



## FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

<b>Processo nº:</b>	00058.503667/2016-70	<b>Unidade Responsável (Sigla):</b>	SIA
<b>Assunto do normativo:</b>	Revisão ampla dos requisitos de implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC) constantes na Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013, e sua incorporação ao RBAC 153.		
<b>Tipo de ato normativo:</b>	<input type="checkbox"/> Novo	<input checked="" type="checkbox"/> Revisão	<input type="checkbox"/> Adequação Legal, em função do art. 47, I, da Lei da ANAC
<b>Origem da demanda:</b>	<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

A partir da segregação do Tema 27 da Agenda Regulatória para o biênio 2017/2018 em dois módulos, foi estabelecido como escopo do Tema 27-B a “Revisão ampla dos requisitos de SESCINC constantes na Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013, e sua incorporação ao RBAC 153”.

Os problemas centrais do projeto referem-se à pluralidade de regulamentos que tratam de requisitos de resposta à emergência para operadores de aeródromos (incorporação ao RBAC 153) e à estrutura com maior carga prescritiva adotada na Resolução nº 279/2013, disparidades pontuais no tratamento de determinadas categorias de aeronaves, exigências superiores a padrões e práticas recomendadas da OACI sem identificação de maior risco no cenário brasileiro e dificuldades atreladas à complexidade do modelo de fixação do nível de proteção contraincêndio (revisão ampla).

Com o foco na revisão ampla do regulamento e incorporação das disposições sobre SESCINC à Subparte G do RBAC nº 153, já no âmbito do Tema 27-B da Agenda Regulatória, a equipe de projeto identificou oportunidades de aprimoramento em diversos aspectos do diploma hoje vigente que se encontram especificados na Nota Técnica nº 18/2018/GTNO-SIA/GNAD/SIA.

A respeito da (i) pluralidade de regulamentos, em que pese a proposta original do RBAC 153 já trazer a intenção de abarcar todos os critérios relativos ao Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária (SREA), incluindo as disposições sobre SESCINC, optou-se ao longo do projeto anterior pela publicação antecipada do regulamento sem a incorporação dos critérios de SESCINC (então presentes na Resolução nº 115, de 6 de outubro de 2009) e outras matérias, as quais seriam objeto de resoluções específicas, a serem posteriormente incorporadas ao RBAC. Com isso, o trabalho de revisão das regras de SESCINC originou a Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013, mantendo o SESCINC em diploma próprio.

Verifica-se que o problema da dispersão normativa já havia sido identificado, sendo, no entanto, postergada a sua resolução em função da prioridade atribuída aos requisitos de operação e manutenção de aeródromo

desenvolvidos à época.

Assim, a pluralidade de regulamentos afetos à presente matéria consiste questão de transparência regulatória. É dever da ANAC ser clara e objetiva quando do exercício de sua atribuição normativa de modo que os entes regulados tenham conhecimento inequívoco de como proceder acerca dos regulamentos que lhes são dispostos no ordenamento jurídico. E toda matéria com diversidade de normas que a regulamentam pode ensejar confusão interpretativa, tanto por parte do regulado como da própria ANAC, o que também implica insegurança regulatória dada a baixa efetividade da forma como a Agência se comunica com o regulado.

Quanto à revisão ampla dos requisitos de SESCINC, foi tratado como problema basilar a natureza minudente e prescritiva das disposições da Resolução nº 279/2017, concentradas em extenso ato da Diretoria.

A **(ii) natureza minudente e prescritiva dos requisitos** se manifesta na rigidez dos mecanismos de aprovação de tais requisitos (aprovação de regulamento pela Diretoria Colegiada, seguindo procedimentos formais de distribuição para relatoria e inclusão em pauta conforme prazos e formalizadas específicas), na rigidez dos mecanismos de desvio dos requisitos nos casos de identificação de outros meios de atuação por parte dos operadores (aprovação de isenção pela Diretoria Colegiada, seguindo procedimentos formais semelhantes aos necessários à aprovação de requisitos), assim como na própria limitação do conteúdo dos requisitos presentes nas resoluções e RBAC (menor margem para inclusão de orientações, detalhamento de procedimentos, recomendações de eficiência).

O tema **(iii) Nível de Proteção Contraincêndio**, que consiste na espinha dorsal da presente proposta de alteração normativa, será o objeto principal deste Formulário de análise para proposição de ato Normativo.

Sobre esse tema, além de pontuais disparidades na determinação do Nível de Proteção Contraincêndio Requerido (NPCR) atrelado a determinadas aeronaves (em especial as CAT-AV 5 e CAT-AV 6), verificou-se que a nova sistemática de monitoramento e registro dos serviços de transporte aéreo público na ANAC (Resolução nº 440, de 9 de agosto de 2017, que substitui o antigo regime de HOTRAN) impacta diretamente a dinâmica de comparação do NPCR com o Nível de Proteção Contraincêndio Existente (NPCE) dos aeródromos para fins de fiscalização dos limites de defasagem previstos na Resolução nº 279/2013. Para elucidação do problema, apresenta-se breve síntese do tema.

Tendo como referência os parâmetros previstos no Anexo 14 da Convenção de Chicago, a ICA 92-1 estabeleceu metodologia para definição dos equipamentos e serviços necessários à proteção contraincêndio a partir do risco associado ao aeródromo. A classificação de risco (que dava origem à “categoria requerida do aeródromo”) representava uma gradação baseada nas aeronaves que operavam no aeródromo (Categorias 1 a 10, a partir das dimensões da aeronave), sendo consideradas para o cálculo, no entanto, apenas as “aeronaves regulares”. Para o regulamento, tais aeronaves seriam as de asas fixas que nos três meses consecutivos de maior movimentação no ano realizassem no aeródromo ao menos uma frequência semanal (dois movimentos) em operações de transporte regular ou por fretamento ou operações militares. A ICA 92-1 previa ainda hipóteses de redução da “categoria requerida do aeródromo” para aeródromos que não processassem operações internacionais, válidas até 31/12/2009 (redução em 1 nível quando o número de movimentos na maior categoria de aeronave regular fosse inferior a 700 ou quando a maior categoria de aeronave regular que nele operasse fosse 5 ou menor). Para situações de defasagem (quando equipamentos e serviços estivessem comprometidos, reduzindo a proteção contraincêndio efetivamente disponível no aeródromo), a ICA exigia que o operador do aeródromo adotasse as providências para o reestabelecimento das condições exigidas, informasse o nível de proteção existente ao órgão de proteção ao voo (solicitação de PRENOTAM) e, se a defasagem durasse mais de 48 horas, informasse à DIRENG o nível de proteção existente, o motivo da defasagem, e as providências adotadas para restabelecer a categoria requerida.

Com a Resolução nº 115/2009, primeiro normativo da ANAC a respeito do tema, foram mantidas em parte as disposições da ICA, com relevante inovação quanto à incorporação do “número de passageiros processados no ano anterior” como mais um dos critérios definidores dos requisitos de disponibilização do SESCINC nos aeródromos brasileiros. Com o objetivo de promover maior proporcionalidade no tratamento dos aspectos operacionais, os quais são influenciados diretamente pelo volume de operações e passageiros processados, foram estabelecidas 4 classes de aeródromos quanto ao número de passageiros processados. As

tabelas que especificam os equipamentos necessários e respectivos estoques para proteção contraincêndio contêm um escalonamento de acordo com as 4 classes criadas (Tabelas 6.1.1 e 6.2.1 da referida Resolução). A classificação foi utilizada ainda na incorporação das hipóteses de isenção existentes na ICA 92-1, as quais valeriam apenas até o final 2009 segundo a regra anterior. À época, se tais isenções não fossem replicadas na Resolução nº 115, a implantação de SESCINC passaria a ser exigida para 22 aeródromos Classe I. Com a Resolução nº 115, no entanto, as hipóteses de isenção se tornaram perenes para as 3 primeiras classes e passaram a abranger aeródromos internacionais, apenas não sendo aplicáveis à Classe IV, composta por aeródromos com processamento de 1.000.000 ou mais de passageiros ao ano. Com o novo normativo, os aeródromos com operação limitada às aeronaves categoria 1 e 2 deixaram de ser categorizados para exigência do SESCINC. Também foram alterados parcialmente os critérios de definição das aeronaves que são consideradas no cálculo das categorias. Com a Resolução, a definição de regularidade foi modificada e passou da operação com ao menos 1 frequência semanal (2 movimentos) para 2 frequências semanais (4 movimentos), sendo desconsideradas as aeronaves certificadas na categoria “normal” com configuração para 9 passageiros ou menos (RBAC 23 e RBAC 25).

A Resolução nº 279/2013, ao seu turno, manteve também a estrutura geral de categorização de aeronaves e classificação de aeródromos para fins de determinação dos recursos e serviços necessários para cada contexto. Em substituição ao conceito de “categoria requerida do aeródromo” foi adotada a sistemática do “Nível de Proteção Contraincêndio Requerido (NPCR)”, restringindo-se mais uma vez o conceito de aeronave com regularidade (passando para 6 movimentos semanais quanto às aeronaves categorias 1 a 5).

Outra alteração trazida pela Resolução nº 279 foi a ampliação do limite máximo de movimentos para a redução em 1 nível da categoria contraincêndio. Com a Resolução nº 115, havia a redução quando o número de movimentos da maior categoria de aeronave regular fosse inferior a 700 no trimestre de maior movimento, valor este que foi elevado para 900 a partir de contribuição recebida na Audiência Pública.

A defasagem, com a nova nomenclatura utilizada na Resolução nº 279, passou a ser a situação em que os recursos existentes no aeródromo - Nível Proteção Contraincêndio Existente (NPCE) - estão aquém dos necessários para a categoria - Nível Proteção Contraincêndio Requerido (NPCR). Nas situações de defasagem, além das medidas já exigidas pela norma anterior, a Resolução nº 279 exigiu que o operador informe à ANAC o tempo necessário estimado para o reestabelecimento do NPCE (para que o NPCE voltasse a ser igual ao NPCR). Foi ainda estabelecida tabela prevendo prazos máximos para operação com NPCE reduzido conforme a classe do aeródromo e o grau de defasagem observado.

Quando da edição Resolução nº 279, encontrava-se implementada na Agência a sistemática de prévia aprovação das operações programadas por meio do HOTRAN. Previamente à realização das operações nacionais e internacionais de transporte aéreo público (ressalvadas determinadas operações não regulares), cada solicitação de cadastro de voo era submetida à apreciação das áreas técnicas competentes, sendo a compatibilidade da operação com o NPCR do aeródromo conferida pela SIA.

A partir da identificação de dificuldades geradas pelo procedimento de aprovação voo-a-voo e da comparação com práticas internacionais de registro de voos, foi proposta na Agência a substituição da sistemática de HOTRAN, retirando-se a barreira de prévia aprovação individualizada. A nova sistemática foi implementada por meio da Resolução nº 440/2017, que atribuiu aos operadores aéreos e operadores de aeródromo a responsabilidade por avaliar a compatibilidade das operações programadas em termos de capacidade e de condições técnico-operacionais do aeródromo.

Apesar da nova linha de acompanhamento das operações aéreas, foram mantidos os critérios estabelecidos na Resolução nº 279 para definição do NPCR (identificação da maior “aeronave com regularidade” e do período sazonal dos 3 meses consecutivos com maior movimentação, bem como monitoramento do limite máximo de 900 movimentos da categoria das maiores aeronaves com regularidade para redução do nível) e acompanhamento de defasagens (identificação dos níveis de redução e acompanhamento dos prazos para reestabelecimento), não mais havendo para isto, no entanto, a etapa de avaliação prévia de cada voo na Agência.

Em síntese, portanto, o problema diz respeito ao conflito entre a nova sistemática de acompanhamento da programação das operações aéreas (acompanhamento pela Agência já após acordo entre operadores aéreos e operadores de aeródromo e registro no sistema da ANAC) e a sistemática de definição e acompanhamento

do NPCR / NPCE dos aeródromos (em que a Agência atua em etapa prévia, avaliando e validando as elevações e reduções do nível de proteção contraincêndio conforme as dimensões e volume de movimentos das aeronaves cujas operações foram aprovadas pela própria ANAC). Considera-se ainda como parte do problema a própria complexidade da sistemática do NPCR.

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.

### **PROBLEMA (i) PLURALIDADE DE REGULAMENTOS**

Alternativas consideradas:

*A) MANUTENÇÃO DO STATUS QUO* – Mantida a alternativa regulatória em vigor (normativo específico para a regulamentação de SESCINC).

(+) benefício em tal cenário seria extraído basicamente da ausência de inovação normativa – ausência de custos ou riscos atrelados à ANAC

(-) Mantido o status quo, são mantidos os prejuízos à transparência e à organização normativa identificados na seção anterior.

*B) TRANSFERÊNCIA DA REGULAMENTAÇÃO DE SESCINC PARA O RBAC N° 153* – essa alternativa resgata o conceito inicial do RBAC n° 153 como unificador dos requisitos de segurança operacional aplicáveis a operadores de aeródromos conforme consta no processo que originou o Regulamento em pauta (processo 60800.025162/2011-28).

(+) O principal aspecto positivo refere-se ao ganho em transparência ao concentrar em um único regulamento as obrigações de segurança operacional do operador de aeródromo, o que facilita a compreensão, por parte dos entes regulados, dos requisitos diversos que devem ser cumpridos por estarem organizados em um único normativo.

( - ) como aspecto negativo identificado tem-se a carga de trabalho gerada à Agência para unificação da regulamentação em pauta.

Alternativa escolhida: **(B)**

### **PROBLEMA (ii) NATUREZA MINUDENTE E PRESCRITIVA DOS REQUISITOS**

Alternativas consideradas:

*A) MANUTENÇÃO DO STATUS QUO* – Mantida a alternativa regulatória em vigor

(+) benefício em tal cenário seria extraído basicamente da ausência de inovação normativa – ausência de custos ou riscos atrelados à ANAC

(-) Mantido o status quo, são mantidos os prejuízos identificados na seção anterior.

*B) DESCONCENTRAÇÃO DA ESTRUTURA NORMATIVA* – Adoção de IS para trazer os meios e procedimentos já previamente aceitos pela ANAC para cumprimento das obrigações trazidas em RBAC.

Diferentemente dos RBAC – que são aprovados por meio de Resolução, pela Diretoria Colegiada da Agência –, as IS são aprovadas por meio de Portaria, cuja edição é atribuição da superintendência competente. Em termos de organização, a IS representou avanço na desconcentração de atribuições, na medida em que permite – sem prejuízo às prerrogativas da Diretoria de estabelecer os requisitos a serem

seguidos – que a área técnica aponte os meios e procedimentos mais adequados para o cumprimento das disposições dos RBAC.

Trata-se de proposta de desconcentração da estrutura normativa, reservando ao RBAC aquilo o que tenha natureza de requisito, e deixando para as IS, na medida do possível, o detalhamento e esclarecimento para o melhor cumprimento desses requisitos, além de orientações úteis aos regulados para a promoção da segurança e da continuidade das operações.

(+) O primeiro ponto positivo da alternativa reside no fato de que o uso das IS para o detalhamento dos requisitos promove a celeridade no procedimento de alteração de aspectos técnicos do regulamento. A retirada desses suplementos do RBAC evita que a modificação de determinada forma de cumprimento (com alcance amplo ou restrito a determinado regulado), ou o detalhamento de um dado requisito, tenham que ser submetidos à Diretoria da Agência, podendo ser resolvidos na própria superintendência.

(+) Outro ponto positivo é o favorecimento da adoção de novos e mais eficientes meios de cumprimento de requisitos, sem significar alteração na essência da obrigação. Estando o meio de cumprimento delineado em IS, bastaria ao interessado submeter diretamente à aprovação da superintendência competente a proposta para o uso do meio alternativo de cumprimento.

(+) Outro benefício é a celeridade do processo de atualização do conjunto de meios e procedimentos de cumprimento do RBAC contidos na IS. O convencimento técnico da área finalística quanto à propriedade do procedimento sugerido poderia resultar na própria alteração da IS, para o que bastaria a edição de uma portaria da própria superintendência – sem a necessidade de seguir o trâmite mais complexo que é devido para a modificação de norma existente em RBAC ou em Resolução.

(-) Uma desvantagem identificada nesse modelo reside na necessidade de análise e de deliberação pela Superintendência dos pedidos de forma alternativa de cumprimento apresentados pelos interessados. Nesse processo, caberia à Superintendência avaliar se o procedimento apresentado pelo regulado garante nível de segurança igual ou superior ao estabelecido pelo requisito aplicável ou concretiza o objetivo do procedimento normalizado em IS.

Alternativa escolhida: **(B)**

### **(iii) NÍVEL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO**

Para o problema, como alternativa à manutenção da situação presente, foi proposta a inversão da perspectiva de definição dos recursos para proteção contra incêndio - seriam os recursos existentes no aeródromo que determinariam quais voos poderiam ser realizados; não mais seriam os voos realizados que determinariam os recursos que deveriam ser disponibilizados. Abaixo são mais bem especificadas as situações consideradas.

*(A) MANUTENÇÃO DO STATUS QUO* – Mantida a alternativa regulatória em vigor (dimensionamento do SESCINC com base no NPCR, agora sob o novo regime de registro de voos da Resolução nº 440), são previstas dificuldades quanto à determinação e ao monitoramento do NPCR dos aeródromos brasileiros.

(+) O benefício em tal cenário seria extraído basicamente da ausência de inovação normativa – ausência de custos ou riscos atrelados à orientação (ANAC) e adoção (OPERADORES) da nova sistemática de determinação e monitoramento do nível de proteção contra incêndio.

(-) O primeiro aspecto negativo vincula-se à dificuldade de avaliação do histórico de operações no ano para fins de determinação do nível de proteção contra incêndio, que agora passa a ser de responsabilidade dos operadores envolvidos quando do registro do voo no sistema da ANAC. Como resumido na descrição do problema, a determinação do NPCR parte da avaliação dos seguintes aspectos: i: classe do aeródromo (média nos últimos 3 anos do número de pousos e decolagens no aeródromo); ii: identificação dos 3 meses de maior movimentação; iii: identificação da maior “aeronave com regularidade”; iv: aplicação dos redutores por classe ou tipo de operação processada no aeródromo; e v: aplicação do redutor quando não se atinge o volume de 900 voos na categoria das maiores aeronaves com regularidade. Como na regra vigente

os voos realizados determinam os recursos necessários à proteção contraincêndio no aeródromo, a ausência de controle prévio das operações dificulta a avaliação do NPCR e o acompanhamento das operações em eventuais hipóteses de defasagem.

( - ) O segundo aspecto negativo vincula-se ao modelo de atuação menos ativa do operador de aeródromo hoje presente no normativo. A partir do histórico das operações já realizadas, dependentes das sazonalidades e arranjos operacionais desenhados pelos operadores aéreos, o operador de aeródromo avaliaria a necessidade de provimento de mais recursos contraincêndio (quando atingido novo NPCR).

#### **B. IMPLEMENTAÇÃO DE NOVA PERSPECTIVA NA DEFINIÇÃO DA PROTEÇÃO**

**CONTRAINCÊNDIO** – Com a alternativa, o operador de aeródromo, na análise cotidiana da viabilidade de novas operações, assume a responsabilidade de se antecipar a eventuais mudanças no perfil das operações aéreas no aeródromo. A alternativa se assenta nas seguintes inovações trazidas na Nota Técnica nº 18/2018/GTNO-SIA/GNAD/SIA:

1. Deixa de existir a definição de “aeronave com regularidade”, que hoje representa as aeronaves que, nos 3 meses consecutivos de maior movimentação, tenham realizado 4 (CAT-AV 6 a 10) ou 6 (CAT-AV 1 a 5) movimentos. A definição serve na regra vigente como critério para definição das aeronaves que serão utilizadas como referência para definição do nível de proteção contraincêndio necessário no aeródromo. Como regra, portanto, as maiores aeronaves podem realizar 1 pouso e decolagem semanalmente (se CAT-AV 6 ou superior) ou 2 pousos e decolagens semanalmente (se CAT-AV 1 a 5) sem serem consideradas no cálculo do NPCR alterarem o NPCR do aeródromo.
2. Em substituição à definição, passa-se a permitir a realização de até “até 26 movimentos trimestrais” de “operações em aeronaves de CAT-AV (ou equivalente) superior à CAT do aeródromo”. Assim, inverte-se a lógica do cálculo (no lugar de definir o NPCR a partir das aeronaves com movimentação superior a uma frequência semanal, parte-se dos recursos disponíveis no aeródromo com a flexibilidade de se considerar compatíveis as operações de aeronaves maiores quando limitadas à movimentação de até 13 frequências no trimestre). Abre-se, com a alteração, margem para uma maior concentração das operações no trimestre (os 26 movimentos podem ocorrer em uma semana ou outro período de maior demanda) e unifica-se o limite entre as aeronaves CAT-AV 1 a 5 e as aeronaves CAT-AV 6 a 10 (todas passam a respeitar o limite de 26 movimentos). Portanto, considerando que cada trimestre contém 13 semanas, aeronaves CAT-AV 6 a 10 maiores que as aeronaves limite para o SESCINC continuam podendo realizar 13 pousos e decolagens (26 movimentos), porém sem a necessidade de haver a linearidade de 1 pouso e decolagem semanal. Para as aeronaves CAT-AV 1 a 5, há a redução do limite global de 26 pousos e decolagens no trimestre (de acordo com a regra atual) para 13 pousos e decolagens, equalizando-se a redução para todas as categorias. Veja-se que o Anexo 14 da OACI não prevê distinção entre os dois grupos (CAT-AV 1 a 5 x CAT-AV 6 a 10) como a fixada na Resolução nº 279. Aplica-se, em contrapartida, o benefício da possibilidade de concentração de tais operações (podem ser concentrados em um dia, uma semana, um mês, conforme avaliação de mercado realizada pelos operadores), como mencionado anteriormente.
3. Mantém-se, com parcial modificação, o critério de redução da categoria quando não atingidos os 900 movimentos de aeronaves da maior CAT-AV no trimestre.

Pela regra vigente, o critério é aplicado da seguinte forma:

- Aeronaves CAT-AV 1 a 5:

NPCR = CAT-AV da maior aeronave com regularidade menos 1 (quando ultrapassados os 900 movimentos das aeronaves da categoria considerando o trimestre de maior movimentação);

NPCR = CAT-AV da maior aeronave com regularidade menos 2 (quando não ultrapassados os 900 movimentos das aeronaves da categoria considerando o trimestre de maior movimentação);

Especificamente para as aeronaves CAT-AV 1 e 2, há na Resolução nº 279 a previsão de que para operação exclusiva de tais aeronaves não se exige a implantação de SESCINC. A proposta não prevê a alteração de tal regra.

- Aeronaves CAT-AV 6 a 10:

NPCR = CAT-AV da maior aeronave com regularidade (quando ultrapassados os 900 movimentos das aeronaves da categoria considerando o trimestre de maior movimentação);

NPCR = CAT-AV da maior aeronave com regularidade menos 1 (quando ultrapassados os 900 movimentos das aeronaves da categoria considerando o trimestre de maior movimentação).

NPCR = CAT-AV da maior aeronave com regularidade (quando ultrapassados os 900 movimentos das aeronaves da categoria considerando o trimestre de maior movimentação);

NPCR = CAT-AV da maior aeronave com regularidade menos 1 (quando ultrapassados os 900 movimentos das aeronaves da categoria considerando o trimestre de maior movimentação).

1. Com a alteração proposta na alternativa, os 900 movimentos passam a ser aplicados de acordo com a classe do aeródromo (proporcionalidade ao porte do operador):

- Classe I:

Categoria Contraincêndio do Aeródromo (CAT) = definida pelo operador sem um nível mínimo exigido pelo regulamento (considerando a possibilidade criada em 2017 de que tais aeródromos não disponibilizem o serviço);

- Classes II e III:

CAT = definida a partir dos recursos e serviços disponíveis, servindo como limitador às operações que o operador do aeródromo pode autorizar que nele sejam realizadas. O operador poderá permitir até 900 operações no trimestre de aeronaves com CAT-AV um nível acima do que a categoria atendida pelos recursos disponíveis no aeródromo (mantida a possibilidade de realização de 26 movimentos trimestrais com qualquer aeronave, ou seja, aeronave com CAT-AV de 2 ou mais níveis acima do que os recursos disponíveis no aeródromo), conforme item ;

- Classe IV:

CAT = definida a partir dos recursos e serviços disponíveis, servindo como limitador às operações que o operador do aeródromo pode autorizar que nele sejam realizadas, sem redução quando realizados até 900 movimentos das aeronaves da maior categoria. À Classe IV, no entanto, aplica-se a regra de permissão de operações com CAT-AV superiores aos recursos disponíveis no aeródromo quando limitadas a 26 movimentos no trimestre, conforme item .

**B5)** Os limites trimestrais propostos são móveis (não são fixos pelos trimestres do ano-calendário). Portanto, se os 26 / 900 movimentos foram concentrados no mês de maio, os meses de março e abril (2 meses anteriores) e os meses de junho e julho (2 meses posteriores) não poderão ter operações com aeronaves CAT-AV superior aos recursos disponíveis no aeródromo. No mesmo exemplo, o mês de agosto já poderia ter aproveitamento integral dos 26 / 900 movimentos, assim como os movimentos poderiam ser divididos pelos meses de agosto e setembro (quando considerado o trimestre julho, agosto e setembro).

**B6)** É retirada a isenção da provisão de SESCINC em aeródromos “onde a maior aeronave com regularidade em operação está incluída na categoria Normal”, prevista no item 6.4.1.3 item da Resolução nº 279, para alinhamento com o Anexo 14 e uniformização dos critérios de dimensionamento do serviço com base nas categorias contraincêndio das aeronaves (CAT-AV 1 a 10) e classes de aeródromos (I a IV), com redução de hipóteses esparsas de majoração ou redução de exigências. Não foi identificado aeródromo no Brasil cuja maior aeronave em operação seja da categoria normal e se caracterize como CAT-AV 3 ou superior (corte feito em razão de já haver regra permitindo a operação com aeronaves CAT-AV 1 e 2 em aeródromos que não possuem SESCINC).

**B7)** Para alinhamento com o Anexo 14 e equalização das operações com helicópteros, aeronaves cargueiras e aeronaves para transporte de passageiros, a tabela simplificada do item 6.3.2.1 foi alterada, com reescalonamento para proteção contraincêndio das aeronaves cargueiras. Seriam afetados pela alteração os

aeródromos categorizados por (i) aeronaves cargueiras, (ii) de CAT-AV 5 ou inferior, (iii) em operação com mais de 900 movimentos no trimestre, (iv) em aeródromos com CAT um nível inferior ao CAT-AV da aeronave. Como não há registro de operações em tais condições no Brasil, não se identifica impacto prático.

**B8)** Para as situações de defasagem do SESCINC, a tabela de prazos para reestabelecimento do serviço (Tabela 6.6.3) é substituída por tabela semelhante, agora contendo prazos de tolerância para operações já registradas na ANAC e autorizadas por operadores de aeródromos. A nova tabela não contempla prazos para aeródromos Classe I em razão da possibilidade de que tais aeródromos não implementem o SESCINC. O impacto da alteração está nas operações que foram apenas previstas pelos operadores aéreos ou que viriam a ser demandadas após a defasagem, mas que não foram registradas na ANAC ou, se registradas, não foram autorizadas pelo operador de aeródromo previamente. Em tais casos, fica o operador de aeródromo impedido de autorizar operações de aeronaves incompatíveis com a nova CAT do aeródromo (após a defasagem). Quanto às autorizações já concedidas, deve cancelar aquelas cuja data de operação ultrapasse os prazos definidos, comunicando o cancelamento aos operadores aéreos. Quanto às operações previstas para ocorrerem dentro dos prazos de tolerância, não haveria impedimento por parte dos operadores aeroportuários, cabendo ao operador aéreo a decisão de manter a operação programada nas novas condições.

**B9)** De acordo com o item 6.3.2, para definição de aeronave com regularidade e determinação do NPCR são consideradas as “aeronaves que atendem ao transporte aéreo de passageiros e/ou carga por fretamento ou por voos ‘charters’ e da aviação geral”. De acordo com a definição de aviação geral presente no RBAC nº 01, entram na categoria as operações “de aeronave não envolvendo operação de transporte aéreo público (comercial) ou de serviço aéreo especializado”. Com a alternativa, as aeronaves consideradas para a categorização do aeródromo quanto ao SESCINC ficam limitadas àquelas empregadas em operações de transporte aéreo público de passageiros ou de carga. O fundamento reside na condição de hipossuficiência do usuário do serviço público de transporte aéreo, na distinção de carga regulatória atrelada às operações de transporte público quando comparadas ao transporte privado.

Em épocas em que o movimento de aeronaves tende a aumentar ou há a previsão de operação de aeronaves com maiores dimensões que as suportadas pelo SESCINC, o operador do aeródromo deve atuar, portanto, previamente de forma a garantir os recursos para viabilizar tais operações, sob pena de não ser possível seu processamento no aeródromo. Substitui-se 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) pelo seguinte comando: “o operador do aeródromo somente pode autorizar operações de transporte aéreo público de passageiros ou cargas em aeronaves (...) compatíveis com a CAT do aeródromo”. Destaque-se que a forma de determinar a categoria contraincêndio de aeronaves (CAT-AV, item 6.2 da Resolução nº 279) é reproduzida, com pequenas alterações, nesse cenário, de modo que a alteração atinge mais a forma que a essência das obrigações do normativo.

( + ) O primeiro aspecto positivo é extraído da compatibilização da sistemática de determinação e aplicação do nível de proteção contraincêndio com as novas regras de registro de voo (Resolução nº 440), tendo em vista que as obrigações centrais de operadores aéreos e operadores de aeródromo passam a ser a avaliação ativa da capacidade e da compatibilidade técnico-operacional da aeronave e procedimento empregado com relação à infraestrutura e aos demais recursos disponíveis (arts. 4º, 5º, 7º e 8º da Resolução nº 440).

( + ) Outro aspecto positivo diz respeito ao reforço à limitação de operações incompatíveis com a proteção contraincêndio efetivamente disponível nos aeródromos. Na medida em que a avaliação da compatibilidade da operação com o SESCINC na fase prévia à realização da operação ganha reforço (a avaliação não se restringe à avaliação do histórico de operações), há atuação proativa dos operadores na implementação prévia de melhorias e na programação de seus investimentos para a infraestrutura.

( + ) Há reaproximação do normativo brasileiro ao Anexo 14 com relação ao tratamento conferido às aeronaves CAT-AV 1 a 5 e às aeronaves CAT-AV 6 a 10, tendo em vista a uniformização das regras de autorização de operação com aeronaves com dimensões superiores ao serviço de proteção contraincêndio disponível (não há mais a flexibilização em um nível para CAT-AV 6 a 10 e em dois níveis para CAT-AV 1 a 5 e a distinção dos movimentos semanais para se considerar a aeronave com regularidade).

( + ) Com a substituição dos critérios de “movimentos semanais” por “movimentos trimestrais” há maior margem para que os operadores se preparem para períodos de maior concentração de operações (como



eventos, feriados, férias e outros períodos de maior movimentação).

( Neutro ) A proposta não fere a essência dos parâmetros para dimensionamento do serviço previstos no Anexo 14, que é a de adequar operações aéreas e nível de proteção contraincêndio oferecido.

( – ) Em termos de custo para operadores de aeródromos, há a perda da possibilidade de obtenção de receitas com operações de determinadas aeronaves derivada da redução das flexibilizações para aeronaves CAT-AV 1 a 5 (itens C2 e C4 acima). Os dados da Superintendência indicam que o único aeródromo das Classes I, II ou III que poderia ser categorizado por aeronave CAT-AV 5 ou inferior já opera com proteção contraincêndio equivalente à da regra proposta. Trata-se, portanto, da perda de oportunidade de processar mais movimentos, sem que haja impacto imediato para o setor dado o histórico de operações e a programação de operações futuras registrada na ANAC.

( – ) De modo inerente à alteração normativa, são previstos custos para orientação e esclarecimento aos regulados acerca do novo regime de aplicação da Categoria Contraincêndio do Aeródromo (CAT) em substituição ao NPCR, bem como riscos atrelados a possíveis falhas de operadores na autorização de operações incompatíveis com o serviço derivadas de má compreensão da sistemática.

Alternativa escolhida: **(B)**

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

No item “1) Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar” foram descritos os problemas identificados no projeto e a forma como impactam a prestação do SESCINC. Na análise das alternativas para solução do problema, exposta no item “2) Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema?”, foram indicados os meios pelos quais se dará a solução de cada problema apontado, assim como possíveis impactos das alterações. O presente questionamento encontra resposta, portanto, no item 2, de forma mais bem estruturada, com avaliação problema a problema.

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

	Ações	Prazo	Acompanhamento
ANAC	- Divulgação das mudanças aos agentes regulados e orientação aos servidores da Agência que atuam nos processos de certificação e vigilância de SESCINC. - Publicação das IS relacionadas. - Implementação de rotina para análise e deliberação de formas alternativas de cumprimento.	Juntamente com a publicação do ato.	-
Regulados	Adequação a nova perspectiva de definição dos recursos para proteção contraincêndio.	Juntamente com a entrada em vigor do ato.	-
Outros Órgãos	-	-	-

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

**Lei 11.182/2005**, art. 8º, inc. IV, XXI e XXX – competência da ANAC, na qualidade de autoridade de aviação civil, implementar normas e recomendações da OACI, regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, bem como 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.

No Regimento Interno da ANAC (Resolução ANAC nº 381/2016 - art. 33, inc. I, alíneas a e b) há a atribuição da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária para a propositura de atos normativos referentes à segurança de pessoas, bens e equipamentos nas operações decorrentes da utilização da infraestrutura aeroportuária.

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

Com relação às infrações derivadas da aprovação de operações incompatíveis com a CAT do aeródromo, há impacto para as infrações originalmente previstas na Resolução nº 440.

Quanto ao monitoramento das operações aéreas, não há impacto prático para outras áreas da ANAC, como a SPO, quanto à avaliação da adequação e capacidade de proteção contraincêndio dos aeródromos que processam tais operações.

Membros do projeto se reuniram com representantes da SAS e da SPO para avaliar possíveis impactos quanto à alteração da sistemática de NPCR/NPCE para a estrutura da CAT do aeródromo, não tendo sido identificados, na oportunidade, impactos que inviabilizassem a proposta.

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

<input type="checkbox"/>	ANVISA	<input checked="" 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?

Não há impacto quanto aos procedimentos de emissão, alteração e cancelamento de PRENOTAM e NOTAM, de competência do DECEA. No entanto, em função das alterações propostas, como maior autonomia para gestão das operações e do nível de proteção contraincêndio por parte do operador de aeródromo, é possível que o número de interações com o DECEA para a emissão informações aos aeronavegantes sofra variações em função da proposta.

Em relação às modificações das exigências quanto a veículos e equipamentos (especificadas na Nota Técnica nº 18/2018/GTNO-SIA/GNAD/SIA), não é possível quantificar integralmente o impacto para os estados e municípios, mas são previstas reduções de custos para a implementação e manutenção de um SESCINC.

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 veículos e equipamentos destinados a aeródromos regionais brasileiros, como parte do Programa de Aviação Regional.

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).

O Anexo 14 e o Doc 9137 Parte 1 são os normativos de referência da OACI.

Quanto aos demais países signatários, em regra há a incorporação dos padrões e práticas recomendadas da OACI, em maior ou menor medida, conforme exposto em comparativos apresentados Nota Técnica nº 18/2018/GTNO-SIA/GNAD/SIA

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	Diversos, como Estados Unidos, Reino Unido e Chile.
<input type="checkbox"/> 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. Com a proposta, o Regulamento passa a vigorar acrescido de Subparte G, com requisitos específicos para o SESCINC.

<input checked="" type="checkbox"/> SIM	Quais?	RBAC nº 153
<input type="checkbox"/> NÃO	-	

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

Ver resposta ao item 2.

(Para todos os custos do ato, ver a Nota Técnica nº 18/2018/GTNO-SIA/GNAD/SIA).

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

Ver resposta ao item 2.

(Para todos os benefícios do ato, ver a Nota Técnica nº 18/2018/GTNO-SIA/GNAD/SIA).

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

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Maior liberdade na negociação de operações com operadores de aeródromo	-
Empresas de transporte aéreo não regular	Maior liberdade na negociação de operações com operadores de aeródromo	-
Empresas de serviços aéreos especializados	-	-
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	-	-
Operadores de Aeródromos	Modernização da regulamentação e redução dos custos de implantação e manutenção de um SESCINC	-
Fabricantes de Aeronaves	-	-
Fabricantes de peças e componentes	-	-

aeronáuticos		
Proprietários de aeronaves	-	-
Empresas de manutenção aeronáutica	-	-
Mecânicos	-	-
Escolas e Centros de Treinamento	-	Possível redução na demanda por cursos de formação, especialização e atualização de bombeiros de aeródromo
Tripulantes	-	-
Passageiros	-	-
Comunidades	-	-
Meio ambiente	-	-
Outros (identificar)	-	-

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

Os processos de certificação e vigilância continuada das obrigações relacionadas ao SESCINC serão mantidos de acordo com as rotinas administrativas já implementadas.

### ASSINATURAS DO SERVIDOR RESPONSÁVEL, CHEFIA IMEDIATA E DO SUPERINTENDENTE



Documento assinado eletronicamente por **Isabela Cristina Diniz Baruffi, Gerente Técnica**, em 03/09/2018, às 10:19, 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 **Tarik Pereira de Souza, Gerente**, em 03/09/2018, às 17:01, 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 **Rafael José Botelho Faria, Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária**, em 05/09/2018, às 11:57, 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 **2181859** e o código CRC **92F83E24**.