto proposto.

• Conclusão

Sugestão não acatada. Item retirado do texto proposto.

Contribuição nº 21

- **Dados do Colaborador**

INFRAERO - 22

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Sugere-se a exclusão do item 2.2.8.3 do Apêndice I ao Anexo a Resolução, que trata de procedimentos para a retirada e estocagem do LGE da viatura designada como reserva técnica, no caso de indisponibilidade da mesma, por um período superior a 72 (setenta e duas) horas, tendo em vista que a criação de mecanismos e procedimentos para tal ação seria inviável, pois há risco de contaminação dos agentes extintores e não garante nenhuma efetividade operacional para o SESCINC.

- **Análise ANAC**

Entendemos a preocupação expressa na sugestão, porém entendemos que este item é de aplicação necessária quando se tratar de aeródromos onde há dificuldade de rápida reposição de estoques de agentes extintores. Para melhoria do entendimento, a redação do item em questão será alterada para:

“Estão implantados na SCI procedimentos que garantam a retirada e estocagem do LGE do CCI reserva técnica, sem que haja sua contaminação, no caso de indisponibilidade do mesmo por um período superior a 72 (setenta e duas) horas.”

- **Conclusão**

Sugestão não acatada.

Contribuição nº 22

- **Dados do Colaborador**

INFRAERO - 23

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Considerando que os termos abaixo fazem parte do conteúdo ou tem relação com a Resolução, sugerimos incluir as definições de forma detalhada e esclarecedora de cada termo, evitando que possa haver interpretações equivocadas, conflitantes ou divergentes por parte dos variados órgãos envolvidos com o sistema de aviação. Sendo assim, é sugerida a inclusão das definições dos seguintes termos:

- Incidente Aeronáutico;
- Ocorrência de Solo;
- PRENOTAM;
- Centro Geométrico do Aeródromo;
- Regime de Descarga.

- **Análise ANAC**

Seguem os comentários acerca de cada um dos termos sugeridos para definição:

- **Incidente Aeronáutico:** Termo não utilizado na legislação proposta.
- **Ocorrência de Solo:** Termo não utilizado na legislação proposta.
- **PRENOTAM:** Termo não utilizado na legislação proposta.
- **Regime de descarga:** Definição já consta na legislação proposta.
- **Centro Geométrico do Aeroporto (ou do Aeródromo):** Termo retirado da legislação proposta. Substituído por “Ponto de Referência do Aeródromo”, estabelecido no item 2.2 do Anexo 14 e no RBAC 154.103.

- **Conclusão**

Sugestão parcialmente acatada, com inclusão das definições pertinentes ao texto proposto.

Contribuição nº 23

- **Dados do Colaborador**

VARIG LINHAS AÉREAS – GRUPO GOL - 01

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

A Resolução proposta deveria observar os períodos e datas aprazadas, para a implantação dos referidos Serviços, principalmente nos aeroportos classificados como Classe I.

Estes aeroportos são de relevante importância, tanto para as populações que residem longe dos grandes centros, quanto para a Aviação Comercial, que se abastece desses clientes. Dessa forma, o fato de não se observar, por exemplo, o prazo de uma licitação com todos os seus entraves, poderá causar forte impacto nas operações nesses aeroportos e em consequência, nas demais classes.

Sendo assim, a sugestão de prazo para 31 de março de 2014 parece ser razoável, pois os aeroportos administrados pela INFRAERO, já se encontram em processo de licitação, e devem, a contar da presente, terminar a referida até o final de 2013. Contudo tal situação não se aplica a aeroportos administrados por Prefeituras ou Estados que nem sequer iniciaram tal processo, sendo obrigados a obedecer todo um procedimento ditado pela Lei 8.666 – sobre licitação.

Esses aeroportos necessitarão de tempo adequado para efetivar suas operações.

Desta feita, sugere-se somente as alterações de todas as datas limites, onde se observa prazos até 31 de dezembro de 2010, para 31 de março de 2014.

- **Análise ANAC**

A ICA 92-1 (DIRENG), vigente desde 13/10/2005, estabeleceu um prazo para adequação dos aeródromos em questão até 31/12/2009, portanto, as ações de adequação dos mesmos já deveriam ter levado em conta este condicionante temporal, não se tratando de novidade a regulação ora proposta.

Além do acima exposto, o estabelecimento do prazo de 31/12/2010 objetivou conceder tempo adicional de adequação em função dos prazos demandados para licitações por parte dos agentes públicos, considerando que estes já teriam algum planejamento neste sentido.

Ainda assim, tendo em vista a sugestão apresentada e levando-se em consideração o fato de que alguns operadores de aeródromo não tenham prévio planejamento, podendo vir a ser prejudicados pela tramitação legal de eventuais processos licitatórios necessários, entendemos que a extensão em mais um ano dos prazos estabelecidos atenderia a estes, mantidas as condições de segurança operacional atuais. Sendo assim, o prazo será alterado de 31/12/2010 para 31/12/2011, permitindo o prévio planejamento orçamentário e executivo, de forma que as adequações ocorram dentro do prazo previsto na regulação proposta.

- **Conclusão**

Sugestão parcialmente acatada, com alteração do prazo de 31/12/2010 para 31/12/2011 na Resolução proposta.

Contribuição nº 24

- **Dados do Colaborador**

AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A - 01

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Inclusão do seguinte texto no Apêndice I ao Anexo a Resolução:

“1.5.1.4. Aeródromos Classe I, mediante solicitação de isenção à ANAC, que será analisada caso a caso”.

Justifica-se a presente sugestão, observando que, no corpo do material técnico que embasa a justificativa para a proposta de resolução em questão, a ANAC menciona o alto custo da infraestrutura bem como o custo da manutenção do serviço de combate a incêndio como fatores a se considerar na definição de requisitos para aeroportos com baixa demanda e, portanto, baixa receita.

Nesse contexto, considerar a possibilidade de requerer à agência reguladora isenção da existência de serviços de combate a incêndio mesmo para aeroportos com operação regular, porém baixa densidade de tráfego, daria mais flexibilidade ao órgão regulador para atuar nos casos como o acima descrito. Conforme menciona ainda a justificativa, tal possibilidade já é uma realidade em países como Estados Unidos, Canadá e África do Sul. A regra da Austrália inclui nessa condição aeródromos com até 350 mil passageiros por ano, ou seja, três vezes e meia o aqui o proposto (Classe I refere-se a aeródromos com movimento de até 100 mil passageiros por ano).

Para a análise dos pedidos de isenção, a ANAC poderia levar em consideração a matriz de custos do aeroporto e o potencial de geração de demanda da localidade por ele servida. Os contextos geográficos e sócio-econômicos das regiões beneficiadas por esses aeroportos são igualmente importantes, podendo-se aproveitar as informações existentes nos respectivos planos diretores aeroportuários.

Alternativamente, para as cidades que dispõem de serviços de bombeiros urbanos para atender à população, tal isenção pode estar condicionada à apresentação de um plano local de emergência do aeroporto que inclua o acionamento do corpo de bombeiros do município.

Um caso típico de aeroportos que se beneficiariam dessa possibilidade é o dos Classe I que se encontram na região amazônica, onde a escassez de infraestrutura de transportes terrestres torna imprescindível a presença do modo aéreo como meio de integração econômica e social.

- **Análise ANAC**

Os critérios regulatórios constantes na proposta em questão são resultado da necessidade de se estabelecer um conjunto de regras setoriais escalonado, fundamentado na necessidade da aplicação dos princípios da proporcionalidade e isonomia na busca pela viabilização da operação de aeródromos onde a demanda é conhecidamente reduzida e, conseqüentemente, o risco associado as suas operações.

Considerando que a maioria dos aeródromos brasileiros está concentrado na Classe I, os critérios propostos permitem que estes, automaticamente, se enquadrem nos requisitos de flexibilização, eliminando a necessidade de análise caso a caso para o estabelecimento do SESCINC.

Em decorrência da contribuição, a ANAC avaliará solicitações quanto a isenções temporárias ao atendimento a requisitos normativos específicos.

Paralelamente e objetivando avaliar a possibilidade de aumento do universo de aeródromos atendidos pelos parâmetros de flexibilização já estabelecidos, a ANAC efetuou a reavaliação do impacto à segurança operacional no grupo de aeródromos Classe I, focando as localidades de menor porte socioeconômico e, conseqüentemente, com maiores dificuldades de investimentos, em curto prazo, na infraestrutura necessária para a implantação de SESCINC.

A avaliação incluiu, além de condicionantes já consolidados nos estudos iniciais, o PIB e a classificação dos aeródromos em função do número de passageiros processados em 2008, a operação conjunta de aeronaves de asas rotativas (onde o risco associado é maior e não aceitável), a operação de aeronaves que atendem ao tráfego aéreo internacional (onde há tratados específicos que impedem tal isenção) e os critérios regulatórios adotados no Chile (representação de um país sul americano no escopo do estudo de isenção).

As conclusões sinalizam a inclusão de mais um parâmetro na regulação que estabelece condicionantes para a não categorização de aeródromos para fins de segurança contraincêndio. A alteração ampliou o universo de aeródromos não categorizados ao admitir aqueles incluídos na Classe I, onde a maior aeronave com regularidade seja da categoria contraincêndio 3 (três), não possuam área definida para operações de aeronaves de asa rotativa e não estejam abertos ao tráfego aéreo internacional.

- **Conclusão**

Sugestão parcialmente acatada com o aumento do universo de aeródromos abrangidos pelo critério de isenção de SESCINC (não categorizados), bem como a possibilidade de avaliação de solicitações quanto a isenções temporárias ao atendimento a requisitos normativos específicos.

Contribuição nº 25

- **Dados do Colaborador**

NHT LINHAS AÉREAS

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Com relação ao texto da justificativa técnica, item IV – Análise, Parágrafo 11, Tabela 05 – Passageiros abrangidos nas operações sem SESCINC implantado, não constam os aeródromos de Santo Ângelo/RS (SBNM), Criciúma/SC (SBCM) e Caçador/SC (SBCD).

Sugerimos a inclusão dos aeródromos acima mencionados na tabela 05. Esta sugestão se deve ao fato de haver movimento de passageiros através das operações da NHT Linhas Aéreas nestas localidades desde 2007, conforme segue: Santo Ângelo/RS (SBNM) – janeiro de 2007, Criciúma/SC (SBCM) – Setembro de 2007 e Caçador/SC (SBCD) – Novembro de 2007.

- **Análise ANAC**

O aeródromo de Criciúma/SC (SBCM) dispõe atualmente de SESCINC implantado, estando com NOTAM publicado desde 10/06/2009 (vigente até 10/09/2009), não entrando desta forma no escopo do estudo proposto com relação a excepcionalidades às regras.

Com relação aos aeródromos com vôos regulares de Santo Ângelo (SBNM) e Caçador (SBCD), embora não tenham sido incluídos no estudo por falta de dados de movimentação de aeronaves à época, serão enquadrados nos critérios de excepcionalidade propostos até 31/12/2010.

- **Conclusão**

Sugestão acatada parcialmente.

Contribuição nº 26

- **Dados do Colaborador**

SETE LINHAS AÉREAS -01

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Sugere-se que seja alterado o disposto no item 1.3.5 do Apêndice I ao Anexo a Resolução, de “Os aeródromos operados exclusivamente por aeronaves com regularidade, certificadas na categoria Normal (abaixo de dez assentos), bem como as de categorias contra incêndio iguais ou inferiores a 2 (dois), não serão categorizados” para “Os aeródromos operados exclusivamente por aeronaves com regularidade, certificadas na categoria Normal (abaixo de trinta assentos), bem como as de categorias contra incêndio iguais ou inferiores a 2 (dois), não serão categorizados”.

Justifica-se a sugestão no sentido de que, pela regra proposta, beneficia-se a norte-americana Cessna, fabricante da aeronave Caravan com capacidade de 09 (nove) assentos, quando deveria-se dar incentivo a brasileira Embraer, fabricante da aeronave Brasília com a capacidade de 30 (trinta) assentos.

- **Análise ANAC**

Os critérios regulatórios constantes na proposta em questão são resultado da necessidade de se estabelecer um conjunto de regras setoriais escalonado, fundamentado na necessidade da aplicação dos princípios da proporcionalidade e isonomia na busca pela viabilização da operação de aeródromos onde a demanda é conhecidamente reduzida e, conseqüentemente, o risco associado as suas operações.

Objetivando avaliar a possibilidade de aumento do universo de aeródromos atendidos pelos parâmetros de flexibilização já estabelecidos, a ANAC efetuou a reavaliação do impacto à segurança operacional no grupo de aeródromos Classe I, focando as localidades de menor porte socioeconômico e, conseqüentemente, com maiores dificuldades de investimentos, em curto prazo, na infraestrutura necessária para a implantação de SESCINC.

A avaliação incluiu, além de condicionantes já consolidados nos estudos iniciais, o PIB e a classificação dos aeródromos em função do número de passageiros processados em 2008, a operação conjunta de aeronaves de asas rotativas (onde o risco associado é maior e não aceitável), a operação de aeronaves que atendem ao tráfego aéreo internacional (onde há tratados específicos que impedem tal isenção) e os critérios regulatórios adotados no Chile (representação de um país sul americano no escopo do estudo de isenção).

As conclusões sinalizam a inclusão de mais um parâmetro na regulação que estabelece condicionantes para a não categorização de aeródromos para fins de segurança contraincêndio. A alteração ampliou o universo de aeródromos não categorizados ao admitir aqueles incluídos na Classe I, onde a maior aeronave com regularidade seja da categoria contraincêndio 3 (três), não possuam área definida para operações de aeronaves de asa rotativa e não estejam abertos ao tráfego aéreo internacional.

- **Conclusão**

Sugestão parcialmente acatada com o aumento do universo de aeródromos abrangidos pelo critério de isenção de SESCINC (não categorizados).

Contribuição nº 27**• Dados do Colaborador**

FLY CENTER ESCOLA DE AVIAÇÃO LTDA - 01

• Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Gostaria de abordar a necessidade de se incluir previsão para que Bombeiro de Aeródromo I efetue o exercício da função em helipontos homologados e em eventos que envolvam atividades aeronáuticas. Além de proprietário de escola, sou piloto de avião e helicóptero e em muitas operações vejo que falta preparo do pessoal nesta área, justificando a sugestão de melhor preparo no atendimento dos bombeiros que atuam em helipontos homologados e eventos que envolvem atividades aéreas.

• Análise ANAC

Com relação à sugestão referente aos helipontos homologados, será estabelecido que, onde houver exigência de brigada de incêndio conforme previsto na NBR 14276, esteja presente, pelo menos 1 brigadista com formação de Bombeiro de Aeródromo I (BA-I) durante as operações de aeronaves no heliponto.

• Conclusão

Sugestão acatada.

Contribuição nº 28

- **Dados do Colaborador**

WORKFIRE – ALTERNATIVA DE BRIGADAS DE EMERGÊNCIA LTDA.

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Sugerimos a inclusão no item 9.2.1.2 (OE-SESCINC II) do Apêndice ao Anexo a Resolução, do seguinte texto:

“Praticar as técnicas de combate a incêndio, em local adequado – Campo de Treinamento Específico em Área de Treinamento com Fogo (especificação DIRENG) e que seja aprovado na Secretaria do Meio Ambiente do Estado.”

A Empresa Formadora não deve ficar vinculada a uma escola de ensino por se tratar de uma área específica que depende de área, recursos, equipamentos e que atenda a Legislação Ambiental do Estado, no caso de São Paulo – Cetesb e ao Decreto Estadual 46.076-01 combinado com a IT17. E ainda tendo como referências Centros de Treinamento Internacionais como é o caso nos EUA do Texas Engineering Extension Service - Fire Protection Training Division.

- **Análise ANAC**

As exigências relativas às autorizações ambientais no caso de treinamento com fogo em aeródromos já estão previstas no item 12.1.8.1 do Apêndice I ao Anexo da Resolução proposta. A responsabilidade pelas autorizações ambientais em áreas situadas fora de sítios aeroportuários é da autoridade ambiental competente.

Quanto à necessidade de campo de treinamento específico em área de treinamento com fogo, os itens 9.2.1.2 e 9.2.1.3 do Apêndice I ao Anexo da Resolução definem as categorias de organizações de ensino para a realização de exercícios práticos que serão detalhadas por legislação complementar.

- **Conclusão**

Sugestão não acatada.

Contribuição nº 29

- **Dados do Colaborador**

JOBELUV INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA.

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Sugerimos a inclusão de maiores detalhes da especificação do material a ser usado na confecção dos trajes para Proteção Individual do Bombeiro de Aeródromo, seguindo os padrões das normativas internacionais:

“Os trajes de proteção devem ser confeccionados em 3 camadas de proteção. A primeira camada (camada externa) deve ser em tecido 100% para aramida aluminizado; a segunda camada (proteção contra líquidos) deve ser formada por filme de PTFE anti chama respirável fixado a uma barreira térmica de não tecido de aramida; a terceira camada (proteção térmica) deverá ser composto da forro com fibras virgens 100% meta aramida/para aramida unidas a um tecido plano de 100% meta aramida.”

A confecção de trajes de aproximação tem uma estrutura bastante complexa e a não existência de uma especificação detalhada da abertura a utilização de matérias primas que não atendem as normas internacionais ou não apresentam características técnicas adequadas para a utilização em uma atividade de extremo risco.

Entendemos que para garantir a aquisição de trajes de aproximação seja necessária uma especificação com maiores quantidades de detalhes do que a aqui proposta, porém seria necessário um anexo a esse documento com maiores detalhes dos capacetes, luvas, capuzes e trajes a serem utilizados.

- **Análise ANAC**

Conforme especificado no item 5.1.5 do Apêndice I ao Anexo da Resolução proposta há a previsão da elaboração de legislação complementar regulando a matéria.

Não obstante, a ANAC continua à disposição para sugestões que poderão ser estudadas e aplicadas, onde possível.

- **Conclusão**

Sugestão não acatada.

Contribuição nº 30

- **Dados do Colaborador**

PAULO JORGE DE MEDEIROS VIEIRA - 01
Engenheiro de Infraestrutura Aeronáutica.

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Abordagem da aderência da proposta às regras vigentes sobre tarifas, sendo sugerida a adequação do texto proposto após a revisão da legislação tarifária.

A Portaria 306/GC5, de 25 de março de 2003, que versa sobre as instruções sobre a cobrança das Tarifas Aeroportuárias de Embarque, de Pouso e de Permanência, estabelece no Artigo 1º das Instruções anexas à referida Portaria que *“As tarifas aeroportuárias remuneram os seguintes serviços, equipamentos e instalações nos aeroportos:”*, indicando na letra “e” do inciso II os *“serviços especializados de salvamento e de combate a incêndio”*.

Desta forma, qualquer proposta de alteração na obrigatoriedade (ou necessidade) da prestação dos serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos tarifadores (que cobram tarifas), deveria ser precedida pela revisão da legislação tarifária, não sendo possível efetuar a cobrança das tarifas e deixar de prestar um serviço que, de acordo com a legislação vigente, é remunerado por aqueles valores.

- **Análise ANAC**

A legislação tarifária referente aos serviços de infraestrutura aeroportuária está em processo de revisão no âmbito da ANAC, tendo sido aplicados nos estudos revisionais os mesmos critérios de proporcionalidade e isonomia propostos na legislação de contraincêndio ora proposta.

- **Conclusão**

Sugestão não acatada.

Contribuição nº 31

- **Dados do Colaborador**

PAULO JORGE DE MEDEIROS VIEIRA - 02
Engenheiro de Infraestrutura Aeronáutica.

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Abordagem da aderência da proposta ao Código de Defesa do Consumidor e, em decorrência deste, à Convenção de Aviação Civil Internacional, sendo sugerida a adequação de toda a proposta apresentada de forma a não ferir o Código de Defesa do Consumidor, nas relações entre consumidores (pessoas físicas e jurídicas) e os provedores de serviços.

O Código de Defesa do Consumidor estabelece que *“São direitos básicos do consumidor”* (Artigo 6º), dentre outros, *“a proteção da vida, saúde e segurança contra riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos”* (Inciso I), bem como *“a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral”* (Inciso X). De acordo com o citado Código, *“São nulas de pleno direito, entre outras, as cláusulas contratuais relativas ao fornecimento de produtos e serviços que”, no caso específico, “impossibilitem, exonerem ou atenuem a responsabilidade do fornecedor por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços ou impliquem renúncia ou disposição de direitos”* (Inciso I).

Desta forma, qualquer proposta de alteração na obrigatoriedade (ou necessidade) ou na redução dos requisitos na prestação dos serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos tarifadores (que cobram tarifas), assim como, embora não sendo tarifadores, porém, que proporcionem qualquer prestação de serviços da aviação civil (regular ou não-regular), deveria aderir às disposições do Código de Defesa do Consumidor.

Adicionalmente, o Artigo 7º do Código em comento estabelece que *“Os direitos previstos neste Código não excluem outros decorrentes de tratados ou convenções internacionais de que o Brasil seja signatário”* e, portanto, no caso específico da prestação de serviços para a aviação civil internacional, não podendo deixar de adotar, para todos os aeródromos com operação da aviação civil internacional (regular e não-regular), as provisões de segurança operacional, concernentes aos SESCINC, constantes do Anexo 14 da OACI, em cumprimento à Convenção de Aviação Civil Internacional, da qual o Brasil é signatário (Decreto 21.713, de 27 de agosto de 1.946), que proporcionam ao consumidor a garantia da adoção de requisitos internacionais mínimos para a proteção da vida e segurança contra os riscos das atividades aeronáuticas.

- **Análise ANAC**

A Constituição brasileira estabelece que, como agente normativo e regulador da atividade econômica e dos serviços públicos, o Estado exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento. Da mesma forma, a Lei 8987/1999 regula no art. 29 que ***“incumbe ao poder concedente regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente a sua prestação”***.

Portanto, *“cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe implementar, em sua esfera de atuação, a política de aviação civil”* (...) e ***“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”*** (Lei 11.182/2005, art. 8º).

Para tanto, esta se utiliza do disposto no art. 37 da Constituição brasileira, obedecendo aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, eficiência, além de critérios baseados na proporcionalidade e isonomia para o tratamento de matérias técnicas específicas de sua competência.

Além disso, a aplicação de critérios proporcionais ao nível de risco associado e à demanda por transporte aéreo constitui ferramenta importante no que diz respeito ao fomento às operações dos provedores de serviços aéreos que operam majoritariamente nestas áreas, as quais, reconhecidamente, carecem de infraestrutura terrestre de transporte.

No que diz respeito à implementação, em sua esfera de atuação, da política de aviação civil, a ANAC procura, na edição de seus atos normativos e no exercício de seu poder de polícia, o atendimento às necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo.

O provimento de infraestrutura deve proporcionar o desenvolvimento das atividades de transporte aéreo de maneira ordenada e em sintonia com os objetivos nacionais de integração e ampliação do acesso ao serviço, de forma a promover a prosperidade equitativamente e cabe ao marco regulatório da aviação civil, em todos os seus segmentos, ser desenhado de maneira a buscar maior eficiência econômica, novamente sem prejuízo da segurança e observados os interesses estratégicos do País. A obtenção de maior eficiência econômica permite a ampliação do bem-estar social e possibilita melhor alocação de recursos produtivos.

Desta forma o estudo proposto na Nota Técnica apresentada visou analisar e compatibilizar aspectos técnicos relacionados à segurança operacional em ambiente de operações aeroportuárias, os riscos envolvidos e diretamente afetos aos usuários e a viabilidade econômica de empreendimentos aeroportuários que apresentam, em certas regiões nacionais, baixa densidade de tráfego e, conseqüentemente, de receita necessária à sua subsistência.

Adicionalmente, no que diz respeito à adequação às normas e práticas recomendadas (SARP) da Organização Internacional de Aviação Civil (OACI), cabe à ANAC promover a permanente atualização e aperfeiçoamento da legislação, incorporando, quando praticável, as normas e procedimentos e as práticas recomendadas, emitidas pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) ou decorrentes de outros tratados, convenções e atos internacionais, dos quais o Brasil seja parte (Dec. 6.780/2009 – PNAC).

A adoção de diferenças em normatização técnica nacional em relação aos padrões estabelecidos pela OACI fica a critério do Estado brasileiro, desde que devidamente motivadas e embasadas em estudos técnicos para cada matéria especificamente. Neste caso, foi utilizada a metodologia de análise de risco proposta pela própria OACI (DOC 9859/AN474 – Safety Management Manual) onde o risco às operações de cada faixa de operação (Classe) em um aeródromo foi identificado e comparado aos níveis aceitáveis de risco (“As Low As Reasonably Practicable” – ALARP) chegando-se à conclusão de que a prática da aplicação proporcional de requisitos de segurança operacional é adequada viabilizando economicamente a operação do transporte aéreo brasileiro sem deixar de lado aspectos relacionados à segurança operacional.

- **Conclusão**

Sugestão não acatada.

Contribuição nº 32

- **Dados do Colaborador**

PAULO JORGE DE MEDEIROS VIEIRA - 03
Engenheiro de Infraestrutura Aeronáutica.

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Sugere rever a classificação de aeródromos constante do item 3.3 do Anexo a Resolução, alterando esta de forma a considerar as dimensões da maior aeronave que normalmente opera no aeródromo, excluindo a classificação baseada no volume de passageiros e não aceitando a possibilidade de redução de categoria quando se tratar de aeródromo onde opere a aviação civil internacional (regular e não-regular).

Inicialmente, a Norma 9.2.1 da OACI estabelece que os serviços e equipamentos de salvamento e combate a incêndios devem ser proporcionados nos aeródromos e a Norma 9.2.5 da OACI estabelece que a categoria do aeródromo deve basear-se no comprimento e na envergadura das aeronaves que normalmente operam no aeródromo. Ademais, o próprio texto da proposta, no Apêndice I, item 1.1.2, em consonância com as disposições da OACI reconhece que *“O nível de proteção contraincêndio requerido para o aeródromo está relacionado com as aeronaves que o utilizam, suas dimensões, e sua classificação quanto às categorias de certificação”*. Adicionalmente, a complexidade das operações em um aeródromo, para efeito de avaliação dos riscos, não está associada diretamente ao volume de passageiros e, sim, ao volume de tráfego, ao mix de aeronaves, à natureza dos serviços prestados no aeródromo e às características da infra-estrutura existente.

Desta forma, a classificação de aeródromos constante do item 3.3 do anexo da minuta de Resolução, baseado no volume de passageiros, não guarda qualquer relação com os parâmetros para a definição da categoria para efeito de contra-incêndio, sendo mais adequado basear-se nas dimensões da maior aeronave.

Finalizando, uma classificação de aeródromos para a categorização dos SESCINC que não representa adequadamente os riscos das operações, conflita com o escopo estabelecido pelo próprio anexo da Resolução, quando ressalta, em seu item 1.3 que *“O SESCINC é identificado como um conjunto de atividades, administrativas e operacionais, desenvolvidas em proveito da segurança contraincêndio do aeródromo, cuja principal finalidade é prover o aeródromo de recursos materiais e humanos objetivando, prioritariamente, o salvamento de vidas”*, já que tal classificação baseada no volume de passageiros não privilegia o salvamento de vidas, e, sim, aspectos econômicos da gestão do aeródromo.

- **Análise ANAC**

O nível de proteção contraincêndio requerido em aeródromos brasileiros de acordo com a regulação proposta obedece plenamente aos critérios estabelecidos pela OACI. Ocorre que o risco peculiar de fatalidades para cada classe de aeródromos relaciona-se com a quantidade de acidentes fatais ocorridos e o montante de passageiros transportados em um determinado período estudado.

Desta forma, foram mantidos os critérios OACI para determinação de categoria contraincêndio, observando que os requisitos a serem cumpridos relativamente à implantação e operação do SESCINC são estabelecidos e aplicados de forma proporcional as classes de aeródromos (conforme movimentação de passageiros), atendendo desta forma ao interesse público.

- **Conclusão**

Sugestão não acatada.

Contribuição nº 33

- **Dados do Colaborador**

PAULO JORGE DE MEDEIROS VIEIRA - 04
Engenheiro de Infraestrutura Aeronáutica.

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Sugere-se alterar o texto dos itens 15 a 21 do Capítulo IV (Análise) da Justificativa que ampara assessora a decisão da Diretoria Colegiada, corrigindo a análise de risco mediante inclusão no escopo, para efeito de estabelecimento do risco total, de todos os acidentes aeronáuticos com fatalidades (da aviação não-regular e regular) e uma amostra mais representativa do universo avaliado, bem como corrigir o emprego da metodologia proposta pelo Doc 9859 na identificação da tolerabilidade do risco.

A Tabela 6 da Justificativa contempla uma amostra pouco representativa para proporcionar a análise pretendida do risco, ao indicar somente parte dos acidentes aeronáuticos com fatalidades e cobrindo apenas 5 anos, além de deixar de considerar a ocorrência de inúmeros acidentes com fatalidades que envolveram aeronaves em operações diversas à operação regular. Não considerar todos os eventos conhecidos resulta em valores inferiores aos que representariam a realidade e, portanto, atuando contra a segurança. Vale exemplificar a abordagem constante do *“Final Report on the Risk Analysis in Support of Aerodrome Design Rules”*, da AEA Technology, que compilou os dados disponíveis das bases de dados da FAA, da NTSB, da ICAO, dentre outras, coletando TODOS os acidentes e incidentes, envolvendo todos os diferentes tipos e usos de aeronaves, como base para as avaliações de risco em aeródromos. Afinal, as condições latentes que afetam a segurança operacional, afetam, indistintamente, aeronaves que estão realizando vôos regulares ou não.

Para ilustrar, alguns exemplos de acidentes com fatalidades nos aeródromos da Tabela 5, não considerados na análise: em 2007, o PU-VXZ em Patos de Minas; em 1998, o PT-ENT, em Guanambi; em 1995, o PT-IMH, em Redenção/PA, etc. Com isso, o valor obtido $1,913 \times 10^{-7}$, provavelmente, é menor do que o real (mais otimista).

Em outras palavras, não é adequada a conclusão do item 16 do Cap. IV que diz que a ocorrência de acidentes aeronáuticos fatais nos 29 aeródromos *“foi zero”*. Em verdade, ocorreram acidentes aeronáuticos com fatalidades.

Prosseguindo, apesar de a abordagem da análise de risco basear-se em amostra pouco representativa, ainda que se considere tal valor ($1,913 \times 10^{-7}$) como sendo relativo aos aeródromos Classe IV, não é adequada sua aplicação para os demais aeroportos, de Classe inferior, conforme indicado no item 17 do Cap. IV da Justificativa.

Considerando que os aeroportos Classe IV são os que possuem maior movimento, depreende-se que sejam os que possuem melhor afluxo de recursos e, conseqüentemente, melhores condições para investir nas medidas corretivas das deficiências no aeródromo. Por outro lado, os aeroportos de Classe inferior, possuem menor movimento e, conseqüentemente, menor disponibilidade de meios para corrigir suas deficiências, inclusive às relativas à provisão de SESCINC. Portanto, o risco nos aeródromos de Classe inferior deve ser superior aos de Classe IV, não podendo ser adotado o mesmo parâmetro, sob pena de se atuar contra a segurança e chegar a conclusões inexatas. É inconcebível acreditar que um aeródromo sem SESCINC e sem recursos para a correção de suas deficiências seja mais seguro do que outro, onde há SESCINC em conformidade com as normas da OACI e recursos suficientes para o tratamento das deficiências que afetam a segurança operacional.

Outra conclusão questionável é a do item 18 do Cap. IV, que considera que o grupo de 22 aeródromos “*que não dispõem de SESCINC apresenta níveis de segurança superiores*”, baseado em uma estimativa do tempo de repetição de um acidente catastrófico. Tal afirmação é inadequada, já que o tempo de repetição do evento não indica “*nível de segurança*”, porém, poderia ser uma alternativa de verificação da tolerabilidade. No entanto, ainda que fosse utilizado para avaliar tolerabilidade, não há referência formal do que seja aceitável, podendo ser considerado inaceitável evento que possa se repetir a cada 200, 300 ou 500 anos.

Por fim, o teor dos itens 19 e 20 do Cap. IV da Justificativa indicam que, aplicando a metodologia do Doc 9859, “*O resultado desta avaliação indica uma tolerabilidade ao risco de índice 2A*”. Para chegar a esta conclusão, foi adotado que a probabilidade da ocorrência é classificada como “*Improbable – Very unlikely to occur (not to known to have occurred)*”, que corresponde ao valor “2”, conforme item 5.5.1 do Doc 9859. Observar que esta classificação só poderia ser utilizada quando não se tem conhecimento que tenha ocorrido acidente com fatalidades (“*not to known to have occurred*”). No entanto, em verdade, não se pode dizer que não ocorreu acidente com fatalidades nos 22 aeródromos da Tabela 5. Tal equívoco é consequência da utilização de uma amostra pouco representativa, que não incluiu diversos acidentes com fatalidades ocorridos nos aeródromos em análise. Portanto, a classificação correta, de acordo com o Doc 9859, é “*Remote – Unlikely to occur, but possible (has occurred rarely)*”, que corresponde ao valor “3”.

Com isso, a correta classificação da tolerabilidade para esse caso é “3A” e, de acordo com a Figura 5.5 do Doc 9859, tem tolerabilidade classificada como “*Unacceptable under the existing circumstances*”.

Esta conclusão sobre a tolerabilidade tem duas consequências:

- 1) indica que não se pode aceitar a existência de aeródromos que atendam a aviação regular e não regular sem o apoio de serviços essenciais como o salvamento e combate a incêndios;
- 2) demonstra que são necessárias providências urgentes nos aeródromos chamados “*Classe IV*”, para redução dos riscos existentes, tendo em vista que o risco existente é inaceitável.

A conclusão de que há problemas nos aeródromos Classe IV que precisam ser urgentemente tratados é coerente com o que dispõe a IAC 154-1001 (Termo de Referência para Estudo Aeronáutico), de 18/11/2004.

A letra “b” do item 4.3.5 da IAC 154-1001 indica o limite de 2×10^{-7} como referência para o risco total em determinado aeródromo. Por outro lado, conforme exposto anteriormente, o valor $1,913 \times 10^{-7}$ indicado na Justificativa em discussão é menor do que o real, por se basear em amostra pouco representativa. Ainda assim, esse valor está perigosamente no limite do risco total aceitável e se considerarmos a natural dispersão dos valores no universo avaliado, chega-se a constatação da existência de um conjunto de aeródromos Classe IV que, certamente, possuem risco total inaceitável, acima de 2×10^{-7} .

- **Análise ANAC**

O universo amostral utilizado no estudo diz respeito aos critérios regulatórios adotados pela ANAC, ou seja, “*aeronaves com regularidade*”, demonstrando que, no período avaliado, o risco associado às operações em aeródromos com maior volume de tráfego/passageiros movimentados é maior. Concluiu-se que o risco envolvido é diretamente proporcional ao montante de operações de um aeródromo e a quantidade de passageiros movimentados.

Com relação ao período utilizado na amostra, há de fato dificuldades na obtenção de dados referentes aos anos anteriores à criação da ANAC, porém a amostra utilizada é considerada apropriada para o fim a que se destina.

O risco envolvido em tais operações foi calculado com base nos dados existentes, demonstrando que a frequência relativa de acidentes ocorridos é diretamente proporcional aos movimentos de aeronaves e passageiros transportados. Assim, conclui-se que a exigência de diferentes níveis de requisitos relativos aos SESCINC é decorrente dos níveis verificados de frequência relativa e do risco a segurança operacional associado.

Ademais, o SESCINC tem sua atuação voltada para ações reativas, mantendo o aspecto preventivo em relação às operações que possam gerar riscos a segurança operacional de um aeródromo.

Observa-se ainda o fato de que é natural e benéfico ao desenvolvimento do setor que sejam estabelecidos requisitos diferentes para cada classe de aeródromo.

- **Conclusão**

Sugestão não acatada.

Contribuição nº 34

- **Dados do Colaborador**

PAULO JORGE DE MEDEIROS VIEIRA - 05
Engenheiro de Infraestrutura Aeronáutica.

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Sugere-se a adequação da justificativa que embasa a decisão da Diretoria Colegiada da ANAC, clarificando que a adoção de medidas mitigadoras devido à inexistência de SESCINC é responsabilidade do operador da infraestrutura, bem como a adequação da proposta de Resolução e seu anexo, apresentando um elenco de medidas mitigadoras aplicáveis a tal situação perigosa excepcional, que seja essencial para a aceitação pelo Estado da ausência da prestação desses serviços.

A Portaria 306/GC5, de 25 de março de 2003, que versa sobre as instruções sobre a cobrança das Tarifas Aeroportuárias de Embarque, de Pouso e de Permanência, estabelece no Artigo 1º das Instruções anexas à referida Portaria que “*As tarifas Aeroportuárias remuneram os seguintes serviços, equipamentos e instalações nos aeroportos:*”, indicando na letra “e” do inciso II os “*serviços especializados de salvamento e de combate a incêndio*”. Desta forma, são inadequadas as colocações constantes do item 7 do Capítulo IV (Ações Recomendadas) da Justificativa, uma vez que é responsabilidade do operador da infra-estrutura a adoção de medidas mitigadoras devido a uma deficiência na prestação de serviços essenciais e não da empresa aérea, que recolhe as tarifas devidas para a remuneração desses serviços.

Além do mais, apesar de existir na Justificativa a alusão sobre a necessidade de medidas mitigadoras para autorizar a operação de empresas aéreas nos aeródromos onde não há SESCINC, não há, na Proposta de Resolução nem nos seus anexos qualquer referência quanto aos procedimentos para identificação, proposição, aceitação, implementação e fiscalização das medidas mitigadoras.

Neste contexto, a simples menção de que se deve adotar medidas mitigadoras diante da inexistência de serviços essenciais à segurança das operações nos aeródromos é vaga e transfere ao operador a responsabilidade por uma ação que não possui orientação suficiente do órgão regulador, quanto à aceitabilidade das medidas mitigadoras, especialmente quanto às medidas mínimas cuja eficácia seja reconhecida e aceita pelo Estado, podendo gerar questionamentos em relação à responsabilidade civil e/ou penal, em caso de ocorrência de acidente aeronáutico. Seria, portanto, imprescindível a indicação, pelo Estado, de um conjunto de medidas mínimas que deveriam ser adotadas para poder ser admitida a operação sem a presença do SESCINC.

- **Análise ANAC**

O Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC estabelece responsabilidades da ANAC quanto à regulação das atividades da aviação civil no interesse da segurança operacional e dos provedores de serviços da aviação civil regulados, fornecendo orientação para a implantação, desenvolvimento e manutenção de seus SGSO.

Os critérios de avaliação, valoração e tolerabilidade dos riscos à segurança operacional a serem adotados na análise dos SGSO devem ser estabelecidos pelo setor responsável pela regulação daquela atividade, mas os PSAC podem adotar critérios diferentes desses, ficando sujeitos a um processo de aceitação por parte dos setores da ANAC envolvidos.

Independentemente da estrutura adotada, o SGSO de um PSAC deve incluir como forma de gerenciamento dos riscos à segurança operacional um processo de identificação dos perigos, suas conseqüências, avaliação de suas implicações (riscos), implantação de ações mitigadoras e a avaliação dos resultados.

Portanto, a responsabilidade pela garantia da segurança operacional em rotinas adotadas em aeródromos onde a proteção contraincêndio é inexistente ou inferior ao requerido pela legislação aplicável é do operador da aeronave e compete a estes a realização da análise de risco para cada nova rotina operacional a ser adotada decidindo por operar ou não nestas localidades.

O fato da Autoridade de Aviação Civil considerar o risco aceitável não implica necessariamente na sua aceitação por parte do operador aéreo, em havendo interesse na operação nessas localidades, estas medidas mitigadoras deverão ser avaliadas caso a caso pela ANAC para aprovação.

- **Conclusão**

Sugestão não acatada.

Contribuição nº 35

- **Dados do Colaborador**

PAULO JORGE DE MEDEIROS VIEIRA - 06
Engenheiro de Infraestrutura Aeronáutica.

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Sugere-se a realização de uma efetiva avaliação prévia dos impactos econômicos relacionados com a implantação e operação dos SESCINC e a apresentação de nova definição de critérios regulatórios que não se baseie na redução dos requisitos de segurança operacional para os aeródromos onde opere a aviação civil (regular e não-regular).

A Justificativa apresentada indica a preocupação com a definição de critérios regulatórios, observando *“eventuais impactos socioeconômicos a que serão submetidos os diversos operadores de aeródromos”*, citando a situação dos *“aeródromos administrados por Prefeituras Municipais, as quais têm dificuldades para suportar os custos relacionados à adequada operação de um SESCINC”*.

Não obstante, o único ponto (item 13 do Capítulo IV – Análise) em que a Justificativa tece considerações e apresenta algum dado sobre estes aspectos, versa, apenas, sobre o custo aproximado de implantação das instalações e aquisição do veículo de contra-incêndio. Não existe qualquer avaliação sobre o vulto das despesas operacionais para cada categoria de aeródromo e o impacto de tais custos nas despesas globais do aeroporto.

Por outro lado, são estabelecidos inúmeros requisitos adicionais, referentes ao treinamento dos bombeiros de aeródromo que não são acompanhados por avaliações sobre o impacto dessas despesas nos aeródromos que, hoje, possuem SESCINC.

Portanto, não foi realizada qualquer avaliação sobre os impactos econômicos da proposta, nem foi justificado como a redução permitida na categorização dos aeródromos passa a tornar exequível a manutenção dos SESCINC pelas administrações que hoje têm dificuldades em cumprir com os requisitos vigentes.

Mais ainda, se por um lado é permitida a redução da categoria de contra-incêndio, por outro foi ampliado o custo de formação e manutenção da formação e adestramento dos bombeiros dos SESCINC, podendo a economia obtida por um lado ser absorvida pelo aumento dos custos gerado pelos requisitos acrescidos para a formação dos bombeiros de aeródromo.

Cabe lembrar que, antes de reduzir requisitos de segurança, deveria haver um esforço de gestão da ANAC junto às autoridades governamentais no sentido de reduzir ou eliminar a drenagem de recursos do sistema. Exemplificando, de acordo com levantamentos da INFRAERO em 2005, o Tesouro Nacional drenou R\$ 231.266.236,14 do sistema (http://www.infraero.gov.br/impr_noti_prev.php?ni=3127&orig=home), com base na Lei 9.825, de 23 de agosto de 1999. Temos, ainda, de acordo com as informações constantes da página da ANAC na Internet, que, apenas no período de 1994 a 2007, o governo federal deixou de aplicar nos aeródromos de interesse estadual o montante aproximado de R\$ 470 milhões de reais do PROFAA (<http://www.anac.gov.br/arquivos/pdf/profaa/Investimentos.pdf>).

Se considerarmos, em uma análise superficial e empregando os valores da Justificativa em comento, que a implantação de um SESCINC requeira investimentos iniciais de R\$ 1 milhão, os valores não aplicados pelo PROFAA permitiriam realizar a implantação dessas instalações, incluindo os equipamentos, em 470 aeródromos.

Se, ainda em uma análise superficial, assumirmos a necessidade de uma Equipe de 15 bombeiros em cada aeródromo a um custo anual da ordem de R\$ 750 mil e que tal custo represente 25% das despesas gerais do SESCINC, implicaria em uma necessidade anual de R\$ 3 milhões para as operações desses serviços e os recursos drenados do sistema pela Lei 9825 permitiriam manter, sem necessidade de onerar Estados e Municípios, pelo menos 77 aeródromos. Ou seja, tais avaliações simplificadas revelam fortes indícios de que os recursos que são drenados do sistema pelo Governo Federal seriam mais do que suficientes para implantação e operação dos SESCINC sem a necessidade de redução dos requisitos de segurança operacional.

Em resumo, a proposta apresentada:

- não apresenta uma avaliação dos custos totais envolvidos na implantação e operação dos SESCINC;
- não demonstra como a redução dos requisitos de categorização torna factível à administração aeroportuária arcar com as despesas de implantação e operação dos SESCINC;
- não avalia os impactos econômicos decorrentes da elevação das exigências em termos de formação e adestramento dos bombeiros de aeródromo;
- não considera a possibilidade de se desonerar o sistema, retornando parte dos recursos drenados pelo Governo Federal de modo a manter inalterados os requisitos de segurança operacional estabelecidos pela OACI para os SESCINC.

• **Análise ANAC**

A avaliação exata dos custos totais envolvida na implantação e operação dos SESCINC constitui complexa tarefa regulatória no âmbito da ANAC, pois a regulação econômica da infraestrutura aeroportuária no Brasil encontra-se em fase inicial, padecendo de mecanismos confiáveis de coleta de dados operacionais e econômicos dos operadores aeroportuários. O resultado dessa deficiência é um conhecido fenômeno econômico denominado “assimetria de informações”, muito comum em ambientes regulatórios onde o poder concedente não dispõe de informações concisas e confiáveis para desempenhar sua tarefa constitucional e institucional de REGULAR e FISCALIZAR com impessoalidade, proporcionalidade, moralidade, publicidade e eficiência. Porém encontra-se atualmente em estudo na ANAC a implantação de um sistema de coleta de dados eficiente objetivando minimizar os efeitos deletérios da sua ausência.

Ressalta-se, entretanto, que a inexistência desta informação em nada altera os objetivos do documento técnico que embasa a Resolução, tendo em vista se tratar de informação complementar e não essencial para o entendimento do proposto.

Não é possível avaliar os impactos econômicos decorrentes da formação dos bombeiros de aeródromo em sua totalidade por tratar-se de uma nova atividade econômica agregada ao escopo regulatório da ANAC que, até então, era monopolizada pela DIRENG. Contudo a Autoridade de Aviação Civil considera imprescindível que, de maneira escalonada, os bombeiros de aeródromo possuam formação inicial e periódica, pois trata-se de uma atividade extremamente específica na aviação civil brasileira, onde técnicas de resgate e salvamento diferenciadas em relação às utilizadas pelos bombeiros tradicionais são utilizadas no ambiente aeroportuário quando de uma emergência aeronáutica.

Com relação ao contingenciamento de recursos citado em decorrência da arrecadação financeira para aplicação no PROFAA, observa-se que, além dos aspectos políticos envolvidos, sobre os quais este corpo técnico não possui ingerência; tem-se que tais recursos, de acordo com a Portaria nº 19/GC5/2000, objetivam a implantação, o melhoramento, o reaparelhamento, a reforma e a expansão dos aeroportos e aeródromos de interesse estadual ou regional, englobando as Seções Contraincêndio – SCI como parte da infraestrutura contemplada para possível aplicação destes. Porém, o peso atribuído como critério de decisão estabelecido no Anexo 3 da ICA 58-37 "Metodologia para a Execução do Programa Federal de Auxílio a Aeroportos" para esta parte da infraestrutura aeroportuária é muito baixo e determina que os serviços operacionais de salvamento e combate a incêndios prestados pelos operadores de aeródromos não podem ser subsidiados por essa verba, o que acaba inviabilizando a implantação dos SESCINC, da mesma forma que o Plano de Adequação distribuiu equipamentos para alguns aeródromos, porém a falta de recursos para operação inviabilizou os serviços na maior parte das localidades contempladas.

- **Conclusão**

Sugestão não acatada.

Contribuição nº 36

- **Dados do Colaborador**

PAULO JORGE DE MEDEIROS VIEIRA - 07
Engenheiro de Infraestrutura Aeronáutica.

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Sugere-se alterar a redação do segundo trecho do Item 21 do Cap IV da justificativa que assessora a decisão da Diretoria Colegiada da ANAC. Assim, onde se lê: *“Contudo um acidente aeronáutico fatal sempre gera um risco à imagem da Agência cabendo à Diretoria uma avaliação quanto ao risco institucional advindo da medida proposta”*, seria alterado para *“Contudo cabe à Diretoria Colegiada da ANAC uma avaliação se as conseqüências advindas da medida proposta, de redução dos requisitos de segurança operacional, ainda que amparada por questões econômicas, justificam a perda de vidas humanas em um acidente aeronáutico que poderiam ser preservadas caso fossem cumpridos os requisitos de segurança operacional estabelecidos pela OACI.”*

A avaliação da Diretoria Colegiada sobre a proposta em comento não deveria estar focada na preservação da imagem da Agência, mas, sim, na expectativa dos usuários do transporte aéreo de uma prestação de serviços em conformidade com os níveis de segurança preconizados pelos Anexos à Convenção de Aviação Civil Internacional.

- **Análise ANAC**

Afora os aspectos emocionais introduzidos pelo autor da contribuição, entende-se que não é factível a simples determinação por parte da Agência Reguladora de que devem ser atendidos em sua totalidade os requisitos de segurança operacional estabelecidos pela OACI. Ocorre que tal texto já foi objeto de infrutífera tentativa anterior, como pode ser vislumbrado em leitura a Portaria 398/GM5, de 04 de junho de 1999, que determinava a aplicação integral do Anexo 14 à Convenção de Aviação Civil Internacional no Território Nacional. Tal determinação nunca foi alvo de cumprimento por parte dos regulados e nem de aplicação de penalidades a estes pela Autoridade de Aviação Civil à época, pelo simples fato da impossibilidade de se exigir, com o rigor da lei, o cumprimento puro e simples do disposto no Anexo14, que traduz uma situação ideal, sob risco de paralisação das operações com conseqüente impacto negativo a sociedade brasileira.

O que se procurou alertar no documento técnico que subsidia a decisão da Diretoria Colegiada da ANAC foi o fato de que existem os riscos envolvidos na forma da regulação proposta e que, apesar de remota a possibilidade, conforme demonstrado pela análise de risco inserida no mesmo documento, a ocorrência de um infortúnio poderia trazer riscos à sua imagem institucional. No mesmo documento, entretanto, fica claro que o benefício às comunidades atingidas diretamente pelas medidas propostas que viabilizam a operação aérea nestas, é em muito superior ao risco envolvido, o que torna válidos os requisitos propostos.

Concluindo esta análise, observa-se que a sociedade brasileira, em especial a população das localidades beneficiadas, entende que os riscos admitidos são controlados e válidos em função da importância da modalidade aérea para seu desenvolvimento sócio-econômico e no bem-estar proporcionado ao povo que ali reside.

- **Conclusão**

Sugestão não acatada.

Contribuição nº 37

- **Dados do Colaborador**

SNEA – Sindicato Nacional das Empresas Aéreas - 01

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Países como Estados Unidos, Austrália, Canadá, Nova Zelândia e África do Sul utilizam critérios menos rígidos que os estabelecidos pela OACI (Organização de Aviação Civil Internacional). A seguir apresenta-se trecho transcrito da contribuição recebida:

“Deve ser ressaltado que no item IV – Análise, contido na Justificativa para a proposta de Resolução, a ANAC apresentou um levantamento da prática internacional relacionada à regulação dos SESCINC (ver a tabela 1 – item IV). No referido item IV-1 (página 3), reconhecendo que: “Estados Unidos, Austrália, Canadá, Nova Zelândia e África do Sul utilizam regras de classificação de pequenos aeródromos para efeitos de dimensionamento dos SESCINC que são menos rígidos dos que as estabelecidas pela OACI. Cada país adota um critério diferente, de forma a adequar suas exigências às suas características econômicas e culturais”.

Ao se analisar as informações contidas na Tabela 1 – Regulação Internacional dos SESCINC (página 4) verifica-se que nos Estados Unidos da América – onde se encontra a maior parte das atividades de transporte aéreo no mundo com os melhores índices de segurança da aviação civil são consideradas isenções aos padrões internacionais indicados pela OACI para aeroportos com movimento de embarque e desembarque de passageiros de até 1,84 milhões de passageiros (ou 0,25% do total movimentados em todos os aeroportos do País). Na Austrália, são concedidas isenções para todos os aeroportos com até 350 mil passageiros movimentados (embarques + desembarques) em doze meses. No Canadá e Nova Zelândia existem também isenções que se diferenciam das normas e práticas recomendadas (SARPs) pela OACI.”

- **Análise ANAC**

Como membro signatário da Convenção sobre Aviação Civil Internacional e baseado no compromisso assumido por esta Agência junto à OACI e à sociedade brasileira, expresso de forma clara no artigo 16 do Programa de Segurança Operacional Específico da ANAC (PSOE-ANAC) apresentado a seguir, não pode a Agência desconsiderar de plano o padrão internacionalmente estabelecido.

(PSOE-ANAC) Art. 16 A ANAC, como Autoridade de Aviação Civil Brasileira tem o compromisso de apoiar os objetivos da OACI, definidos no artigo 44 da Convenção de Aviação Civil Internacional – Convenção de Chicago. Destaca-se entre esses a exigência de “assegurar o crescimento seguro e ordenado da aviação civil internacional em todo o mundo” e “satisfazer as necessidades de segurança, regularidade, eficiência e economia da população mundial em relação ao transporte aéreo”. (grifo nosso)

Entretanto, devido aos aspectos legais pátrios e às características regionais, seja quanto a quesitos geográficos, culturais ou sociais, torna-se mister compatibilizar a norma internacional à realidade brasileira. Tal adaptação, contudo, deve sempre possuir como premissa básica o cumprimento do compromisso assumido em artigo supra, com destaque à continuidade da prestação do serviço de transporte aéreo dentro dos níveis de segurança operacional aceitáveis.

Desta forma, o Brasil, assim como os demais países mencionados no estudo intitulado “Justificativa”, documento que compõe a referida audiência pública, decidiu não adotar integralmente a regra definida pela OACI, fazendo as adaptações necessárias para que a mesma se torne aplicável em território nacional.

Como premissas adotadas têm-se o padrão OACI e a norma militar até então aplicada à aviação civil. A nova proposta vem adotar dois critérios:

- **Critério regulatório:** número de passageiros processados, acarretando a definição de quatro classes (I, II, III e IV) expressas na Tabela 2 da “Justificativa”. O uso deste critério como elemento essencial de classificação consubstancia-se na postura estratégica da Agência em uniformizar parâmetros, sendo o mesmo quesito já adotado por outras áreas de especialidade, dentre as quais se podem citar o processo de certificação operacional regido pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC 139 e a Resolução ANAC nº 106, referente ao sistema de gerenciamento para pequenos provedores de serviço de aviação civil.
- **Critério técnico:** mescla o critério regulatório explicitado acima, a padronização OACI e a flexibilização dada por categoria de aeronave e movimento, como se justifica a seguir e se verifica na Tabela 3 da “Justificativa”:
 - **Aeródromo Classe IV:** mantida a categorização pelo padrão OACI por se tratar dos aeródromos de maior complexidade operacional e elevado número de passageiros processados, bem como por estarem inseridos no processo de certificação operacional de aeroportos, regulamentado pelo RBAC 139.
 - **Aeródromo Classe III, II ou I:** flexibilização do padrão OACI pela redução em até duas categorias contraincêndio e adoção de critérios de não categorização, conforme disposto nas análises das contribuições 24 e 26 constantes deste relatório. Cabe salientar que o critério proposto pela resolução em voga é mais flexível que o definido pela norma militar vigente até que a Resolução proposta produza efeitos.

Além da flexibilização permitida diretamente pela categorização supracitada, destaca-se ainda a utilização de disposições transitórias, com destaque àquelas inseridas no item 35 do Anexo à Resolução proposta.

• Conclusão

Sugestão não acatada. Mantido texto normativo. O Brasil declarará diferença junto à OACI onde necessário.

Contribuição nº 38

- **Dados do Colaborador**

SNEA – Sindicato Nacional das Empresas Aéreas - 02

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

O levantamento dos aeródromos públicos e a sua classificação não tiveram por base qualquer análise operacional ou financeira, sendo mencionada apenas a metodologia desenvolvida pela Superintendência de Estudos e Capacitação (SEP), para cálculo do índice de concentração de demanda na hora-pico compatível com a realidade brasileira.

- **Análise ANAC**

A fase de estudos para a elaboração da regulamentação proposta na audiência pública em tela teve como foco três fatores: (1) a prevenção e combate contraincêndio baseado em aspectos de segurança operacional, (2) o impacto operacional e financeiro nos aeródromos e (3) o impacto social no(s) município(s) beneficiado(s) pelo aeródromo.

A metodologia adotada pela Superintendência de Estudos e Capacitação para Aviação Civil – SEP foi utilizada como critério regulatório, dentro da postura da Agência de uniformizar parâmetros.

Entretanto, como se observa na Tabela 3 do documento denominado “Justificativa”, disponível dentre os documentos da audiência pública, a classificação não se restringiu somente a isto, sendo adotados critérios técnicos baseados nos padrões da OACI e no número de movimentos da aeronave com maior regularidade.

Já considerações sobre aspectos financeiros e, primordialmente, sociais se evidenciam nos itens IV.12 e IV.13 do documento intitulado “Justificativa”, bem como na recomendação de regras de transição para aeródromos classe I (vide item V.2 da “Justificativa”) e regras de isenção propostas segundo a categoria de certificação (aeronaves categoria menor ou igual a 2 não são categorizadas), como explicita o item IV.9 da “Justificativa”.

- **Conclusão**

Sugestão não acatada.

Contribuição nº 39

- **Dados do Colaborador**

SNEA – Sindicato Nacional das Empresas Aéreas - 03

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Apesar de mencionar o princípio da proporcionalidade no tratamento das questões operacionais nos aeródromos, a ANAC foca nos aspectos isonômicos para estabelecer as classes dos aeródromos, desconsiderando as dificuldades de atendimento já existentes, de alternativas de transportes e dos possíveis impactos no futuro sobre a indústria de transporte aéreo brasileira, decorrente da situação específica dos SESCINC na rede aeroportuária nacional, especialmente nas Classes I e II.

- **Análise ANAC**

Ao estabelecer os requisitos presentes na proposta de Resolução e definir regras de transição (vide item 33 do Anexo à Resolução) se buscou dirimir ou pelo menos minimizar a dificuldade de atendimento dos requisitos pelos aeródromos e os impactos na indústria de transporte aéreo e, principalmente, proporcionar a viabilidade do transporte seguro à sociedade.

A fim de se evitar impactos não previstos inicialmente na Resolução, será inserido dispositivo que possibilite isenção ou meio alternativo de cumprimento de requisito pelo Operador de Aeródromo, desde que comprovado que os aspectos de segurança operacional sejam preservados.

O critério de isenção proposto baseia-se nas disposições constantes do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC 11 – “Procedimentos e normas gerais para a elaboração de regras e emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil”.

- **Conclusão**

Sugestão acatada parcialmente. Inserção de dispositivo regulamentar segundo texto a seguir transcrito:

“O operador de aeródromo que se encontre impossibilitado de cumprir qualquer requisito deste Anexo a Resolução deve solicitar à ANAC isenção temporária de regra em vigor.

O pedido de isenção de cumprimento a determinado requisito deve ser apresentado no mínimo 60 dias antes da data definida para sua efetivação, a menos que seja apresentado motivo relevante para reduzir tal prazo.

O pedido deve se fazer acompanhar por:

- a) Referência clara da regra a qual a isenção é solicitada;*
- b) A motivação do pedido de isenção, incluindo a natureza e extensão da isenção pretendida e a identificação completa do interessado na isenção;*
- c) Informações técnicas ou argumentos que o interessado possua para fundamentar a solicitação pretendida;*

- d) Razões pelas quais o atendimento ao pedido não afetaria a segurança das operações e as ações tomadas pelo interessado para prover um nível de segurança similar aquele provido pelo requisito que se pretende isentar, com a apresentação de análise do risco operacional envolvido.*

A ANAC pode deferir ou indeferir o pedido após avaliar todas as informações disponibilizadas pelo operador de aeródromo no pedido de isenção.

O solicitante deve sempre ser informado da decisão proferida.

Deferindo-se o pedido, deverá o Operador de Aeródromo, a critério da ANAC, providenciar a divulgação da informação nas publicações aeronáuticas correspondentes.”

Contribuição nº 40

- **Dados do Colaborador**

SNEA – Sindicato Nacional das Empresas Aéreas - 04

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Cumprе ressaltar que o conceito de “aeronave com regularidade”, necessário à avaliação da categoria contraincêndio, por se caracterizar na operação com regularidade no aeródromo (média de duas frequências semanais, nos três meses consecutivos de maior movimento no ano, independente do tipo de operação), implica em grande distorção para as cidades com potencial de desenvolvimento do turismo, pois impõe requisitos extraordinários de SESCINC em determinados períodos (férias/feriados) e conduz a uma ociosidade destes recursos no restante do ano

- **Análise ANAC**

A redução de categoria em períodos de menor movimento no aeródromo está prevista no Apêndice, item 1.4.1; o que atenta para os critérios de sazonalidade, não impondo a “ociosidade” dos recursos, conforme citado.

- **Conclusão**

Sugestão não acatada.

Contribuição nº 41

- **Dados do Colaborador**

SNEA – Sindicato Nacional das Empresas Aéreas - 05

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Deveriam também ser incluídos nas possibilidades de exceção, aeroportos que são utilizados como alternados de vôos nacionais e internacionais, e aqueles utilizados como pontos para “reclearance” nos vôos internacionais. Caso não existam estas flexibilidades, muitos vôos terão que ser despachados com uma maior quantidade de combustível, o que aumentaria o custo dos vôos, diminuindo sua capacidade de transporte, aumentando o tempo de vôo e a poluição ambiental.

- **Análise ANAC**

A proposta, apesar de não fazer parte do escopo dos critérios regulatórios ora propostos, e tendo em vista o alcance internacional da mesma associada aos aspectos diretamente relacionados à segurança operacional no planejamento de operação de aeronaves, remete ao fato de que o Estado não pode ser omissor em assuntos relativos à segurança, até mesmo por preceitos constitucionais, não cabendo a socialização dos custos relativos ao tema proposto.

Ressalta-se ainda que não há estudos técnicos que indiquem que a regra atual a este respeito é inconsistente ou gera custos desnecessários.

- **Conclusão**

O tema não faz parte do escopo tratado nos critérios regulatórios ora propostos.

Contribuição nº 42

- **Dados do Colaborador**

SNEA – Sindicato Nacional das Empresas Aéreas - 06

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

Deve ser considerada na regulamentação a situação dos aeroportos localizados em cidades turísticas, cujo movimento de pouso e decolagem de aeronaves fica bastante baixo durante grande parte do ano, fora dos meses de férias e feriados prolongados. Portanto, estes aeroportos que apóiam o desenvolvimento de pólos e cidades turísticas estão normalmente classificados em categoria de SESCINC muito baixa, impedindo ou dificultando a operação de aeronaves de maior porte e com mais movimentos diários, semanais e mensais, que superam o previsto na regulamentação de salvamento e combate a incêndio. Por este motivo, tais aeroportos deveriam ter um tratamento especial, como, por exemplo, autorizar que a guarnição ou equipe de bombeiro da cidade viesse a compor e/ou completar a guarnição do SESCINC aeroportuário, reduzindo os riscos das operações, requerendo apenas uma complementação do treinamento e do material de extinção de fogo, adaptado para o combate de incêndio aeronáutico.

- **Análise ANAC**

Os requisitos são proporcionais ao risco à segurança operacional e à falta de demanda/renda em um aeródromo. Uma vez que há previsão de maior volume de tráfego, há maior previsão de demanda e renda. Consequentemente, o risco associado às operações aumenta, o que gera a necessidade de se incrementar os recursos de SESCINC no aeródromo. Retirar as exigências de recursos do SESCINC para os meses de menor movimento já está previsto na regulação, em item 1.4.1 do Apêndice à Resolução, e pode ser considerada uma medida desonerativa que viabiliza as operações nestas localidades fora dos períodos de pico.

- **Conclusão**

Sugestão não acatada.

Contribuição nº 43

- **Dados do Colaborador**

SNEA – Sindicato Nacional das Empresas Aéreas - 07

- **Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar**

É necessário preparar uma transição gradual, baseada em estudos mais detalhados, principalmente com planos de ação definindo a efetiva viabilidade operacional e financeira de manter um SESCINC, atendendo ao padrão regulatório proposto para os aeródromos públicos – Classe I e II, situados em pequenas e médias cidades.

No sentido de evitar um eventual colapso de parte do sistema de aviação comercial brasileiro deveria ser, de imediato, estendido o prazo de vigência das flexibilidades dos critérios regulatórios propostos até 31 de dezembro de 2013, de forma a permitir o aprofundamento, detalhamento e consolidação dos estudos e dos planos de ação para facilitar a transição, realizando a gradual implementação e adaptação da regulamentação de SESCINC às características da aviação comercial brasileira.

A extensão da vigência nas flexibilidades na regulamentação proposta pela ANAC até 31 de dezembro de 2013 se constitui em período mínimo de transição, permitindo prazo razoável para que a INFRAERO conclua o recebimento dos 55 veículos contraincêndios, conforme cronograma constante do processo licitatório e os conseqüentes remanejamentos de equipamentos para aeroportos menores, complementando e/ou atualizando as suas condições operacionais, conforme as dificuldades apontadas pelo SNEA neste documento.

- **Análise ANAC**

A ICA 92-1 (DIRENG), vigente desde 13/10/2005, estabeleceu um prazo para adequação dos aeródromos em questão até 31/12/2009, portanto, as ações de adequação dos mesmos já deveriam ter levado em conta este condicionante temporal, não se tratando de novidade a regulação ora proposta.

Além do acima exposto, o estabelecimento do prazo de 31/12/2010 objetivou conceder tempo adicional de adequação em função dos prazos demandados para licitações por parte dos agentes públicos, considerando que estes já teriam algum planejamento neste sentido.

Ainda assim, tendo em vista a sugestão apresentada e levando-se em consideração o fato de que alguns operadores de aeródromo não tenham prévio planejamento, podendo vir a ser prejudicados pela tramitação legal de eventuais processos licitatórios necessários, entendemos que a extensão em mais um ano dos prazos estabelecidos atenderia a estes, mantidas as condições de segurança operacional atuais. Sendo assim, o prazo será alterado de 31/12/2010 para 31/12/2011, permitindo o prévio planejamento orçamentário e executivo, de forma que as adequações ocorram dentro do prazo previsto na regulação proposta.

- **Conclusão**

Sugestão parcialmente acatada, com alteração do prazo de 31/12/2010 para 31/12/2011 na Resolução proposta.

Contribuição nº 44**• Dados do Colaborador**

SNEA – Sindicato Nacional das Empresas Aéreas - 08

• Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar

Outro aspecto crucial na operação do SESCINC está relacionado ao processo de formação dos novos bombeiros especializados no salvamento e combate a incêndio aeronáutico, que deve ser reestruturado visando difundir e agilizar o treinamento inicial e o aperfeiçoamento técnico requerido pela evolução do transporte aéreo (com aeronaves maiores e categoria de SESCINC superior), decorrente da saída da DIRENG do sistema de salvamento e combate a incêndio de aeródromos públicos civis e aeronaves da aviação civil.

• Análise ANAC

A legislação proposta aborda o processo de capacitação de recursos humanos para o SESCINC, assim como os programas de treinamento que visam à manutenção do nível de competência adquirido e o contínuo aperfeiçoamento técnico desses profissionais.

• Conclusão

O assunto sugerido já consta do texto ora proposto.

É o relatório.

Brasília/DF, Setembro de 2009

Caubi Batista de Souza
Gerente Técnico - GTRE

Eduardo Henn Bernardi
Especialista em Regulação da Aviação Civil - GTRE

Bruno Walter da Silva Pimenta
Especialista em Regulação da Aviação Civil - GTRE

Luciano Lopes de Azevedo Freire
Especialista em Regulação da Aviação Civil - GTRE

Daniel Alves da Cunha
Especialista em Regulação da Aviação Civil - GTRE

Valdemar Vilutis
Especialista em Regulação da Aviação Civil – GTRE

Adair Azevedo da Silva
Técnico em Regulação da Aviação Civil – GTRE

Jorge Luiz de Souza Oliveira
Técnico de Nível Superior - GTRE