

PROPOSTA DE EDIÇÃO DE REVISÃO DA RESOLUÇÃO Nº 279, DE 10 DE JULHO DE 2013

JUSTIFICATIVA

1. APRESENTAÇÃO

A presente Justificativa expõe as razões que motivaram a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor a edição 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 Cíveis (SESCINC).

A proposta corresponde a um dos temas incluídos na Agenda Regulatória da ANAC para o biênio 2017/2018 após a revisão ordinária promovida pela Portaria nº 160, de 26 de janeiro de 2016, passou a incluir o “Tema nº 51 – Critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do SESCINC”.

O Tema nº 51 tinha como objetivos a “revisão ampla dos critérios regulatórios referentes à implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Cíveis (SESCINC), constantes na Resolução nº 279/2013, e sua incorporação ao RBAC 153” e a “proposta de criação de novo RBAC, tratando dos aspectos já abordados de OE-SESCINC”.

Em 13/12/2016 foi aprovada a Agenda Regulatória da ANAC para o biênio 2017-2018, conforme o veiculado pela Portaria nº 3.723, de 15 de dezembro de 2016. As matérias que compunham o Tema nº 51 da agenda anterior continuaram a ser contempladas na nova agenda, agora separadamente, como “Tema nº 27 – Critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do SESCINC” e “Tema nº 28 – Critérios regulatórios quanto à certificação de OE-SESCINC”.

Em decisão da Diretoria em reunião realizada em 20/04/2017, decidiu-se pelo tratamento do Tema nº 27 da Agenda Regulatória em dois módulos:

- Revisão pontual da Resolução nº 279/2013 para atualização do critério mínimo de disponibilização de SESCINC e outras modificações pontuais; e
- Revisão ampla do texto da Resolução nº 279/2013 e incorporação do tema no RBAC nº 153.

A proposta em pauta trata do primeiro módulo.

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

A proposta de revisão da Resolução nº 279, abordará os seguintes tópicos:

- a. Modificação do critério mínimo para obrigatoriedade de disponibilização de SESCINC;
- b. Modificação do critério de utilização, pelos Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (BA-MC) e Bombeiro de Aeródromo Motorista de Veículo de Apoio (BA-MA), do Equipamento de Proteção Individual (EPI);

- c. Inclusão de prazo de tolerância, sob condições, quanto ao exercício da função operacional de BA-MC por profissionais não detentores do respectivo certificado de especialização;
- d. Modificação da data de entrada em vigor dos requisitos relativos ao CAP-BA;
- e. Modificação das condições e prazo de tolerância quanto ao exercício das funções de Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço (BA-CE) por bombeiros de aeródromo não detentores do correspondente certificado de especialização;
- f. Eliminação, na Resolução ANAC nº 279/2013 – para inclusão do tema na fase de estudos do Tema 28 da Agenda Regulatória da ANAC para o biênio 2017-2018 –, dos requisitos de conclusão de curso de especialização para exercício da função de Bombeiro de Aeródromo Gerente de Seção Contraincêndio (BA-GS);
- g. Eliminação, na Resolução ANAC nº 279/2013 – para inclusão do tema na fase de estudos do Tema 28 da Agenda Regulatória da ANAC para o biênio 2017-2018 –, da exigência de o responsável pela coordenação técnica e instrutores de uma OE-SESCINC possuírem Certificado de Atualização de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil válido; e
- h. Eliminação, na Resolução ANAC nº 279/2013 – para inclusão do tema na fase de estudos do Tema 28 da Agenda Regulatória da ANAC para o biênio 2017-2018 –, da exigência dos simuladores de cenários de emergência com fogo em aviões e helicópteros (“mock-up”).

2.1 Exigência de disponibilização de SESCINC

2.1.1 Regulamentação da Autoridade de Aviação Civil Brasileira

A Resolução nº 279/2013 estabelece o Nível de Proteção Contraincêndio Requerido – NPCR como fator determinante dos recursos requeridos para o Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Cíveis – SESCINC.

Para o cômputo do NPCR, a Resolução nº 279/2013 utiliza conceito semelhante ao do Anexo 14, categorizando as aeronaves com base em suas dimensões. No cálculo, somente são consideradas as aeronaves (ou grupo de aeronaves) que realizam um número mínimo de movimentos semanais no aeródromo nos 3 (três) meses consecutivos de maior movimentação.

Para ser considerada aeronave com regularidade, uma aeronave de categoria 1 a 5 (CAT AV 1 a CAT AV 5, conforme a tabela 6.2.1) deve realizar, no mínimo 6, movimentos semanais no período; e pelo menos 4 movimentos se se tratar de uma aeronave de categoria 6 a 10.

Além do critério relativo à operação das aeronaves, a Resolução nº 279/2013 acrescenta um segundo critério de aplicabilidade, que leva em conta o número de passageiros processados em cada aeródromo, para o que faz referência ao critério estabelecido pelo Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC 153.

A apontada norma do RBAC 153 segmenta os aeródromos em “classes” (Classe I, II, III e IV) de acordo com a média aritmética do movimento anual de passageiros processados nos três anos anteriores ao da classificação – período que, nos termos do RBAC 153, é chamado de “período de referência”. O “período de referência” considerado para classificar os aeródromos em 2017 para efeito da aplicação do RBAC 153 – e, portanto, também da Resolução nº 279/2013 – é o triênio 2014-2015-2016.

2.1.2 Da necessidade de modificação da norma

Da análise dos resultados do *Workshop* sobre a regulação de SESCINC e OE-SESCINC realizado pela Agência nos dias 25 e 26/10/2016 – evento que contou com a participação de agentes do mercado – e de pesquisas¹ acadêmicas sobre aspectos da normativa vigente, concluiu-se que alguns dos requisitos relativos à implantação de SESCINC nos aeródromos constituem barreira regulatória significativa à aviação regional, e podem ser flexibilizados mantendo índices aceitáveis de segurança operacional.

A norma atualmente em vigor permite a operação, em aeródromos que não dispõem de SESCINC, de duas frequências semanais em aeronave CAT AV 4 ou 5, e/ou uma frequência semanal em aeronave CAT AV 6 ou maior. Aeródromos de qualquer classe, onde somente operem aviões CAT AV 1 ou 2 e helicópteros CAT HL H1, são isentos da provisão do SESCINC e, em Aeródromos Classe I (isto é, onde nos últimos 3 anos se processou menos de 200 mil passageiros, em média, por ano) essa isenção se estende aos aviões CAT AV 3 e aos helicópteros CAT HL H2.

Para os operadores de aeródromo, o custo para cumprimento da regulação é relativamente alto, e quanto menor o aeródromo, maior se torna a proporção dos custos de manutenção de SESCINC.

Estima-se que o custo médio por passageiro processado para manutenção do SESCINC em um aeródromo Classe I seja de cerca de R\$ 20,73. A comparação com o valor médio por passageiro para os aeródromos Classe IV – cerca de R\$ 0,58 – indica a desproporção do aporte financeiro necessário ao provimento do serviço nesses aeródromos.

Essa condição faz com que, em geral, os aeródromos de menor porte não consigam manter o serviço com recursos próprios. Sem o auxílio de recursos externos (como oriundos de programas federais de incentivo à aviação regional) sua adequação para recebimento de voos é afetada negativamente.

O estudo constatou, ainda, que países comparáveis ao Brasil aplicam isenções maiores para o SESCINC, sem que isso afete seus índices de segurança operacional.

Relevante, também, chamar atenção ao fato de que a norma atualmente em vigor dificulta – ou, no mínimo, não facilita – o teste de um novo mercado.

É que, nos aeródromos que não contam com um SESCINC, o investimento necessário para a instalação do serviço na expectativa do aumento de frequências de aeronaves é uma decisão difícil ante o frágil equilíbrio do binômio risco-retorno: além de significar, via de regra, parcela considerável da receita do operador do aeródromo, a expectativa de retorno do investimento pode ser frustrada caso o operador aéreo decida, uma vez constatada a inviabilidade econômica da rota, descontinuar o serviço.

¹ 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. 2016. 114f. Dissertação (Mestrado em Transportes) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental

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? 2016. xi, 95 f., il. Dissertação (Mestrado em Transportes) — Universidade de Brasília, Brasília, 2016

2.1.3 Da solução proposta

Foram analisadas as seguintes opções regulatórias:

- (1) Manutenção do critério atual para disponibilização do SESCINC, não alterando o texto da norma;
- (2) Ampliação da isenção de disponibilização do SESCINC para aeródromos em que ocorram até 5 (cinco) frequências semanais;
- (3) Ampliação da isenção de disponibilização do SESCINC para aeródromos em que ocorram até 7 (sete) frequências semanais; e
- (4) Alteração do critério de isenção para número de passageiros movimentados, isentando da disponibilização de SESCINC aeródromos Classe I, ou seja, que movimentaram até 200 mil passageiros na média anual, considerando os últimos três anos.

A Diretoria da Agência entendeu mais adequada à solução da questão a opção que afasta a exigência da implantação de SESCINC nos aeródromos Classe I, tornando a norma aplicável apenas a aeródromos inseridos nas classes II, III e IV

2.1.4 Da adequação da modificação proposta para a solução da questão

A proposta de aplicabilidade dos requisitos apenas a aeródromos inseridos nas classes II, III e IV, retira a exigência de disponibilização de SESCINC aos aeródromos de menor porte.

Com base em dados da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, relativos ao início do ano de 2017, a adoção da alternativa isentaria 44 (quarenta e quatro) aeródromos com voos regulares da disponibilização de SESCINC. A estes, são somados mais 12 (doze), também com operações regulares, porém já isentos pela regra atual.

Os aeródromos descritos processaram, em 2015, aproximadamente 4 (quatro) milhões de passageiros, valor que corresponde a cerca de 2 (dois) por cento do total do país no ano.

A isenção para aeródromos Classe I trará uma redução de, aproximadamente, 83 milhões de reais por ano para os aeródromos de menor porte, conforme dados de Cunha (2016)² – recurso que pode ser revertido em ações para a prevenção, como melhorias na sinalização e infraestrutura de pista e pátio.

A isenção para aeródromos de pequeno porte permitirá, ainda, que empresas aéreas iniciem operações em determinada localidade sem que seja necessário um alto investimento por parte do aeródromo – ou, em geral, pelo poder público – para a instalação do SESCINC.

Ademais, a isenção considerando número de passageiros processados, em substituição ao número de operações, permite maior concorrência. Esse critério impede que uma determinada empresa reserve todas as frequências, até o limite da isenção, o que poderia inviabilizar a concorrência.

² 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. 2016. 114f. Dissertação (Mestrado em Transportes) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental

Com a alteração proposta, haveria um espaço significativo para que os aeródromos Classe I pudessem receber novas frequências sem estarem obrigados a disponibilizar um SESCINC.

2.2 Do critério de utilização, pelo Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (BA-MC) e Bombeiro de Aeródromo Motorista de Veículo de Apoio (BA-MA), do Equipamento de Proteção Individual (EPI)

2.2.1 Regulamentação da Autoridade de Aviação Civil Brasileira

A Resolução nº 279/2013, norma expedida pela ANAC e que atualmente trata do tema, estabelece que o operador de aeródromo deve disponibilizar Equipamento de Proteção Individual – EPI adequado para todo o efetivo operacional do SESCINC, para resguardar sua integridade física durante as operações.

O conjunto padronizado do EPI deve conter capacete, capuz tipo balaclava, trajes de proteção, luvas, protetores auriculares e botas com as características descritas no item 10.1.4 do Anexo à Resolução nº 279/2013.

O cálculo do nível de proteção do aeródromo leva em conta somente os bombeiros de aeródromo adequadamente equipados para a função a ser exercida, podendo a inexistência, inoperância ou inadequação do EPI causar situação de defasagem acaso a situação não permita a formação da equipe sem pôr em risco sua integridade física.

A Resolução nº 279/2013 prevê, ainda, a existência de um Programa de Treinamento Recorrente para Bombeiros de Aeródromo (PTR-BA) como parte da política de gerenciamento do operador e com o principal objetivo de desenvolver e utilizar métodos que contribuam para a provisão dos serviços contraincêndio, mitigando os riscos inerentes à sua prestação. O uso do EPI é um dos itens do programa.

Em relação aos profissionais em exercício das funções operacionais de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (BA-MC) e Bombeiro de Aeródromo Motorista de Veículo de Apoio (BA-MA), a Resolução nº 279/2013 estabeleceu uma disposição transitória, permitindo que até 31/12/2014 esses profissionais, enquanto no interior dos veículos, não estivessem obrigados a utilizar o EPI completo, devendo, entretanto, se fazer acompanhar do equipamento para a eventual necessidade de deixar a cabine no curso de uma operação de emergência.

2.2.2 Da necessidade de modificação da norma

Quanto aos Bombeiros de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (BA-MC) e Bombeiros de Aeródromo Motorista de Veículo de Apoio (BA-MA), a Resolução nº 279/2013 traz obrigações dirigidas ao operador do aeródromo no sentido de disponibilizar Equipamento de Proteção Individual (EPI), adequado à função específica exercida pelos profissionais.

Assim, as peças que compõem um conjunto padronizado de EPI e que estão listadas na Resolução nº 279/2013 têm seu uso condicionado à situação (se de prontidão ou se de acionamento) e à função exercida pelo bombeiro de aeródromo.

Ocorre que há, no Anexo à Resolução nº 279/2013, a disposição transitória 21.5, que dispõe que “Até 31 de dezembro de 2014 os BA-MC e BA-MA, enquanto no interior do(s) CCI ou veículo(s) de apoio as operações do SESCINC, não necessitam utilizar o EPI completo, devendo manter no interior dos veículos para uso imediato, caso necessário deixar a cabine, os EPI descritos no item 10.1.4.”

Da forma como está escrita, a norma permite a conclusão de que, a partir da data assinada – 31 de dezembro de 2014 – a utilização do EPI completo seria obrigatória a esses profissionais enquanto no interior dos CCI ou veículos de apoio.

Ocorre que, para que o BA-MC ou o BA-MA desempenhem sua tarefa – a operação dos veículos – de maneira efetiva, o EPI não é necessário, vez que o veículo onde se encontram oferece a proteção equivalente. O equipamento somente seria necessário na eventual necessidade de desembarcar de seus veículos quando em atendimento a emergência aeroportuária.

Além disso, a utilização do EPI por motoristas – especialmente de uma bota apropriada ao combate a incêndio – interfere negativamente na condução do veículo, acarretando aos tripulantes desses veículos desnecessária exposição ao risco.

2.2.3 Da solução proposta

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, com ou sem o uso de EPI, não é necessária a utilização do equipamento completo pelos BA-MC e BA-MA enquanto na função.

Ademais, e como já afirmado na NT nº 2(SEI)/2017/GTRE/GCOP/SIA, a utilização do EPI por motoristas – especialmente de uma bota apropriada ao combate a incêndio – interfere negativamente na condução do veículo, acarretando aos tripulantes desses veículos desnecessária exposição ao risco.

Assim, a solução para a correção dessa inadequação seria uma alteração normativa para esclarecer que a utilização dos EPI deve ser adequada à função exercida e ao perigo que se pretende evitar.

Assim, no caso dos BA-MC e BA-MA, deve ser afastada a obrigatoriedade do uso do equipamento completo enquanto estiverem na função de conduzir e posicionar o veículo e de operar os equipamentos no seu interior, ficando a cargo do operador do aeródromo, em conjunto com os profissionais que exercem essas funções, a definição de quais componentes serão utilizados.

É importante assegurar, todavia, que o equipamento seja transportado no interior dos CCI e veículos de apoio, para utilização imediata, para que esses profissionais possam se equipar adequadamente no caso de vir a existir a necessidade de abandono do veículo durante operações de resgate e combate a incêndio.

No caso dos BA-OC e BA-GS, a necessidade de disponibilização e uso do equipamento deve estar associada à sua participação nas operações de resgate e combate a incêndio. Se essa inexistir, da mesma forma inexistirá a necessidade da disponibilização do equipamento. Porém, caso haja revezamento nas equipes, e o BA-OC atue em outras funções, a ele deverá ser disponibilizado o EPI.

Tendo em conta que o uso do EPI está associado aos profissionais do SESCINC quando diretamente envolvidos nas operações de resgate e combate a incêndio – mais especificamente, os profissionais designados para compor a tripulação de um CCI ou outro veículo de apoio – seria útil definir e associar, a esses profissionais, o conceito de “equipagem”. Note-se que, a despeito de inúmeras vezes mencionado ao longo da Resolução nº 279/2013, a definição desse conceito não foi incluída no item “2.2. TERMOS E DEFINIÇÕES” da Resolução.

2.2.4 Da adequação da modificação proposta para a solução da questão

A alteração proposta resolve a questão da segurança na condução dos veículos sem que se reduza o nível de segurança dos BA-MC e BA-MA enquanto nas operações de combate a incêndio.

Também se resolve a questão da necessidade de se disponibilizar o conjunto padronizado de EPI para os profissionais cuja atuação não está associada às operações de resgate e combate a incêndio.

2.3 Da alteração da data de início de vigência / exclusão de requisitos referentes às OE-SESCINC

2.3.1 Da necessidade de modificação da norma

O Anexo à Resolução nº 279/2013 traz, em seu Capítulo 21 (“Disposições transitórias e finais”), dentre outros comandos, dispositivos que tratam da aplicação, no tempo, de determinados requisitos descritos na norma. Verificou-se, todavia, que algumas das premissas nas quais a formulação das regras de transição foi baseada se mostraram inadequadas.

O cenário atual é de pouca concorrência, o que impacta na oferta de cursos a preços acessíveis.

A situação é sentida em especial pelos operadores de aeródromos de menor porte. Para estes operadores, em grande parte deficitários, a capacitação de profissionais para o SESCINC muitas vezes só é possível por meio de recursos financeiros provenientes de políticas públicas, normalmente implementadas pela Secretaria de Aviação Civil (SAC), do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Como consequência desse quadro, dificulta-se o cumprimento de determinados requisitos normativos por operadores de aeródromos de menor porte. Um desses requisitos de difícil cumprimento é o que exige a especialização do bombeiro de aeródromo para o exercício da função operacional de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (BA-MC).

A Portaria nº 2269/SIA, de 25 de setembro de 2014, estabeleceu o currículo mínimo para o Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (CBA-MC), mas a permissão para que a primeira OE-SESCINC certificada pudesse ministrar o curso só foi concedida mais de dois anos depois, em 07/10/2016.

Sendo a especialização do profissional uma exigência do exercício da função, estabelecida no item 13.1.2.4 do Anexo da Resolução nº 279/2013, a ausência de capacitação desse profissional poderia caracterizar, eventualmente, a situação de defasagem. Lembre-se que o Nível de Proteção Contra Incêndio Existente – NPCE está condicionado à existência, na Seção Contra Incêndio de Aeródromo - SCI, de efetivo operacional habilitado e em número suficiente para compor as equipagens dos CCI.

Ainda em relação aos dispositivos que constam no Capítulo 21 do Anexo à Resolução nº 279/2013, há que se chamar atenção àqueles que estabeleceram obrigações à época ainda não líquidas, isto é, que necessitavam de posterior complemento normativo. Exemplo é a exigência, contida na norma, de especialização dos profissionais do SESCINC em cursos que ainda não têm especificados seu currículo mínimo ou os equipamentos necessários.

A Resolução nº 279/2013 adotou, como metodologia, estabelecer os currículos mínimos dos cursos de habilitação, especialização e atualização de bombeiros de aeródromo em documentos específicos. Enquanto não existir essa especificação, todavia, não há como as OE-SESCINC disponibilizá-los.

Importante, também, chamar atenção ao momento da entrada em vigor da obrigação, a partir da definição do conteúdo do curso.

É que, mesmo depois de publicado o seu currículo mínimo, a disponibilidade do curso não é imediata: é necessário que a OE-SESCINC interessada em ministrá-lo siga o procedimento requerido à sua inclusão na relação de cursos oferecidos – o que é antecedido pela emenda ao seu certificado.

Para os cursos voltados à capacitação de bombeiros de aeródromo, há que se considerar, ainda, o tempo necessário ao planejamento financeiro e logístico para contratação dos treinamentos por parte dos operadores de aeródromo.

Por fim, há que se ter em mente que é necessário certo lapso de tempo para a formação das turmas e o para a própria realização do curso e certificação do profissional.

Dentre os cursos exigidos pela Resolução nº 279/2013 e que ainda não possuem currículo mínimo estabelecido pela Agência está o Curso de Especialização para Bombeiro de Aeródromo Chefe da Equipe de Serviço (BA-CE), previsto no item 5.1.13 do Apêndice da Resolução, a do Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Gerente da Seção Contraincêndio (CBA-GS), e dos cursos de formação e atualização de instrutor de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis.

Para o responsável pela coordenação técnica e para os instrutores de uma OE-SESCINC, a exigência de realização de cursos de formação e atualização de instrutor de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis passam a ter aplicação compulsória a partir de 1º de janeiro de 2018 (item 21.14.2 do Anexo a Res. 279/2013; itens 4.2.3.1.d e 4.3.1.4 do Apêndice a esse Anexo).

Situação semelhante – ainda que não idêntica – é a que diz respeito à obrigatoriedade de apresentação do Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo (CAP-BA), pelos profissionais em exercício das funções operacionais do SESCINC.

O CAP-BA é inicialmente concedido para aqueles que concluem o curso de habilitação (CAP-BA inicial), e tem sua validade contada a partir da data de sua emissão. Para a sua renovação, o bombeiro de aeródromo deve ser aprovado em curso de atualização para bombeiro de aeródromo – também ministrado por OE-SESCINC.

Para os profissionais que já detêm as habilitações de bombeiro de aeródromo, basta que conclua, com aproveitamento, o curso de atualização para bombeiro de aeródromo ministrado por OE-SESCINC.

Nesse sentido, a Resolução nº 279/2013 considera a equivalência de algumas habilitações obtidas até 31 de dezembro de 2015, junto a INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária e ao Comando da Aeronáutica – COMAER, conforme dispõem os itens 21.7 e 21.8 do seu Anexo.

Dessa forma, os bombeiros de aeródromo que detêm essas habilitações mas não foram habilitados em uma OE-SESCINC, para obterem o CAP-BA, não precisariam se submeter a um novo curso de habilitação – que não só é extenso, com cerca de 200 horas, mas também dispendioso – nessas organizações, bastando que conclua com aproveitamento, o Curso de Atualização para Bombeiro de Aeródromo – esse, com cerca de 40 horas.

Ocorre que a obrigação terá aplicação compulsória a partir de 1º de janeiro de 2018 para aeródromos Classe IV (item 21.15 do Anexo à Resolução nº 279/2013), mas a publicação do currículo mínimo do curso de atualização – ato necessário para a viabilização da obrigação – somente se deu em de junho de 2017.

Como se disse, a complementação da norma é somente o ponto de partida para que uma organização possa oferecer o curso aos operadores de aeródromo. Antes é necessário, ainda, que a organização de ensino – e, lembre-se, somente há uma OE-SESCINC certificada – submeta a essa Agência o pedido de emenda ao seu Certificado OE-SESCINC, nos termos do procedimento descrito no Apêndice ao Anexo à Resolução nº 279/2013 – e aguarde o seu deferimento.

Os operadores aeroportuários, por sua vez, necessitam de tempo para planejar a logística requerida para a realização de um curso com carga horária de 40 horas pelos profissionais em atividade no efetivo operacional do SESCINC.

Em termos práticos, portanto, não se espera que haja, até o início do próximo ano, tempo hábil para a realização dessas etapas, pelo que não haveria como os esses profissionais, já detentores de habilitação de bombeiro de aeródromo, obterem o CAP-BA – a não ser que se submetessem a novo processo de habilitação.

Ainda em relação à necessidade de complemento normativo para a liquidez da obrigação: consta no item 6.3.3.8 do Apêndice ao Anexo da Resolução nº 279/2013 que as instalações para treinamento prático das OE-SESCINC 2 devem contar com “Simuladores de cenários de emergência com fogo em aviões e helicópteros (mock-up)”. O item atribui ao equipamento algumas características necessárias (“utilização de gás liquefeito de petróleo (GLP), sistema para o corte do fluxo de combustível em situações de emergência e configuração que possibilite a simulação de incêndios na cabine de comando, cabine de passageiros, motores, trem de pouso e áreas adjacentes, e de incêndios alimentados por combustível sob pressão”), e dispõe que “as demais características (...) são estabelecidas pela ANAC em documento específico”.

Ocorre que as características mínimas do “mock-up” indicado no item 6.3.3.8, encontram-se em processo de definição na Agência, razão pela qual o “documento específico” não foi ainda publicado.

A ausência dos requisitos especificando as características técnicas obrigatórias do “mock-up” impede a aquisição do equipamento pelas OE-SESCINC, assim como inviabiliza a eficácia da norma. Ainda assim, o item 21.10 do Anexo à Resolução nº 279/2013 estabelece a data de 1º de janeiro de 2018 para que os simuladores de cenários de emergência sejam disponibilizados – o que, como se viu, não seria possível.

Uma estimativa do custo do equipamento ainda não foi realizada, devido à falta de definição de suas características técnicas mínimas, especialmente em relação à dimensão de sua estrutura. Apesar disso, observa-se que o gasto para disponibilização de “mock-up” em outros países chegam à ordem de milhões de reais.

Não obstante o entendimento que o simulador de cenários de emergência constitui-se no mais importante equipamento para o treinamento de bombeiros de aeródromo, entende-se que, no momento atual de consolidação do mercado de capacitação de Bombeiros de Aeródromo, a imposição de um requisito normativo que requer grande investimento poderia impedir a manutenção da já existente – ou a entrada de novas – OE-SESCINC no mercado.

2.3.2 Das soluções propostas

No caso específico da dificuldade de obtenção da especialização requerida para o exercício da função de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (BA-MC), anteriormente exposta, e para que essa situação não seja causa de defasagem em aeródromos de baixa movimentação de passageiros onde essa situação, como se disse é mais crítica), sugere-se que se aceite temporariamente – até 31 de dezembro de 2018 –, e apenas a operadores de aeródromos Classe I e II, a equivalência de certificados de conclusão de Curso Básico de Bombeiro de Aeródromo (CBBA) que tenha incluído treinamento de dirigibilidade de CCI de, no mínimo, oito horas.

Em relação ao exercício da função de Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço (BA-CE), sugere-se que até 1º de julho de 2019, essa atividade possa ser exercida por profissionais que comprovem experiência mínima de 2 (dois) anos na atividade de bombeiro de aeródromo.

Outros requisitos da Resolução nº 279/2013 com vigência programada para 1º de janeiro de 2018, são aqueles relativos à exigência de realização de curso de especialização para o exercício da função de Bombeiro de Aeródromo Gerente da Seção Contraincêndio (BA-GS), e de Curso de Atualização de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil, tanto para o responsável pela coordenação técnica, quanto para os instrutores de uma OE-SESCINC.

Tendo em conta que os currículos mínimos desses cursos ainda não foram publicados pela ANAC, pelas razões já aduzidas, sugere-se que as obrigações a eles relacionadas sejam retiradas da Resolução nº 279/2013. A reincorporação desses requisitos aos regulamentos da Agência será objeto de estudo pela GTRE/SIA no âmbito do Tema 28 da Agenda Regulatória da ANAC para o biênio 2017/2018.

Em relação à obrigatoriedade de apresentação do Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo (CAP-BA), pelos profissionais em exercício das funções operacionais do SESCINC, pelas razões já aduzidas entende-se necessário postergar a data de vigência do requisito pelo período de 1 (um) ano – até 1º de janeiro de 2019 – para os aeródromos Classe IV, uma vez que não haverá tempo suficiente para oferta e realização do curso até o final de 2017.

Para aeródromos Classe II e III, o requisito relativo a apresentação do CAB-BA estará vigente a partir de 1º janeiro de 2019. Essa diferença na data de vigência entre aeródromos das Classes II e III, e os aeródromos Classe IV, considera a maior exposição ao risco nos aeródromos de maior movimentação de passageiros e que a necessidade de realização simultânea do curso pelos bombeiros de todos os aeródromos com SESCINC poderia gerar uma demanda acima da capacidade de oferta das OE-SESCINC. Assim, sugere-se, também, prorrogar a data de vigência do requisito em 1 (um) ano – até 1º de janeiro de 2020 – para os aeródromos Classes II e III.

Considerando a diretriz da Diretoria Colegiada da ANAC em relação à aplicação de isenção para aeródromos Classe I, o item que define a vigência do CAP-BA para esse grupo de aeródromos deverá ser revogado.

Em relação ao simulador de cenário de emergência em aeronaves (*mock-up*), sugere-se a exclusão do requisito nesta etapa e sua posterior incorporação em regulamento específico relativo às OE-SESCINC, em conjunto com a definição das características técnicas mínimas e de novo prazo para disponibilização do equipamento. O assunto também será objeto de estudo pela GTRE/SIA no âmbito do Tema 28 da Agenda Regulatória da ANAC para o biênio 2017/2018.

3. AUDIÊNCIA PÚBLICA

3.1 Convite

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

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

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

Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta audiência pública serão devidamente analisados pela ANAC e respondidos por meio de Relatório de Análise de Contribuições, que será divulgado após a

deliberação da Diretoria da ANAC a respeito da proposta. Salienta-se que o texto final da nova regra poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos. Caso necessário, será realizada uma nova audiência pública dada a relevância dos comentários recebidos.

3.2 Prazo para contribuições

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

3.3 Contato

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

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA
Gerência de Certificação e Segurança Operacional - GCOP
Setor Comercial Sul | Quadra 09 | Lote C | Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A
CEP 70308-200 | Brasília/DF – Brasil
e-mail: gcop.sia@anac.gov.br