

**Relatório Análise de Contribuições da Audiência Pública nº 14/2017**

Número da contribuição:	1
Nome:	NAZEM NACLI JUNIOR
<b>Contribuição</b>	
Sou contra a retirada do SCI nos aeródromos de pequeno porte, com operações aéreas regulares.	
<b>Justificativa</b>	
Além da presença imediata do SCI em caso de emergência (e qual é o valor de uma vida salva por esse serviço?), tal desobrigação gerará desemprego em classe de treinamento e características específicas, as quais dificilmente se enquadrariam em outros setores da sociedade.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Em relação ao risco associado à inexistência do SESCINC em determinados aeródromos, é importante chamar atenção ao fato de que nenhum sistema está livre de falhas, e que a busca pela eliminação total do risco não pode ser o único objetivo do ente regulador, sob pena de inviabilizar a própria atividade.</p> <p>Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta.</p> <p>Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. De fato, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam, atualmente, com o serviço – e é possível que parcela significativa desse universo sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo.</p> <p>A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. “Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros” e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo “A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?”).</p> <p>O mesmo vale para o eventual impacto da medida proposta nas relações de trabalho existentes. Das alterações normativas eventualmente decorrem mudanças na estrutura econômica da atividade. Nesse sentido, é papel da ANAC avaliar se o resultado final dessas mudanças será benéfico, considerando não só a atividade em si, mas também os agentes econômicos, as pessoas que trabalham na atividade e todos os que usufruem direta ou indiretamente dos serviços – a sociedade.</p> <p>Nesse sentido, entende-se que o ganho em desenvolvimento regional proveniente do fomento da aviação em aeródromos de menor porte é capaz de trazer benefícios à atividade e à população que justificariam os custos de uma eventual redução do número de bombeiros de aeródromo.</p> <p>Ademais, deve ser ressaltado que, em grande parte dos aeródromos brasileiros, o SESCINC é operado por bombeiros militares, em razão de convênios firmados entre os operadores de aeródromo e corporações estaduais. Nesses casos, a desativação do SESCINC no aeródromo não só não teria qualquer impacto negativo no emprego desses profissionais, como teria outro efeito, positivo, para a população local, já que esses profissionais retornariam ao atendimento urbano.</p> <p>Há que se levar em conta, por fim, a possibilidade de que os operadores de aeródromo mantenham em funcionamento o serviço, mesmo estando desobrigados a prestá-lo. Ainda que de difícil mensuração, a hipótese não deve ser desconsiderada, o que pode ser constatado a partir da existência de alguns operadores nessa situação.</p>	

Número da contribuição:	2
Nome:	ANDERSON MARCOS SOUSA SA
<b>Contribuição</b>	
Que permaneça o Serviço de Prevenção de Contraincêndio para os Aeródromo de classe I, ou seja, permaneça as Viaturas de Contra Incêndio para esses Aeródromos, que não sofra mudança.	
<b>Justificativa</b>	
Sou contra a mudança de Retirada das VIATURAS DE CONTRA INCÊNDIO, pois considero relevante para a não sobrevivência dos passageiros, caso em que o SESCINC tenha sido desativado em decorrência da adoção da proposta ora em análise especialmente se a ausência do serviço SESCINC (VIATURAS- BOMBEIROS ) sofrer alteração para esses Aeródromos.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Em relação ao risco associado à inexistência do SESCINC em determinados aeródromos, é importante chamar atenção ao fato de que nenhum sistema está livre de falhas, e que a busca pela eliminação total do risco não pode ser o único objetivo do ente regulador, sob pena de inviabilizar a própria atividade.</p> <p>Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta.</p> <p>Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. De fato, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam, atualmente, com o serviço – e é possível que parcela significativa desse universo sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo.</p> <p>A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. “Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros” e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo “A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?”).</p>	

Número da contribuição:	3
Nome:	JORGE HENRIQUE SINGH
<b>Contribuição</b>	
Excluídos os aeródromos abertos ao tráfego aéreo internacional e QUALQUER OUTRO AERÓDROMO IMPLANTADO EM ÁREA ONDE NÃO HAJA, EM UM RAIOS DE ATÉ 10MN (dez milhas náuticas) DO PONTO CENTRAL DE SUA PISTA PRINCIPAL DE POUOSOS E DECOLAGENS, UMA GUARNIÇÃO PÚBLICA OFICIAL DE COMBATE GERAL À INCÊNDIOS, PODENDO ESTA SER VINCULADA TANTO À ADMINISTRAÇÃO DIRETA E INDIRETA MUNICIPAL, ESTADUAL OU FEDERAL, estão isentos das exigências de proteção contraincêndio os aeródromos que se enquadrarem em uma ou mais das condições abaixo relacionadas:	
<b>Justificativa</b>	
É imprescindível a qualquer localidade onde será instalado um aeródromo de qualquer classe ou tipo ter COMPULSORIAMENTE o suporte de batalhão ou grupo oficial e organizado de combate ao incêndios em geral comandado este pelo poder público, tendo em vista a cultura enraizada do brasileiro em soltar balões festivos de ar quente alimentados com chamas. Deverá ainda o administrador do aeródromo prestar anualmente, as suas custas, um dia de treinamento específico de combate à incêndio específico para aeronaves e equipamentos	

aeronáuticos, sendo que antes da homologação do mesmo o curso/treinamento terá que estar consolidado.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.  
Em relação aos bombeiros urbanos, a despeito de alguns países considerarem a intervenção desse recurso auxiliar em seu modelo de resposta à emergência aeroportuária, as premissas adotadas por esses países não são aplicáveis ao modelo brasileiro – essencialmente em razão da ausência de treinamento específico do pessoal, de equipamento adequado ou do próprio serviço – pelo que o uso desse recurso auxiliar não foi considerado na análise de risco promovida e utilizada como fundamento da proposta de alteração normativa. As razões para tanto podem ser encontradas no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 (tratadas na Nota Técnica nº 11(SEI)/2017/GTNO/GNAD/SIA) e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros).

Número da contribuição:	4
-------------------------	---

Nome:	GUSTAVO CARVALHO GONCALVES
-------	----------------------------

**Contribuição**

"Excluídos os aeródromos abertos ao tráfego aéreo internacional e QUALQUER OUTRO AERÓDROMO IMPLANTADO EM ÁREA ONDE NÃO HAJA, EM UM RAIO DE ATÉ 10MN (dez milhas náuticas) DO PONTO CENTRAL DE SUA PISTA PRINCIPAL DE POUSOS E DECOLAGENS, UMA GUARNIÇÃO PÚBLICA OFICIAL DE COMBATE GERAL À INCÊNDIOS, PODENDO ESTA SER VINCULADA TANTO À ADMINISTRAÇÃO DIRETA E INDIRETA MUNICIPAL, ESTADUAL OU FEDERAL, estão isentos das exigências de proteção contra incêndio os aeródromos que se enquadrarem em uma ou mais das condições abaixo relacionadas:"

**Justificativa**

"Prover todo e qualquer aeródromo com apoio mínimo de segurança no combate ao incêndio, sendo obrigação do operador de qualquer aeródromo prover anualmente um dia de treinamento - as suas custas - para a guarnição de combate à incêndios mais próxima à sua localidade."

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.  
Em relação aos bombeiros urbanos, a despeito de alguns países considerarem a intervenção desse recurso auxiliar em seu modelo de resposta à emergência aeroportuária, as premissas adotadas por esses países não são aplicáveis ao modelo brasileiro – essencialmente em razão da ausência de treinamento específico do pessoal, de equipamento adequado ou do próprio serviço – pelo que o uso desse recurso auxiliar não foi considerado na análise de risco promovida e utilizada como fundamento da proposta de alteração normativa. As razões para tanto podem ser encontradas no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 (tratadas na Nota Técnica nº 11(SEI)/2017/GTNO/GNAD/SIA) e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros).

Número da contribuição:	5
-------------------------	---

Nome:	DANILO CARVALHO GONCALVES
-------	---------------------------

**Contribuição**

"Excluídos os aeródromos abertos ao tráfego aéreo internacional e QUALQUER OUTRO AERÓDROMO IMPLANTADO EM ÁREA ONDE NÃO HAJA, EM UM RAIO DE ATÉ 10MN (dez milhas náuticas) DO PONTO CENTRAL DE SUA PISTA PRINCIPAL DE POUSOS E DECOLAGENS, UMA GUARNIÇÃO PÚBLICA OFICIAL DE COMBATE GERAL À INCÊNDIOS, PODENDO ESTA SER VINCULADA TANTO À ADMINISTRAÇÃO DIRETA E INDIRETA MUNICIPAL, ESTADUAL OU FEDERAL, estão isentos das exigências de proteção contra incêndio os aeródromos que se enquadrarem em uma ou mais das condições abaixo relacionadas:"

**Justificativa**

Prover todo e qualquer aeródromo com apoio mínimo de segurança no combate ao incêndio, sendo obrigação do operador de qualquer aeródromo prover anualmente um dia de treinamento - as suas custas - para a guarnição de combate à incêndios mais próxima à sua localidade.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.  
Em relação aos bombeiros urbanos, a despeito de alguns países considerarem a intervenção desse recurso auxiliar em seu modelo de resposta à emergência aeroportuária, as premissas adotadas por esses países não são aplicáveis ao modelo brasileiro – essencialmente em razão da ausência de treinamento específico do pessoal, de equipamento adequado ou do próprio serviço – pelo que o uso desse recurso auxiliar não foi considerado na análise de risco promovida e utilizada como fundamento da proposta de alteração normativa. As razões para tanto podem ser encontradas no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 (tratadas na Nota Técnica nº 11(SEI)/2017/GTNO/GNAD/SIA) e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros).

Número da contribuição:	6
-------------------------	---

Nome:	WANDERSON ALPOHIM NOGUEIRA
-------	----------------------------

**Contribuição**

EXCLUSÃO DO ITEM 6.4.4  
FLEXIBILIZAÇÃO PARA AQUISIÇÃO, ESTOQUE E MATERIAIS DO SESCINC,  
REDUZINDO CUSTOS.

**Justificativa**

AO INVÉS DE ISENTAR O SESCINC EM AERÓDROMOS CLASSE 1, COM MENOS DE 160.000/ANO, MANTER O SERVIÇO PORÉM COM FLEXIBILIDADE EM OUTROS SETORES E MATERIAIS COMO:

- NÃO OBRIGAÇÃO DE MANTER ESTOQUE FÍSICO DE LGE E PÓ QUÍMICO, POIS ESTES MATERIAIS TEM VALIDADE, O QUE CAUSA PREJUÍZOS NA DATA LIMITE DESTES AGENTES ESTOCADOS, E SER OBRIGADO A MANTER SEMPRE EM FÁCIL ACESSO, UM CONTATO DE FORNECEDOR DE MESMO FABRICANTE PARA AGENTES EXTINTORES, QUE POSSA ATENDER AS NECESSIDADES EM ATÉ 96 HORAS.
- NÃO OBRIGAÇÃO QUE O BA-OC SEJA NO MÍNIMO BOMBEIRO CIVIL, MAS QUE SE POSSA CONTRATAR UM FUNCIONÁRIO QUE NÃO SEJA BOMBEIRO DE AERÓDROMO OU CIVIL, PARA EXERCER A FUNÇÃO DE COMUNICAÇÕES NA SALA DE OBSERVAÇÕES, EXEMPLO, AUXILIAR ADMINISTRATIVO, EXTINGUINDO A NECESSIDADE DE RECICLAGEM PARA BA OU BC, DESDE QUE ESTE PASSE POR UM TREINAMENTO PROMOVIDO PELO PRÓPRIO SESCINC INCLUÍDO NO PTR-BA.
- EXCLUSÃO DE RECICLAGEM PARA BA QUE JÁ TRABALHAM EM AERÓDROMOS EXERCENDO AS FUNÇÕES OPERACIONAIS E JÁ FAZEM O PTR-BA.
- FORMAÇÃO DE BA1 OU BA2 COM CNH "D", MOPP E CVE PARA BA-MC, PELO PRÓPRIO OPERADOR DE AERÓDROMO, UTILIZANDO OS CCI QUE REALMENTE VÃO USAR NUMA OCORRÊNCIA REAL. COM AULAS PRÁTICAS E TEÓRICAS MINISTRADAS PELO BA-CE OU BA-GS, COM CARGA HORÁRIA MÍNIMA DE 20 HORAS, COM COMPROVAÇÃO POR MEIO DE CERTIFICADO EMITIDO PELO OPERADOR DE AERÓDROMO, CLASSIFICAÇÃO NA CARTEIRA DE TRABALHO (COMO OPERADOR DE CCI), NO CASO DE BA CIVIL E R.I.A. SENDO OBRIGATÓRIA A FORMAÇÃO DE BA1/BA2 POR OE-SESCINC.

<b>Resposta da ANAC</b>
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Nota-se que a contribuição sugere que a redução de custos que adviria da alteração normativa proposta fosse alcançada por outros meios que não a desativação dos SESCINC. Nesse ponto, a conclusão a que se chegou no Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, foi a de que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo, sendo, portanto, desejável.</p> <p>A eventual implantação da norma proposta, todavia, não esgota a possibilidade de se dotar o sistema de maior eficiência, pelo que qualquer sugestão nessa direção – como é o caso das que constam na presente contribuição – deve ser avaliada, ainda que não façam parte do escopo do presente processo.</p> <p>Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.</p>

Número da contribuição:	7
Nome:	ADENILSON ANTONIO DA SILVA
<b>Contribuição</b>	
Sou a favor de tds aeródromo ter o bombeiro de aeródromo.	
<b>Justificativa</b>	
Necessidade de haver o bombeiro de aeródromo nós aeroportosaeroporto do Brasil.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>É importante chamar atenção ao fato de que nenhum sistema está livre de falhas, e que a busca pela eliminação total do risco não pode ser o único objetivo do ente regulador, sob pena de inviabilizar a própria atividade.</p> <p>Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta.</p> <p>Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. De fato, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam, atualmente, com o serviço – e é possível que parcela significativa desse universo sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo.</p> <p>A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. “Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros” e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo “A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?”).</p>	

Número da contribuição:	8
Nome:	PEDRO HENRIQUE TEODORO MARTINS
<b>Contribuição</b>	
<p>A retirada do bombeiro de Aeródromo é algo inaceitável, nenhuma vida deve ser colocada em risco por conta de dinheiro. Retirar os Bombeiros de Aeródromo dos Aeroportos Classe I é um erro grave o bombeiro urbano não tem condição de atuar em acidentes aeronáuticos por não ter treinamento adequado e nem CCI capacitado para atuação, Espero com sinceridade que seja revista essa posição que além de desempregar varias pessoas ira colocar vidas e bens materiais em risco.</p> <p>Obs.: Um dos incidentes mais comuns nos aeródromos que não tem hora para acontecer é a invasão de animais na pista e incêndio em mata dentro do aeroporto e sem o bombeiro isso ira trazer vários prejuízos ao aeródromo e risco as aeronaves que lá operam!</p>	
<b>Justificativa</b>	
<p>A retirada do bombeiro de Aeródromo é algo inaceitável, nenhuma vida deve ser colocada em risco por conta de dinheiro. Retirar os Bombeiros de Aeródromo dos Aeroportos Classe I é um erro grave o bombeiro urbano não tem condição de atuar em acidentes aeronáuticos por não ter treinamento adequado e nem CCI capacitado para atuação, Espero com sinceridade que seja revista essa posição que além de desempregar varias pessoas ira colocar vidas e bens materiais em risco.</p> <p>Obs.: Um dos incidentes mais comuns nos aeródromos que não tem hora para acontecer é a invasão de animais na pista e incêndio em mata dentro do aeroporto e sem o bombeiro isso ira trazer vários prejuízos ao aeródromo e risco as aeronaves que lá operam!</p>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Em relação ao risco associado à inexistência do SESCINC em determinados aeródromos, é importante chamar atenção ao fato de que nenhum sistema está livre de falhas, e que a busca pela eliminação total do risco não pode ser o único objetivo do ente regulador, sob pena de inviabilizar a própria atividade.</p> <p>Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta.</p> <p>Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. De fato, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam, atualmente, com o serviço – e é possível que parcela significativa desse universo sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo.</p> <p>Em relação aos bombeiros urbanos, a despeito de alguns países considerarem a intervenção desse recurso auxiliar em seu modelo de resposta à emergência aeroportuária, as premissas adotadas por esses países não são aplicáveis ao modelo brasileiro – essencialmente em razão da ausência de treinamento específico do pessoal, de equipamento adequado ou do próprio serviço – pelo que o uso desse recurso auxiliar não foi considerado na análise de risco promovida e utilizada como fundamento da proposta de alteração normativa. As razões para tanto podem ser encontradas no material anteriormente mencionado.</p> <p>Em relação ao eventual impacto da medida proposta nas relações de trabalho existentes, das alterações normativas eventualmente decorrem mudanças na estrutura econômica da atividade. Nesse sentido, é papel da ANAC avaliar se o resultado final dessas mudanças será benéfico, considerando não só a atividade em si, mas também os agentes econômicos, as pessoas que trabalham na atividade e todos os que usufruem direta ou indiretamente dos serviços – a sociedade.</p> <p>Nesse sentido, entende-se que o ganho em desenvolvimento regional proveniente do fomento da aviação em aeródromos de menor porte é capaz de trazer benefícios à atividade e à população que justificariam os custos de uma eventual redução do número de bombeiros de aeródromo.</p> <p>Ademais, deve ser ressaltado que, em grande parte dos aeródromos brasileiros, o SESCINC é operado por bombeiros militares, em razão de convênios firmados entre os operadores de aeródromo e corporações estaduais. Nesses casos, a desativação do SESCINC no aeródromo não só não teria qualquer impacto negativo no emprego desses profissionais,</p>	

como teria outro efeito, positivo, para a população local, já que esses profissionais retornariam ao atendimento urbano.

Há que se levar em conta, por fim, a possibilidade de que os operadores de aeródromo mantenham em funcionamento o serviço, mesmo estando desobrigados a prestá-lo. Ainda que de difícil mensuração, a hipótese não deve ser desconsiderada, o que pode ser constatado a partir da existência de alguns operadores nessa situação.

A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. “Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros” e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo “A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?”).

Número da contribuição:	9
Nome:	FABIANO COTA
<b>Contribuição</b>	
Concordo com a agencia reguladora (ANAC) sobre a não exigência de bombeiros nos pequenos aeroportos. São profissionais que ficam praticamente ociosos no aeroporto, sem nenhuma atividade que justifique, principalmente pelo baixo movimento de aeronaves e passageiros. Estes profissionais poderiam estar contribuindo melhor com as ocorrências da própria cidade, que sempre faltam efetivo para tanta ocorrências.	
<b>Justificativa</b>	
O custo do SESCINC nos pequenos aeroportos são bem mais alto do que o beneficio	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Não se trata de contribuição, mas de manifestação de concordância com a proposta de alteração normativa.	

Número da contribuição:	10
Nome:	EMERSON BATISTA DE CASTRO
<b>Contribuição</b>	
CREIO QUE SERIA DESNECESSÁRIO EQUIPES DE BOMBEIROS EM AEROPORTOS DE PEQUENOS PORTE, POIS BOMBEIROS FAZEM FALTA PARA MELHOR ATENDER AS DEMANDAS DAS CIDADES E NÃO FICAR OBSOLETOS EM AEROPORTOS	
<b>Justificativa</b>	
O CUSTO DA MANUTEÇÃO DOS BOMBEIROS SERIA MAIOR QUE OS BENEFICIOS	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Não se trata de contribuição, mas de manifestação de concordância com a proposta de alteração normativa.	

Número da contribuição:	11
Nome:	EMERSON BATISTA DE CASTRO
<b>Contribuição</b>	
CREIO QUE SERIA DESNECESSÁRIO EQUIPES DE BOMBEIROS EM AEROPORTOS DE PEQUENOS PORTE, POIS BOMBEIROS FAZEM FALTA PARA MELHOR ATENDER AS DEMANDAS DAS CIDADES E NÃO FICAR OBSOLETOS EM AEROPORTOS	

<b>Justificativa</b>	
O CUSTO DA MANUTENÇÃO DOS BOMBEIROS SERIA MAIOR QUE OS BENEFÍCIOS	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Não se trata de contribuição, mas de manifestação de concordância com a proposta de alteração normativa.	

Número da contribuição:	12
Nome:	JOAO HENRIQUE DE SANTA ROSA FIGUEIREDO
<b>Contribuição</b>	
Alterar a proposta do item 10.1.2 "O operador de aeródromo deve garantir que o EPI seja de utilização individual, e obrigatória para a(s) equipagem(ns) do SESCINC", para: O operador de aeródromo deve garantir que o EPI seja de utilização individual e obrigatória para todos os bombeiros de aeródromo que concorrem a escala de equipagem(ns) do SESCINC.	
<b>Justificativa</b>	
O texto da minuta deixa margem para a interpretação de que apenas os bombeiros que estão compondo a equipagem das viaturas, por ocasião de sua escala de serviço, é que farão jus ao EPI, sendo que todos os outros que estão de folga não terão direito. O novo texto proposto não deixa dúvidas sobre o exposto, garantindo EPI para todos os bombeiros que concorrem à escala de equipagem do SESCINC, inclusive àqueles que trabalham em SESCINC que adota uma escala de BA-OC rotativa, ou seja, hoje o BA trabalha como BA-OC e no próximo dia de trabalho, fazendo parte da equipagem de alguma viatura.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. Entende-se que a definição do termo "equipagem" presente na proposta de alteração normativa deixa claro que se trata do "conjunto de bombeiros de aeródromo designados para compor a tripulação de um CCI ou veículos de apoio às operações do SESCINC". É, portanto, a composição da tripulação do CCI que implica na necessidade de utilização do equipamento pelo bombeiro de aeródromo, e não a sua relação na escala de serviço.	

Número da contribuição:	13
Nome:	AUGUSTO JOSE BATISTA CAMILLO
<b>Contribuição</b>	
Absurdo!! Incrível como esse nosso país tem o "dom" de andar para trás!! Segurança NÃO é prioridade no Brasil. Por menor que seja, aeroportos sem bombeiros, é uma tremenda falta de bom senso! Ridículo!!	
<b>Justificativa</b>	
Qual o valor de uma vida? Aeroportos pequenos não têm acidentes? Mania do brasileiro achar que "não vai dar nada". O autor deveria ter vergonha de apresentar uma proposta dessa. E a ANAC mais vergonha ainda em dar crédito e fazer uma audiência pública para essa indecência. Vergonha!!	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. É importante chamar atenção ao fato de que nenhum sistema está livre de falhas, e que a busca pela eliminação total do risco não pode ser o único objetivo do ente regulador, sob pena de inviabilizar a própria atividade. Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta. Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. De fato, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam, atualmente, com o serviço – e é possível que parcela significativa desse universo sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo. A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes,	



concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. “Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros” e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo “A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?”).

Número da contribuição:	14
Nome:	WANDERSON ALPOHIM NOGUEIRA
<b>Contribuição</b>	
EXCLUSÃO DO ITEM 6.4.4 - ACRÉSCIMO DE MEDIDAS PARA REDUÇÃO DE CUSTOS RELACIONADOS AO SESCINC	
<b>Justificativa</b>	
<p>- COMO CONTRA PROPOSTA PARA A EXCLUSÃO DO ITEM 6.4.4 - ISENÇÃO DE SESCINC PARA AERÓDROMOS CLASSE 1, SEGUEM MEDIDAS PARA REDUÇÃO DE CUSTO PARA VIABILIZAR A PERMANÊNCIA DOS SESCINC NESTES AEROPORTOS:</p> <p>* JÁ É SABIDO QUE AEROPORTOS GERAM DESPESAS INDEPENDENTE DO SETOR, ASSIM O OPERADOR DO AERODRÔMO JÁ DEVE TER CIÊNCIA DE QUE IRÁ GASTAR MUITO PARA FAZER QUALQUER MANUTENÇÃO, MELHORIA ETC...SE O AEROPORTO PRETENDE RECEBER MAIS VOOS, E COM ISSO ADEQUAR O NPCE, ELE PODE SIM FAZER UMA ELEVAÇÃO PROVISÓRIA E CONSEGUIR EQUIPAMENTOS E CONTRATOS PROVISÓRIOS, CCI EMPRESTADOS E MÃO DE OBRA EM CARÁTER PROVISÓRIO DA MESMA FORMA; QUE A ANAC FLEXIBILIZE AS ELEVAÇÕES PROVISÓRIAS DANDO UM PRAZO DE ATÉ 24 MESES PARA ADEQUAÇÕES PERTINENTES, DANDO TEMPO PARA QUE O OPER. DO AERÓD. ANALISE SE COMPENSA OU NÃO ELEVAR O NUMERO DE VOOS;</p> <p>* DESPADRONIZAR O LAYOUT DAS SCI, DANDO LIBERDADE PARA QUE O OPERADOR CONSTRUA A SCI DENTRO DE SUAS CONDIÇÕES, ONDE A ANAC DISPONIBILIZE UM MODELO DE LAYOUT ONDE O OPER. POSSA SEGUIR, NÃO SENDO OBRIGADO A SEGUIR ESTE MODELO, ISSO CASO O AEROPORTO NÃO TENHA CONSEGUIDO RECURSOS FEDERAIS;</p> <p>* REDUÇÃO DO VALOR DA TAXA DE INSPEÇÃO DO SREA (VALOR COBRADO HOJE = 30.000);</p> <p>* QUE A ANAC FAÇA UM WORKSHOP, ENCONTRO, REUNIÃO COM OS OPERADORES DE AERÓDROMO PARA DISCUTIR JUNTO COM A COMUNIDADE AEROPORTUÁRIA FORMAS DE REDUZIR CUSTOS SEM PREJUDICAR A SEGURANÇA E A PREVENÇÃO RELACIONADOS AO SERVIÇO DO SESCINC, AO INVÉS DE OPTAR PELO MODO MAIS FÁCIL DE ACABAR COM AS DESPESAS, ISENTANDO QUE AERODROMOS QUE RECEBEM AERONAVES DE MÉDIO A GRANDE PORTE FIQUEM ISENTOS DO SERVIÇO DE SESCINC;</p> <p>* CONFORME UM DOS TRABALHOS DE TCC AO QUAL SE ESTÁ SENDO EMBASADO ESTAS ALTERAÇÕES, O QUE SE LEVA MAIS EM CONTA É O NUMERO DE PASSAGEIROS PROCESSADOS NOS AERODROMOS CLASSE 1, NÃO CONSIDERANDO OS TIPOS DE AERONAVES QUE ALI OPERAM, POIS BEM, EXISTEM AEROPORTOS EM O NUMERO DE PASSAGEIROS PROCESSADOS/ANO CHEGA A 150.000, RECEBENDO AERONAVES COMO B737/700/800, A319, A320, EMB 190, SENDO O ATR 72 A MENOR AERONAVE, FORA A AVIAÇÃO GERAL, SUGIRO QUE SEJA AVALIADA NÃO SÓ O NUMERO DE PASSAGEIROS PROCESSADOS/ANO, PQ ISSO NÃO QUER DIZER NADA, MAS SIM OS TIPOS DE AERONAVES E SUAS ESPECIFICIDADES, CALCULANDO ALÉM DISSO A COMPLEXIDADE NO ATENDIMENTO EM UM ACIDENTE COM UM DESTES EQUIPAMENTOS, ONDE BOMBEIROS URBANOS (MILITAR/CIVIS) NÃO TEM TREINAMENTO ESPECIALIZADO, EQUIPAMENTOS E AGENTES EXTINTORES ESPECÍFICOS PARA UM ATAQUE RÁPIDO E O SALVAMENTO DO MAIOR NÚMERO DE VÍTIMAS, LEMBRANDO QUE O ACIDENTE NÃO PRECISA OCORRER EM VOO, POUSO</p>	

OU DECOLAGEM, MAS EM UM SIMPLES PROCEDIMENTO DE ABASTECIMENTO.

ESTAS SÃO MINHAS CONTRIBUIÇÕES COMO PÓS GRADUANDO EM GERENCIAMENTO DE CRISES, EMERGÊNCIA E DESASTRES E JÁ TER CIÊNCIA DE 03 INCIDENTES COM ATR 72/42, EM UM AERÓDROMO QUE PROCESSAVA NA ÉPOCA EM MÉDIA 5.000 PASSAGEIROS/MÊS, ONDE O SERVIÇO DO SESCINC FOI ESSENCIAL PRINCIPALMENTE NA EVACUAÇÃO DE EMERGÊNCIA, ONDE O PASSAGEIRO SE NÃO MORRER NO ACIDENTE, PODE MORRER NA EVACUAÇÃO.

#### **Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.

Em relação ao risco associado à inexistência do SESCINC em determinados aeródromos, é importante chamar atenção ao fato de que nenhum sistema está livre de falhas, e que a busca pela eliminação total do risco não pode ser o único objetivo do ente regulador, sob pena de inviabilizar a própria atividade.

Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta.

Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. De fato, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam, atualmente, com o serviço – e é possível que parcela significativa desse universo sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo.

A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo.

Não é incomum, por parte de países membros, a aplicação de um ponto de corte, ou gatilho, para exigência de SESCINC. Em relação à metodologia aplicada para a não incidência, não há uniformidade: alguns deles utilizam a configuração da aeronave (número de assentos) como critério de corte, como é o caso do Chile (DAR 14), da Costa Rica (RAC-139) e da África do Sul (SA-CATS 139); outros, como o Canadá (CAR 303) e a Austrália (CASH Part 139.H), estabelecem o corte a partir de determinado percentual de passageiros transportados.

Canadá e Austrália – que utilizam critério de corte análogo ao ora proposto (com fundamento no número de passageiros transportados) e têm excelentes índices de segurança operacional, –, são países continentais, com aeródromos localizados em áreas de baixa densidade populacional (a região do círculo polar ártico, no caso canadense; e o deserto na parte central do país, no caso australiano). Tais características geográficas trazem semelhanças, portanto, com algumas regiões brasileiras, como a região amazônica, que tem baixa densidade populacional

A quantidade de passageiros processados como parâmetro para determinação de risco, portanto, não é novidade em termos de regulação internacional. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. “Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros” e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo “A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?”).

Quanto às informações tratadas no Processo nº 00058.519079/2017-39, em parte baseadas nos trabalhos disponíveis para consulta, é importante ressaltar que, a despeito de alguns países considerarem a intervenção de bombeiros urbanos em seu modelo de resposta à emergência aeroportuária, explicitou-se, na Nota Técnica nº 11(SEI)/2017/GTNO/GNAD/SIA do referido Processo, os motivos pelos quais as premissas não seriam aplicáveis ao modelo brasileiro – essencialmente em razão da ausência de treinamento específico do pessoal, de equipamento adequado ou do próprio recurso –, pelo que o uso desse recurso auxiliar não foi considerado na análise de risco promovida e utilizada como fundamento da proposta de alteração normativa. Em essência, à proposta formulada interessou o parâmetro utilizado

como corte (quantidade de passageiros processados), a partir do qual se desenvolveu a análise de risco, baseada na probabilidade de ocorrência de uma emergência aeronáutica. Em relação à Taxa de Fiscalização da Aviação Civil - TFAC, trata-se de taxa instituída pela Lei nº 11.182/2005, cuja cobrança não advém de faculdade dessa Agência, mas de obrigação decorrente dos fatos geradores elencados no Anexo III da mencionada lei.

Sobre a possibilidade de operação sem SESCINC por período de até 24 (vinte e quatro) meses, até a implantação do serviço - caso a rota se mostre viável, esta opção já havia sido debatida. Como optou-se por um critério de isenção baseado na movimentação de passageiro, e não de volume de operações de determinado equipamento, ela não foi escolhida para aplicação do critério de aplicabilidade de requisito mínimo de implantação de SESCINC.

Quanto às demais opções de redução de custos ou de flexibilização de outros requisitos, é importante ter em mente que a eventual implantação da norma proposta não esgota a possibilidade de se dotar o sistema de maior eficiência, pelo que qualquer sugestão nessa direção – como é o caso de algumas das que constam na presente contribuição – deve ser avaliada, ainda que não façam parte do escopo do presente processo.

Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.

Quanto à sugestão da criação de um fórum de debate com operadores aeroportuários, é importante mencionar que a ANAC já realiza diversas ações de interação com os regulados, incluindo ações como Workshops, reuniões técnicas, grupos de trabalho, eventos, reuniões participativas. Destaca-se, neste contexto, o BAIST – grupo de interação da ANAC com a indústria, sendo discutidos diversos assuntos de impacto na segurança operacional.

Além disso, são planejadas ações a serem empreendidas para o fomento e a orientação técnica dos entes regulados (estruturadas no documento “Planejamento das Ações de Fomento”) com o objetivo de promover um ambiente operacional seguro e promover o diálogo entre a Agência e os regulados.

Número da contribuição:	15
Nome:	RODRIGO DE SOUZA DRUMOND
<b>Contribuição</b>	
EXCUSÃO DO ITEM 6.4.4 - NÃO ISENÇÃO DO SESCINC EM AERODROMOS CLASSE 1, COM MENOS DE 160.000 PASSAGEIRO PROCESSADOS ANO	
<b>Justificativa</b>	
Sou contra essa medida de economizar colocando em riscos vidas humanas, sendo que nas cidades pequenas os riscos são os mesmos ou maiores pois muitas dessas cidades não tem corpo de Bombeiro militar próximo e quando tem o efetivo é pequeno e falta material como LGE é grande, outro detalhe uma aeronave por exemplo A 320 decola Guarulhos para um aeroporto classe 1 o risco não deixa de existir pelo fato de ser uma aeroporto menor, minha sugestão : *QUE A ANAC FAÇA UM WORKSHOP, ENCONTRO, REUNIÃO COM OS OPERADORES DE AERÓDROMO PARA DISCUTIR JUNTO COM A COMUNIDADE AEROPORTUÁRIA FORMAS DE REDUZIR CUSTOS SEM PREJUDICAR A SEGURANÇA E A PREVENÇÃO RELACIONADOS AO SERVIÇO DO SESCINC, AO INVÉS DE OPTAR PELO MODO MAIS FÁCIL DE ACABAR COM AS DESPESAS, ISENTANDO QUE AERODROMOS QUE RECEBEM AERONAVES DE MÉDIO A GRANDE PORTE FIQUEM ISENTOS DO SERVIÇO DE SESCINC;	

**Resposta da ANAC**

Em relação ao risco associado à inexistência do SESCINC em determinados aeródromos, é importante chamar atenção ao fato de que nenhum sistema está livre de falhas, e que a busca pela eliminação total do risco não pode ser o único objetivo do ente regulador, sob pena de inviabilizar a própria atividade.

Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta.

Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. De fato, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam, atualmente, com o serviço – e é possível que parcela significativa desse universo sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo.

A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. “Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros” e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo “A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?”).

Em relação aos bombeiros urbanos, a despeito de alguns países considerarem a intervenção desse recurso auxiliar em seu modelo de resposta à emergência aeroportuária, as premissas adotadas por esses países não são aplicáveis ao modelo brasileiro – essencialmente em razão da ausência de treinamento específico do pessoal, de equipamento adequado ou do próprio serviço – pelo que o uso desse recurso auxiliar não foi considerado na análise de risco promovida e utilizada como fundamento da proposta de alteração normativa. As razões para tanto podem ser encontradas no material anteriormente mencionado.

Quanto à sugestão da criação de um fórum de debate com operadores aeroportuários, é importante mencionar que a ANAC já realiza diversas ações de interação com os regulados, incluindo ações como Workshops, reuniões técnicas, grupos de trabalho, eventos, reuniões participativas. Destaca-se, neste contexto, o BAIST – grupo de interação da ANAC com a indústria, sendo discutidos diversos assuntos de impacto na segurança operacional.

Além disso, são planejadas ações a serem empreendidas para o fomento e a orientação técnica dos entes regulados (estruturadas no documento “Planejamento das Ações de Fomento”) com o objetivo de promover um ambiente operacional seguro e promover o diálogo entre a Agência e os regulados.

Número da contribuição:	16
Nome:	JULIANO DE ALMEIDA DOMINGOS
<b>Contribuição</b>	
Concordo com o Art. 1º, inciso VI, sendo que o custo é muito alto para Aeroporto Regionais Classe 01 manter o SESCINC em atendimento para poucos voos regulares.	
<b>Justificativa</b>	
São poucos os Aeroportos Regionais administrados pela Prefeitura que tem condições financeiras em manter o SESCINC para atender uma demanda pequena nos voos regulares, muitos fazem o atendimento como os Bombeiros Militares, se tornando difícil a formação desses militares em atendimento Aeroportuário, já que são bombeiros Urbano, muitos Municípios não tem efetivo para o atendimento nem mesmo para cidade e tira-lo para atendimento no Aeroportos Municipais se torna complicado.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Não se trata de contribuição, mas de manifestação de concordância com a proposta de alteração normativa.	

Número da contribuição:	17
Nome:	VITOR HENRIQUE GATTI
<b>Contribuição</b>	
EXCLUSÃO DO ITEM 6.4.4 - NÃO ISENÇÃO DO SESCINC EM AERÓDROMOS CLASSE 1, COM MENOS DE 160.000 PASSAGEIROS PROCESSADOS/ANO.	
<b>Justificativa</b>	
<p>Primeiramente gostaria de entender do porque vocês querem fechar ou acabar com o serviço contra incêndio e salvamentos dos aeroportos classe 1 com menos de 160.000 passageiros/ano. Sera que nesses aeroportos não acontecem imprevistos não acontecem acidentes/incidentes, não recebem aeronaves com SERES HUMANOS precisando de atendimento? a resposta é sim e tem uma vasta estatística para comprovar isso por isso creio que essa atitude de modificar tal artigo seja sem valor. Não podemos continuar com essa cultura de sempre cortar os investimentos da segurança, da saúde. Deveríamos buscar investimento para tais serviço e não simplesmente acabar com o serviço, isso é tirar qualquer esperança dos passageiros pois sabemos que os bombeiros urbano não vai chegar em menos de 3 minutos num avião se incendiando na cabeceira da pista de pouso/decolagem, e nem tera os mesmos treinamentos de um bombeiro de aeródromo, sabemos também que o bombeiro urbano mal consegue atender a cidade, e não conseguiu dar o apoio necessário para um aeródromo. Por isso eu voto a não alteração da Resolução 279.</p>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Em relação ao risco associado à inexistência do SESCINC em determinados aeródromos, é importante chamar atenção ao fato de que nenhum sistema está livre de falhas, e que a busca pela eliminação total do risco não pode ser o único objetivo do ente regulador, sob pena de inviabilizar a própria atividade.</p> <p>Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta.</p> <p>Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. O fato é que, atualmente, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam com o serviço – e é possível que, em razão do alto custo de implantação e manutenção de um SESCINC, parcela significativa desse universo de operadores sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo.</p> <p>A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. “Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros” e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo “A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?”).</p> <p>Em relação aos bombeiros urbanos, a despeito de alguns países considerarem a intervenção desse recurso auxiliar em seu modelo de resposta à emergência aeroportuária, as premissas adotadas por esses países não são aplicáveis ao modelo brasileiro – essencialmente em razão da ausência de treinamento do pessoal, de equipamento adequado ou do próprio recurso – pelo que o uso desse recurso auxiliar não foi considerado na análise de risco promovida e utilizada como fundamento da proposta de alteração normativa. As razões para tanto também podem ser encontradas no material anteriormente mencionado.</p>	

Número da contribuição:	18
Nome:	JOAO HENRIQUE DE SANTA ROSA FIGUEIREDO
<b>Contribuição</b>	
Manter, no item 6.3.4 da Resolução 279, a exigência de SESCINC nos aeródromos de Classe I.	

## **Justificativa**

Desde a sua criação, a ICAO vem editando as normas relativas ao SESCINC em aeródromos. E por entender que as entidades reguladoras e os operadores de aeródromos de seus países membros necessitam de um determinado tempo para se preparar para atenderem as suas normas, a ICAO, a cada ano que passa, vem aumentando gradativamente suas exigências.

Dentro dessa filosofia, a DIRENG, ao longo de sua atividade como Órgão Central do Sistema Contraincêndio em Aeródromos no Brasil, regulamentou a atividade de SESCINC até o ano de 2005, quando foi criada a ANAC. Apesar de ter contribuído para implantação e manutenção de muitos SESCINC no país, a DIRENG não conseguiu implantar a exigência de equipamentos de salvamento e combate a incêndio e EPI para todos os bombeiros conforme preconizava a ICAO. Os poucos EPI que havia nos SESCINC eram de uso coletivo.

Apesar de a ANAC ter sido criada e ter assumido a responsabilidade pela aviação civil em 2005, a sua primeira legislação sobre SESCINC foi editada apenas em 2009 (Res. 115) que trouxe grandes melhorias para os SESCINC dos aeródromos civis, principalmente em relação aos equipamentos de salvamento e combate a incêndio e EPI para todos os bombeiros.

Entretanto, os operadores de aeródromos, nunca se preocuparam em se preparar para atender às novas exigências. A partir daí, enquanto vemos a ICAO aumentar as exigências de SESCINC em suas normas, a ANAC iniciou um processo de constante fragilização desse serviço nos aeroportos brasileiros, fato claramente observado nas Resoluções 279 de 2013 e 382 de 2016.

Agora, em 2017, a ANAC expõe sua intenção de acabar com o SESCINC nos aeródromos de Classe I, baseada em trabalhos acadêmicos que, embora aparentemente bem feitos, serviram apenas para atender a necessidade de seus elaboradores de obter nota para concluir o curso, pois não levaram em conta informações importantes, tais como:

1- Como os outros países citados nos TCC garantem a segurança de salvamento e combate a incêndio nos seus aeródromos, pois certamente países como os citados nos trabalhos, não deixariam seus cidadãos sem SESCINC se os bombeiros urbanos não tivessem meios e condições de atuar nos aeródromos.

2- Que os danos ocorridos na aeronave devido ao incêndio são em função de vários fatores e alguns deles totalmente independente da ação dos bombeiros. E o principal fator é a quantidade de agentes extintores disponibilizada para combater incêndios nas aeronaves.

Essa quantidade está relacionada com a área crítica da aeronave. Após estudos, a ICAO resolveu adotar a área crítica prática das aeronaves, que é menor que a área crítica teórica, para dimensionar a quantidade de agentes extintores para cada categoria de aeronave. Entretanto, no Brasil, a ANAC, sendo extremamente flexível, admite em sua legislação que a quantidade de agentes extintores em determinados aeródromos possa ficar até 02 (dois) níveis abaixo da quantidade requerida pelas maiores aeronaves que operam nesse aeródromo, se atenderem a condição por ela documentada no item 6.3.4.3 da Resolução 279. Assim, ao documentar essa possibilidade para os pequenos aeroportos, a própria ANAC admite que as aeronaves que sofrerem um acidente seguido de incêndio possam ser totalmente consumidas pelo fogo devido à quantidade de agentes extintores não ser suficiente para a completa extinção. Ela seria suficiente apenas para controlar as chamas durante alguns minutos para possibilitar a saída de todos os ocupantes (passageiros e tripulação) e, talvez, o resgate de quem não conseguiu sair por meios próprios.

3- O trabalho dos bombeiros de aeródromos, como o de qualquer outro tipo de bombeiro, começa quando todas as medidas de segurança previstas pelos engenheiros e realizadas pela tripulação de uma aeronave falharam e o resultado é a ocorrência de um acidente. A partir daí, todas as atividades realizadas pelos bombeiros de aeródromos profissionais são de extrema necessidade para garantir a vida de todos que estão dentro da aeronave, inclusive da tripulação. E uma das mais difíceis tarefas para a qual os bombeiros de aeródromo estão preparados é para retirar as vítimas que não conseguiram sair por meios próprios de dentro da aeronave.

4- O impacto referente ao desemprego direto e indireto que tal medida proposta pela ANAC irá ocasionar na sociedade.

5- Estudo das dificuldades de gerenciamento alegada pelos operadores de aeródromo, evidenciada em planilhas financeiras apresentando detalhadamente a aplicação de seus recursos.

Assim, tendo em vista que:

1- Os artigos 5º e 6º da Constituição Brasileira garante a todos a inviolabilidade do direito à

igualdade e à segurança (todo passageiro tem direito de ter segurança independente da classe do aeroporto).

2- A missão da ANAC é garantir a todos os brasileiros a segurança.

3- A visão da ANAC é ser uma referência internacional na promoção da segurança e no desenvolvimento da aviação civil.

4- O inciso VI do artigo 8º da Lei 11.182 preconiza que a ANAC deve promover a implementação das normas e recomendações internacionais da aviação civil.

5- A quantidade de bombeiros urbanos no Brasil está altamente defasada e que, além de não possuírem conhecimento técnico e equipamentos adequados, sua atuação dentro do aeródromo deixaria a população da cidade desprotegida.

6- Um dos valores que a ANAC preconiza é buscar o retorno da sociedade.

Sugiro à ANAC que, ao invés de tentar acabar com os SESCINC nos aeródromos classe I, mobilize seus funcionários para promover ações junto aos operadores de aeródromos, empresários de diversos setores interessados, empresas aéreas, escolas e população das cidades onde os aeroportos estão localizados para estimular a pesquisa de novas formas de gerenciamento e desenvolvimento sustentável dos pequenos aeroportos, e que seja realizada tratativas com os governos federal, estadual e municipal para a destinação de verbas para serem aplicadas, de verdade, nos aeroportos de administração pública.

Somente dessa forma é que a sociedade terá a certeza de que a ANAC está trabalhando em prol do desenvolvimento seguro da aviação.

#### **Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.

Em relação à atividade normativa da Agência, lembre-se que a OACI estabelece os padrões a serem seguidos pelos Estados Membros, devendo esses apontar as eventuais diferenças existentes entre suas normas e tais padrões.

A despeito de ser desejável a busca pela uniformidade das normas internacionais, cada país apresenta – em maior ou menor grau – a sua própria relação de diferenças, sem que disso se possa extrair um juízo quanto à qualidade normativa: trata-se do mecanismo que cada autoridade entendeu adequado para fazer frente às particularidades de seu ambiente regulatório.

Como ocorre com outros estados membros, o Brasil adota, por vezes, critérios menos rígidos que os estabelecidos pelo Organismo Internacional. Em outras ocasiões, todavia, institui obrigações às meras recomendações trazidas nos Anexos da Convenção.

Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta.

Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. De fato, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam, atualmente, com o serviço – e é possível que parcela significativa desse universo sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo.

A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. “Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros” e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo “A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?”).

Em relação à qualidade normativa, é importante mencionar que a avaliação mais recente no “Universal Safety Oversight Audit Programme - Continuous Monitoring Approach (USOAP CMA)” – programa lançado pela OACI em resposta às preocupações sobre a adequação da vigilância da segurança operacional da aviação civil em todo o mundo – coloca o Brasil entre os cinco países com melhores indicadores relacionados à segurança operacional, atrás somente do Canadá, Singapura, Coreia do Sul e Emirados Árabes Unidos. A avaliação representa avanço significativo em relação à 21ª posição obtida na auditoria anterior,

promovida em 2009 (ver mais em <http://www.anac.gov.br/noticias/2016/oaci-ratifica-o-brasil-entre-os-melhores-avaliados-em-seguranca-operacional>).

Quanto às informações tratadas no Processo nº 00058.519079/2017-39, em parte baseadas nos trabalhos disponíveis para consulta, entende-se suficientes para dar base à alteração proposta. Apesar de alguns países considerarem a intervenção de bombeiros urbanos em seu modelo de resposta à emergência aeroportuária, explicitou-se, na Nota Técnica nº 11(SEI)/2017/GTNO/GNAD/SIA do referido Processo, os motivos pelos quais as premissas não seriam aplicáveis ao modelo brasileiro – essencialmente em razão da ausência de treinamento específico do pessoal, de equipamento adequado ou do próprio recurso. Em essência, à proposta formulada interessou o parâmetro utilizado como corte (quantidade de passageiros processados), a partir do qual se desenvolveu a análise de risco, baseada na probabilidade de ocorrência de uma emergência aeronáutica.

Da mesma forma, mencionou-se o eventual impacto da medida proposta nas relações de trabalho existentes nos aeródromos impactados. É fato que das alterações normativas eventualmente decorrem mudanças na estrutura econômica da atividade. Nesse sentido, é papel da ANAC avaliar se o resultado final dessas mudanças será benéfico, considerando não só a atividade em si, mas também os agentes econômicos, as pessoas que trabalham na atividade e todos os que usufruem direta ou indiretamente dos serviços – a sociedade. Nesse sentido, entende-se que o ganho em desenvolvimento regional proveniente do fomento da aviação em aeródromos de menor porte é capaz de trazer benefícios à atividade e à população que justificariam os custos de uma eventual redução do número de bombeiros de aeródromo.

Ademais, deve ser ressaltado que, em grande parte dos aeródromos brasileiros, o SESCINC é operado por bombeiros militares, em razão de convênios firmados entre os operadores de aeródromo e corporações estaduais. Nesses casos, a desativação do SESCINC no aeródromo não só não teria qualquer impacto negativo no emprego desses profissionais, como teria outro efeito, positivo, para a população local, já que esses profissionais retornariam ao atendimento urbano.

Há que se levar em conta, ainda, a possibilidade de que os operadores de aeródromo mantenham em funcionamento o serviço, mesmo estando desobrigados a prestá-lo. Ainda que de difícil mensuração, a hipótese não deve ser desconsiderada, o que pode ser constatado a partir da existência de alguns operadores nessa situação.

Já às evidências que demonstrem as dificuldades dos operadores de aeródromo podem ser encontradas no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 (tratadas na Nota Técnica nº 11(SEI)/2017/GTNO/GNAD/SIA) e no material técnico disponível para consulta “CUNHA, D. A. Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros”. Desse último, chama-se atenção ao item “3.3 Custo Regulatório do SESCINC”, especialmente à Figura 3.15, onde se demonstra que aeródromos menores, onde ocorrem somente 1% de todas as decolagens da aviação regular, respondem por cerca de 14% dos gastos com os SESCINC no país. O impacto de tais custos para os aeródromos Classe I pode ser extraído também da informação de que o serviço representa um custo de R\$ 20,73 por passageiro transportado – valor superior à tarifa de embarque cobrada nos aeródromos de menor categoria tarifária (categorias 3 e 4). As informações sobre tarifas aeroportuárias estão disponíveis na página da ANAC na Internet, em [http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/aceso-rapido/copy\\_of\\_tarifas-aeroportuarias](http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/aceso-rapido/copy_of_tarifas-aeroportuarias).

Quanto à sugestão da criação de um fórum de debate com operadores aeroportuários, é importante mencionar que a ANAC já realiza diversas ações de interação com os regulados, incluindo ações como Workshops, reuniões técnicas, grupos de trabalho, eventos, reuniões participativas. Destaca-se, neste contexto, o BAIST – grupo de interação da ANAC com a indústria, sendo discutidos diversos assuntos de impacto na segurança operacional.

Além disso, são planejadas ações a serem empreendidas para o fomento e a orientação técnica dos entes regulados (estruturadas no documento “Planejamento das Ações de Fomento”) com o objetivo de promover um ambiente operacional seguro e promover o diálogo entre a Agência e os regulados.



Número da contribuição:	19
Nome:	THIAGO LUIZ BORGIO
<b>Contribuição</b>	
manter no item 6.3.4 da resolução 279, a exigencia de rescinc nos aerodromos de classe 1	
<b>Justificativa</b>	
<p>1. O trabalho dos bombeiros de aeródromos como o de qualquer outro tipo de bombeiro, começa quando todas as medidas de segurança prevista pelos engenheiros e realizadas pela tripulação de uma aeronave falharam e o resultado é a ocorrência de um acidente. A partir daí, todas as atividades realizadas pelos bombeiros de aeródromo profissionais são de extrema necessidade para garantir a vida de todos que estão dentro da aeronave, inclusive da tripulação. E uma das mais difíceis tarefas para quais os bombeiros de aeródromo estão preparados é para retirar as vítimas que não conseguiram sair por meios próprios de dentro da aeronave.</p> <p>2. Que garantia que a Anac dará a tripulação da aeronave e também a todas as pessoas que utilizam a aviação como meio de locomoção, que em um acidente dentro ou nas proximidades do aeródromo haverá o socorro imediato pelos bombeiros militares. E quando acionados se haverá um carro contra incêndio disponível para tal ocorrência sendo que muitas das vezes os bombeiros militares são acionados e não podem se deslocar para outras ocorrências pois os mesmos já estão empenhados em incêndios urbano, florestais e em resgate de vitimas acidentadas em transito.</p>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Em relação ao risco associado à inexistência do SESCINC em determinados aeródromos, é importante chamar atenção ao fato de que nenhum sistema está livre de falhas, e que a busca pela eliminação total do risco não pode ser o único objetivo do ente regulador, sob pena de inviabilizar a própria atividade.</p> <p>Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta.</p> <p>Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. De fato, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam, atualmente, com o serviço – e é possível que parcela significativa desse universo sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo.</p> <p>A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. “Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros” e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo “A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?”).</p> <p>Em relação aos bombeiros urbanos, a despeito de alguns países considerarem a intervenção desse recurso auxiliar em seu modelo de resposta à emergência aeroportuária, as premissas adotadas por esses países não são aplicáveis ao modelo brasileiro – essencialmente em razão da ausência de treinamento específico do pessoal, de equipamento adequado ou do próprio serviço – pelo que o uso desse recurso auxiliar não foi considerado na análise de risco promovida e utilizada como fundamento da proposta de alteração normativa. As razões para tanto podem ser encontradas no material anteriormente mencionado.</p>	

Número da contribuição:	20
Nome:	ANDRE LUIZ BENEDETTE
<b>Contribuição</b>	
manter no item 6.3.4 da resolução 279, a exigencia de rescinc nos aeródromos de classe 1	
<b>Justificativa</b>	
<p>1. O trabalho dos bombeiros de aeródromos como o de qualquer outro tipo de bombeiro, começa quando todas as medidas de segurança prevista pelos engenheiros e realizadas pela tripulação de uma aeronave falharam e o resultado é a ocorrência de um acidente. A partir daí, todas as atividades realizadas pelos bombeiros de aeródromo profissionais são de extrema necessidade para garantir a vida de todos que estão dentro da aeronave, inclusive da tripulação. E uma das mais difíceis tarefas para quais os bombeiros de aeródromo estão preparados é para retirar as vítimas que não conseguiram sair por meios próprios de dentro da aeronave.</p> <p>2. Que garantia que a Anac dará a tripulação da aeronave e também a todas as pessoas que utilizam a aviação como meio de locomoção, que em um acidente dentro ou nas proximidades do aeródromo haverá o socorro imediato pelos bombeiros militares. E quando acionados se haverá um carro contra incêndio disponível para tal ocorrência sendo que muitas das vezes os bombeiros militares são acionados e não podem se deslocar para outras ocorrências pois os mesmos já estão empenhados em incêndios urbano, florestais e em resgate de vítimas acidentadas em trânsito.</p>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Em relação ao risco associado à inexistência do SESCINC em determinados aeródromos, é importante chamar atenção ao fato de que nenhum sistema está livre de falhas, e que a busca pela eliminação total do risco não pode ser o único objetivo do ente regulador, sob pena de inviabilizar a própria atividade.</p> <p>Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta.</p> <p>Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. De fato, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam, atualmente, com o serviço – e é possível que parcela significativa desse universo sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo.</p> <p>A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. “Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros” e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo “A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?”).</p> <p>Em relação aos bombeiros urbanos, a despeito de alguns países considerarem a intervenção desse recurso auxiliar em seu modelo de resposta à emergência aeroportuária, as premissas adotadas por esses países não são aplicáveis ao modelo brasileiro – essencialmente em razão da ausência de treinamento específico do pessoal, de equipamento adequado ou do próprio serviço – pelo que o uso desse recurso auxiliar não foi considerado na análise de risco promovida e utilizada como fundamento da proposta de alteração normativa. As razões para tanto podem ser encontradas no material anteriormente mencionado.</p>	

Número da contribuição:	21
Nome:	FERNANDO HENRIQUE JERONIMO
<b>Contribuição</b>	
manter no item 6.3.4 da resolução 279, a exigencia de rescinc nos aerodromos de classe 1	
<b>Justificativa</b>	
<p>1. O trabalho dos bombeiros de aeródromos como o de qualquer outro tipo de bombeiro, começa quando todas as medidas de segurança prevista pelos engenheiros e realizadas pela tripulação de uma aeronave falharam e o resultado é a ocorrência de um acidente. A partir daí, todas as atividades realizadas pelos bombeiros de aeródromo profissionais são de extrema necessidade para garantir a vida de todos que estão dentro da aeronave, inclusive da tripulação. E uma das mais difíceis tarefas para quais os bombeiros de aeródromo estão preparados é para retirar as vítimas que não conseguiram sair por meios próprios de dentro da aeronave.</p> <p>2. Que garantia que a Anac dará a tripulação da aeronave e também a todas as pessoas que utilizam a aviação como meio de locomoção, que em um acidente dentro ou nas proximidades do aeródromo haverá o socorro imediato pelos bombeiros militares. E quando acionados se haverá um carro contra incêndio disponível para tal ocorrência sendo que muitas das vezes os bombeiros militares são acionados e não podem se deslocar para outras ocorrências pois os mesmos já estão empenhados em incêndios urbano, florestais e em resgate de vítimas acidentadas em transito.</p>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Em relação ao risco associado à inexistência do SESCINC em determinados aeródromos, é importante chamar atenção ao fato de que nenhum sistema está livre de falhas, e que a busca pela eliminação total do risco não pode ser o único objetivo do ente regulador, sob pena de inviabilizar a própria atividade.</p> <p>Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta.</p> <p>Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. De fato, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam, atualmente, com o serviço – e é possível que parcela significativa desse universo sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo.</p> <p>A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. “Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros” e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo “A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?”).</p> <p>Em relação aos bombeiros urbanos, a despeito de alguns países considerarem a intervenção desse recurso auxiliar em seu modelo de resposta à emergência aeroportuária, as premissas adotadas por esses países não são aplicáveis ao modelo brasileiro – essencialmente em razão da ausência de treinamento específico do pessoal, de equipamento adequado ou do próprio serviço – pelo que o uso desse recurso auxiliar não foi considerado na análise de risco promovida e utilizada como fundamento da proposta de alteração normativa. As razões para tanto podem ser encontradas no material anteriormente mencionado.</p>	

Número da contribuição:	22
Nome:	RENATO BARCELOS LOPES
<b>Contribuição</b>	
exclusão do item 6.4.4- Não a isenção do SESCINC em aeródromos classe I, com menos de 160000 passageiros/ano	
<b>Justificativa</b>	
<p>A ANAC esta assumindo um grande risco, já que se trata de vida ou morte. A repercussão em um acidente na aviação é bem maior que acidente de transito. Existe muitos meios de Economia alem de extinção de alguém que trabalhe na prevenção, primeiros socorros e combate a incêndio de grande proporção. O trabalho de bombeiro não restringe apenas atendimento a aeronave, mas em sistema de extinção de incêndio nas instalações aeroportuárias e atendimento de primeiros socorros aos usuário das instalações e passageiros.</p> <p>Poderiam eliminar custos nos armazenagem de agentes extintores, já que não é fácil reabastecer os veículos no momento de uma ocorrência, seria bom economizar nas exigências de tecnologia em um CCI, Mas deixar um aeroporto sem alguém para amparar um momento critico se tratando de VIDAS, é loucura. Hoje até casa de show conta com bombeiros, se não tem bombeiros em uma casa de show e acontece alguma coisa, a ira da população se revoltam contra o organizador, o que diria em um aeródromo.</p>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Em relação ao risco associado à inexistência do SESCINC em determinados aeródromos, é importante chamar atenção ao fato de que que nenhum sistema está livre de falhas, e que a busca pela eliminação total do risco não pode ser o único objetivo do ente regulador, sob pena de inviabilizar a própria atividade.</p> <p>Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta.</p> <p>Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. De fato, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam, atualmente, com o serviço – e é possível que parcela significativa desse universo sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo.</p> <p>A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. “Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros” e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo “A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?”).</p> <p>A eventual implantação da norma proposta, todavia, não esgota a possibilidade de se dotar o sistema de maior eficiência, pelo que qualquer sugestão nessa direção – como é o caso das que constam na presente contribuição – deve ser avaliada, ainda que não façam parte do escopo do presente processo.</p> <p>Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.</p>	

Número da contribuição:	23
Nome:	EUGENIO SOARES DOS SANTOS
<b>Contribuição</b>	
manter no item 6.3.4 da resolução 279, a exigencia de rescinc nos aerodromos de classe 1	
<b>Justificativa</b>	
<p>1. O trabalho dos bombeiros de aeródromos como o de qualquer outro tipo de bombeiro, começa quando todas as medidas de segurança prevista pelos engenheiros e realizadas pela tripulação de uma aeronave falharam e o resultado é a ocorrência de um acidente. A partir daí, todas as atividades realizadas pelos bombeiros de aeródromo profissionais são de extrema necessidade para garantir a vida de todos que estão dentro da aeronave, inclusive da tripulação. E uma das mais difíceis tarefas para quais os bombeiros de aeródromo estão preparados é para retirar as vítimas que não conseguiram sair por meios próprios de dentro da aeronave.</p> <p>2. Que garantia que a Anac dará a tripulação da aeronave e também a todas as pessoas que utilizam a aviação como meio de locomoção, que em um acidente dentro ou nas proximidades do aeródromo haverá o socorro imediato pelos bombeiros militares. E quando acionados se haverá um carro contra incêndio disponível para tal ocorrência sendo que muitas das vezes os bombeiros militares são acionados e não podem se deslocar para outras ocorrências pois os mesmos já estão empenhados em incêndios urbano, florestais e em resgate de vítimas acidentadas em trânsito.</p>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Em relação ao risco associado à inexistência do SESCINC em determinados aeródromos, é importante chamar atenção ao fato de que nenhum sistema está livre de falhas, e que a busca pela eliminação total do risco não pode ser o único objetivo do ente regulador, sob pena de inviabilizar a própria atividade.</p> <p>Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta.</p> <p>Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. De fato, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam, atualmente, com o serviço – e é possível que parcela significativa desse universo sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo.</p> <p>A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. “Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros” e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo “A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?”).</p> <p>Em relação aos bombeiros urbanos, a despeito de alguns países considerarem a intervenção desse recurso auxiliar em seu modelo de resposta à emergência aeroportuária, as premissas adotadas por esses países não são aplicáveis ao modelo brasileiro – essencialmente em razão da ausência de treinamento específico do pessoal, de equipamento adequado ou do próprio serviço – pelo que o uso desse recurso auxiliar não foi considerado na análise de risco promovida e utilizada como fundamento da proposta de alteração normativa. As razões para tanto podem ser encontradas no material anteriormente mencionado.</p>	

Número da contribuição:	24
Nome:	LIONEI ASSUNCAO NASCIMENTO
<b>Contribuição</b>	
manter no item 6.3.4 da resolução 279, a exigencia de rescinc nos aerodromos de classe 1	
<b>Justificativa</b>	
<p>1. O trabalho dos bombeiros de aeródromos como o de qualquer outro tipo de bombeiro, começa quando todas as medidas de segurança prevista pelos engenheiros e realizadas pela tripulação de uma aeronave falharam e o resultado é a ocorrência de um acidente. A partir daí, todas as atividades realizadas pelos bombeiros de aeródromo profissionais são de extrema necessidade para garantir a vida de todos que estão dentro da aeronave, inclusive da tripulação. E uma das mais difíceis tarefas para quais os bombeiros de aeródromo estão preparados é para retirar as vítimas que não conseguiram sair por meios próprios de dentro da aeronave.</p> <p>2. Que garantia que a Anac dará a tripulação da aeronave e também a todas as pessoas que utilizam a aviação como meio de locomoção, que em um acidente dentro ou nas proximidades do aeródromo haverá o socorro imediato pelos bombeiros militares. E quando acionados se haverá um carro contra incêndio disponível para tal ocorrência sendo que muitas das vezes os bombeiros militares são acionados e não podem se deslocar para outras ocorrências pois os mesmos já estão empenhados em incêndios urbano, florestais e em resgate de vítimas acidentadas em trânsito.</p>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Em relação ao risco associado à inexistência do SESCINC em determinados aeródromos, é importante chamar atenção ao fato de que nenhum sistema está livre de falhas, e que a busca pela eliminação total do risco não pode ser o único objetivo do ente regulador, sob pena de inviabilizar a própria atividade.</p> <p>Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta.</p> <p>Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. De fato, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam, atualmente, com o serviço – e é possível que parcela significativa desse universo sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo.</p> <p>A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. “Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros” e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo “A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?”).</p> <p>Em relação aos bombeiros urbanos, a despeito de alguns países considerarem a intervenção desse recurso auxiliar em seu modelo de resposta à emergência aeroportuária, as premissas adotadas por esses países não são aplicáveis ao modelo brasileiro – essencialmente em razão da ausência de treinamento específico do pessoal, de equipamento adequado ou do próprio serviço – pelo que o uso desse recurso auxiliar não foi considerado na análise de risco promovida e utilizada como fundamento da proposta de alteração normativa. As razões para tanto podem ser encontradas no material anteriormente mencionado.</p>	

Número da contribuição:	25
Nome:	JORGE MARINHO DA CRUZ FILHO
<b>Contribuição</b>	
manter no item 6.3.4 da resolução 279, a exigencia de rescinc nos aerodromos de classe 1	
<b>Justificativa</b>	
<p>Que garantia que a Anac dará a tripulação da aeronave e também a todas as pessoas que utilizam a aviação como meio de locomoção, que em um acidente dentro ou nas proximidades do aeródromo haverá o socorro imediato pelos bombeiros militares. E quando acionados se haverá um carro contra incêndio disponível para tal ocorrência sendo que muita das vezes os bombeiros militares são acionados e não podem se deslocar para outras ocorrências pois os mesmos já estão empenhados em incêndios urbano, florestais e em resgate de vítimas acidentadas em trânsito. O trabalho dos bombeiros de aeródromos como o de qualquer outro tipo de bombeiro, começa quando todas as medidas de segurança prevista pelos engenheiros e realizadas pela tripulação de uma aeronave falharam e o resultado é a ocorrência de um acidente. A partir daí, todas as atividades realizadas pelos bombeiros de aeródromo profissionais são de extrema necessidade para garantir a vida de todos que estão dentro da aeronave, inclusive da tripulação. E uma das mais difíceis tarefas para quais os bombeiros de aeródromo estão preparados é para retirar as vítimas que não conseguiram sair por meios próprios de dentro da aeronave.</p>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Em relação ao risco associado à inexistência do SESCINC em determinados aeródromos, é importante chamar atenção ao fato de que nenhum sistema está livre de falhas, e que a busca pela eliminação total do risco não pode ser o único objetivo do ente regulador, sob pena de inviabilizar a própria atividade.</p> <p>Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta.</p> <p>Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. De fato, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam, atualmente, com o serviço – e é possível que parcela significativa desse universo sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo.</p> <p>A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. “Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros” e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo “A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?”).</p> <p>Em relação aos bombeiros urbanos, a despeito de alguns países considerarem a intervenção desse recurso auxiliar em seu modelo de resposta à emergência aeroportuária, as premissas adotadas por esses países não são aplicáveis ao modelo brasileiro – essencialmente em razão da ausência de treinamento específico do pessoal, de equipamento adequado ou do próprio serviço – pelo que o uso desse recurso auxiliar não foi considerado na análise de risco promovida e utilizada como fundamento da proposta de alteração normativa. As razões para tanto podem ser encontradas no material anteriormente mencionado.</p>	

Número da contribuição:	26
Nome:	HUGO JOSE DA SILVA
<b>Contribuição</b>	
Alteração do Item 6.4.4	
<b>Justificativa</b>	
Para redução de custos relacionados a operação do SESCINC, pode-se desobrigar o operador de aeródromo a estocar agentes extintores (LGE/PQ) por estes terem data de validade, gerando prejuízos futuros com vencimento destes produtos.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Nota-se que a contribuição sugere que a redução de custos que adviria da alteração normativa proposta fosse alcançada por outros meios que não a desativação dos SESCINC. Nesse ponto, a conclusão a que se chegou no Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, foi a de que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo, sendo, portanto, desejável.</p> <p>A eventual implantação da norma proposta, todavia, não esgota a possibilidade de se dotar o sistema de maior eficiência, pelo que qualquer sugestão nessa direção – como é o caso das que constam na presente contribuição – deve ser avaliada, ainda que não façam parte do escopo do presente processo.</p> <p>Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.</p>	

Número da contribuição:	27
Nome:	JORGE LUIZ DE SOUZA OLIVEIRA
<b>Contribuição</b>	
Incluir a exigência de realização dos cursos de capacitação (habilitação e atualização) no decorrer do ano de 2018.	
<b>Justificativa</b>	
<p>O CAP-BA é obtido por meio da conclusão, com aproveitamento, de Cursos de Habilitação ou de Atualização (item 13.5.3 da Res. 279).</p> <p>A previsão inicial dessa Agência era exigir o CPA-BA a partir de 01/01/2012, conforme constava no item 35.3 da Res. 115. Essa exigência foi prorrogada para 01/01/2014 com a Resolução 212. Posteriormente foi prorrogada para 01/01/2017 conforme item 21.11.3 da Res. 279 e por fim, para 01/01/2018 conforme letra “a” do item 21.15 da Res. 279, alterada pela Res. 382. Essas constantes prorrogações da exigência do CAP-BA estão deixando os bombeiros sem as devidas atualizações podendo ocasionar sérios riscos à segurança operacional, bem como estão criando um descrédito no processo de certificação de aptidão profissional dos bombeiros de aeródromo.</p> <p>Analisando a proposta em questão, a Falck busca o entendimento dessa Gerência quanto à expressão contida na letra “a” do item 21.15 “a partir de 1º de janeiro de 2019”. Significa que todos os bombeiros devem possuir o CAP-BA em 1º de janeiro de 2019?</p> <p>Caso afirmativo, para que o CAP-BA comece a ser exigido a partir de 01/01/2019 nos aeródromos Classe IV, faz-se necessário que seus bombeiros de aeródromo participem dos cursos de habilitação ou de atualização no decorrer do ano de 2018, pois somente dessa maneira é que essa exigência poderá ser cumprida. Assim, para que essa Agência e as OE-SESCINC certificadas possam se organizar para atender a demanda, sugere-se que a ANAC estabeleça o prazo de 01/01/2018 para que os operadores de aeródromo apresentem a essa Agência um plano de contratação de capacitação junto a uma OE-SESCINC, indicando os períodos estabelecidos para a realização do curso necessário.</p> <p>Esclarecemos que já existe uma OE-SESCINC certificada em 31/08/2017 para ministrar o curso de atualização, que é um curso de apenas 40 horas e não requer grande logística para o operador do aeródromo e sim para a OE-SESCINC.</p>	



<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. Entende-se não ser necessária a inclusão do item proposto. Para que o operador de aeródromo Classe IV cumpra o requisito relativo ao CAP-BA até 1º de janeiro de 2019, devem ser tomadas ações ainda em 2018 para a capacitação dos profissionais.	

Número da contribuição:	28
Nome:	JORGE LUIZ DE SOUZA OLIVEIRA

<b>Contribuição</b>
Que seja incluída a exigência de um treinamento ou capacitação básica no CCI para que o BA possa exercer a função de Motorista de CCI enquanto não se exige a especialização de BA-MC.

<b>Justificativa</b>
Os CCI são veículos de alto custo e com um complexo nível operação. Devido ao fato de existirem diversos tipos e modelos de CCI sendo utilizados no país, é prudente que se exija pelo menos um treinamento operacional, para que os motoristas não especializados que irão opera-los, tenham condições de se adaptarem ao veículo.

<b>Resposta da ANAC</b>
-------------------------

Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. A proposta de alteração normativa prevê que, até 31/12/2019, os profissionais designados como BA-MC em aeródromos Classe II, que não possuem especialização para função operacional, possam exercê-la desde que possuam certificado de conclusão do Curso Básico de Bombeiro de Aeródromo (CBBA) com indicação de treinamento de dirigibilidade de CCI com no mínimo 8 horas. Este treinamento mínimo serviria como um mitigador para que os aeródromos dessa Classe possam tomar ações para realizar a capacitação de seus profissionais. Com este treinamento mínimo tendo sido realizado, espera-se que o operador do aeródromo tome ações para garantir que os BA conheçam o CCI disponibilizado e suas características técnicas específicas. Ainda relativo ao tema, o item 13.8.5.3 do Anexo à Resolução nº 279/2013, inclui a familiarização dos BA-MC com os CCI em operação no aeródromo como item obrigatório do Programa de Treinamento Recorrente para Bombeiro de Aeródromo (PTR-BA). É requisitado também, que profissionais incorporados ao SESCINC sejam submetidos no prazo máximo de 15 (quinze) dias, entre outros, ao treinamento de familiarização com o CCI, conforme item 13.8.8.3 do mesmo Anexo. O conhecimento dos BA-MC para acionamento dos mecanismos do CCI disponibilizados no aeródromo será verificado em inspeções desta Agência.
---

Número da contribuição:	29
Nome:	ADALTER AVELINO CARDOSO

<b>Contribuição</b>
Atentando para a quantidade de passageiros que embarque na aeronave, independente da classe do aeroporto, será superior a 30 pessoas independente da classe, supondo que um avião por mais seguro que é, tenha um super aquecimento ocasionando um incêndio no conjunto moto propulsor, mesmo com todos dispositivos que aeronave possui para extinguir o fogo no motor, ainda existe o risco do fogo se alastra pela parte externa dos motores e alcançar as asas onde se encontraria grandes quantidades de combustível, sem suporte do SESCINC, estaria esses passageiros condenados a morte, em uma aeronave com capacidade pra 160 passageiros, essa tragédia seria ainda maior, e um órgão como a ANAC respeitada seria exposta por ter retirado o sescinc dos aeroportos classe 1, vidas não tem preço, situação de emergência não tem dia nem hora muito menos lugar pra ocorrer.

<b>Justificativa</b>
Atentando para a quantidade de passageiros que embarque na aeronave, independente da classe do aeroporto, será superior a 30 pessoas independente da classe, supondo que um avião por mais seguro que é, tenha um super aquecimento ocasionando um incêndio no conjunto moto propulsor, mesmo com todos dispositivos que aeronave possui para extinguir o fogo no motor, ainda existe o risco do fogo se alastra pela parte externa dos motores e alcançar as asas onde se encontraria grandes quantidades de combustível, sem suporte do

SESCINC, estaria esses passageiros condenados a morte, em uma aeronave com capacidade pra 160 passageiros, essa tragédia seria ainda maior, e um órgão como a ANAC respeitada seria exposta por ter retirado o rescind dos aeroportos classe 1, vidas não tem preço, situação de emergência não tem dia nem hora muito menos lugar pra ocorrer.

#### **Resposta da ANAC**

Em relação ao risco associado à inexistência do SESCINC em determinados aeródromos, é importante chamar atenção ao fato de que nenhum sistema está livre de falhas, e que a busca pela eliminação total do risco não pode ser o único objetivo do ente regulador, sob pena de inviabilizar a própria atividade.

Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta.

Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. De fato, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam, atualmente, com o serviço – e é possível que parcela significativa desse universo sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo.

A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. “Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros” e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo “A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?”).

Número da contribuição:	30
-------------------------	----

Nome:	JEFFERSON DOS SANTOS
-------	----------------------

#### **Contribuição**

Exclusão do item 6.4.4

#### **Justificativa**

Para redução de custos relacionados ao SESCINC, pode-se reduzir ou desobrigar o operador de aeródromo a estocar agentes extintores em reserva técnica, já que estes tem data de validade e geram prejuízos futuros com o vencimento do produto.

#### **Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.

Nota-se que a contribuição sugere que a redução de custos que adviria da alteração normativa proposta fosse alcançada por outros meios que não a desativação dos SESCINC. Nesse ponto, a conclusão a que se chegou no Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, foi a de que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo, sendo, portanto, desejável.

A eventual implantação da norma proposta, todavia, não esgota a possibilidade de se dotar o sistema de maior eficiência, pelo que qualquer sugestão nessa direção – como é o caso das que constam na presente contribuição – deve ser avaliada, ainda que não façam parte do escopo do presente processo.

Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.

Número da contribuição:	31
Nome:	MONICA NASCIMENTO DE ANDRADE SOUZA
<b>Contribuição</b>	
Excluir os aeródromos de Classe I da lista de aeródromos isentos de proteção contra incêndio	
<b>Justificativa</b>	
<p>Sabe-se que todos os atos da Administração Pública e, portanto, das agências reguladoras como a ANAC, devem observar o princípio da supremacia do interesse público sobre o privado, segundo o qual sempre que houver conflito entre um particular e um interesse público coletivo, deve prevalecer o interesse público.</p> <p>A Constituição Federal de 1988, por sua vez, em seu art. 5º, caput, também assegura a todos os cidadãos o direito à vida, que como sabemos, deve prevalecer sobre todos os outros.</p> <p>No caso da Resolução nº14/2017, entendo que existe claramente uma inversão do princípio anteriormente referido, uma vez que privilegia o custo médio por passageiro para a manutenção do SESCINC (interesse privado) em perigoso detrimento das vidas dos passageiros (interesse coletivo).</p> <p>Na prática, o que será feito se houver um acidente aéreo em um desses aeroportos? Quem irá socorrê-los? A tripulação e os passageiros morrerão à mingua de socorro por causa de R\$ 20,73? As ações de indenizações por danos materiais e morais movidas pela vítimas de um eventual acidente não superariam em muito os R\$ 83,00 (oitenta e três milhões) que se pretende economizar?</p> <p>Vê-se, portanto, que a espécie normativa em questão não leva em conta que, por detrás das estatísticas, existem vidas humanas, as quais certamente restarão ceifadas, caso ocorra um acidente em aeroportos nos quais não haja mais o funcionamento da SESCINC .</p>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Em relação ao risco associado à inexistência do SESCINC em determinados aeródromos, é importante chamar atenção ao fato de que nenhum sistema está livre de falhas, e que a busca pela eliminação total do risco não pode ser o único objetivo do ente regulador, sob pena de inviabilizar a própria atividade.</p> <p>Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta.</p> <p>Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. De fato, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam, atualmente, com o serviço – e é possível que parcela significativa desse universo sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo.</p> <p>A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. “Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros” e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo “A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?”).</p>	

Número da contribuição:	32
Nome:	NELBER ALMEIDA DOS SANTOS
<b>Contribuição</b>	
Exclusão do Item 6.4.4	
<b>Justificativa</b>	
Existem outros meios para o operador aéreo reduzir custo sem afetar na segurança de milhares de passageiros que estarão vulneráveis com a isenção do SESCINC em aeroportos classe 01 onde o mesmo já não dispõe de serviço médico para atender a emergências	

Médicas. Como por exemplo deixar de ser obrigatório a existência da reserva técnica de agentes extintores exigido e muitas vezes tem sua validade vencida, conseqüentemente descartados e tendo que ser substituídos gerando prejuízo.
<b>Resposta da ANAC</b>
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Nota-se que a contribuição sugere que a redução de custos que adviria da alteração normativa proposta fosse alcançada por outros meios que não a desativação dos SESCINC. Nesse ponto, a conclusão a que se chegou no Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, foi a de que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo, sendo, portanto, desejável.</p> <p>A eventual implantação da norma proposta, todavia, não esgota a possibilidade de se dotar o sistema de maior eficiência, pelo que qualquer sugestão nessa direção – como é o caso das que constam na presente contribuição – deve ser avaliada, ainda que não façam parte do escopo do presente processo.</p> <p>Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.</p>

Número da contribuição:	33
Nome:	DIEGO VIEIRA SANTANA
<b>Contribuição</b>	
exclusão do item 6.4.4	
<b>Justificativa</b>	
para redução de custo relacionados a operação do Sesinc, pode se desobrigar o operador de aerodromo a estocar agentes extintores (LGE/Po químico) por estes terem data de validade, gerando prejuízos futuros com o vencimento destes produtos.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Nota-se que a contribuição sugere que a redução de custos que adviria da alteração normativa proposta fosse alcançada por outros meios que não a desativação dos SESCINC. Nesse ponto, a conclusão a que se chegou no Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, foi a de que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo, sendo, portanto, desejável.</p> <p>A eventual implantação da norma proposta, todavia, não esgota a possibilidade de se dotar o sistema de maior eficiência, pelo que qualquer sugestão nessa direção – como é o caso das que constam na presente contribuição – deve ser avaliada, ainda que não façam parte do escopo do presente processo.</p> <p>Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.</p>	

Número da contribuição:	34
Nome:	LEONARDO HENRIQUE DO CARMO DA COSTA
<b>Contribuição</b>	
exclusão do item 6.4.4	
<b>Justificativa</b>	
para redução de custo relacionados a operação do Sesinc, pode se desobrigar o operador de aerodromo a estocar agentes extintores (LGE/Po químico) por estes terem data de validade, gerando prejuízos futuros com o vencimento destes produtos.	

<b>Resposta da ANAC</b>
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Nota-se que a contribuição sugere que a redução de custos que adviria da alteração normativa proposta fosse alcançada por outros meios que não a desativação dos SESCINC. Nesse ponto, a conclusão a que se chegou no Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, foi a de que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo, sendo, portanto, desejável.</p> <p>A eventual implantação da norma proposta, todavia, não esgota a possibilidade de se dotar o sistema de maior eficiência, pelo que qualquer sugestão nessa direção – como é o caso das que constam na presente contribuição – deve ser avaliada, ainda que não façam parte do escopo do presente processo.</p> <p>Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.</p>

Número da contribuição:	35
Nome:	LEANDRO SILVEIRA MACHADO
<b>Contribuição</b>	
exclusao do item 6.4.4	
<b>Justificativa</b>	
para redução de custo relacionados a operação do Sesinc, pode se desobrigar o operador de aerodromo a estocar agentes extintores (LGE/Po químico) por estes terem data de validade, gerando prejuizos futuros com o vencimento destes produtos.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Nota-se que a contribuição sugere que a redução de custos que adviria da alteração normativa proposta fosse alcançada por outros meios que não a desativação dos SESCINC. Nesse ponto, a conclusão a que se chegou no Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, foi a de que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo, sendo, portanto, desejável.</p> <p>A eventual implantação da norma proposta, todavia, não esgota a possibilidade de se dotar o sistema de maior eficiência, pelo que qualquer sugestão nessa direção – como é o caso das que constam na presente contribuição – deve ser avaliada, ainda que não façam parte do escopo do presente processo.</p> <p>Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.</p>	

Número da contribuição:	36
Nome:	WILLIAM DOUGLAS ZAGO
<b>Contribuição</b>	
exclusao do item 6.4.4	
<b>Justificativa</b>	
para redução de custo relacionados a operação do Sesinc, pode se desobrigar o operador de aerodromo a estocar agentes extintores (LGE/Po químico) por estes terem data de validade, gerando prejuizos futuros com o vencimento destes produtos.	

<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Nota-se que a contribuição sugere que a redução de custos que adviria da alteração normativa proposta fosse alcançada por outros meios que não a desativação dos SESCINC. Nesse ponto, a conclusão a que se chegou no Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, foi a de que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo, sendo, portanto, desejável.</p> <p>A eventual implantação da norma proposta, todavia, não esgota a possibilidade de se dotar o sistema de maior eficiência, pelo que qualquer sugestão nessa direção – como é o caso das que constam na presente contribuição – deve ser avaliada, ainda que não façam parte do escopo do presente processo.</p> <p>Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.</p>	

Número da contribuição:	37
Nome:	LUIZ FERNANDO ZANINOTTI CARDOSO
<b>Contribuição</b>	
exclusao do item 6.4.4	
<b>Justificativa</b>	
para redução de custo relacionados a operação do Sesinc, pode se desobrigar o operador de aerodromo a estocar agentes extintores (LGE/Po químico) por estes terem data de validade, gerando prejuizos futuros com o vencimento destes produtos.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Nota-se que a contribuição sugere que a redução de custos que adviria da alteração normativa proposta fosse alcançada por outros meios que não a desativação dos SESCINC. Nesse ponto, a conclusão a que se chegou no Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, foi a de que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo, sendo, portanto, desejável.</p> <p>A eventual implantação da norma proposta, todavia, não esgota a possibilidade de se dotar o sistema de maior eficiência, pelo que qualquer sugestão nessa direção – como é o caso das que constam na presente contribuição – deve ser avaliada, ainda que não façam parte do escopo do presente processo.</p> <p>Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.</p>	

Número da contribuição:	38
Nome:	MATHEUS MESSIAS CLARO
<b>Contribuição</b>	
exclusao do item 6.4.4	
<b>Justificativa</b>	
para redução de custo relacionados a operação do Sesinc, pode se desobrigar o operador de aerodromo a estocar agentes extintores (LGE/Po químico) por estes terem data de validade, gerando prejuizos futuros com o vencimento destes produtos.	

<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Nota-se que a contribuição sugere que a redução de custos que adviria da alteração normativa proposta fosse alcançada por outros meios que não a desativação dos SESCINC. Nesse ponto, a conclusão a que se chegou no Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, foi a de que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo, sendo, portanto, desejável.</p> <p>A eventual implantação da norma proposta, todavia, não esgota a possibilidade de se dotar o sistema de maior eficiência, pelo que qualquer sugestão nessa direção – como é o caso das que constam na presente contribuição – deve ser avaliada, ainda que não façam parte do escopo do presente processo.</p> <p>Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.</p>	

Número da contribuição:	39
Nome:	MAIRA APARECIDA NUNES REIS DA COSTA
<b>Contribuição</b>	
Exclusao do item 6.4.4	
<b>Justificativa</b>	
para redução de custo relacionados a operação do Sesinc, pode se desobrigar o operador de aerodromo a estocar agentes extintores (LGE/Po químico) por estes terem data de validade, gerando prejuizos futuros com o vencimento destes produtos.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Nota-se que a contribuição sugere que a redução de custos que adviria da alteração normativa proposta fosse alcançada por outros meios que não a desativação dos SESCINC. Nesse ponto, a conclusão a que se chegou no Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, foi a de que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo, sendo, portanto, desejável.</p> <p>A eventual implantação da norma proposta, todavia, não esgota a possibilidade de se dotar o sistema de maior eficiência, pelo que qualquer sugestão nessa direção – como é o caso das que constam na presente contribuição – deve ser avaliada, ainda que não façam parte do escopo do presente processo.</p> <p>Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.</p>	

Número da contribuição:	40
Nome:	JULIANA DA SILVA ALMEIDA
<b>Contribuição</b>	
Exclusao do item 6.4.4	
<b>Justificativa</b>	
para redução de custo relacionados a operação do Sesinc, pode se desobrigar o operador de aerodromo a estocar agentes extintores (LGE/Po químico) por estes terem data de validade, gerando prejuizos futuros com o vencimento destes produtos.	

<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Nota-se que a contribuição sugere que a redução de custos que adviria da alteração normativa proposta fosse alcançada por outros meios que não a desativação dos SESCINC. Nesse ponto, a conclusão a que se chegou no Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, foi a de que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo, sendo, portanto, desejável.</p> <p>A eventual implantação da norma proposta, todavia, não esgota a possibilidade de se dotar o sistema de maior eficiência, pelo que qualquer sugestão nessa direção – como é o caso das que constam na presente contribuição – deve ser avaliada, ainda que não façam parte do escopo do presente processo.</p> <p>Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.</p>	

Número da contribuição:	41
Nome:	PATRICIA APARECIDA DE MOURA MACHADO
<b>Contribuição</b>	
Exclusao do item 6.4.4	
<b>Justificativa</b>	
para redução de custo relacionados a operação do Sesinc, pode se desobrigar o operador de aerodromo a estocar agentes extintores (LGE/Po químico) por estes terem data de validade, gerando prejuizos futuros com o vencimento destes produtos.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Nota-se que a contribuição sugere que a redução de custos que adviria da alteração normativa proposta fosse alcançada por outros meios que não a desativação dos SESCINC. Nesse ponto, a conclusão a que se chegou no Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, foi a de que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo, sendo, portanto, desejável.</p> <p>A eventual implantação da norma proposta, todavia, não esgota a possibilidade de se dotar o sistema de maior eficiência, pelo que qualquer sugestão nessa direção – como é o caso das que constam na presente contribuição – deve ser avaliada, ainda que não façam parte do escopo do presente processo.</p> <p>Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.</p>	

Número da contribuição:	42
Nome:	LUIZ CARLOS DA COSTA SCHROEDER
<b>Contribuição</b>	
Que seja mantida a exigência de SESCINC nos aeródromos de classe 1 e que a ANAC mobilize seus funcionários para promover ações junto aos operadores de aeródromos, empresários de diversos setores interessados, empresas aéreas e população da cidade onde os aeroportos estão localizados para estimular a pesquisa de novas formas de gerenciamento e desenvolvimento sustentável dos pequenos aeroportos.	
<b>Justificativa</b>	
A justificativa possui mais de 8.000 caracteres, por isso foi enviada em anexo.	



## Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.

Em relação à atividade normativa da Agência, lembre-se que a OACI estabelece os padrões a serem seguidos pelos Estados Membros, devendo esses apontar as eventuais diferenças existentes entre suas normas e tais padrões.

A despeito de ser desejável a busca pela uniformidade das normas internacionais, cada país apresenta – em maior ou menor grau – a sua própria relação de diferenças, sem que disso se possa extrair um juízo quanto à qualidade normativa: trata-se do mecanismo que cada autoridade entendeu adequado para fazer frente às particularidades de seu ambiente regulatório.

Como ocorre com outros estados membros, o Brasil adota, por vezes, critérios menos rígidos que os estabelecidos pelo Organismo Internacional. Em outras ocasiões, todavia, institui obrigações às meras recomendações trazidas nos Anexos da Convenção.

Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta.

Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. De fato, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam, atualmente, com o serviço – e é possível que parcela significativa desse universo sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo.

A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. “Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros” e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo “A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?”).

Em relação à qualidade normativa, é importante mencionar que a avaliação mais recente no “Universal Safety Oversight Audit Programme - Continuous Monitoring Approach (USOAP CMA)” – programa lançado pela OACI em resposta às preocupações sobre a adequação da vigilância da segurança operacional da aviação civil em todo o mundo – coloca o Brasil entre os cinco países com melhores indicadores relacionados à segurança operacional, atrás somente do Canadá, Singapura, Coreia do Sul e Emirados Árabes Unidos. A avaliação representa avanço significativo em relação à 21ª posição obtida na auditoria anterior, promovida em 2009 (ver mais em <http://www.anac.gov.br/noticias/2016/oaci-ratifica-o-brasil-entre-os-melhores-avaliados-em-seguranca-operacional>).

Quanto às informações tratadas no Processo nº 00058.519079/2017-39, em parte baseadas nos trabalhos disponíveis para consulta, entende-se suficientes para dar base à alteração proposta. A despeito de alguns países considerarem a intervenção de bombeiros urbanos em seu modelo de resposta à emergência aeroportuária, explicitou-se, na Nota Técnica nº 11(SEI)/2017/GTNO/GNAD/SIA do referido Processo, os motivos pelos quais as premissas não seriam aplicáveis ao modelo brasileiro – essencialmente em razão da ausência de treinamento específico do pessoal, de equipamento adequado ou do próprio recurso. Em essência, à proposta formulada interessou o parâmetro utilizado como corte (quantidade de passageiros processados), a partir do qual se desenvolveu a análise de risco, baseada na probabilidade de ocorrência de uma emergência aeronáutica.

Da mesma forma, mencionou-se o eventual impacto da medida proposta nas relações de trabalho existentes nos aeródromos impactados. É fato que das alterações normativas eventualmente decorrem mudanças na estrutura econômica da atividade. Nesse sentido, é papel da ANAC avaliar se o resultado final dessas mudanças será benéfico, considerando não só a atividade em si, mas também os agentes econômicos, as pessoas que trabalham na atividade e todos os que usufruem direta ou indiretamente dos serviços – a sociedade. Nesse sentido, entende-se que o ganho em desenvolvimento regional proveniente do fomento da aviação em aeródromos de menor porte é capaz de trazer benefícios à atividade e à

população que justificariam os custos de uma eventual redução do número de bombeiros de aeródromo.

Ademais, deve ser ressaltado que, em grande parte dos aeródromos brasileiros, o SESCINC é operado por bombeiros militares, em razão de convênios firmados entre os operadores de aeródromo e corporações estaduais. Nesses casos, a desativação do SESCINC no aeródromo não só não teria qualquer impacto negativo no emprego desses profissionais, como teria outro efeito, positivo, para a população local, já que esses profissionais retornariam ao atendimento urbano.

Há que se levar em conta, ainda, a possibilidade de que os operadores de aeródromo mantenham em funcionamento o serviço, mesmo estando desobrigados a prestá-lo. Ainda que de difícil mensuração, a hipótese não deve ser desconsiderada, o que pode ser constatado a partir da existência de alguns operadores nessa situação.

Quanto à sugestão da criação de um fórum de debate com operadores aeroportuários, é importante mencionar que a ANAC já realiza diversas ações de interação com os regulados, incluindo ações como Workshops, reuniões técnicas, grupos de trabalho, eventos, reuniões participativas. Destaca-se, neste contexto, o BAIST – grupo de interação da ANAC com a indústria, sendo discutidos diversos assuntos de impacto na segurança operacional.

Além disso, são planejadas ações a serem empreendidas para o fomento e a orientação técnica dos entes regulados (estruturadas no documento “Planejamento das Ações de Fomento”) com o objetivo de promover um ambiente operacional seguro e promover o diálogo entre a Agência e os regulados.

Número da contribuição:	43
Nome:	ARLEN LIMA CORDEIRO
<b>Contribuição</b>	
Não acrescentar o item acrescentar o item 10.1.2.3.	
<b>Justificativa</b>	
Levando-se em consideração o curto espaço de tempo para o resgate, o tempo utilizado, para que o profissional se equipe, pode ser substancial no sucesso da atividade caso os profissionais necessitem abandonar o veículo durante operações de resgate e combate a incêndio. Sendo assim, devem ser propostos equipamentos que garantam a dirigibilidade do veículo e um nível de segurança semelhante, e não a isenção da utilização dos equipamentos.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. O material guia indicado pela OACI (Doc 9137 – Manual de Serviços Aeroportuários, Parte 1 “Resgate e Combate a Incêndio”), quando se refere às especificações dos CCI, dispõe que o compartimento da tripulação deve providenciar o transporte seguro da tripulação para um acidente de aeronave com espaço suficiente para facilitar a colocação de elementos de vestuário de proteção (evidenciando a possibilidade) e a provisão de equipamentos para manter um ambiente aceitável em temperaturas extremas (denotando o nível de segurança exigido). Tendo em conta que o nível de segurança operacional experimentado pelo bombeiro de aeródromo no interior do CCI e no veículo de apoio é equivalente, estando ele com ou sem o EPI, seria razoável temperar a necessidade utilização do equipamento completo nessa situação. Já para os condutores desses veículos, a não utilização não seria somente tolerável, mas desejável, já que, para esse profissional, o uso de alguns itens do equipamento (bota, luvas, capuz) interferiria na condução do veículo, colocando em risco a equipagem. Conforme consta no Processo nº 00058.519079/2017-39, outros estados membros também adotam a prática. Ressalte-se que a proposta de alteração normativa somente desobriga os motoristas, e restringe seu alcance às peças que possam reduzir a segurança da operação. Essas devem, contudo, estar no interior do veículo para uso imediato, caso surja a necessidade de abandonar o veículo durante operações de resgate e combate a incêndio.	

Número da contribuição:	44
Nome:	SAYURI AHAGON BAEZ
<b>Contribuição</b>	
Repassar para as Companhias Aéreas a responsabilidade e custos do SESCINC em Aeródromos Classe I, caso elas queiram a permanência dos Bombeiros no horário de pouso e decolagem.	
<b>Justificativa</b>	
As companhias Aéreas estão sendo contra a alteração da norma, então passe para os mesmos a responsabilidade de arcar com os custos, que são muito alto para Aeroportos regionais de pequeno porte.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. A contribuição não está no escopo desse projeto de alteração normativa	

Número da contribuição:	45
Nome:	RODRIGO ARAUJO LIMA
<b>Contribuição</b>	
O corpo de bombeiros militar da cidade de Corumbá/MS informa sua opinião referente ao item da proposta de alteração da resolução nº 279, de 10 de julho de 2013 onde sugere que aeroportos com movimentação inferior a 200 mil passageiros por ano não precisem manter caminhão de combate a incêndio como exigência para poder operar.	
<b>Justificativa</b>	
<p>Venho, através deste, informar nossa opinião referente ao item da proposta de alteração da Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013 onde sugere que aeroportos com movimentação inferior a 200 mil passageiros por ano não precisem manter caminhão de combate a incêndio como exigência para poder operar.</p> <p>Somos totalmente a favor que permaneça o serviço prestado pelo corpo de bombeiros militar nos aeroportos em questão, pois em casos de acidentes com aeronaves, existe um protocolo de atendimento que é ferramenta indispensável no preparo do pessoal que atua na SCI. Esse grupo dará a resposta imediata e inicial ao desastre a qual não poderá ultrapassar três minutos conforme protocolo e, em seguida, bombeiros da equipe de resgate e combate a incêndio do 3º Grupamento de Bombeiros Militar se dirigem ao aeroporto para dar apoio.</p> <p>Tal proposta não está de acordo com protocolo, pois a retirada desse grupo do corpo de bombeiros que atua em tais aeroportos aumentará o tempo resposta significativamente do primeiro atendimento no local do acidente, trazendo ainda mais insegurança aos passageiros e aumentando o risco de morte às vítimas.</p>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Em relação ao risco associado à inexistência do SESCINC em determinados aeródromos, é importante chamar atenção ao fato de que nenhum sistema está livre de falhas, e que a busca pela eliminação total do risco não pode ser o único objetivo do ente regulador, sob pena de inviabilizar a própria atividade.</p> <p>Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta.</p> <p>Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. De fato, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam, atualmente, com o serviço – e é possível que parcela significativa desse universo sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo.</p> <p>A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível</p>	

para consulta (CUNHA, D. A. "Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros" e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo "A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?").

Em relação aos bombeiros urbanos, a despeito de alguns países considerarem a intervenção desse recurso auxiliar em seu modelo de resposta à emergência aeroportuária, as premissas adotadas por esses países não são aplicáveis ao modelo brasileiro – essencialmente em razão da ausência de treinamento do pessoal, de equipamento adequado ou do próprio recurso –, pelo que o uso desse recurso auxiliar não foi considerado na análise de risco promovida e utilizada como fundamento da proposta de alteração normativa. As razões para tanto podem ser encontradas no material anteriormente mencionado.

Número da contribuição:	46
Nome:	EDNEI RAMTHUM DO AMARAL
<b>Contribuição</b>	
21.8-A Até 31 de dezembro de 2019 a ANAC aceitará, para aeródromo Classe II, que a função operacional de BA-MC seja exercida por bombeiro de aeródromo não detentor do certificado de especialização disposto no item 13.1.2.4 deste Anexo, desde que possua certificado de conclusão do Curso Básico de Bombeiro de Aeródromo (CBBA) que contenha a indicação de realização de treinamento de dirigibilidade de CCI de, no mínimo, oito horas.	
<b>Justificativa</b>	
Correção textual, com retirada de "básico de" de "Curso Básico de Básico de Bombeiro de Aeródromo".	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição incorporada à proposta de alteração normativa. Realizada correção textual descrita.	

Número da contribuição:	47
Nome:	EDNEI RAMTHUM DO AMARAL
<b>Contribuição</b>	
Dar a seguinte redação aos itens 6.4.2.8 e 6.4.2.9 do Apêndice do Anexo: "6.4.2.8 Pelo menos uma unidade de cada material e equipamento de apoio as operações de resgate, de acordo com a coluna relativa a aeródromos Classe II, listados na tabela 11.1.1 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado; 6.4.2.9 Materiais e equipamentos de apoio as operações de combate a incêndio para aeródromos Classe II conforme apresentado na tabela 11.2.1 do Anexo ao qual este Apêndice está vinculado; e"	
<b>Justificativa</b>	
As alterações nas tabelas 11.1.1 e 11.2.1 retirariam as colunas relativas aos aeródromos Classe I dessas tabelas. Assim, não se deveria mais fazer referência a tal coluna. Entendo que o requisito continua aplicável para o treinamento (caso contrário, se poderia retirar os dois itens), mas que deve ser atualizado para se referir aos aeródromos com menores requisitos constantes nas tabelas, ou seja, os aeródromos classe II.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. A contribuição oferecida é pertinente, já que o material que consta no Apêndice da Resolução faz referência a uma relação de equipamentos atribuídos aos operadores de aeródromos Classe I, que a proposta original de alteração, submetida à Audiência Pública, havia excluído. Entretanto, após a realização da Audiência Pública, decidiu-se manter, na Resolução, as menções existentes aos aeródromos Classe I, para permitir que o operador de aeródromos Classe I que decida por iniciativa própria manter o SESCINC tenha referências para implantação do serviço.	

Número da contribuição:	48
Nome:	LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI
<b>Contribuição</b>	
13.5.4.3 Para os bombeiros de aeródromo no exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromos Classe IV, a validade do CAP-BA é de 1 (um) ano. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)	
Alteração Sugerida: Aumento do tempo de validade do CAP-BA para as operações de SESCINC Classe IV de 01 (um) ano para 03 (três) anos. Justificativa: Mediante as critérios de formação atual de ensino da própria ANAC RBAC 110 apêndice "B".	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operador de Aeródromo – Validade: 03 (Três) anos;</li> <li>- Operador Aéreo – Validade: 03 (três) anos;</li> <li>- Instrutor AVSEC – Validade: 03 (três) anos;</li> </ul>	
<b>Justificativa</b>	
Mediante as critérios de formação atual de ensino da própria ANAC RBAC 110 apêndice "B".	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operador de Aeródromo – Validade: 03 (Três) anos;</li> <li>- Operador Aéreo – Validade: 03 (três) anos;</li> <li>- Instrutor AVSEC – Validade: 03 (três) anos</li> </ul>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.	

Número da contribuição:	49
Nome:	LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI
<b>Contribuição</b>	
19.3.2.3 O formulário deve ser encaminhado à ANAC com periodicidade semestral, não havendo necessidade de envio caso não tenham ocorrido acionamentos no período.	
Sugestão: Deixar de enviar formulário para ANAC (Físico), inserindo no sistema ANAC "SACI", como são inseridos os acionamentos de Emergência Aeronáutica, de fácil acesso e simples de emissão.	
<b>Justificativa</b>	
Formulário já inserido no sistema ANAC "SACI".	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.	

Número da contribuição:	50
Nome:	LUDMILA TOMAZ MARIANO DINELLI
<b>Contribuição</b>	
8.1 GENERALIDADES Inclusão: Os atendimentos de emergência: Serão aplicados os recursos de emergência conforme a categoria das aeronaves que solicitam esse atendimento.	
<b>Justificativa</b>	
Atender as emergências de acordo com a categoria das aeronaves.	

<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. Contribuição sem elementos suficientes para a análise.	

Número da contribuição:	51
-------------------------	----

Nome:	MARIA DA CONCEICAO GRASSI ROCHA
-------	---------------------------------

<b>Contribuição</b>
---------------------

- |   |
|---|
| <p>1 - Extinção do Pó Químico nos CCl's</p> <p>2 - Instituir e especificar o TAF (Teste de aptidão física) anual.</p> <p>3 - Utilizar o PTR-BA, promovendo uma avaliação anual pela ANAC (banca), validando o CAP-BA</p> <p>4 - Espaçamento de pelo menos 3 anos para os cursos de atualização de bombeiro de aeródromo, caso haja a obrigatoriedade.</p> <p>5 - Diferenciar os requisitos para cada categoria de aeródromo, flexibilizando as ações para manter o NPCE</p> |
|---|

<b>Justificativa</b>
----------------------

- |  |
|--|
| <p>1 - Foi verificado o pouco uso e eficácia deste sistema, que acarreta mais problemas nos CCl's do que solução, pois é utilizado para qualquer tipo de emergência aeronáutica, mesmo em trem de pouso incandescente ou em chamas, a solução de espuma.</p> <p>2 - Padronizar a atividade física para o bombeiro de aeródromo, avaliando por idade.</p> <p>3 - Para substituir a obrigatoriedade de curso de atualização anual para bombeiros de aeródromo - NPCE 8,9 e 10</p> <p>4 - Otimizando o treinamento interno como qualificação dos bombeiros, reduzindo custo com o treinamento anual</p> <p>5 - O aeroporto poderá investir e equipar o SESCINC de acordo com os requisitos específicos para cada categoria.</p> |
|--|

<b>Resposta da ANAC</b>
-------------------------

<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Nota-se que a contribuição não está no escopo desse projeto de alteração normativa, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, limitada aos temas relacionados no item 2 da Justificativa de Audiência Pública publicada.</p> <p>Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, todavia, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.</p>
--

Número da contribuição:	52
-------------------------	----

Nome:	PAULA DAMAS DE MATOS
-------	----------------------

<b>Contribuição</b>
---------------------

<p>A Inframerica, Administradora do Aeroporto Internacional de Brasília - Presidente Juscelino Kubitschek, no cumprimento do Contrato de Concessão para Ampliação, Manutenção Exploração Aeroportuária, no 001/ANAC/2012 – SBBR, vem, em atenção ao Aviso de Audiência Pública nº 14/2017, que trata da Proposta de revisão da Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013, que estabelece critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC), apresentar suas considerações.</p> <p>Primeiramente, gostaríamos de observar que a forma de contribuição adotada pela ANAC, via formulário próprio, permite somente a inserção de comentários relacionados a cada dispositivo, de forma autônoma e individual. Entretanto, esta Concessionária entende ser necessário também levar e discutir pontos gerais sobre as alterações propostas. Por esse motivo, a presente Carta apresenta nossos comentários de forma consolidada, nos termos das premissas adotadas pela Instrução Normativa ANAC nº 18/2009, que garante o encaminhamento, pelos interessados, de contribuições e sugestões por escrito, com vistas ao aprimoramento de ato normativo, dentro de prazo determinado em aviso publicado.</p> <p>Segue arquivo com as nossas considerações consolidadas à Proposta de Resolução.</p>
---

<b>Justificativa</b>	
Segue arquivo com as nossas considerações consolidadas à Proposta de Resolução.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Em relação à atividade normativa da Agência, lembre-se que a OACI estabelece os padrões a serem seguidos pelos Estados Membros, devendo esses apontar as eventuais diferenças existentes entre suas normas e tais padrões.</p> <p>A despeito de ser desejável a busca pela uniformidade das normas internacionais, cada país apresenta – em maior ou menor grau – a sua própria relação de diferenças, sem que disso se possa extrair um juízo quanto à qualidade normativa: trata-se do mecanismo que cada autoridade entendeu adequado para fazer frente às particularidades de seu ambiente regulatório.</p> <p>Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta. Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. De fato, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam, atualmente, com o serviço – e é possível que parcela significativa desse universo sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo.</p> <p>A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo.</p> <p>Não é incomum, por parte de países membros, a aplicação de um ponto de corte, ou gatilho, para exigência de SESCINC. Em relação à metodologia aplicada para a não incidência, não há uniformidade: alguns deles utilizam a configuração da aeronave (número de assentos) como critério de corte, como é o caso do Chile (DAR 14), da Costa Rica (RAC-139) e da África do Sul (SA-CATS 139); outros, como o Canadá (CAR 303) e a Austrália (CASH Part 139.H), estabelecem o corte a partir de determinado percentual de passageiros transportados.</p> <p>Canadá e Austrália – que utilizam critério de corte análogo ao ora proposto (com fundamento no número de passageiros transportados) e têm excelentes índices de segurança operacional, –, são países continentais, com aeródromos localizados em áreas de baixa densidade populacional (a região do círculo polar ártico, no caso canadense; e o deserto na parte central do país, no caso australiano). Tais características geográficas trazem semelhanças, portanto, com algumas regiões brasileiras, como a região amazônica, que tem baixa densidade populacional</p> <p>A quantidade de passageiros processados como parâmetro para determinação de risco, portanto, não é novidade em termos de regulação internacional. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. “Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros” e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo “A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?”).</p>	

Número da contribuição:	53
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
Incluir no item 2.2 o texto: “Aeronave de categoria contraincêndio H1 a H3 é considerada com regularidade quando realiza, em qualquer tipo de operação, no mínimo, 4(quatro) movimentos semanais no aeródromo nos 3(três) meses consecutivos de maior movimentação.	
<b>Justificativa</b>	
No item 2.2 – Termos e Definições, não consta definido o critério para determinar a regularidade da aeronave quando se trata de helicópteros. Estabelecer critério para considerar um helicóptero com regularidade é necessário para aplicação do item 6.3.5.	

<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.  A contribuição oferecida é pertinente.  No item 2.2 da Resolução nº 279/2013 a definição de aeronave com regularidade se restringe às aeronaves de asas fixas.  A tabela que consta no item 6.3.5 da Resolução nº 279/2013 permitiria fazer a correlação entre as categorias contraincêndio das aeronaves de asas rotativas e das aeronaves de asas fixas, e assim dar maior clareza à aplicação do item 6.3.5 – mas a redação atual restringe a aplicação da tabela aos aeródromos Classe I.  A proposta de alteração normativa em curso, todavia, corrige a eventual imprecisão ao eliminar a menção à Classe I na referida tabela, deixando claro que a correlação se aplica a todos os aeródromos. Dessa forma, não há a necessidade da inclusão proposta na contribuição.</p>	

Número da contribuição:	54
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
<p>Excluir o item 6.4.1: “Excluídos os aeródromos abertos ao tráfego aéreo internacional”, passando a ter a seguinte redação: “Estão isentos das exigências de proteção contraincêndio os aeródromos que se enquadrarem em uma ou mais das condições abaixo relacionadas:”</p>	
<b>Justificativa</b>	
<p>Aeroportos classe I localizados em regiões de fronteira como o SBPP, SBBG, SBUG, SBPK, SBCR, SBCZ e SBTT, não têm maior risco à segurança operacional pelo fato de serem abertos ao tráfego aéreo internacional. Portanto, julgamos necessário excluir parte do texto do item 6.4.1, conforme proposto, para que os efeitos da isenção aplicável aos aeroportos classe I também alcance os abertos ao tráfego aéreo internacional.</p>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.  Nota-se que a contribuição não está no escopo desse projeto de alteração normativa, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, limitada aos temas relacionados no item 2 da Justificativa de Audiência Pública publicada.  Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, todavia, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.</p>	

Número da contribuição:	55
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
<p>Excluir o item 6.4.3 “O operador de aeródromo que tenha alterada sua classe de Classe I para Classe II tem o prazo de até 180 (cento e oitenta) dias para adequação aos requisitos exigidos para o novo enquadramento. ”</p>	
<b>Justificativa</b>	
<p>Desnecessário em virtude do que já consta no parágrafo 153.7(d) do RBAC 153 EMD 01: “ (d) O operador de aeródromo que tenha alteração na classe de seu aeródromo, enquadrando-se em classe superior, tem o prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a partir de seu conhecimento para adequação aos requisitos exigidos para o novo enquadramento, momento a partir do qual estará sujeito a providências administrativas por não-cumprimento de regra.”</p>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.  Ainda que o prazo para adequação proposto na redação do item 6.4.3 da Resolução nº 279/2013 seja o mesmo que o que trata o parágrafo 153.7(d) do RBAC 153 EMD 01, pretendeu-se deixar clara a incidência da regra aos requisitos específicos da Resolução nº 279/2013.  Além disso, a alteração traz novas obrigações a serem cumpridas pelos operadores de aeródromo (como o acompanhamento da quantidade de passageiros processados no seu aeródromo e a demonstração da viabilidade do cumprimento dos requisitos) e consequências do seu não cumprimento (extinção das últimas frequências concedidas). Assim, sua</p>	



sistematização em um mesmo item dá maior clareza ao conjunto das obrigações. Ressalte-se que também em está curso um processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153, ocasião em que as regras poderão ser unificadas.

Número da contribuição:	56
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
EXCLUIR O ITEM 6.4.3.2 “Para os aeródromos Classe I, quando a média anual de passageiros processados nos últimos 24 meses ultrapassar o valor de 200.000 (duzentos mil), a autorização de novas operações poderá ser condicionada à demonstração da viabilidade do cumprimento do exigido no 6.4.3.”	
<b>Justificativa</b>	
Conflita com o parágrafo 153.7(d) do RBAC 153 EMD 01, que estabelece prazo de 180 (cento e oitenta) dias para o aeródromo se adequar aos requisitos da classe superior. Também já está previsto no RBAC 153 as medidas administrativas para não cumprimento do requisito.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. Entende-se que inexistente conflito entre as regras. A regra que consta no parágrafo 153.7(d) do RBAC 153 EMD 01 somente incide quando o aeródromo já está enquadrado na nova classe, enquanto que a regra proposta para a Resolução nº 279/2013 tem incidência em momento anterior, quando o aeródromo ainda está enquadrado na Classe I.	

Número da contribuição:	57
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
EXCLUIR O ITEM 6.4.3.3 “Sem prejuízo às demais medidas, o não cumprimento do exigido no 6.4.3 dará ensejo à extinção das últimas frequências concedidas, tantas quantas necessárias para adequar a operação do aeródromo a um volume de processamento de passageiros compatível com o enquadramento na Classe I.”	
<b>Justificativa</b>	
Não é possível que a frequência aérea concedida seja reduzida objetivando que o aeroporto retorne ao processamento de passageiros da Classe I, ainda no ano corrente. O texto contraria o conceito definido no parágrafo 153.1(49) do RBAC 153, que considera os 3 (três) anos anteriores ao corrente para obter a média aritmética do movimento anual de passageiros processados, para efeito do cálculo da classe do aeródromo.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Após a média dos 3 (três) últimos anos ter superado o limite de 200.000 pax (caracterizando o aeródromo como Classe II), o operador possui 180 (cento e oitenta) dias para disponibilizar Nível de Proteção Contra Incêndio Existente (NPCE) adequado às operações no aeródromo. Caso o operador do aeródromo não disponibilize NPCE no prazo estipulado, a ANAC poderá ajustar as frequências de operações no aeródromo de modo a retornar ao patamar de processamento de passageiros adequado a operações com isenção, ou seja, menos de 200.000 pax/ano na média de 3 anos. O item não especifica, entretanto, que este retorno será feito necessariamente no ano em que o aeródromo for classificado como Classe II devendo ocorrer de maneira gradual. Dessa forma, é mister a manutenção deste item na norma para que a ANAC possua mecanismo legal de reajuste de frequências nos aeródromos que não cumprirem as condições estabelecidas no item 6.3.4 e não fere o disposto no RBAC 153, emenda 01.	

Número da contribuição:	58
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
EXCLUIR O ITEM 6.4.3.4 “Uma vez instalado e operacional o SESCINC, o operador de aeródromo Classe I somente poderá requerer a cessação da obrigação de prestar o serviço quando: a. o número de passageiros processados nos últimos 12 meses for inferior a 160.000 (cento e sessenta mil); ou b. enquadrado na Classe I por dois anos consecutivos”	
<b>Justificativa</b>	
<p>A isenção prevista no item 6.4.1.1 deveria ter efeito imediato, ou seja, assim que o aeródromo encontrar-se enquadrado na classe I, sem a necessidade de ser requerida à ANAC, como infere-se pelo item 6.4.4.</p> <p>Estabelecer subclasses para a classe I, como prevê a alínea “a.”, torna o requisito complexo e confuso desnecessariamente, pois não foi apresentada a justificativa técnica para o limite de 160.000 passageiros processados nos últimos 12 meses, como condição para extinção do SESCINC.</p> <p>Referente à alínea “b.”, manter o SESCINC operando no aeródromo por mais dois anos, quando este já está enquadrado na Classe I, é contrariar toda a excelente justificativa técnica construída pela ANAC para a não obrigatoriedade desse serviço nos aeroportos que processaram menos de 200.000 passageiros na média aritmética dos três anos anteriores. A economia permitiria investir em segurança operacional, a qual demonstra com base científica ser mais eficiente e eficaz do que empregar recursos na mitigação de danos após o acidente consumado. Recursos poderão ser alocados para financiar os custos de operação e manutenção do aeródromo em benefício dos municípios do entorno, pois o aeroporto é um equipamento primordial para o desenvolvimento urbano.</p>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Em respeito à segurança jurídica e à previsibilidade do ambiente regulatório, se deve evitar que as regras estabelecidas venham a significar alteração frequente quanto à definição da isenção do SESCINC de determinado aeródromo.</p> <p>Essa situação – de inconstância relativa à isenção – pode ocorrer quando a média de passageiros processados no aeródromo nos três anos anteriores se mantiver próximo a 200 mil. Nesse caso, mantido o número como definidor da exigência, pode ser que o serviço passe a ser obrigatório em determinado ano, mas não no ano seguinte.</p> <p>Tendo em conta os custos de implantação e desmobilização do SESCINC em um aeródromo, é preciso evitar que uma pequena redução no número de passageiros transportados seja a causa para o início da incidência da regra – ou do seu fim.</p> <p>Assim, entende-se conveniente a adoção valor inferior àquele estabelecido para a definição da Classe do aeródromo para que o serviço, uma vez implantado, deixe de ser obrigatório. Para a definição desse “limite inferior” – que passa a ser o critério definidor do fim da obrigatoriedade da prestação do serviço, foram utilizados os dados de 90 operadores de aeródromo que forneceram informações relativas ao volume de processamento de passageiros dos anos de 2011 a 2016. Os critérios utilizados para a definição constam do Processo nº 00058.519079/2017-39, mais especificamente na Nota Técnica nº 11(SEI)/2017/GTNO/GNAD/SIA.</p> <p>A conclusão a que se chegou foi que o mais adequado seria que, uma vez instalado e operacional o SESCINC no aeródromo, o operador de aeródromo Classe I somente poderia requerer a cessação da obrigação de prestar o serviço quando (i) o número de passageiros processados nos últimos 12 meses for inferior a 160.000 (cento e sessenta mil); ou (ii) estiver enquadrado na Classe I por dois anos consecutivos.</p>	

Número da contribuição:	59
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
ALTERAR O ITEM 13.3.1.2 PARA Incluir a Classe I, alterando o texto para: “a. Bombeiro de Aeródromo 1 (BA-1) - habilita seu detentor a exercer a função operacional de bombeiro de aeródromo em aeródromos Classes I, II ou III, onde as aeronaves com regularidade autorizadas para operação sejam de categoria contraincêndio de 1 (um) a 5 (cinco). b. Bombeiro de Aeródromo 2 (BA-2) - habilita seu detentor a exercer a função operacional de bombeiro de aeródromo em aeródromos Classes I, II, III ou IV, onde as aeronaves com regularidade autorizadas para operação sejam de categoria contraincêndio de 1 (um) a 10 (dez).”	
<b>Justificativa</b>	
Permitir que o BA atue em aeródromos Classe I, caso o operador de aeródromo decida, por iniciativa própria, manter funcionando o SESCINC. Sendo os bombeiros com habilitação de BA-1, é necessário um prazo para adequação da habilitação do BA caso uma aeronave de categoria contraincêndio maior do que 5 passe a operar no aeródromo ou a Classe eleve de III para IV, pois será necessário a habilitação como BA-2.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição parcialmente incorporada à proposta de alteração normativa. Após a realização da Audiência Pública, decidiu-se manter, na Resolução, as menções existentes aos aeródromos Classe I, para permitir que o operador de aeródromos Classe I que decida por iniciativa própria manter o SESCINC tenha referências para implantação do serviço. Em relação ao prazo para adequação da habilitação de BA-1 para BA-2, a contribuição não está no escopo desse projeto de alteração normativa, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, limitada aos temas relacionados no item 2 da Justificativa de Audiência Pública publicada. Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, todavia, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo	

Número da contribuição:	60
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
Acrescentar o item 13.3.1.2.1 com a seguinte redação “O operador de aeródromo terá prazo de 180 (cento e oitenta) dias quando houver necessidade de adequação da habilitação de bombeiros de aeródromo BA-1 para BA-2 em função da alteração de Classe do aeródromo ou categoria contraincêndio de aeronave.	
<b>Justificativa</b>	
Sendo os bombeiros com habilitação de BA-1, é necessário um prazo para adequação da habilitação do BA caso uma aeronave de categoria contraincêndio maior do que 5 passe a operar no aeródromo ou a Classe eleve de III para IV, pois será necessário a habilitação como BA-2.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. Nota-se que a contribuição não está no escopo desse projeto de alteração normativa, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, limitada aos temas relacionados no item 2 da Justificativa de Audiência Pública publicada. Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, todavia, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.	

Número da contribuição:	61
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
Acrescentar o item 13.4.1-A Os atestados de aptidão física e psicológica poderão ser substituídos por declaração assinada pelo Oficial Comandante do efetivo de bombeiro de aeródromo do SESCINC, no caso de efetivo militar pertencente à corporação de bombeiros militar estadual.	
<b>Justificativa</b>	
O Oficial Comandante é responsável pelo efetivo disponibilizado aos aeroportos quando militar. Portanto, sugerimos que uma declaração assinada pelo Comandante seja suficiente para substituir a necessidade do atestado de aptidão física e psicológica, emitidos pelos profissionais com registro nos respectivos conselhos de classe. Para deferimento, solicitamos considerar as rotinas próprias dos bombeiros militares em relação à capacidade física, com a realização do Teste de Aptidão Física – TAF, eis que, principalmente em lugares distantes dos grandes centros, há dificuldade para cumprimento do requisito da forma como se encontra.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. Nota-se que a contribuição não está no escopo desse projeto de alteração normativa, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, limitada aos temas relacionados no item 2 da Justificativa de Audiência Pública publicada. Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, todavia, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.	

Número da contribuição:	62
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
ALTERAÇÃO DO ITEM 13.5.4.2 PARA Alterar o prazo de validade do CAP-BA de 2 para 3 anos, ficando com a seguinte redação: “Para os bombeiros de aeródromo no exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromos Classe III, a validade do CAP-BA é de 3 (três) anos”.	
<b>Justificativa</b>	
É previsto na Resolução ANAC n.º 279/2013 a necessidade de cumprimento do Programa de Treinamento Recorrente (PTR-BA). Ademais, as técnicas e tecnologias afetas ao bombeiro de aeródromo e à aviação civil não sofrem alteração significativa no prazo de dois anos, de modo que o BA fique defasado tecnicamente. Bombeiro de aeródromo em aeroportos Classe III são bem demandados com atividades diversas diárias, portanto não é fácil nem barato retirar o bombeiro da escala de serviço, para que o mesmo se atualize tecnicamente em uma OE-SESCINC.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. Nota-se que a contribuição não está no escopo desse projeto de alteração normativa, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, limitada aos temas relacionados no item 2 da Justificativa de Audiência Pública publicada. Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, todavia, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.	

Número da contribuição:	63
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
ALTERAÇÃO DO ITEM 13.5.4.2 PARA Alterar o prazo de validade do CAP-BA de 2 para 3 anos, ficando com a seguinte redação: "Para os bombeiros de aeródromo no exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromos Classe III, a validade do CAP-BA é de 3 (três) anos".	
<b>Justificativa</b>	
<p>É previsto na Resolução ANAC n.º 279/2013 a necessidade de cumprimento do Programa de Treinamento Recorrente (PTR-BA). Ademais, as técnicas e tecnologias afetas ao bombeiro de aeródromo e à aviação civil não sofrem alteração significativa no prazo de dois anos, de modo que o BA fique defasado tecnicamente.</p> <p>Bombeiro de aeródromo em aeroportos Classe III são bem demandados com atividades diversas diárias, portanto não é fácil nem barato retirar o bombeiro da escala de serviço, para que o mesmo se atualize tecnicamente em uma OE-SESCINC.</p>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Nota-se que a contribuição não está no escopo desse projeto de alteração normativa, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, limitada aos temas relacionados no item 2 da Justificativa de Audiência Pública publicada.</p> <p>Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, todavia, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.</p>	

Número da contribuição:	64
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
Excluir a chave STORZ com espessura de 12mm.	
<b>Justificativa</b>	
<p>Não se conhece a real necessidade de uma chave com a espessura de 12mm, e ainda há dificuldade para aquisição, pois tal especificação não se encontra no mercado.</p> <p>Em observância ao princípio da eficiência, o ordenamento jurídico deve buscar o menor ônus financeiro possível aos destinatários da norma.</p> <p>Ainda, o princípio da economicidade, corolário da eficiência, impõe a adoção da solução mais conveniente, estratégica e eficiente na alocação de recursos financeiros, econômicos e/ou patrimoniais em um dado cenário socioeconômico, buscando os melhores resultados possíveis.</p> <p>É neste contexto que se defende que o regulador proceda à análise do impacto de tal opção em termos de custos, benefícios e riscos.</p> <p>É o que se faz com a Análise de Impacto Regulatório, ferramenta que visa garantir que a regulação proposta será tão eficiente quanto possível, ao menor custo total para a sociedade, de forma que a regulação somente poderá ser imposta se os benefícios totais forem maiores do que os custos totais.</p> <p>É que as políticas públicas devem ser convergentes com o interesse público, o que inclui a economicidade da medida imposta. Políticas públicas que não atendam ao interesse público tendem a ser revistas inúmeras vezes, impactando economicamente os agentes regulados. Desta forma, defende-se a exclusão de tal item, afinado aos princípios da economicidade, razoabilidade e proporcionalidade.</p>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Nota-se que a contribuição não está no escopo desse projeto de alteração normativa, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, limitada aos temas relacionados no item 2 da Justificativa de Audiência Pública publicada.</p> <p>Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, todavia, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de</p>	

incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.

Número da contribuição:	65
Nome:	MARCELO ALEXANDRE GIANASI
<b>Contribuição</b>	
<p>A Res. nº 279, atualmente, prevê no item 14.6.8.2, a obrigatoriedade do Carro de Resgate e Salvamento (CRS) com 05 (cinco) bombeiros. Compreende-se tal obrigatoriedade, no sentir desta Concessionária, devido ao fato que um CRS necessita transportar ferramentas/equipamentos a serem utilizados em ocorrências, demandando tripulação de um efetivo maior. Este Operador Aeroportuário, contudo, verificou a possibilidade de flexibilizar a obrigatoriedade deste item, sem prejuízo operacional, ao passo que os Aeroportos que renovaram a frota de Carros Contra Incêndio (CCI) e estes veículos possuem os acessórios transportados pelo CRS em sua própria estrutura, ou seja, com a operação dos CCI se torna dispensável a utilização do CRS. Assim, os bombeiros poderiam ser alocados nos CCI, com melhor aproveitamento de recursos humanos e economia financeira para as administrações aeroportuárias.</p> <p>Alternativamente, esta administração contribui com a possibilidade de excluir a obrigatoriedade de manutenção de um CACE, pois o bombeiro chefe de equipe que coordenará eventual ocorrência poderia tripular um CCI, sem qualquer prejuízo operacional.</p> <p>Sendo assim, servimo-nos da presente para apresentar a contribuição supra, no sentido de excepcionar a obrigatoriedade de um CRS com 05 (cinco) bombeiros para os Aeroportos que possuem CCI com a estrutura acima comentada.</p> <p>Por fim, salientamos que tal contribuição também foi encaminhada por ocasião do Workshop de SESCINC e OE-SESCINC em Novembro de 2016.</p>	
<b>Justificativa</b>	
<p>Considerando que as exigências atuais da norma são demasiadas, esta Administração Aeroportuária entende que a flexibilização do item acima traria um benefício de grande impacto às operações do SESCINC, com remanejamento de equipe de bombeiros e, portanto, otimização de recursos humanos e, ainda, economia financeira do custo de um CRS, que poderia ser revertido em outros investimentos para o serviço público objeto do Contrato de Concessão.</p>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Nota-se que a contribuição não está no escopo desse projeto de alteração normativa, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, limitada aos temas relacionados no item 2 da Justificativa de Audiência Pública publicada.</p> <p>Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, todavia, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.</p>	

Número da contribuição:	66
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
<p>EXCLUIR O ITEM 7.3.7, segundo o qual O LGE contido no(s) tanque(s) do(s) CCI e no(s) estoque(s) deve ser objeto de análise periódica para validação de desempenho, respeitando os prazos máximos e padrões de ensaios definidos conforme ABNT/NBR 15511 – “Líquido Gerador de Espuma (LGE), de baixa expansão, para combate a incêndios em combustíveis líquidos”.</p>	

<b>Justificativa</b>	
<p>A norma da ABNT NBR 15511 estabelece a necessidade de realização de ensaios periódicos anuais e, a cada três anos, nos LGE dos CCI em linha, reserva técnica e em estoque. Considerando que o fabricante fornece o produto com data de validade de até 15 anos, é desnecessário realizar testes na periodicidade estabelecida pela NBR 15511, desde que mantidas as condições de armazenagem recomendadas pelo fabricante.</p> <p>Há um único laboratório acreditado conforme órgãos de acreditação e reconhecidamente habilitado para realizar ensaios em LGE, vide site do Inmetro na parte de consulta à Rede Brasileira de Laboratórios de Ensaio – RBLE.</p> <p>A aplicação deste requisito onera o operador de aeródromo, sem que se tenham apresentados argumentos razoáveis que justifiquem a real necessidade dessa validação. Ademais, LGE AFFF não é um produto orgânico de pouca duração. Trata-se de um produto sintético com validade até superior a 15 anos e que dispensa o rigor dos testes e ensaios estabelecidos na NBR 15511.</p> <p>Em observância ao princípio da eficiência, o ordenamento jurídico deve buscar o menor ônus financeiro possível aos destinatários da norma.</p> <p>Ainda, o princípio da economicidade, corolário da eficiência, impõe a adoção da solução mais conveniente, estratégica e eficiente na alocação de recursos financeiros, econômicos e/ou patrimoniais em um dado cenário socioeconômico, buscando os melhores resultados possíveis.</p> <p>É neste contexto que se defende que o regulador proceda à análise do impacto de tal opção em termos de custos, benefícios e riscos.</p> <p>É o que se faz com a Análise de Impacto Regulatório, ferramenta que visa garantir que a regulação proposta será tão eficiente quanto possível, ao menor custo total para a sociedade, de forma que a regulação somente poderá ser imposta se os benefícios totais forem maiores do que os custos totais.</p> <p>É que as políticas públicas devem ser convergentes com o interesse público, o que inclui a economicidade da medida imposta. Políticas públicas que não atendam ao interesse público tendem a ser revistas inúmeras vezes, impactando economicamente os agentes regulados. Desta forma, defende-se a exclusão de tal item, afinado aos princípios da economicidade, razoabilidade e proporcionalidade.</p>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Nota-se que a contribuição não está no escopo desse projeto de alteração normativa, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, limitada aos temas relacionados no item 2 da Justificativa de Audiência Pública publicada.</p> <p>Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, todavia, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.</p>	

Número da contribuição:	67
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
<p>ALTERAR O ITEM 7.1.5, ficando com a seguinte redação: “O operador de aeródromo onde operem aeronaves CAT AV igual ou superior a 6, que utilizam solventes polares como combustível, deve prever o uso de LGE polivalente, tipos 6 ou 7 (que atendem classes AV e AR), conforme ABNT/NBR 15511 – “Líquido Gerador de Espuma (LGE), de baixa expansão, para combate a incêndios em combustíveis líquidos”, sempre mantida a mesma proporção, não sendo aceitos LGE que exijam regulagem do proporcionador do CCI para uso em diferentes combustíveis.”</p>	
<b>Justificativa</b>	
<p>A aeronave agrícola de modelo Ipanema, de fabricação Embraer é movida a álcool. Considerando o texto da norma, todo o LGE em estoque e de todos os CCI em linha e reserva técnica deverão ser substituídos por LGE polivalente se esta aeronave operar no aeródromo.</p> <p>Para conhecimento, 1 litro de LGE tipo 2 custa em torno de R\$ 12,00, enquanto o litro do LGE polivalente fica em torno de R\$ 35,00. Portanto, é grande o impacto operacional e financeiro. Desse modo, sugerimos que a norma exija a utilização de LGE polivalente somente se a</p>	

aeronave movida a solvente polar como combustível for de CAT AV igual ou superior a 6. Ressaltamos que, devido ao porte da aeronave modelo Ipanema, bastaria o pó químico como agente extintor, de acordo com o DOC 9137 da ICAO.

Em observância ao princípio da eficiência, o ordenamento jurídico deve buscar o menor ônus financeiro possível aos destinatários da norma.

Ainda, o princípio da economicidade, corolário da eficiência, impõe a adoção da solução mais conveniente, estratégica e eficiente na alocação de recursos financeiros, econômicos e/ou patrimoniais em um dado cenário socioeconômico, buscando os melhores resultados possíveis.

É neste contexto que se defende que o regulador proceda à análise do impacto de tal opção em termos de custos, benefícios e riscos.

É o que se faz com a Análise de Impacto Regulatório, ferramenta que visa garantir que a regulação proposta será tão eficiente quanto possível, ao menor custo total para a sociedade, de forma que a regulação somente poderá ser imposta se os benefícios totais forem maiores do que os custos totais.

É que as políticas públicas devem ser convergentes com o interesse público, o que inclui a economicidade da medida imposta. Políticas públicas que não atendam ao interesse público tendem a ser revistas inúmeras vezes, impactando economicamente os agentes regulados. Desta forma, defende-se a alteração de tal item, afinado aos princípios da economicidade, razoabilidade e proporcionalidade.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.

Nota-se que a contribuição não está no escopo desse projeto de alteração normativa, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, limitada aos temas relacionados no item 2 da Justificativa de Audiência Pública publicada.

Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, todavia, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.

Número da contribuição:	68
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
Alterar o item 10.1.4.4, ficando com a seguinte redação: “Luvas de material flexível e resistente, inclusive ao calor irradiado e a contatos ocasionais com o fogo.”	
<b>Justificativa</b>	
<p>Exigir que a luva para combate a incêndio permita operação de botões, fechos e ferramentas manuais prejudica a característica de combate a incêndio.</p> <p>Quanto mais proteção contraincêndio a luva possuir, menor terá mobilidade para permitir operação de botões, fechos e ferramentas manuais. O inverso também é verdadeiro.</p> <p>Ao adquirir luvas para bombeiro de aeródromo a Infraero busca conjugar as duas características, proteção e sensibilidade tátil. Entretanto, sempre há bombeiros de aeródromo que, utilizando a mesma luva, ora julga inadequada a proteção contraincêndio e ora julga inadequada a sensibilidade tátil. Assim, julgamos mais adequado a proteção contraincêndio como característica principal da luva, devendo ser esta a exigência da norma.</p>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Nota-se que a contribuição não está no escopo desse projeto de alteração normativa, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, limitada aos temas relacionados no item 2 da Justificativa de Audiência Pública publicada.</p> <p>Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, todavia, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.</p>	



Número da contribuição:	69
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
Alterar o item 19.3.1.1 para: “Nos acionamentos do SESCINC para atendimento a emergências aeronáuticas na condição de socorro, os dados devem ser compilados pelo responsável pelo SESCINC e apresentados à ANAC, conforme modelo constante no sítio eletrônico da ANAC na rede mundial de computadores, em até 5 (cinco) dias úteis, contados a partir da ocorrência da emergência.”	
<b>Justificativa</b>	
Emergências aeronáuticas são classificadas em condição de socorro e condição de urgência. Nesta última, apesar da mobilização, o SESCINC realiza o procedimento de posicionamento e acompanhamento da aeronave. O procedimento é o mesmo, independentemente do aeroporto, só alterando quando há evolução da condição de urgência para a condição de socorro, ou seja, quando o acidente é inevitável ou consumado. Por isso, julgamos adequada a necessidade de relatório apenas para os casos de emergência na condição de socorro.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. Nota-se que a contribuição não está no escopo desse projeto de alteração normativa, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, limitada aos temas relacionados no item 2 da Justificativa de Audiência Pública publicada. Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, todavia, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.	

Número da contribuição:	70
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
Alterar o item 15.3.1.2, passando a ter a seguinte redação: “Sistema de atenuação acústica instalado em conformidade com os limites estabelecidos por meio da NR-15, respeitando os limites estabelecidos na legislação do Ministério do Trabalho e Emprego.”	
<b>Justificativa</b>	
A SCI é o local de trabalho dos bombeiros e a norma a ser aplicada não é a NBR 10152, mas sim a NR 15 do Ministério do Trabalho e Emprego, que estabelece uma exposição diária máxima permitida de 77 dB(A). A NBR 10152 estabelece diferentes níveis de ruído e curvas NC para cada ambiente. A Resolução nº 279/2013, diferentemente da NBR, estabelece o mesmo nível de ruído e curva NC para diferentes ambientes. Por exemplo, escritórios, como as salas de observação/comunicação, com equipamentos como computadores, possuem curva NC de 40 – 60 na NBR, dormitórios curva NC de 30 -40 e assim por diante. Considerando que este assunto já é regulado e fiscalizado por órgãos de Saúde e Segurança do Trabalho, Auditores do Ministério do Trabalho e Emprego e, também, por órgãos de meio ambiente, pois se trata de poluição sonora, e considerando que as condições de trabalho que os bombeiros de aeródromo estão sujeitos no ambiente aeroportuário são as mesmas dos demais profissionais, por isonomia, solicitamos que seja considerada a aplicação somente da NR 15 e não mais da NBR 10152.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. Nota-se que a contribuição não está no escopo desse projeto de alteração normativa, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, limitada aos temas relacionados no item 2 da Justificativa de Audiência Pública publicada. Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, todavia, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.	

Número da contribuição:	71
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
Incluir o item 9.5.3 com a seguinte redação: “Quando a capacidade do CCI permitir acomodação de mais um bombeiro de aeródromo equipado com EPI e EPR, além dos 3 (três) bombeiros de aeródromo requeridos no item 14.6.8.1, o BA-CE pode ser conduzido ao local da emergência neste CCI, dispensando o CACE e o BA-MA.”	
<b>Justificativa</b>	
<p>Justificativa:</p> <p>O CCI modelo Super Impact X6 adquirido pela Infraero comporta 4 bombeiros de aeródromo, podendo transportar o BA-CE sem a necessidade de um veículo destinado exclusivamente para esse fim. O procedimento proposto permitirá que o BA-CE se comunique melhor com os demais BA no interior do CCI, sem que haja nenhum outro prejuízo operacional. Cabe ressaltar a economia com recursos humanos ao dispensar o BA-MA, coerente com a justificativa da ANAC para alteração da Resolução 279/2013 na forma apresentada. Em observância ao princípio da eficiência, o ordenamento jurídico deve buscar o menor ônus financeiro possível aos destinatários da norma.</p> <p>Ainda, o princípio da economicidade, corolário da eficiência, impõe a adoção da solução mais conveniente, estratégica e eficiente na alocação de recursos financeiros, econômicos e/ou patrimoniais em um dado cenário socioeconômico, buscando os melhores resultados possíveis.</p> <p>É neste contexto que se defende que o regulador proceda à análise do impacto de tal opção em termos de custos, benefícios e riscos.</p> <p>É o que se faz com a Análise de Impacto Regulatório, ferramenta que visa garantir que a regulação proposta será tão eficiente quanto possível, ao menor custo total para a sociedade, de forma que a regulação somente poderá ser imposta se os benefícios totais forem maiores do que os custos totais.</p> <p>É que as políticas públicas devem ser convergentes com o interesse público, o que inclui a economicidade da medida imposta. Políticas públicas que não atendam ao interesse público tendem a ser revistas inúmeras vezes, impactando economicamente os agentes regulados. Desta forma, defende-se a inclusão de tal item, afinado aos princípios da economicidade, razoabilidade e proporcionalidade.</p>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Nota-se que a contribuição não está no escopo desse projeto de alteração normativa, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, limitada aos temas relacionados no item 2 da Justificativa de Audiência Pública publicada.</p> <p>Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, todavia, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.</p>	

Número da contribuição:	72
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
Alterar o item 14.6.8.2 para que a equipagem mínima do CRS seja de 1 (um) Bombeiro de Aeródromo Motorista de Veículo de Apoio (BA-MA), ficando com a seguinte redação: “CRS - 1 (um) Bombeiro de Aeródromo Motorista de Veículo de Apoio.”	

<b>Justificativa</b>	
<p>O acréscimo de 5 bombeiros por turno, corresponde a até 25 bombeiros ao efetivo total (dependendo da escala adotada), representa um aumento de cerca de 40% no efetivo de bombeiros do aeroporto.</p> <p>Em aeroportos com efetivo militar não há disponibilidade de recursos humanos para o aeroporto na maioria das localidades, acarretando na necessidade de substituir o bombeiro militar pelo bombeiro civil de empresa contratada. Ocorre que o custo com bombeiro civil chega a ser o triplo do custo do bombeiro militar. Conclui-se, portanto, que é exponencial a elevação dos custos com o citado requisito.</p> <p>A manutenção desse requisito é contrária a justificativa construída pela ANAC para alteração da norma atual, pois a equipagem do CRS com 5 bombeiros aumenta o desequilíbrio existente entre os custos de operação e os benefícios alcançados com o cumprimento da regra. É necessário ressaltar que, tanto o CRS, quanto sua equipagem, são inovações recentemente implementadas sem a existência de estudo técnico que justifique, e sem histórico de acidente aeronáutico com vítimas, cuja causa tenha sido a falta desse recurso. A Infraero julga suficiente apenas o BA-MA para condução do CRS ao local da emergência, considerando que os materiais e equipamentos desse veículo devem estar disponíveis para utilização, se necessário, pelos próprios bombeiros que compõem a equipagem dos CCI.</p> <p>Em observância ao princípio da eficiência, o ordenamento jurídico deve buscar o menor ônus financeiro possível aos destinatários da norma.</p> <p>Ainda, o princípio da economicidade, corolário da eficiência, impõe a adoção da solução mais conveniente, estratégica e eficiente na alocação de recursos financeiros, econômicos e/ou patrimoniais em um dado cenário socioeconômico, buscando os melhores resultados possíveis.</p> <p>É neste contexto que se defende que o regulador proceda à análise do impacto de tal opção em termos de custos, benefícios e riscos.</p> <p>É o que se faz com a Análise de Impacto Regulatório, ferramenta que visa garantir que a regulação proposta será tão eficiente quanto possível, ao menor custo total para a sociedade, de forma que a regulação somente poderá ser imposta se os benefícios totais forem maiores do que os custos totais.</p> <p>É que as políticas públicas devem ser convergentes com o interesse público, o que inclui a economicidade da medida imposta. Políticas públicas que não atendam ao interesse público tendem a ser revistas inúmeras vezes, impactando economicamente os agentes regulados. Desta forma, defende-se a alteração de tal item, afinado aos princípios da economicidade, razoabilidade e proporcionalidade.</p>	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Nota-se que a contribuição não está no escopo desse projeto de alteração normativa, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, limitada aos temas relacionados no item 2 da Justificativa de Audiência Pública publicada.</p> <p>Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, todavia, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.</p>	

Número da contribuição:	73
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
<p>excluir o item 5.2.4 O operador de aeródromo localizado próximo a áreas que contenham superfícies aquáticas/pantanosas, onde a maioria das operações de aproximação ou decolagem ocorra sobre estas áreas, pode delegar a operação, caso disponibilizados por este, dos serviços especializados de resgate, busca, salvamento e combate a incêndio em superfícies aquáticas, em todo ou em parte, à pessoa jurídica de direito público ou privado, desde que caracterizada por instrumento formal firmado com o operador de aeródromo, ressalvadas as prescrições dispostas na Lei nº 7.273, de 10 de dezembro de 1984, e suas alterações.</p>	

**Justificativa**

De acordo com o item 14.2.1.2 o operador de aeródromo deve atuar em emergências, obrigatoriamente, na sua área operacional. A ampliação desta área fica a critério do operador do aeródromo.

Diante do exposto, a Infraero solicita a exclusão do item 5.2.4 para coerência com o estabelecido no item 14.2.1.1 da Resolução ANAC n.º 279, de 2013, pois as áreas que contenham superfícies aquáticas/pantanosas são barreiras naturais que impedem a atuação do operador do aeródromo em emergências, devendo, portanto, ser excluídas da área de atuação do SESCINC, assim como tem sido adotado para toda área de mata fechada ou com terreno irregular no entorno do aeródromo que impede o acesso dos CCI.

Vale destacar que a manutenção de tal item traz impacto financeiro incalculável aos operadores aeroportuários, extrapolando as competências legais de regência da matéria. Em observância ao princípio da eficiência, o ordenamento jurídico deve buscar o menor ônus financeiro possível aos destinatários da norma.

Ainda, o princípio da economicidade, corolário da eficiência, impõe a adoção da solução mais conveniente, estratégica e eficiente na alocação de recursos financeiros, econômicos e/ou patrimoniais em um dado cenário socioeconômico, buscando os melhores resultados possíveis.

É neste contexto que se defende que o regulador proceda à análise do impacto de tal opção em termos de custos, benefícios e riscos.

É o que se faz com a Análise de Impacto Regulatório, ferramenta que visa garantir que a regulação proposta será tão eficiente quanto possível, ao menor custo total para a sociedade, de forma que a regulação somente poderá ser imposta se os benefícios totais forem maiores do que os custos totais.

É que as políticas públicas devem ser convergentes com o interesse público, o que inclui a economicidade da medida imposta. Políticas públicas que não atendam ao interesse público tendem a ser revistas inúmeras vezes, impactando economicamente os agentes regulados. Desta forma, defende-se a exclusão de tal item, afinado aos princípios da economicidade, razoabilidade e proporcionalidade.

**Resposta da ANAC**

Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.

Nota-se que a contribuição não está no escopo desse projeto de alteração normativa, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, limitada aos temas relacionados no item 2 da Justificativa de Audiência Pública publicada.

Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, todavia, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.

Número da contribuição:	74
-------------------------	----

Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
-------	--

**Contribuição**

manter a redação do item 6.3.4, segundo o qual O NPCR nos aeródromos pertencentes às Classes III e II é determinado por meio da avaliação das maiores aeronaves com regularidade, que operam ou com previsão de operação no mesmo, e do número de movimentos daquelas aeronaves, computados nos três meses consecutivos de maior movimentação, da seguinte forma...

**Justificativa**

A ANAC avançou consideravelmente ao isentar os aeródromos Classe I de instalar o SESCINC, reduzindo seus custos operacionais. Anteriormente, a relação entre custo e benefício de dispor do SESCINC era incompatível nos aeródromos Classe I, visto que atribuía demasiados custos a aeroportos que não produzem expressivos resultados financeiros.

Portanto, se busca o equilíbrio econômico diante do baixo risco de acidentes que requeiram a atuação do SESCINC em aeródromos Classe I, conforme demonstrado por meio de trabalho científico desenvolvido por Especialista em Aviação Civil da ANAC.

**Resposta da ANAC**

Não se trata de contribuição, mas de manifestação de concordância com a proposta de alteração normativa.

Número da contribuição:	75
Nome:	SILVIA CRISTINA LOBO CAVALCANTE FERREIRA
<b>Contribuição</b>	
Alterar a redação do item 153.541, segundo o qual O movimento de passageiros em aeródromos brasileiros nos anos de 2014 e 2016 não serão considerados para efeito da classificação estabelecida na seção 153.7 deste Regulamento, devendo ser repetidos os valores de movimentação de passageiros dos anos anteriores, 2013 e 2015, respectivamente.	
<b>Justificativa</b>	
Embora se trate de critério da Emenda nº. 1 ao RBAC nº. 153/2016, causa reflexo no cálculo da Classe do aeródromo, estabelecendo uma Classe distinta para o mesmo aeródromo, somente para fins de Nível de Proteção Contraincêndio Requerido. Considerando que está sendo promovida a revisão dos critérios do SESCINC, se faz necessário pacificar este assunto, a fim de não causar interpretações duvidosas ou conflitantes.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. Nota-se que a contribuição não está no escopo desse projeto de alteração normativa, que trata da revisão pontual da Resolução nº 279/2013, limitada aos temas relacionados no item 2 da Justificativa de Audiência Pública publicada. Conforme mencionado na justificativa da presente audiência pública, todavia, está também em curso o processo de revisão ampla do texto da Resolução, com o objetivo de incorporação do tema ao RBAC nº 153. As sugestões apresentadas nessa contribuição terão, assim, sua pertinência avaliada com vista à inclusão nesse último processo.	

Número da contribuição:	76
Nome:	TIAGO MIRANDA MENDES OLIVEIRA
<b>Contribuição</b>	
Que seja acrescido no item 21.8-A a validade do certificado do fabricante do CCI para a função de BA-MC.	
<b>Justificativa</b>	
O CURSO DADO PELO FABRICANTE DO CCI CONSISTE EM 40H, ESPECIFICAS DIVIDIDAS EM 3 MÓDULOS, 15H DE DIRIGIBILIDADE, 15 DE OPERAÇÃO E 15 HORAS DE MANUTENÇÃO, DESSA FORMA TEMOS QUASE O DOBRO DO TEMPO DO CURSO DO CBBA QUE SÃO D 8H, HAJA VISTO QUE O CURSO DO FABRICANTE É ESPECIFICO PARA CCI E DE FORMA MITIGATÓRIA AO DO CBBA SÓ QUE COM O DOBRO DO TEMPO TRONANDO ASSIM O CURSO MUITO MAIS TÉCNICO E PRATICO.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. A realização dos cursos de formação de bombeiros de aeródromo por organizações de ensino certificadas ou por operadores de aeródromo autorizados tem por objetivo padronizar a formação dos profissionais que atuam nos SESCINC, garantindo o conteúdo mínimo e a qualidade do treinamento. Assim, para a obtenção do respectivo certificado de BA-MC, o profissional tem que frequentar uma dessas entidades para obter a formação mínima exigida para a proficiência na dirigibilidade dos CCI em atendimento a emergências aeronáuticas. Somente de forma excepcional – como elemento mitigador da dificuldade de realização dos cursos em aeródromos de menor porte – é que se propôs a aceitação temporária de CBBA com prática de dirigibilidade como alternativa ao cumprimento do requisito. A emissão desse certificado é de responsabilidade do Comando da Aeronáutica (COMAER), entidade certificada pela ANAC. Em relação aos cursos ministrados por entidades não certificadas, não é possível a verificação, por parte da ANAC, da ementa e a qualidade do treinamento. Assim, não seria possível garantir que os cursos aplicados forneceria a formação mínima necessária para dirigibilidade dos CCI em atendimento a emergências aeronáuticas. Note-se, contudo, que o aprimoramento da formação de qualquer profissional é sempre desejável, incluindo treinamentos específicos nos equipamentos colocados à sua disposição.	

Número da contribuição:	77
Nome:	TIAGO MIRANDA MENDES OLIVEIRA
<b>Contribuição</b>	
Que seja mantida a exigência de SESCINC nos aeródromos de classe 1 e que a ANAC mobilize seus funcionários para promover ações junto aos operadores de aeródromos, empresários de diversos setores interessados, empresas aéreas e população da cidade onde os aeroportos estão localizados para estimular a pesquisa de novas formas de gerenciamento e desenvolvimento sustentável dos pequenos aeroportos.	
<b>Justificativa</b>	
É de causar perplexidade o fato de uma Agência criada para incentivar o desenvolvimento seguro da aviação civil brasileira, ao invés de promover ações para estimular novas formas de gerenciamento e desenvolvimento sustentável dos pequenos aeroportos, venha com uma proposta de retirar o SESCINC dos aeroportos de classe 1, aumentando o desemprego no país e deixando uma parcela significativa da população de pequenas cidades que utilizam o modal aéreo sem a devida proteção.	
<b>Resposta da ANAC</b>	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Em relação ao risco associado à inexistência do SESCINC em determinados aeródromos, é importante chamar atenção ao fato de que nenhum sistema está livre de falhas, e que a busca pela eliminação total do risco não pode ser o único objetivo do ente regulador, sob pena de inviabilizar a própria atividade.</p> <p>Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta.</p> <p>Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. De fato, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam, atualmente, com o serviço – e é possível que parcela significativa desse universo sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo.</p> <p>A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. “Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros” e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo “A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?”).</p> <p>O mesmo vale para o eventual impacto da medida proposta nas relações de trabalho existentes. Das alterações normativas eventualmente decorrem mudanças na estrutura econômica da atividade. Nesse sentido, é papel da ANAC avaliar se o resultado final dessas mudanças será benéfico, considerando não só a atividade em si, mas também os agentes econômicos, as pessoas que trabalham na atividade e todos os que usufruem direta ou indiretamente dos serviços – a sociedade.</p> <p>Nesse sentido, entende-se que o ganho em desenvolvimento regional proveniente do fomento da aviação em aeródromos de menor porte é capaz de trazer benefícios à atividade e à população que justificariam os custos de uma eventual redução do número de bombeiros de aeródromo.</p> <p>Ademais, deve ser ressaltado que, em grande parte dos aeródromos brasileiros, o SESCINC é operado por bombeiros militares, em razão de convênios firmados entre os operadores de aeródromo e corporações estaduais. Nesses casos, a desativação do SESCINC no aeródromo não só não teria qualquer impacto negativo no emprego desses profissionais, como teria outro efeito, positivo, para a população local, já que esses profissionais retornariam ao atendimento urbano.</p> <p>Há que se levar em conta, por fim, a possibilidade de que os operadores de aeródromo</p>	

mantenham em funcionamento o serviço, mesmo estando desobrigados a prestá-lo. Ainda que de difícil mensuração, a hipótese não deve ser desconsiderada, o que pode ser constatado a partir da existência de alguns operadores nessa situação.

Quanto à sugestão da criação de um fórum de debate com operadores aeroportuários, é importante mencionar que a ANAC já realiza diversas ações de interação com os regulados, incluindo ações como Workshops, reuniões técnicas, grupos de trabalho, eventos, reuniões participativas. Destaca-se, neste contexto, o BAIST – grupo de interação da ANAC com a indústria, sendo discutidos diversos assuntos de impacto na segurança operacional.

Além disso, são planejadas ações a serem empreendidas para o fomento e a orientação técnica dos entes regulados (estruturadas no documento “Planejamento das Ações de Fomento”) com o objetivo de promover um ambiente operacional seguro e promover o diálogo entre a Agência e os regulados.