



FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00058.519079/2017-39	Unidade Responsável (Sigla):	GTRE/GCOP/SIA
Assunto do normativo:	Tema 27-A da Agenda Regulatória da ANAC 2017-2018: Revisão pontual da Resolução nº 279/2013		
Tipo de ato normativo:	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
Origem da demanda:	<input checked="" type="checkbox"/> Interna (Diretoria, Superintendências etc.)	<input type="checkbox"/> Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

No tocante aos “Critérios para exigência do SESCINC”, foi constatado que alguns dos requisitos relativos à implantação de SESCINC nos aeródromos são demasiado exigentes, e que haveria espaço para sua flexibilização 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. 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.

Também se constatou 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.

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.

Também na Resolução nº 279/2013, a obrigação alcança determinadas pessoas da equipe do SESCINC que, apesar de exercerem funções operacionais no SESCINC, não participam das ações de prevenção, salvamento e combate a incêndio no local da emergência, restando evidente que o exercício dessas funções operacionais não requer a utilização desses equipamentos de proteção.

2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

No tocante à questão dos critérios restritivos de exigibilidade dos SESCINC, foram consideradas 4 opções para a solução do problema:

- a) Manutenção do critério atual para disponibilização do SESCINC, não alterando o texto da norma;
- b) Ampliação da isenção de disponibilização do SESCINC para aeródromos em que ocorram até 5 (cinco) frequências semanais;
- c) Ampliação da isenção de disponibilização do SESCINC para aeródromos em que ocorram até 7 (sete) frequências semanais; e
- d) 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.

M manter o critério atual para disponibilização do SESCINC não soluciona as dificuldades dos operadores de aeródromo de menor porte para manutenção do serviço. Logo, não é uma proposta efetiva para solução do problema encontrado.

A opção (b) poderia significar o incremento na movimentação da economia das regiões servidas por aeródromos de menor porte, atendendo assim a aviação de negócios (com voos de segunda a sexta-feira). Entretanto, a experiência mostra que a prática geralmente adotada é a solicitação de 6 (seis) ou 7 (sete) frequências semanais.

Nesse sentido, a opção (c) seria melhor que a (b) – mais evidente, ainda, que se tem em conta que a ampliação do número de frequências semanais de 5 para 7, para a isenção do SESCINC em aeródromos, não significa uma redução significativa no risco coberto.

A opção (d) difere das anteriores, na medida em que considera, para verificação da necessidade de implantação do SESCINC, o critério de passageiros movimentados no aeródromo – opção adotada por alguns membros da OACI, como o Canadá e a Austrália.

Entendeu-se que o critério de número de passageiros processados é um critério preferível ao do número de frequências, já que o uso do parâmetro “frequência” para a definição do marco pode configurar barreira à entrada de novos interessados: no caso de o aeródromo já operar no número máximo de frequências que configure a isenção, outras empresas aéreas teriam dificuldade em acessar o mercado.

Importa, ainda, apontar que os impactos das alternativas (b) e (c), em termos de passageiros que deixariam de ser protegidos pelo SESCINC e quanto ao risco associado às operações realizadas são próximos. Tendo isso em conta, e considerando os custos de manutenção do SESCINC, entendeu-se como solução mais adequada para o problema a opção (c), isto é, a isenção da exigência de SESCINC nos aeródromos Classe I.

Relevante observar que todas as opções desvinculam o limite de operações da categoria contraincêndio da aeronave pretendida. Sem essa, as empresas que atuam no mercado devem encontrar menos barreiras a uma eventual entrada no mercado de aviação regional.

A critério de comparação, o aumento percentual da quantidade de passageiros processados em aeródromos com voos regulares que seriam isentos do SESCINC seria de, aproximadamente, 0,7% e 2%, pela aplicação das alternativas (c) e (d), respectivamente. A opção por uma dessas alternativas, afetaria, ainda, o percentual estimado do risco em 6%, para a alternativa (c), e em 11%, no caso de opção pela alternativa (d).

Ainda para as alternativas (c) e (d), foram realizados cálculos para definir o custo de implantação e manutenção de SESCINC para cada grupo de aeródromos.

Considerando o total de aeródromos com até sete frequências semanais, o custo anual do serviço é de cerca de 46 milhões de reais, 45% menor que os 83 milhões para a soma dos aeródromos Classe I.

Os dados de custo total foram então divididos pelo número de passageiros processados em cada grupo para estimar o quanto cada passageiro pagaria para manter o serviço disponível no aeródromo. Os valores obtidos foram de R\$ 28,73 e R\$ 20,73 para aeródromos que seriam isentados pelas alternativas (c) e (d), respectivamente.

No tocante ao problema de EPI para os BA-MC e BA-MA, foram consideradas as seguintes alternativas:

(a) manutenção da exigência atual; e

(b) flexibilização quanto ao equipamento a ser utilizado pelos BA-MC e BA-MA enquanto na função.

A manutenção da situação atual não resolve o problema identificado na seção anterior de possível conflito entre a função exercida de operação de veículos e o EPI exigido.

A alternativa (b) por sua vez leva 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. Pela alternativa, não seria 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.

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.

Todavia, é importante assegurar 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.

3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

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, significando, para esses operadores, a maior disponibilidade de recursos que podem ser revertidos 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 possam iniciar 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. 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.

No tocante à adequação do uso dos EPI pela equipe dos SESCINC, 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 disponibilização do conjunto padronizado de EPI para profissionais cuja atuação não está associada às operações de resgate e combate a incêndio eliminando a sua obrigatoriedade quando esse não participa em operações de resgate e combate a incêndio.

4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	Publicação e divulgação do regulamento alterado	Contínuo	A GTNO/GNAD/SIA acompanhará a atualização do site da ANAC e realizará o envio de informativo divulgando as alterações realizadas na Resolução nº 279/2013.
Regulados	-	-	-
Outros Órgãos	-	-	-

5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

Estabelece a Convenção sobre Aviação Civil Internacional (“Convenção de Chicago”) – norma de direito internacional internalizada por meio do Decreto nº 21713/1946, promulgado em 27/08/1946 –, que os

Estados Contratantes devem buscar a uniformidade de regulamentos, padrões, normas e organização em benefício da navegação aérea.

No Brasil, cabe à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, na qualidade de autoridade de aviação civil (Lei 11.182/2005, art. 5º), a implementação das normas e recomendações da OACI (Lei 11.182/2005, art. 8º, inc. IV), assim como regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária (Lei 11.182/2005, art. 8º, inc. XXI) e estabelecer os padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária (Lei 11.182/2005, art. 8º, inc. XXX).

Na estrutura organizacional da Agência, atribui-se à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária – SIA a propositura de atos normativos referentes à segurança de pessoas, bens e equipamentos nas operações decorrentes da utilização da infraestrutura aeroportuária (Resolução ANAC nº 381/2016, art. 33, inc. I, letras a, b).

A matéria em questão diz respeito a serviços de prevenção, salvamento e combate a incêndio (SESCINC) em aeródromos civis – atividade desenvolvida em proveito da segurança operacional (Resolução ANAC nº 279/2013, Anexo, item 1.4).

6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

Em relação à mudança no critério de exigibilidade dos SESCINC, a adoção da medida proposta resultaria em menores custos para a ANAC, na medida em que se reduziria o número de aeródromos sujeitos aos processos de validação do SESCINC e às ações de fiscalização conduzidas por essa Agência relativas ao provimento do serviço.

Em contrapartida, há de se considerar a possibilidade dessa Agência ser negativamente impactada em caso da ocorrência de acidente com aeronave em um aeródromo em que o SESCINC tenha sido desativado em decorrência da adoção da proposta ora em análise – especialmente se a ausência do serviço for considerada fator relevante para a não sobrevivência de passageiros.

Lembre-se que, com a adoção da flexibilização proposta, aeródromos Classe I onde atualmente existe a operação regular de aeronaves de CAT-AV 7, como o Boeing 737-800 – aeronave com capacidade de transportar em torno de 170 passageiros e 26 mil litros de combustível -, estariam isentos da provisão do SESCINC.

Quanto à adequação do uso dos EPI pela equipe dos SESCINC, a alteração proposta não trará custos ou benefícios à Agência, a outros órgãos ou entidades públicas do setor.

7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input type="checkbox"/>	COMAER	<input type="checkbox"/>	Polícia Federal	<input type="checkbox"/>	Receita Federal
<input checked="" type="checkbox"/>	Outros						

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Em relação à mudança do critério de exigibilidade dos SESCINC, não é possível quantificar o impacto, para os estados, decorrente de uma eventual cessação dos convênios formados com os operadores de aeródromos para a prestação do serviço por parte de seus efetivos de Bombeiros Militar: se, por um lado, esses entes deixariam de receber os recursos provenientes desses convênios, também teriam de volta um contingente que muitos têm dificuldade em manter nos aeródromos.

Também há que se ter em conta o investimento de recursos públicos realizado pela Secretaria de Aviação Civil (SAC), do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, para aquisição de Carros

Contraincêndio de Aeródromo (CCI) destinados a aeródromos regionais brasileiros, como parte do Programa de Aviação Regional. A alteração do critério poria fim à exigência do SESCINC em alguns desses aeródromos regionais – que são o motivo principal do aporte de tais recursos (alguns já efetivados) do Programa.

8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

O Anexo 14 da Convenção de Chicago dispõe que os aeródromos devem ser providos de equipamentos e serviços de resgate e combate a incêndio, e disponibilizada a informação quanto ao nível de proteção oferecida (Anexo 14, Volume 1, parágrafos 9.2.1 e 2.11.1). Trata-se, assim, de padrão estabelecido pela Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, e que, portanto, deve ser seguido pelos países membros da Organização ou declarada a diferença.

É comum, por parte de países membros, a aplicação de um ponto de corte, ou gatilho, para exigência de SESCINC. 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 países, como o Canadá (CAR 303) e a Austrália (CASH Part 139.H), estabelecem o corte a partir de determinado percentual de passageiros transportados – que é o critério que ora se propõe. Esses países consideram, em seus modelos, a intervenção de recursos externos aos aeródromos (especificamente, bombeiros urbanos).

Em relação ao uso dos EPI pela equipe do SESCINC, a partir de visita realizada no aeroporto de Dallas/Fort Worth – considerado referência mundial no treinamento de Bombeiros de Aeródromo – pode-se inferir que os procedimentos adotados estão em consonância com o entendimento de que de no interior do veículo o EPI não é necessário, vez que o ele oferece a proteção equivalente.

Levada a questão a outros membros do RFFWG (Rescue and Fire Fighting Working Group), grupo de trabalho da OACI composto por especialistas em resgate e combate a incêndio em aeronaves, do representante da autoridade francesa (Direction Générale de L'Aviation Civile/DGAC) se obteve a informação de que a regulação daquele estado não especifica quando e onde os Bombeiros de Aeródromo (inclusive aqueles exercendo a função de motoristas) devem estar paramentados com o EPI, e que enquanto conduzindo CCI, é aceitável que o motorista esteja parcialmente equipado e transportar no CCI conjuntos completos de EPI e EPR para a utilização do motorista caso seja necessário sair de seu veículo.

A autoridade do Reino Unido (United Kingdom Civil Aviation Authority/CAA UK), informou que seguem procedimento similar ao adotado pela França.

O representante da autoridade de aviação civil dos Estados Unidos (Federal Aviation Administration/FAA), declarou que sua regulamentação requer a disponibilização de EPI para todos os Bombeiros de Aeródromo, não havendo distinção entre funções operacionais. No entanto, foi informado que não há requisito relativo à sua utilização, cabendo aos operadores dos aeroportos determinar quando e como tais profissionais devem utilizar o EPI. Foi informado que a maioria dos aeroportos requerem que os CCI sempre transportem o EPI dos motoristas.

O representante da autoridade de aviação civil japonesa (Civil Aviation Bureau) informou que em seu país não há normatização sobre o uso de EPI pelos bombeiros motoristas, mas que os Bombeiros de Aeródromo são treinados para utilizar EPI ao conduzir o CCI, pois dependendo das circunstâncias há a possibilidade desses profissionais necessitarem sair de seus veículos. Não foi esclarecido qual procedimento é de fato adotado pelos aeroportos.

(X) SIM	Quais?	Países membros da OACI (regulamento ou declaração de diferença).
---------	--------	------------------------------------------------------------------

() NÃO	-
---------	---

9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

A ANAC é, no Brasil, a autoridade competente para expedir regras afetas à segurança de voo a serem cumpridas pelas prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária. Há que se fazer menção, assim, a outras regras da ANAC que tratem de SESCINC – tais como o já aludido RBAC 153 (“Aeródromos - operação, manutenção e resposta à emergência”) – que além de estabelecer a metodologia para a classificação dos aeródromos, traz seção referente a “Resposta à Emergência” em sua Subparte F do RBAC 153, nos parágrafos 153.301 e 153.303.

Interessante registrar que o RBAC 139 (que trata da “Certificação Operacional de Aeroportos”) dispõe que o nível de proteção contraincêndio existente – NPCE do aeródromo deve fazer parte das especificações do aeroporto.

<input type="checkbox"/> SIM	Quais?	
<input type="checkbox"/> NÃO	-	

10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

Não obstante a alteração proposta aparentemente não implicar em novos custos para agentes do mercado envolvidos por se tratar de flexibilização de um requisito vigente, é necessário considerar o potencial aumento no valor do prêmio das apólices de seguro contratadas pelos operadores de aeródromo desprovido do SESCINC, e pelos operadores aéreos que operem em tais aeródromos.

Todavia, é necessário avaliar as consequências para as Organizações de Ensino Especializadas na Capacitação de Recursos Humanos para o Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (OE-SESCINC), entidades estabelecidas e reguladas pela ANAC, e autorizadas a ministrar os cursos de habilitação, especialização e atualização de Bombeiro de Aeródromo.

Com a efetivação da proposta em estudo, é razoável admitir a desativação de grande parte (senão todos) dos 42 SESCINC atualmente estabelecidos em aeródromos Classe I, onde cerca de 400 profissionais atualmente exercem a função de bombeiro de aeródromo, o que representa aproximadamente 15% do mercado.

A eliminação desses postos de serviço teria impacto direto nas OE-SESCINC, que seriam negativamente afetadas pela diminuição da demanda para cursos de habilitação, especialização e atualização desses profissionais.

É possível, ainda, que a eventual desativação do SESCINC em determinado aeródromo Classe I dê causa para que uma empresa aérea decida pela descontinuidade de suas operações, por razões de segurança operacional – trazendo prejuízos às populações locais.

Ainda em relação aos efeitos da alteração, com base em dados levantados por Cunha (2016), estima-se que haveria uma redução de aproximadamente 11% na atual cobertura de risco pelos SESCINC, em contrapartida à desoneração de 21% no custo regulatório associado ao serviço.

Quanto à utilização dos EPI, é possível que a redução do número de EPI disponibilizados no aeródromo impacte negativamente os fabricantes e fornecedores desses equipamentos. Não foi possível, porém, determinar esse montante.

11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

Para os operadores de aeródromo, é relativamente alto o custo para cumprimento da regulação – implantação e manutenção de SESCINC –, especialmente para aeródromos menores, onde os custos de manutenção do serviço tomam maior proporção em relação à receita auferida. Sem o auxílio de recursos

externos (como os recursos oriundos de programas federais de incentivo à aviação regional) sua capacidade de receber de voos é negativamente afetada.

Estima-se que o custo regulatório anual do SESCINC por cada aeródromo Classe I seja da ordem de 1,8 milhão de reais, sendo esse o benefício percebido individualmente para esses operadores na hipótese de aprovação da norma como proposta.

No fim do ano de 2016, eram 12 os aeródromos Classe I que contavam com operação regular (aeródromos Classe I-B, portanto) e que não estavam obrigados a implantar o SESCINC. Com a alteração normativa proposta, o número total de aeródromos Classe I-B que não estariam alcançados pela obrigação passaria a 56.

A estimativa de benefício direto para o setor seria, assim, de cerca de 83 (oitenta e três) milhões de reais anuais. Esta redução representa, aproximadamente, 21% do custo total do serviço no Brasil.

Além do benefício que atingiria as operações já existentes, espera-se que a alteração facilite a criação de novas rotas e no incremento do número de voos para os aeródromos Classe I. De fato, a exigência da implantação de SESCINC nos aeródromos desse porte é um dos obstáculos para o teste de novos mercados.

Cumprir observar, ainda, que a proposta desvincula o limite de operações da categoria contraincêndio da aeronave pretendida. Sem a vinculação à categoria contraincêndio da aeronave, mais operadores aéreos atuantes no Brasil podem encontrar menos barreiras a uma eventual entrada no mercado de aviação regional.

Para as comunidades, espera-se o aumento na oferta de voos e da concorrência entre empresas aéreas – com possível reflexo na redução dos preços do transporte aéreo regional.

Quanto aos critérios de utilização dos EPI pelos profissionais do SESCINC, o fim da obrigatoriedade de utilização de EPI por motoristas (BA-MC e BA-MA) durante a condução dos veículos permitirá que os aeródromos definam os procedimentos adotados pelo SESCINC, utilizando as técnicas mais adequadas para cada realidade, tornando a norma menos prescritiva.

Já o fim da necessidade de disponibilização de EPI de combate a incêndio para os profissionais que não atuam diretamente em áreas quentes no atendimento a emergências, especificamente aqueles em exercício das funções de BA-OC e BA-GS, permitiria, ao operador do aeródromo, uma redução nos custos de aquisição e manutenção de equipamentos que não são utilizados em atendimento a emergências.

12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	SESCINC: (i) O fim da vinculação à categoria contraincêndio da aeronave facilita entrada de empresas aéreas no mercado de aviação regional; (ii) Maior facilidade para implantar rotas e testar novos mercados	SESCINC: Redução de cerca de 11% no índice de risco atualmente coberto pelo SESCINC
Empresas de transporte aéreo não regular	SESCINC: (i) O fim da vinculação à categoria contraincêndio da aeronave facilita entrada de	SESCINC: Redução de cerca de 11% no índice de risco atualmente coberto pelo SESCINC

	empresas aéreas no mercado de aviação regional;	
	(ii) Maior facilidade para implantar rotas e testar novos mercados	
Empresas de serviços aéreos especializados		
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo		
Operadores de Aeródromos	<p>SESCINC:</p> <p>(i) Benefício direto de cerca de 83 milhões de reais anuais para os operadores de aeródromos Classe I – cerca de 21% do custo do serviço no Brasil;</p> <p>(ii) Criação de novas rotas e no incremento do número de voos para os aeródromos Classe I;</p> <p>(iii) aumento do espaço para receber novas frequências sem estarem obrigados a disponibilizar SESCINC</p> <p>*****</p> <p>EPI:</p> <p>(i) utilização de técnicas mais adequadas para a utilização dos EPI por parte da equipe do SESCINC;</p> <p>(ii) redução nos custos de aquisição e manutenção de equipamentos que não são utilizados em atendimento a emergências.</p>	
Fabricantes de Aeronaves		
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos		
Proprietários de aeronaves		Operação em uma quantidade maior de aeródromos desprovidos de SESCINC.
Empresas de manutenção aeronáutica		
Mecânicos		
Escolas e Centros de Treinamento		<p>SESCINC:</p> <p>As OE-SESCINC podem sofrer diminuição da demanda de cursos de habilitação, especialização e formação continuada de Bombeiros de Aeródromo</p>

Tripulantes		SESCINC: Operação em uma quantidade maior de aeródromos desprovidos de SESCINC.
Passageiros	SESCINC: Aumento na oferta de voos e da concorrência entre empresas aéreas, com possível reflexo na redução dos preços do transporte aéreo regional	SESCINC: Redução de cerca de 11% no índice de risco atualmente coberto pelo SESCINC
Comunidades	SESCINC: Aumento na oferta de voos e da concorrência entre empresas aéreas, com possível reflexo na redução dos preços do transporte aéreo regional	
Meio ambiente		
Outros (identificar)		EPI: A redução do número de EPI disponibilizados no aeródromo poderia impactar negativamente os fabricantes e fornecedores desses equipamentos

13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

Para definir a aplicabilidade dos seus requisitos, a Resolução nº 279/2013 faz uso do critério instituído pelo RBAC 153, que segmenta os aeródromos nas Classes I, II, III e IV, tomando como base o movimento anual de passageiros processados nos três anos anteriores (“período de referência”).

Conforme o disposto na letra “h” da seção 153.39 do RBAC 153 Emd 01, o operador deve encaminhar à ANAC, até o dia 20 de janeiro de cada ano algumas informações relativas à operação do aeródromo no ano anterior, dentre as quais o número de passageiros processados em cada mês. É essa a informação que serve como base para determinar a Classe do aeródromo.

Os dados necessários para o enquadramento dos aeródromos segundo o critério do movimento de passageiros são de conhecimento imediato dos operadores do aeródromo. Assim, eles estão obrigados, desde o início de cada ano, a observar as regras em que se enquadram em razão do seu movimento, e já podem ser por isso cobrados, mesmo que essas informações ainda não sejam de conhecimento da ANAC.

Não obstante o conhecimento do operador, a informação é importante para a ANAC, não só para a incidência das regras editadas, como também para a definição das políticas do setor. O não fornecimento tempestivo da informação pode caracterizar o “descumprimento de regra afeta à operação ou resposta à emergência em aeródromo”, hipótese prevista no item 23 da Tabela II (Construção/Manutenção e Operação de Aeródromos) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, e cominada com a penalidade de multa nos valores mínimo, intermediário e máximo de R\$ 8.000, R\$ 14.000 e R\$ 20.000, respectivamente.

Ante a omissão, a ANAC deve lançar mão da prerrogativa prevista no RBAC 153 Emd 01, 153.7 (f), que permite a determinar requisitos específicos a qualquer aeródromo, em função da complexidade da operação

aeroportuária, frequência anual de pousos ou do risco à segurança operacional.

Assim, ante o não recebimento das informações elencadas na letra “h” da seção 153.39 do RBAC 153 Emd 01, poderia a ANAC não só estabelecer o enquadramento do aeródromo em determinada classe, como também determinar a incidência de requisito específico – como, por exemplo, a necessidade de implantação de um SESCINC no aeródromo – ou de estabelecer restrições associadas à sua inexistência.

Quanto às medidas específicas para a operacionalização da mudança, há que se ter em mente que a alteração do critério de definição da exigência do SESCINC – que considera o número de passageiros processados em um determinado aeroporto, em substituição ao critério atual baseado na quantidade de movimentos de aeronaves – impõe alguns desafios a serem superados. Em respeito à segurança jurídica e 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, isto é, que o serviço passe a ser obrigatório em determinado ano, mas não no ano seguinte, por exemplo. Assim, é conveniente a adoção de uma “banda” – guardando certo desvio do valor estabelecido para a definição da Classe do aeródromo – para que o serviço passe a ser obrigatório (limite superior da “banda”) e, uma vez implantado, o deixe de ser (“limite inferior da banda”).

Ainda: de acordo com os registros à disposição da ANAC, conclui-se que, com base unicamente nos registros de processamento anual de passageiros, é difícil anteciper, para os aeródromos de menor movimento, o momento em que haveria a transição entre classes (de Classe I para Classe II, ou o contrário).

Uma forma de se suprir essa carência de informação é manter estreito acompanhamento das operações do aeródromo, por meio de outros registros de conhecimento da ANAC que permitam, ainda que de forma indireta, antever a tendência de evolução do volume de passageiros processados nesses aeródromos.

Assim, na alteração normativa se propõe que sejam adotadas medidas de precaução, para tratar da questão antes que ela se apresente, como as seguintes:

- i. Elaborar controles mais frequentes da evolução do número de passageiros processados nos aeródromos públicos, de forma a antever possíveis mudanças nas classes de aeródromos;
- ii. Orientar os operadores de aeródromos - especialmente os operadores de aeródromos Classes I e II - para a instituição de mecanismos de controle, para acompanhar a evolução da quantidade de passageiros processados no seu aeródromo;
- iii. Apesar de o operador ter conhecimento de suas operações, encaminhar a esse, sempre que possível, aviso quando o movimento acumulado dos últimos 12 meses ultrapassar o limite de 200 mil passageiros processados, alertando que a manutenção do nível de operações pode resultar, futuramente, em novo enquadramento;
- iv. Para os aeródromos Classe I, quando a média anual de passageiros processados nos últimos 24 meses ultrapassar o valor de 200.000 (duzentos mil), condicionar a autorização de novas operações à eventual demonstração da viabilidade da implantação do serviço nos 180 (cento e oitenta) dias exigidos pela norma para adequação;
- v. Tomar medidas, caso não seja implantado o SESCINC até o fim do primeiro semestre do ano em que o aeródromo passou de Classe I a Classe II, para a extinção das últimas frequências concedidas, em número suficiente para que a redução do processamento de passageiros conduza a operação do aeródromo a um volume de passageiros compatível com o enquadramento na Classe I.

Por outro lado, de forma a evitar que uma pequena redução signifique o fim da obrigação de disponibilização do SESCINC, é que se deve instituir um "limite inferior".

Nesse sentido, entende-se razoável 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.

As alterações no critério de utilização dos EPI pela equipe operacional dos SESCINC não gerariam impactos na fiscalização por parte da Agência, que já verifica em inspeções a disponibilização dos

equipamentos.



Documento assinado eletronicamente por **ISABELA CRISTINA DINIZ BARUFFI, Gerente Técnica**, em 06/07/2017, às 13:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **CARLO ANDRE ARARIPE RAMALHO LEITE, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 06/07/2017, às 14:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Flório Moser, Gerente de Certificação e Segurança Operacional**, em 06/07/2017, às 16:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **TULIO AVELAR GUIMARAES, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 06/07/2017, às 16:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **BRUNO WALTER DA SILVA PIMENTA, Gerente Técnico**, em 06/07/2017, às 16:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ANA SANTOS DE SA E BENEVIDES, Gerente de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas, Substituto**, em 06/07/2017, às 17:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **0831091** e o código CRC **ACC470DF**.