



VOTO

PROCESSO: 00058.004482/2018-49

INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

RELATOR: HÉLIO PAES DE BARROS JUNIOR

1. PRINCIPAIS ALTERAÇÕES NORMATIVAS

1.1. Neste momento, passa-se à apresentação da motivação técnica das principais alterações indicadas pela Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária-SIA consignadas na NT nº 18/2018/GTNO-SIA/GNAD/SIA e que fazem parte da proposta de alteração do RBAC 153.

1.2. **Integração dos requisitos relacionados ao Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária (SREA) em um único normativo:** a revisão dos requisitos constantes na Resolução ANAC nº 279/2013, e sua incorporação ao RBAC nº 153 proposta pela SIA visa concluir a integração dos requisitos relacionados ao SREA em um único diploma normativo. Essa iniciativa privilegia a transparência e racionalidade do processo normativo da Agência.

1.3. **Desconcentração da estrutura normativa dos critérios pertinentes ao SESCINC:** relata aquela Superintendência que durante a fase de elaboração da proposta verificou-se a oportunidade de implementação de um modelo de desconcentração de competências entre Diretoria e Superintendências em vigor na ANAC desde 2008 com a edição da Resolução nº 30. Para a concretização do modelo de desconcentração normativa, cada um dos comandos existentes na Resolução nº 279 mereceu avaliação cuidadosa, tendo sempre em conta sua relação com o sistema como um todo. Desta forma, reservou-se exclusivamente ao RBAC apenas os requisitos de observância cogente ao atendimento do SESCINC e às Instruções Suplementares, no total de 14 IS, os meios e procedimentos mais adequados para o cumprimento das disposições dos Regulamento, além de orientações úteis aos regulados para a promoção da segurança e da continuidade das operações. Busca-se, com isso, o alcance de interação "mais eficiente" entre regulados e Agência.

1.4. **Harmonização das definições com a terminologia e padrões contidos nos Anexos da Convenção de Chicago:** No presente projeto de alteração normativa buscou-se racionalização dos comandos de cada requisito e sua harmonização com os padrões que constam no Volume I do Anexo 14 "Aeródromos" da Convenção de Chicago.

1.5. **Alteração da lógica de disposição dos veículos que compõem o SESCINC (CACE/CCI/CRS), com foco no desempenho e na disponibilização dos recursos humanos necessários ao resgate e combate a incêndio:** Após a orientação da Diretoria Colegiada emanada durante a 4ª Reunião Deliberativa de 2017, realizada em 21 de fevereiro, em que fora indeferido recurso de operador de aeródromo Classe IV que pleiteava o afastamento da obrigação de disponibilização do Carro de Apoio do Chefe de Equipe-CACE (Processo nº 00058.070623/2016-50). Assim, a SIA, para revisão dos requisitos prescritivos estabelecidos na Resolução nº 279/2013, considerou os argumentos apresentados pelo operador de aeródromo e concluiu a existência de requisitos muito prescritivos para a disponibilização de CACE e Carro de Resgate e Salvamento-CRS o que impede a disponibilização de formas alternativas, mais adequadas às realidades de cada aeródromo. Além disso, verificou-se que tanto os normativos da OACI quanto o de outros países analisados não definiam a existência de carros de apoio. Os requisitos determinam que o operador do aeródromo faça a análise da quantidade de bombeiros necessária com base nas atividades a serem desenvolvidas ou, em alguns casos, determinam a quantidade de recursos humanos necessários. Desta forma, reconheceu-se a necessidade de revisão de diversos requisitos relacionados a Carro Contraincêndio de Aeródromo-CCI e Veículos de apoio às operações de resgate e combate a incêndio (CACE e CRS).

1.6. **Simplificação dos requisitos da Seção Contraincêndio-SCI:** Segundo o Doc 9137–Manual de Serviços Aeroportuários, Parte 1, e como informado na NT nº 18, a localização da seção contraincêndio é fator essencial para garantir o atendimento ao tempo-resposta, podendo ser necessário, em alguns aeródromos, a provisão de mais de uma estação de bombeiros. Dão ênfase na localização da SCI as recomendações contidas nos itens 9.2.37 e 9.2.38 do Volume 1 do Anexo 14. Desta forma, o projeto e construção da seção contraincêndio deve prever instalações adequadas para guarda dos veículos, acomodação dos membros da tripulação e prestação dos serviços operacionais necessários para assegurar sua capacidade contínua de resposta efetiva e imediata nos casos de emergência. Já para a Resolução nº 279 a Seção Contraincêndio de Aeródromo, é o local específico para as atividades administrativas e operacionais designadas ao SESCINC, capaz de operar ininterruptamente e para abrigar os veículos, equipamentos, materiais, estoques de Líquido Geral Espuma-LGE e Pó Químico-PQ, e acomodar o pessoal do Sistema de Combate a incêndio. Neste quesito e uma vez reconhecido pelo operador este deve implantar, ainda, SCI satélites. Destarte, e após a realização de *benchmarking* normativo das principais autoridades de aviação civil, constatou-se que alguns dos dispositivos existentes na Resolução nº 279 são bastante subjetivos, o que dificulta o entendimento do que seja o requisito específico a ser observado. Além disso, verificou-se que existem requisitos que **não** estão diretamente relacionados à segurança operacional – como a obrigação de disponibilizar locais para guarda de equipamentos e dependências administrativas – ou relacionados à relação de trabalho entre o operador e os bombeiros de aeródromo, como, por exemplo, os alojamentos, vestiários e refeitório. Desta forma, optou-se por manter como obrigatórias somente as estruturas que possuem impacto direto na segurança operacional e que sejam relativas ao SESCINC.

1.7. **Alteração do modelo de compatibilização das operações aéreas com a infraestrutura, no aeródromo, dedicada ao resgate de pessoas e combate a incêndios:** Com a publicação da Resolução nº 440/2017 que estabelece novas regras para o processo de registro dos serviços de transporte aéreo estabeleceu-se uma nova reconfiguração de responsabilidades de operadores aéreos e aeroportuários, do órgão de controle do espaço aéreo e da própria ANAC. Com a alteração, passou a ser atribuição dos operadores aéreo e aeroportuário acordarem com a operação a ser realizada, devendo cuidar para que o registro e a operação estejam em consonância com as condições técnico-operacionais do aeródromo. O registro da operação nos sistemas da ANAC atesta essa condição – uma alteração significativa, no tocante ao SESCINC, em relação ao regramento anterior, em que as condições para a realização das operações regulares de transporte aéreo público eram previamente analisadas pela SIA. Nesse sentido, é importante que seja alterada a estrutura normativa atinente ao SESCINC, para apontar os parâmetros relativos à infraestrutura que o operador aeroportuário, diretamente responsável pela adequação do nível de proteção contraincêndio oferecido, deve considerar na análise da viabilidade da operação proposta pelo operador aéreo, conforme prevista na Resolução nº 440. Estabelecendo, em razão dos recursos disponíveis, o controle de cada operação que ocorre no aeródromo. "A perspectiva de parametrização seria, assim, alterada: seriam os recursos existente no aeródromo que determinariam quais voos poderiam ser realizados; não mais seriam os voos realizados que determinariam os recursos que deveriam ser disponibilizados." Nessa perspectiva, "é o operador quem passa a ter a necessidade de se antecipar a eventuais mudanças no perfil das operações aéreas do seu aeródromo: se, em determinada época do ano o movimento de aeronaves tende a aumentar, ou há a previsão de operação de aeronaves de maiores dimensões que as suportadas pelo seu SESCINC, o operador do aeródromo deve se programar de forma a garantir os recursos para viabilizar as operações, sob pena de não poder realizá-las.". E concluí que "dessa forma, a obrigação de “garantir que os recursos existentes e disponíveis no SESCINC sejam compatíveis com o Nível de Proteção Contraincêndio Requerido (NPCR) para o aeródromo” (itens 4.1.1 e 6.1.1 da Resolução nº 279) seria substituída pelo comando que determina que “o operador do aeródromo somente pode autorizar operações de transporte aéreo público de passageiros ou cargas em aeronaves (...) compatíveis com a CAT do aeródromo” (parágrafo 153.413(a), na proposta)."

1.8. **Proporcionalidade do regime de sanções cominadas ao descumprimento dos requisitos do SESCINC:** Um dos principais fundamentos da alteração promovida foi a constatação de que o custo de cumprimento da regulação era – guardadas as proporções – significativamente maior para os aeródromos menores, desse modo passou-se a considerar a Classe do operador do aeródromo para a definição de valores das sanções nos casos em que essa diferenciação for pertinente. "Privilegia-se, assim, o desenvolvimento de um ambiente regulatório adequado, lançando mão de um modelo de intervenção que guarde a necessária proporcionalidade em relação ao risco gerado e à condição econômica do regulado." Resultando em maior transparência e racionalidade das penalidades pertinentes ao Sistema com a inclusão do Apêndice B - Sanções aplicáveis às infrações do SESCINC.

1.9. **Admissibilidade do Teste de Aptidão Física-TAF para demonstração da aptidão física dos profissionais do SESCINC:** A Resolução nº 279 trata os atestados de aptidão física e psicológica como documentos hábeis para demonstrar a aptidão física e mental do bombeiro de aeródromo para o exercício das funções operacionais, desde que emitido por profissionais com registro válido no Conselho Regional de Medicina e no Conselho Regional de Psicologia, respectivamente. São aceitos como prova da condição dos profissionais os “atestados de saúde ocupacional, estabelecidos pelo Governo Brasileiro”. O Atestado de Saúde Ocupacional (ASO) é regulamentado pelo Ministério do Trabalho e Emprego. Na presente proposta de modificação, considerou-se, de fato, a questão afeta ao operador do aeródromo na qualidade de empregador de sua mão-de-obra e a referência e admissibilidade dos TAF como demonstrativo da aptidão física é de grande utilidade para o sistema, na medida em que muitos bombeiros de aeródromo são destacados de corporações militares estaduais.

2. **OUTRAS CONSIDERAÇÕES - AUDIÊNCIA PÚBLICA E RESOLUÇÃO Nº 472/2018**

2.1. Em atendimento ao art. 27 da Lei nº 11.182, de 2005, requer a SIA que a proposta de alteração normativa seja submetida à audiência pública, pelo prazo de 30 dias, para conhecimento, análise e participação dos agentes regulados. Importando ressaltar que, segundo iniciativa da própria Superintendência e em nome do princípio da transparência, as **14 minutas de Instrução Suplementar-IS**, até aqui elaboradas, serão igualmente encaminhadas para avaliação e considerações da sociedade.

2.2. Reforço, uma vez concluída a aprovação da referida emenda, que a área técnica deverá envidar esforços para adequar o Compêndio de Elementos de Fiscalização-CEF da Portaria nº 3.050/SIA, de 1º de outubro de 2018, às diretrizes da Resolução nº 472, de 2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC.

3. **VOTO**

3.1. Assim, considerando todo o acima exposto, e considerando que a iniciativa prioriza a racionalidade normativa, alinha-se às melhores práticas e contribui para o aprimoramento da qualidade regulatória desta Agência, em atenção à Portaria nº 3.092, de 2017, que aprova as Diretrizes para a Qualidade Regulatória da ANAC, **VOTO FAVORAVELMENTE** à instauração de **audiência pública, pelo período de 30 dias**, para avaliação de **emenda** ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153 intitulado: Aeródromos - Operação, Manutenção e resposta à Emergência.

3.2. É como voto.



Documento assinado eletronicamente por **Hélio Paes de Barros Júnior, Diretor**, em 31/10/2018, às 16:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2367551** e o código CRC **EA254E97**.