

## Anexo à Resolução nº 115, de 6 de outubro de 2009

### **IMPLANTAÇÃO, OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DO SERVIÇO DE PREVENÇÃO, SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIOS EM AERÓDROMOS CIVIS (SESCINC)**

#### **Sumário**

1.	ESCOPO .....	2
2.	DISPOSIÇÕES PRELIMINARES .....	2
2.1.	GENERALIDADES .....	2
2.2.	TERMOS E DEFINIÇÕES .....	2
2.3.	ABREVIATURAS .....	7
3.	CLASSIFICAÇÃO DE AERÓDROMOS .....	8
4.	SERVIÇO DE PREVENÇÃO, SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMOS CIVIS ..	9
5.	IMPLANTAÇÃO E OPERAÇÃO DO SESCINC .....	10
6.	AGENTES EXTINTORES .....	11
7.	CARRO CONTRAINCÊNDIO DE AERÓDROMO .....	12
8.	MANUTENÇÃO DE CCI .....	12
9.	VEÍCULOS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DO SESCINC .....	13
10.	MANUTENÇÃO DOS VEÍCULOS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DO SESCINC .....	13
11.	MATERIAIS DE APOIO AO RESGATE E AO COMBATE A INCÊNDIO .....	14
12.	PROTEÇÃO INDIVIDUAL DO BOMBEIRO DE AERÓDROMO .....	14
13.	MANUTENÇÃO DOS EPI E EPR .....	14
14.	SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO E ALARME .....	14
15.	PROVISÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O SESCINC .....	15
16.	PROCESSO DE ADMISSÃO DE BOMBEIRO DE AERÓDROMO .....	16
17.	CERTIFICADO DE CAPACIDADE FÍSICA DE BOMBEIRO DE AERÓDROMO .....	16
18.	CERTIFICADO DE APTIDÃO PROFISSIONAL DE BOMBEIRO DE AERÓDROMO .....	17
19.	PROGRAMAS DE TREINAMENTO PARA BOMBEIRO DE AERÓDROMO .....	17
20.	ORGANIZAÇÕES DE ENSINO PARA CAPACITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS .....	18
21.	EMPRESAS ESPECIALIZADAS NA OPERAÇÃO DE SESCINC .....	18
22.	ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO DO SESCINC .....	18
23.	ATIVIDADES ACESSÓRIAS DO BOMBEIRO DE AERÓDROMO .....	19
24.	UNIFORME DE SERVIÇO .....	19
25.	ESTRUTURA FUNCIONAL DO SESCINC .....	20
26.	EQUIPES E ESCALAS DE SERVIÇO .....	20
27.	SEÇÃO CONTRAINCÊNDIO .....	20
28.	TEMPO-RESPOSTA DO SESCINC .....	21
29.	FONTES ALTERNATIVAS PARA ABASTECIMENTO DE ÁGUA DOS CCI .....	21
30.	VIAS DE ACESSO DE EMERGÊNCIA .....	21
31.	PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS DO SESCINC .....	22
32.	INFORMAÇÕES ADMINISTRATIVAS E OPERACIONAIS SOBRE OS SESCINC .....	22
33.	DEFASAGEM .....	22
34.	BRIGADA ESPECIAL DE COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMO .....	23
35.	DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS .....	24

## 1. ESCOPO

- 1.1. Este documento estabelece os requisitos administrativos e operacionais para a implantação, operação e manutenção dos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC).
- 1.2. Os critérios regulatórios estabelecidos neste Anexo são de observância obrigatória para os operadores de aeródromos civis, abertos ao público, compartilhados ou não.
- 1.3. O SESCINC é identificado como um conjunto de atividades administrativas e operacionais desenvolvidas em proveito da segurança contraincêndio do aeródromo, cuja principal finalidade é prover o aeródromo de recursos materiais e humanos, objetivando, prioritariamente, o salvamento de vidas.
- 1.4. Com a consolidação das regras relativas à implantação, operação e manutenção dos SESCINC, a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC reafirma o compromisso do Estado brasileiro com a segurança e a qualidade dos serviços da aviação civil, em atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil e da infraestrutura aeroportuária.

## 2. DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

### 2.1. GENERALIDADES

- 2.1.1. Para efeito de aplicação do disposto neste Anexo, devem ser consideradas, em caráter complementar ou suplementar, as demais normas brasileiras vigentes que de forma direta ou indireta tratam de assunto regulamentado no mesmo.
- 2.1.2. Em caso de lacuna nas normas nacionais a ANAC interpretará, no caso concreto, os padrões e práticas recomendadas contidas nos Volumes I e II do Anexo 14 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e no DOC 9137 Part 1 da OACI, que não devem confrontar com a legislação nacional.
- 2.1.3. O operador de aeródromo cujo sítio esteja localizado em área de fronteira internacional deve seguir, além do disposto neste Anexo, as restrições e definições impostas mediante acordo firmado com países limítrofes, ou previamente acordados no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional – OACI.

### 2.2. TERMOS E DEFINIÇÕES

- 2.2.1. As definições empregadas nos dispositivos deste Anexo que não são autoexplicatórias ou que não têm significados aceitos em dicionários são apresentadas nesta seção. Uma definição não tem função independente, mas é parte essencial do(s) dispositivo(s) onde ocorre(m), uma vez que a mudança do termo afeta a especificação enunciada.
- 2.2.2. Para efeito deste Anexo aplicam-se os termos e definições transcritos a seguir:

**Acidente Aeronáutico** - toda ocorrência relacionada com a operação de uma aeronave, havida entre o período em que uma pessoa nela embarca com a intenção de realizar um voo, até o momento em que todas as pessoas tenham dela desembarcado e, durante o qual, pelo menos uma das situações abaixo ocorra:

- (a) qualquer pessoa sofra lesão grave ou morra como resultado de estar na aeronave, em contato direto com qualquer uma de suas partes, incluindo aquelas que dela tenham se desprendido, ou submetida à exposição direta do sopro de hélice, rotor ou escapamento de jato, ou as suas consequências. Exceção é feita quando as lesões resultem de causas naturais, forem auto ou por terceiros infligidas, ou forem causadas a pessoas que embarcaram clandestinamente e se acomodaram em área que não as destinadas aos passageiros e tripulantes;
- (b) a aeronave sofra dano ou falha estrutural que afete adversamente a resistência estrutural, o seu desempenho ou as suas características de voo; exija a substituição de grandes componentes ou a realização de grandes reparos no componente afetado. Exceção é feita para falha ou danos limitados ao motor, suas carenagens ou acessórios; ou para danos limitados a hélices, pontas de asa, antenas, pneus, freios, carenagens do trem de pouso, amassamentos leves e pequenas perfurações no revestimento da aeronave;
- (c) a aeronave seja considerada desaparecida ou o local onde se encontre seja absolutamente inacessível;
- (d) as lesões decorrentes de um Acidente Aeronáutico que resultem em fatalidade até 30 dias da data da ocorrência são consideradas lesões fatais; e
- (e) uma aeronave é considerada desaparecida quando as buscas oficiais forem encerradas e os destroços não forem encontrados.

**Aeródromo** - área delimitada em terra ou na água destinada para uso, no todo ou em parte, para pouso, decolagem e movimentação em superfície de aeronaves; inclui quaisquer edificações, instalações e equipamentos de apoio e de controle das operações aéreas, se existirem. Quando destinado exclusivamente a helicópteros, recebe denominação de heliponto.

**Aeródromo Categorizado** - é aquele classificado dentro das categorias requeridas de um a dez, conforme o risco de incêndio peculiar às operações de aeronaves com regularidade que nele operem.

**Aeródromo Civil** - aeródromo destinado à operação de aeronaves civis. Pode ser usado por aeronaves militares, obedecendo as normas estabelecidas pelas autoridades competentes.

**Aeródromo Militar** - aeródromo destinado à operação de aeronaves militares. Pode ser usado por aeronaves civis, obedecendo as normas estabelecidas pelas autoridades competentes.

**Aeródromo Privado** - aeródromo civil aberto ao tráfego por meio de um processo de registro junto à ANAC, utilizado somente com permissão de seu proprietário, vedada sua exploração comercial.

**Aeródromo Público** - aeródromo civil aberto ao tráfego por meio de um processo de homologação de sua infraestrutura pela ANAC e destinado ao uso de aeronaves civis em geral.

**Aeronave com Regularidade** – é a aeronave, exceto aquelas de asas rotativas, que nos três meses consecutivos de maior movimentação no ano, realiza, no mínimo, duas frequências semanais no aeródromo, caracterizando, desta forma, quatro movimentos semanais no período.

**Aeroporto** - aeródromo público dotado de edificações, instalações e equipamentos para apoio às operações de aeronaves e de processamento de pessoas e/ou cargas. Quando destinado exclusivamente a helicópteros, recebe denominação de heliporto.

**Aeroporto Compartilhado** - aeroporto que compartilha sua infraestrutura com sede de Unidade Militar.

**Aeroporto Internacional** - aeroporto designado pelo Estado brasileiro como um aeródromo de entrada e saída de tráfego aéreo internacional, onde são satisfeitas as formalidades de alfândega, de polícia de fronteira, de saúde pública, de quarentena agrícola e animal e demais formalidades análogas.

**Agentes Extintores** - substâncias químicas, simples ou compostas, capazes de interromper um processo de combustão. Para efeito deste anexo os agentes extintores classificam-se em principal e complementar.

**Atividade** - todo conjunto de procedimentos voltados para determinado fim.

**Área de manobras** - parte do aeródromo utilizada para decolagem, pouso e táxi de aeronaves, excluindo-se os pátios de aeronaves.

**Área de movimento** - parte do aeródromo a ser utilizada para decolagem, pouso e táxi de aeronaves, consistindo da área de manobras e dos pátios de aeronaves.

**Aviso aos aeronavegantes (notice to airmen) – NOTAM** - significa o aviso que contém informação aeronáutica relevante relativa ao estabelecimento, condição ou modificação de quaisquer instalações, serviços, procedimentos ou perigos aeronáuticos, cujo conhecimento prévio seja indispensável à segurança, regularidade, eficiência e rapidez da navegação aérea.

**Bombeiro de Aeródromo** - profissional com habilitação específica para o exercício das atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos.

**Carro Contraincêndio de Aeródromo – CCI** - veículo especialmente projetado, específico para cumprir as missões de prevenção, salvamento e combate a incêndio em emergências aeronáuticas e outras emergências contempladas nos Planos Contraincêndio de Aeródromo e de Emergência do Aeródromo.

**Carro contraincêndio de aeródromo em linha** - CCI equipado e que esteja operacionalmente disponível e integrado à frota diária de serviço de um SESCINC.

**Carro Contraincêndio de Aeródromo Reserva Técnica – CCI RT** - CCI operacionalmente disponível, que não esteja integrado à frota diária de serviço de um SESCINC.

**Carro de apoio ao chefe de equipe** - veículo de mobilização rápida, destinado a apoiar as ações operacionais do chefe da equipe de serviço de um SESCINC.

**Carro de Resgate e Salvamento – CRS** - veículo especial projetado especificamente para apoiar as atividades de resgate e salvamento em emergências aeronáuticas e outras emergências contempladas nos Planos Contraincêndio e de Emergência do Aeródromo.

**Categoria requerida do aeródromo** - classificação numérica ou alfanumérica, que se baseia no grau de risco peculiar às operações do aeródromo, e que corresponde a um determinado nível de proteção contraincêndio requerido.

**Centro de Operações de Emergência – COE** - local designado ou adaptado na estrutura de uma administração aeroportuária, de onde são coordenadas todas as ações operacionais para atendimento a uma emergência.

**Condição de SOCORRO** - condição em que a aeronave encontra-se ameaçada por um grave e/ou iminente perigo e requer assistência imediata. A condição de SOCORRO também se aplica à situação de emergência em que o acidente aeronáutico é inevitável ou já está consumado.

**Condição de URGÊNCIA** - condição que envolve a segurança da aeronave ou de alguma pessoa a bordo, mas que não requer assistência imediata.

**Emergência aeronáutica** - situação em que uma aeronave e seus ocupantes se encontram sob condições de perigo, latente ou iminente, decorrentes de sua operação, ou tenham sofrido suas consequências.

**Equipagem** - número de profissionais requerido para guarnecer, adequadamente, os CCI, CRS e outras viaturas de apoio nos SESCINC.

**Habilitação de bombeiro de aeródromo** - capacitação técnico-operacional do profissional que se destina à execução de atividades operacionais em um SESCINC. A habilitação é precedida, necessariamente, de um programa de instrução específico, conduzido por uma organização de ensino homologada pela ANAC.

**Intervenção imediata** - procedimento adotado pelo SESCINC para atendimento às aeronaves na condição de SOCORRO, requerendo intervenção imediata no local do acidente aeronáutico ou o posicionamento dos CCI para aguardar a aeronave em naquela condição de emergência.

**Mapa de grade** - representação plana da área do aeródromo e/ou de seu entorno, traçada sobre um sistema de linhas perpendiculares, identificadas com caracteres alfanuméricos, que visa orientar todo pessoal operacional diretamente envolvido nas ações de resposta às emergências.

**Material perigoso (HAZMAT)** - também denominado de artigo perigoso ou carga perigosa, corresponde a toda e qualquer substância ou artigo que, quando transportado por via aérea, pode constituir-se em risco à saúde, à segurança, à propriedade e ao meio ambiente pelas suas propriedades químicas, físico-químicas, biológicas, eletromagnéticas ou radioativas.

**Movimento de aeronave** - termo genérico utilizado para caracterizar um pouso ou uma decolagem ou um toque e arremetida de aeronaves com regularidade no aeródromo, correspondente às operações de transporte aéreo realizadas pela aviação regular, por fretamento e pela aviação militar.

**Nível de proteção contraincêndio existente** - é a classificação numérica, determinada com base nos recursos disponíveis no SESCINC do aeródromo.

**Operador de aeródromo** - toda pessoa natural ou jurídica a quem a ANAC tenha outorgado o direito de administrar, manter e prestar serviços em aeródromo público ou privado, próprio ou não, com ou sem fins lucrativos.

**Operador de aeronave** - toda pessoa natural ou jurídica que possua direito de administrar, operar e manter uma aeronave, própria ou não, em serviço público ou privado. Direito este outorgado pela ANAC ou por ela reconhecido em função de acordos internacionais firmados pelo Estado brasileiro.

**Plano Contraincêndio de Aeródromo – PCINC** - documento que estabelece os procedimentos operacionais a serem adotados pelos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos durante os atendimentos às emergências aeronáuticas, ocorridas na área de atuação daquele Serviço.

**Plano de Emergência em Aeródromo – PLEM** - documento que estabelece as responsabilidades dos órgãos, entidades ou profissionais que possam ser acionados para o atendimento às emergências ocorridas no aeródromo ou seu entorno.

**Ponto de Referência do Aeródromo (aerodrome reference point) (ARP)** – localização geográfica de um aeródromo determinada nos termos do Sistema Geodésico Mundial – 1984 (WGS 84).

**Posicionamento para intervenção** - procedimento adotado pelo SESCINC para atendimento às aeronaves na condição de URGÊNCIA, requerendo o posicionamento dos CCI para aguardar a aeronave em naquela condição e o acompanhamento da mesma, após o pouso, até a parada total dos motores.

**Posto Avançado de Contraincêndio – PACI** - Seção Contraincêndio auxiliar, localizada em um ponto que permita o atendimento ao tempo-resposta.

**Posto de Coordenação Móvel – PCM** - estrutura constante do Plano de Emergência em Aeródromo, ativada no local da emergência, equipada com um veículo de mobilização rápida, que se destina a servir como suporte em uma emergência, com atribuição específica de estabelecer a coordenação local dos órgãos/organizações e serviços do aeródromo, e da comunidade do entorno, relacionados para auxiliar na resposta às emergências.

**Recursos** - quando referindo-se ao SESCINC, significam os meios existentes no aeródromo referentes aos agentes extintores, carros contraincêndio e pessoal habilitado ao desempenho das atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos.

**Regime de descarga** - quantidade mínima de agentes extintores necessários para o controle, em um minuto, de incêndio em aeronaves que operam em um determinado aeródromo. O regime de descarga é definido para cada categoria de aeródromo e é expresso em litros por minuto (l/min).

**Seção Contraincêndio – SCI** - conjunto de dependências e instalações projetadas para servir de sede administrativa e operacional das atividades do SESCINC.

**Segurança operacional** - estado no qual o risco de lesões às pessoas ou danos aos bens se reduz e se mantém em um nível aceitável, ou abaixo do mesmo, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gerenciamento dos riscos.

**Serviço de Informação Aeronáutica – AIS** - serviço estabelecido dentro de uma área de cobertura responsável pelo fornecimento de dados/informações aeronáuticas necessárias para a segurança operacional, regularidade e eficiência da navegação aérea.

**Solvente polar** - todo combustível líquido miscível com a água, como, por exemplo, álcool, acetona, éter, etc.

**Torre de controle de aeródromo (“Torre”, TWR)** - órgão estabelecido para proporcionar serviço de controle de tráfego aéreo ao tráfego de aeródromo.

**Visibilidade** - capacidade de se avistar e identificar, de dia, objetos proeminentes não iluminados e, à noite, objetos proeminentes iluminados, de acordo com as condições atmosféricas e expressa em unidades de distância.

**Voo charter** - operação de transporte aéreo comercial público e não regular, cujo horário, local de partida e de destino são ajustados em função da demanda.

**Voo de fretamento** - operação de transporte aéreo comercial e não regular, realizado para execução de um contrato de operação com pessoa física ou jurídica.

## 2.3. ABREVIATURAS

2.3.1. Para efeito deste Anexo aplicam-se as abreviaturas apresentadas a seguir:

**ABNT** - Associação Brasileira de Normas Técnicas.

**AIS (Aeronautical Information Service)** - Serviço de Informação Aeronáutica.

**ANAC** - Agência Nacional de Aviação Civil.

**ARP (Aerodrome Reference Point)** - Ponto de Referência do Aeródromo.

**BECA** - Brigada Especial de Combate a Incêndio em Aeródromos.

**CACE** - Carro de Apoio ao Chefe de Equipe.

**CAP-BA** - Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo.

**CCF-BA** - Certificado de Capacidade Física de Bombeiro de Aeródromo.

**CCI** - Carro Contraincêndio de Aeródromo.

**CHEPS** - Certificado de Homologação de Empresa Especializada na Prestação dos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Cíveis

**CHOE** – Certificado de Homologação de Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para o SESCINC

**COE** - Centro de Operações de Emergência.

**CRS** - Carro de Resgate e Salvamento.

**DIRENG** – Diretoria de Engenharia da Aeronáutica.

**EENB** - Espuma de Eficácia Nível B.

**EPI** - Equipamento de Proteção Individual.

**EPR** - Equipamento de Proteção Respiratória.

**EP-SESCINC** - Empresa Especializada na Prestação dos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis.

**INFRAERO** – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária.

**LGE** - Líquido Gerador de Espuma.

**NOTAM (Notice to Airman)** - Aviso aos Aeronavegantes.

**OACI** - Organização da Aviação Civil Internacional.

**OE-SESCINC** - Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para o SESCINC.

**PAA** - Parque de Abastecimento de Aeronaves.

**PACI** - Posto Avançado de Contraincêndio.

**PCINC** - Plano Contraincêndio de Aeródromo.

**PCM** - Posto de Coordenação Móvel.

**PLEM** - Plano de Emergência em Aeródromo.

**PLT** - Programa Local de Treinamento para Bombeiros de Aeródromo.

**PQ** - Pó Químico.

**PROACAP** - Programa de Treinamento para Aperfeiçoamento de Competências e Renovação de Certificados de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo.

**SCI** - Seção Contraincêndio.

**TWR (tower)** - Torre de controle de aeródromo.

### **3. CLASSIFICAÇÃO DE AERÓDROMOS**

- 3.1. Os aeródromos civis abertos ao tráfego aéreo público são classificados, para efeito da aplicação deste Anexo, segundo o volume total de passageiros processados (embarcados + desembarcados) no ano anterior, considerando os dados disponíveis na ANAC.
- 3.2. Foram estabelecidas quatro classes, do mais simples ao mais complexo, conforme a seguir:
  - 3.2.1. São considerados aeródromos Classe I aqueles aeródromos que processaram menos de 100.000 passageiros no ano anterior.
  - 3.2.2. São considerados aeródromos Classe II aqueles aeródromos que processaram entre 100.000 e 399.999 passageiros no ano anterior.
  - 3.2.3. São considerados aeródromos Classe III aqueles aeródromos que processaram entre 400.000 e 999.999 passageiros no ano anterior; e
  - 3.2.4. São considerados aeródromos Classe IV aqueles aeródromos que processaram 1.000.000 ou mais passageiros no ano anterior.

- 3.3. A tabela a seguir apresenta um resumo da classificação de aeródromos adotada para efeitos deste Anexo:

CLASSES DE AERÓDROMOS	
CLASSES	PAX PROCESSADOS ANO ANTERIOR
I	MENOS DE 100.000
II	ENTRE 100.000 e 399.999
III	ENTRE 400.000 e 999.999
IV	MAIOR OU IGUAL À 1.000.000

#### **4. SERVIÇO DE PREVENÇÃO, SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMOS CIVIS**

- 4.1. O operador de aeródromo deve garantir o nível de proteção contraincêndio adequado às operações do aeródromo, determinado em conformidade com o disposto no Apêndice I deste Anexo, disponibilizando os serviços especializados de prevenção, salvamento e combate a incêndio, com o objetivo de salvar vidas quando da ocorrência de emergências aeronáuticas no aeródromo ou em seu entorno.
- 4.2. O operador de aeródromo, responsável por aeródromos localizados próximos a áreas que contenham superfícies aquáticas/pantanosas, ou terrenos de difícil acesso onde a maioria das operações de aproximação ou decolagem ocorra sobre estas áreas, deve disponibilizar serviços especializados de salvamento e equipamentos apropriados de combate a incêndio para atendimento a ocorrência de emergências nestas áreas.
- 4.2.1. Exceto quando especificado no Apêndice I deste Anexo, equipamentos especiais para resgate, salvamento e combate a incêndio em superfícies aquáticas não precisam, necessariamente, ser fornecidos aos SESCINC.
- 4.2.2. Devem ser estabelecidos acordos, contratos ou convênios com órgãos e/ou entidades que possam ser acionados em casos de ocorrência de emergências nestas áreas.
- 4.2.3. Devem ser previstos e colocados à disposição do SESCINC e/ou de órgãos e/ou entidades que possam ser requisitadas para atuarem nas emergências, equipamentos salva-vidas flutuantes em número suficiente para atender à aeronave com maior número de passageiros normalmente em operação no aeródromo.
- 4.2.4. O operador de aeródromo deve obter informações adicionais com a ANAC sobre a operação dos SESCINC em aeródromos localizados próximos a áreas que contenham superfícies aquáticas/pantanosas ou terrenos de difícil acesso, onde a maioria das operações de aproximação ou decolagem ocorra sobre estas áreas.
- 4.3. O operador de aeródromo deve atender, no que couber, aos requisitos para prevenção, salvamento e combate a incêndio nas instalações, prédios ou depósitos de líquidos inflamáveis existentes nos Parque de Abastecimento de Aeronaves, definidos pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), órgãos ambientais competentes, Norma Brasileira (NBR), editada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), instruções específicas dos Corpos de Bombeiros Estaduais e Legislação Complementar editada pela ANAC.

- 4.4. O operador de aeródromo deve atender aos requisitos para prevenção, salvamento e combate a incêndio nos Terminais de Passageiros, Terminais de Carga Aérea e demais instalações aeroportuárias, publicados na Norma Brasileira (NBR), editada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), e instruções específicas dos Corpos de Bombeiros Estaduais Legislação e Complementar editada pela ANAC.
- 4.5. O operador de aeródromo não deve considerar procedimentos operacionais relacionados à aplicação de espuma em pistas de pouso e decolagem, como medida de proteção em casos de aterrissagem de emergência.

## **5. IMPLANTAÇÃO E OPERAÇÃO DO SESCINC**

- 5.1. O operador de aeródromo é responsável pela implantação, operação e manutenção do SESCINC nos aeródromos públicos civis abertos ao tráfego aéreo, de acordo com os procedimentos administrativos e operacionais definidos neste Anexo.
- 5.2. O operador de aeródromo é responsável pelas ações necessárias para a manutenção do nível de proteção contraincêndio requerido para o aeródromo, incluindo a aquisição, o suprimento, a manutenção dos materiais e equipamentos especializados, bem como a garantia da manutenção do nível de competência dos profissionais responsáveis pelas atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio no aeródromo, dentro dos padrões definidos neste Anexo ou em outros atos normativos complementares publicados pela ANAC.
- 5.3. O operador de aeródromo pode operar diretamente o SESCINC, desde que atendido ao disposto neste Anexo.
- 5.3.1 A execução do SESCINC por profissionais pertencentes ao quadro funcional do órgão, empresa ou entidade responsável pela operação do aeródromo terá caráter exclusivo, ressalvadas as exceções explicitamente conferidas neste Anexo.
- 5.4. O operador de aeródromo pode, desde que atendido ao disposto neste Anexo e caracterizado por meio de convênios ou contratos, designar, no todo ou em parte, a operação do SESCINC a pessoa jurídica de direito público ou privado.
- 5.5. A operação do SESCINC pode, em sua totalidade, ser designada a organizações militares do Exército, Marinha ou Aeronáutica, Corpos de Bombeiros ou Polícias Militares desde que caracterizada em convênios ou acordos de cooperação técnica firmados com o operador de aeródromo e seja atendido ao disposto neste Anexo.
- 5.5.1 Os convênios ou acordos de cooperação técnica firmados entre o operador de aeródromo e organizações militares do Exército, Marinha, Aeronáutica, Corpos de Bombeiros, Polícias Militares para a operação do SESCINC devem ser claros quanto à natureza civil da atividade a ser desempenhada sendo, desta forma, compulsória a adoção das diretrizes estabelecidas neste Anexo, resguardados os princípios da hierarquia, disciplina e subordinação administrativa dos profissionais daquelas organizações utilizados no SESCINC.
- 5.6. Exclusivamente em aeródromo classe 1, a operação do SESCINC pode, em sua totalidade, ser designada à Guarda Municipal, desde que caracterizada em convênios ou acordos de

cooperação técnica firmados com o operador de aeródromo, e seja atendido ao disposto neste Anexo.

- 5.7. Ao designar a operação do SESCINC em aeródromo compartilhado, o operador de aeródromo deve observar, além do estabelecido neste Anexo, a necessidade de coordenação operacional com as organizações militares sediadas no mesmo.
- 5.8. O operador de aeródromo localizado próximo a áreas que contenham superfícies aquáticas/pantanosas, onde a maioria das operações de aproximação ou decolagem ocorra sobre estas áreas, pode designar a operação dos serviços especializados de resgate, busca, salvamento e combate a incêndio em superfícies aquáticas, em todo ou em parte, à pessoa jurídica de direito público ou privado, desde que caracterizada em acordos, convênios ou contratos firmados com o operador de aeródromo, ressalvando, ainda, as prescrições dispostas na Lei nº 7.273, de 10 de dezembro de 1984.
- 5.9. Aplicar-se-á ao disposto no item 5.8 acima, no que couber, os critérios definidos em 5.5 e 5.5.1 deste Anexo

## **6. AGENTES EXTINTORES**

- 6.1. O operador de aeródromo deve disponibilizar para as operações de salvamento e combate a incêndio no aeródromo, agentes extintores principais e complementares.
  - 6.1.1. O agente extintor principal para o uso em operações de salvamento e combate a incêndio em aeródromos é a Espuma de Eficácia Nível B (EENB), solução a 1%, a 3% ou a 6%.
    - 6.1.1.1 O operador de aeródromo deve garantir que os componentes dos sistemas de geração de espuma, em especial os proporcionadores e dosadores de LGE dos CCI existentes no SESCINC, estejam calibrados e adequados ao tipo de LGE definido para a utilização no aeródromo.
    - 6.1.2. O agente extintor complementar é o Pó Químico BC (classe B – líquidos inflamáveis e classe C – materiais elétricos) à base de bicarbonato de sódio ou de outra composição, desde que tenha, no mínimo, capacidade de extinção de incêndio equivalente.
      - 6.1.2.1 O agente extintor complementar deve ser comprovadamente compatível com o LGE utilizado no aeródromo.
      - 6.1.2.2 O operador de aeródromo deve observar os requisitos mínimos para propriedades físico-químicas e de desempenho do agente complementar tipo Pó Químico, conforme Norma Brasileira (NBR 9695), editada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).
  - 6.2. O operador de aeródromo deve garantir que as quantidades mínimas de água para a produção de espuma e de agentes extintores, principal e complementar transportadas pelos CCI em linha atendem ao estabelecido nas tabelas do Apêndice I deste Anexo.
  - 6.3. O operador de aeródromo deve garantir, de forma documental, que os agentes extintores, principal e complementar, fornecidos para o SESCINC sejam compatíveis com os já existentes e em utilização nos CCI e em estoque, tanto quando misturados nos tanques/reservatórios dos CCI, quanto em operações de salvamento e combate a incêndio.

- 6.3.1. A utilização de agentes extintores incompatíveis entre si (LGE com LGE, PQ com PQ) só será admitida se o operador de aeródromo garantir a estocagem e a utilização segregada desses agentes em viaturas distintas.
- 6.3.2. Não será admitido, sob nenhuma hipótese, o uso de agentes extintores de diferentes fabricantes no mesmo veículo sem laudo de miscibilidade emitido conforme Norma Brasileira (NBR 15511), editada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).
- 6.4. O operador de aeródromo deve garantir em estoque, quantidades de agentes extintores, principal e complementar, correspondente a 200% das quantidades efetivamente transportadas nos tanques/reservatórios dos CCI em linha.
  - 6.4.1. O operador de aeródromo pode reduzir o estoque de agentes extintores, principal e complementar, atendidas as limitações estabelecidas no Apêndice I deste Anexo.
- 6.5. O operador de aeródromo deve garantir quantidade de água exclusiva para o reabastecimento dos CCI, correspondente a quatro vezes o total de água previsto para a categoria do aeródromo ou heliponto de superfície, como especificado nas tabelas do Apêndice I deste Anexo, distribuídos da seguinte forma:
  - a. Um quarto em reservatório elevado, para o reabastecimento por gravidade dos CCI; e
  - b. Três quartos armazenados em cisterna.
- 6.6. Informações adicionais sobre os requisitos relativos a quantidades de agentes extintores requeridas para os aeródromos estão disponíveis no Apêndice I deste Anexo.
- 6.7. O operador de aeródromo onde operem aeronaves que utilizam solventes polares como combustível, deve, enquanto não for editada Instrução Suplementar específica pela ANAC, avaliar o tipo de LGE a ser utilizado com base na Norma Brasileira (NBR 15511), editada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

## **7. CARRO CONTRAINCÊNDIO DE AERÓDROMO**

- 7.1. O operador de aeródromo ou de heliponto de superfície categorizado de acordo com o Apêndice I deste Anexo, deve disponibilizar, para as operações de salvamento e combate a incêndio CCI adequados àquelas operações.
  - 7.1.1. O tipo e quantidade de CCI, requeridos para os aeródromos e helipontos de superfície, estão definidos na tabela constante do Apêndice I deste Anexo.
  - 7.1.2. O operador de aeródromo deve solicitar aprovação à ANAC antes de incorporar quaisquer novos CCI à frota de veículos dos SESCINC, a menos que seja veículo já cadastrado na ANAC.
- 7.2. Informações adicionais sobre os requisitos relativos aos CCI requeridos para os aeródromos estão disponíveis no Apêndice I deste Anexo.

## **8. MANUTENÇÃO DE CCI**

- 8.1. O operador de aeródromo deve estabelecer sistemas ou programas de manutenção de CCI como suporte às atividades dos SESCINC, de forma a garantir a operacionalidade dos CCI e demais equipamentos requeridos no atendimento às emergências.

- 8.1.1. Os sistemas ou programas de manutenção dos CCI devem contemplar ações preventivas, preditivas e a corretivas.
- 8.1.2. Independentemente do sistema ou programa adotado, o operador de aeródromo deve garantir que as recomendações dos fabricantes dos equipamentos sejam observadas.
- 8.2. O operador de aeródromo deve evidenciar o controle da execução do programa de manutenção, por meio de registros em fichas ou sistema eletrônico de inspeções periódicas, fichas de acompanhamento de processos de correção de problemas e fichas de controle de substituição de peças.
- 8.3. O operador de aeródromo deve garantir a manutenção dos CCI.
- 8.4. O operador de aeródromo deve estabelecer os procedimentos de manutenção dos CCI, desde que executada por equipe habilitada, supervisionada por responsável técnico com conhecimentos especializados sobre os CCI, obtidos em cursos e estágios de atualização em oficinas especializadas ou nos fabricantes dos equipamentos.
- 8.4.1. A manutenção dos CCI pode ser designada à pessoa jurídica de direito público ou privado, desde que caracterizada em acordos, convênios ou contratos firmados com o operador de aeródromo.

## **9. VEÍCULOS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DO SESCINC**

- 9.1. O operador de aeródromo deve disponibilizar para apoio às operações de resgate, salvamento e combate a incêndio em aeronaves, veículos adequados àquelas operações, de acordo com a classe (volume total de passageiros processados) e à categoria do aeródromo (nível de proteção contraincêndio requerido), em quantidade e tipos, como estabelecido no Apêndice I deste Anexo.
- 9.1.1. Os veículos de apoio às operações de resgate, salvamento e combate a incêndio devem ser especialmente projetados para prestarem suporte às atividades operacionais desenvolvidas pelo SESCINC, cuja classificação e indicação para o aeródromo estão definidas neste Anexo.
- 9.1.2. O operador de aeródromo deve solicitar aprovação à ANAC antes de incorporar quaisquer novos veículos de apoio às operações do SESCINC, a menos que seja veículo já cadastrado na ANAC.
- 9.2. Devem ser observados ainda os requisitos adicionais sobre veículos de apoio às operações de resgate, salvamento e combate a incêndio disponíveis no Apêndice I deste Anexo.

## **10. MANUTENÇÃO DOS VEÍCULOS DE APOIO ÀS OPERAÇÕES DO SESCINC**

- 10.1. O operador de aeródromo deve disponibilizar sistemas ou programas de manutenção como suporte às atividades dos SESCINC, de forma a garantir a operacionalidade dos veículos de apoio às operações de resgate e combate a incêndio.
- 10.1.1. Quando requerido no aeródromo, o operador deve implantar sistemas ou programas de manutenção para os veículos de apoio às operações de resgate e combate a incêndio, no padrão estabelecido no item 8 deste Anexo.

## **11. MATERIAIS DE APOIO AO RESGATE E AO COMBATE A INCÊNDIO**

- 11.1. O operador de aeródromo deve disponibilizar para o SESCINC, materiais e equipamentos de apoio ao resgate e ao combate a incêndio em aeronave.
- 11.2. O operador de aeródromo deve garantir que, no mínimo, os materiais e equipamentos de apoio ao resgate e ao combate a incêndio relacionados no Apêndice I deste Anexo, estejam disponíveis para utilização das Equipes de Serviço no SESCINC.

## **12. PROTEÇÃO INDIVIDUAL DO BOMBEIRO DE AERÓDROMO**

- 12.1. O operador de aeródromo deve disponibilizar equipamentos adequados de proteção individual para todo o efetivo do SESCINC, de forma a garantir a integridade física desses profissionais durante as operações de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeronaves.
  - 12.1.1. A proteção individual do bombeiro de aeródromo deve ser composta de um traje de proteção corporal (cabeça, tronco e membros), denominado Equipamento de Proteção Individual (EPI) e de um conjunto destinado ao suprimento de ar para ambientes com atmosfera contaminada, denominado Equipamento de Proteção Respiratória (EPR).
- 12.2. O operador de aeródromo deve garantir que esteja disponível no SESCINC, a quantidade mínima de EPI e EPR indicada no Apêndice I deste Anexo.
- 12.3. Devem ser observados ainda os requisitos adicionais relativos aos Equipamentos de Proteção Individual e Equipamentos de Proteção Respiratória requeridos para os aeródromos, estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

## **13. MANUTENÇÃO DOS EPI E EPR**

- 13.1. O operador de aeródromo deve estabelecer sistemas ou programas de manutenção, como suporte às atividades dos SESCINC, de forma a garantir a operacionalidade dos EPI e EPR.
  - 13.1.1. Os sistemas ou programas de manutenção de EPI e EPR devem contemplar, dentre outras ações julgadas necessárias, uma programação periódica de higienização e um plano de manutenção e reabastecimento de ar respirável, preservando, em todos os casos, as recomendações dos fabricantes.
- 13.2. O operador de aeródromo deve garantir que a execução da manutenção dos EPI e EPR seja executada por pessoal com conhecimento especializado nos equipamentos, obtido em cursos e estágios de atualização, em oficinas especializadas ou nos fabricantes, podendo ser executada por equipe específica do SESCINC.
  - 13.2.1. A manutenção pode ser designada à pessoa jurídica de direito público ou privado, desde que caracterizada em acordos, convênios ou contratos firmados com o operador de aeródromo.

## **14. SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO E ALARME**

- 14.1. O operador de aeródromo deve garantir que as atividades do SESCINC sejam suportadas por eficientes sistemas de comunicação e alarme.

- 14.1.1. Os sistemas de comunicação devem garantir a inteligibilidade na transmissão de mensagens, em especial quando do atendimento às emergências.
- 14.1.2. Os sistemas de alarme devem garantir a pronta reposta das equipes de serviço do SESCINC.
- 14.2. O operador de aeródromo deve assegurar que, caso implantada, a sala de observação na SCI também agregue a sala de comunicações.
- 14.3. O operador de aeródromo é responsável pelo provimento e operacionalidade dos sistemas de comunicações e alarme no SESCINC.
- 14.4. Devem ser observados ainda os requisitos adicionais para os sistemas de comunicação e alarme requeridos para os aeródromos estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

## **15. PROVISÃO DE RECURSOS HUMANOS PARA O SESCINC**

- 15.1. O operador de aeródromo deve garantir que o exercício das atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis seja executado, exclusivamente, por profissionais detentores de habilitação de bombeiro de aeródromo consoante com a função exercida.
- 15.2. Enquanto não transcorrido o prazo estipulado no item 35 deste Anexo (Disposições Transitórias e Finais), as habilitações de bombeiro de aeródromo vigentes continuam válidas, sendo reconhecidos os seguintes cursos ou estágios de adaptação:
  - a. CEOCIS – Curso de Especialização para Oficiais em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da DIRENG);
  - b. CATCIS - Curso de Atualização Técnica em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da DIRENG);
  - c. CECIS – Curso de Especialização em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da DIRENG);
  - d. EABA – Estágio de Adaptação de Bombeiros para Aeródromos (sob responsabilidade da DIRENG);
  - e. CECIA – Curso Elementar em Contraincêndio e Salvamento – Válido somente para profissionais atuantes em aeródromos categorias contraincêndio 1 e 2 (sob responsabilidade da DIRENG);
  - f. CACI – Curso de Administração em Contraincêndio e Salvamento (sob responsabilidade da DIRENG); e
  - g. FTBA – Formação Técnica de Bombeiro de Aeródromo (ministrado pela INFRAERO, realizado em caráter emergencial, sob autorização da ANAC).
- 15.2.1. Transcorrido o prazo estabelecido no item 35 deste Anexo, as habilitações acima nominadas continuam válidas, devendo o operador de aeródromo garantir a atualização técnica dos profissionais que atuam no SESCINC, em conformidade com este Anexo observando, ainda, os demais requisitos requeridos para o provimento de recursos humanos ao SESCINC, em especial, o CCF-BA e o CAP-BA.

- 15.3. O operador de aeródromo deve garantir que no exercício das atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis seja observado, quando aplicável, o disposto na Lei nº 11.901, de 12 de janeiro de 2009 e suas eventuais atualizações.
- 15.4. O operador de aeródromo deve estabelecer e implantar, no aeródromo sob sua administração, um programa local de treinamento de forma a assegurar que as competências aplicáveis às diversas funções operacionais do SESCINC são mantidas e validadas regularmente.
- 15.5. O programa local de treinamento deve contemplar, exclusivamente, o estudo do PCINC e a execução de exercícios que objetivem a aplicação prática dos conhecimentos adquiridos e das habilidades e atitudes desenvolvidas pelos bombeiros de aeródromo.
- 15.6. O operador de aeródromo deve designar ou reconhecer um responsável pelo SESCINC, a quem caberá a execução do programa local de treinamento.
- 15.7. O operador de aeródromo pode, ainda, designar à pessoa física ou jurídica de direito público ou privado e desde que caracterizada em acordos, convênios ou contratos firmados com o operador de aeródromo a execução total ou parcial do programa local de treinamento.
- 15.8. O programa local de treinamento deve ser suportado por um programa de treinamento anual que objetive comprovar a manutenção das competências adquiridas pelos bombeiros de aeródromo, propiciando, também, o aperfeiçoamento e a atualização dessas competências e a renovação dos Certificados de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo.
- 15.9. Devem ser observados ainda os requisitos adicionais referentes à provisão de recursos humanos para os SESCINC, incluindo os requisitos para a habilitação ao exercício de suas atividades operacionais estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

## **16. PROCESSO DE ADMISSÃO DE BOMBEIRO DE AERÓDROMO**

- 16.1. O operador de aeródromo deve garantir que os processos destinados à provisão de recursos humanos para o SESCINC observem, além dos critérios próprios, o estabelecido em legislação trabalhista vigente, na Lei nº 11.901, de 12 de janeiro de 2009 e suas eventuais atualizações e neste Anexo.
- 16.2. Devem ser observados ainda os requisitos adicionais relacionados com o processo de admissão de bombeiro de aeródromo estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

## **17. CERTIFICADO DE CAPACIDADE FÍSICA DE BOMBEIRO DE AERÓDROMO**

- 17.1. O operador de aeródromo deve garantir que apenas bombeiros de aeródromo detentores de CCF-BA válido, exerçam as atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio no aeródromo sob sua responsabilidade.
- 17.2. É de responsabilidade do bombeiros de aeródromo manter em dia seu CCF-BA, cabendo-lhe informar por escrito ao responsável pelo SESCINC ao qual estiver vinculado, com antecedência de 60 (sessenta) dias, a data de vencimento do mesmo de forma que sejam

adotadas as providências necessárias para a sua renovação por meio de profissionais e instituições autorizadas ou reconhecidas pela ANAC.

- 17.3. O operador de aeródromo pode, enquanto não forem estabelecidos os critérios para emissão de CCF-BA, substituí-lo por atestado ou declaração passada por profissional da área médica, com registro válido no CRM, caracterizando que o portador goza de boa saúde e não há contra indicações ao exercício das atividades operacionais de bombeiro de aeródromo.
- 17.4. Devem ser observados ainda os requisitos adicionais relacionados ao Certificado de Capacidade Física de Bombeiro de Aeródromo, estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

## **18. CERTIFICADO DE APTIDÃO PROFISSIONAL DE BOMBEIRO DE AERÓDROMO**

- 18.1. O operador de aeródromo deve garantir que apenas bombeiros de aeródromo detentores de Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo (CAP-BA) válido, exerçam as atividades operacionais de prevenção, salvamento e combate a incêndio no aeródromo sob sua responsabilidade.
- 18.2. É de responsabilidade do bombeiros de aeródromo manter em dia seu CAP-BA, cabendo-lhe informar por escrito ao responsável pelo SESCINC ao qual estiver vinculado, com antecedência de 60 (sessenta) dias, a data de vencimento do mesmo de forma que sejam adotadas as providências necessárias para a sua renovação.
- 18.3. Devem ser observados ainda os requisitos adicionais relacionados ao CAP-BA estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

## **19. PROGRAMAS DE TREINAMENTO PARA BOMBEIRO DE AERÓDROMO**

- 19.1. O operador de aeródromo deve assegurar que os bombeiros de aeródromo em exercício das atividades operacionais do SESCINC participem do Programa Local de Treinamento (PLT) e do Programa de Treinamento para Aperfeiçoamento de Competências e Renovação de Certificados de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo (PROACAP).
- 19.2. O operador de aeródromo deve garantir que PLT e o PROACAP sejam parte integral de sua política de gerenciamento, reconhecendo que o objetivo primordial desses programas é o desenvolvimento e o uso de métodos de treinamento e avaliação que contribuam para a eficiente provisão dos serviços de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis, mitigando os riscos para sua organização, pessoal e equipamentos e para os usuários do sistema de aviação civil.
- 19.3. Devem ser observados ainda os requisitos adicionais relacionados com os programas de treinamento para os bombeiros de aeródromo e organizações de ensino especializadas na capacitação de recursos humanos para o SESCINC, estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

## **20. ORGANIZAÇÕES DE ENSINO PARA CAPACITAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS**

- 20.1. O operador de aeródromo deve garantir que somente profissionais habilitados por meio de organizações de ensino detentoras do CHOE - Certificado de Homologação de Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para o SESCINC, executem as atividades operacionais do SESCINC, ressalvados o estabelecido no item 15.2 e 15.2.1 deste Anexo.
- 20.2. As organizações de ensino detentoras do CHOE denominam-se OE-SESCINC, Organização de Ensino Especializada na Capacitação de Recursos Humanos para os Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis.
- 20.3. Requisitos adicionais relativos às OE-SESCINC estão estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

## **21. EMPRESAS ESPECIALIZADAS NA OPERAÇÃO DE SESCINC**

- 21.1 O operador de aeródromo deve garantir que somente empresas detentoras do CHEPS, Certificado de Homologação de Empresa Especializada na Prestação dos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis executem as atividades operacionais dos SESCINC.
- 21.2 O operador de aeródromo deve verificar a validade do CHEPS, outorgado pela ANAC às empresas aprovadas após o processo de homologação conduzido pela Agência.
- 21.3 O operador de aeródromo deve autorizar por escrito a execução dos serviços de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos civis pela Empresa Especializada na Prestação dos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (EP-SESCINC).
- 21.4 Devem ser observados ainda os requisitos adicionais relacionados com Empresa Especializada na Prestação dos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

## **22. ORGANIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO DO SESCINC**

- 22.1 O operador de aeródromo deve garantir que as atividades do SESCINC serão desenvolvidas, administrativa e operacionalmente, em proveito da segurança contraincêndio nas operações aéreas, envolvendo a prevenção contra o fogo, o combate a incêndios, o salvamento de vidas e a manutenção de equipamentos e do nível de competência dos recursos humanos nos aeródromos na forma da legislação vigente.
- 22.2 O operador de aeródromo deve garantir que o SESCINC esteja preparado para atender a emergências aeronáuticas que possam ocorrer no aeródromo e em suas adjacências.
  - 22.2.1 A extensão da área dentro e fora do aeródromo a ser atendida pelo SESCINC deverá levar em consideração a existência de barreiras naturais e artificiais.
  - 22.2.2 O limite de atuação do SESCINC na área externa do aeródromo deve ser de até 8 km a partir do Ponto de Referência do Aeródromo (ARP).
  - 22.2.3 A área de atuação do SESCINC deve ser assinalada no mapa de grade.

- 22.3 O operador de aeródromo deve garantir, independentemente da estrutura administrativa que operar o SESCINC, e caso o aeródromo funcione em regime H24 (24 horas por dia), que as Equipes de Serviço atuem em turnos ininterruptos dia e noite de forma a estar operacionalmente preparadas, ativadas e em permanente estado de atenção enquanto houver movimento, ou expectativa de movimento de aeronaves no aeródromo.
- 22.4 O operador de aeródromo, ocorrendo horários de funcionamento mais restritos, deve fixar as escalas de serviço de forma a atender suas necessidades operacionais, mantendo sempre uma Equipe de Serviço durante todo o tempo em que o aeródromo estiver aberto para pouso e decolagem de aeronaves.
- 22.5 O operador de aeródromo deve garantir que, em qualquer hipótese, os bombeiros de aeródromo que atuem em regime de escala tenham seus períodos normais de descanso e lazer, de forma a estarem sempre nas melhores condições físicas e psicológicas durante os períodos de serviço, possibilitando ações com o máximo de rendimento durante as emergências.

### **23. ATIVIDADES ACESSÓRIAS DO BOMBEIRO DE AERÓDROMO**

- 23.1 O operador de aeródromo deve garantir que, além das atividades específicas contidas neste Anexo, caberá ainda ao bombeiro de aeródromo, caso não haja a presença de equipamentos e pessoal especializado, a tarefa de ministrar os primeiros socorros de urgência aos acidentados.
- 23.2 O operador de aeródromo pode solicitar aos bombeiros de Aeródromo apoio para:
- a. Auxiliar no combate a incêndio em instalações aeroportuárias ou em outras instalações nas cercanias do aeroporto, onde o fogo ameaça aquelas instalações ou possa interferir nas atividades aéreas;
  - b. Fiscalizar as edificações e instalações do aeroporto no tocante à prevenção contraincêndio;
  - c. Realizar a inspeção e manutenção preventiva dos equipamentos de contraincêndio das instalações; e
  - d. Executar outras atividades julgadas adequadas pelo responsável pelo SESCINC.

### **24. UNIFORME DE SERVIÇO**

- 24.1 O operador de aeródromo deve garantir que os profissionais que compõem o SESCINC possuam vestimentas que facilitem a identificação do bombeiro de aeródromo dentro do complexo aeroportuário.
- 24.2 O operador de aeródromo deve garantir que o efetivo do SESCINC possua uniforme de serviço condizente com as atividades do SESCINC.
- 24.3 O operador de aeródromo ou profissional por ele designado, deve zelar pela boa apresentação e estado dos uniformes de serviço, estabelecendo prazos e condições para a sua reposição por desgaste natural ou ocasional.
- 24.4 O uniforme de serviço é um componente auxiliar na proteção do bombeiro de aeródromo às chamas e ao calor irradiado.

- 24.5 O uniforme de serviço deve ostentar a logomarca do órgão, empresa ou entidade a que pertença o profissional, bem como o nome, o tipo sanguíneo e fator RH do bombeiro de aeródromo.
- 24.6 O uniforme de serviço deve ser compatível com o clima e condições meteorológicas predominantes no aeródromo, sendo constituído de, no mínimo:
- Vestimenta básica (macacão ou calça e blusa com mangas compridas);
  - Camiseta com manga curta; e
  - Bota de couro.

## **25. ESTRUTURA FUNCIONAL DO SESCINC**

- 25.1 O operador do aeródromo deve garantir uma estrutura funcional do SESCINC com, no mínimo, duas categorias de atividades: administrativas e operacionais.
- 25.2 Devem ser observados ainda os requisitos adicionais relacionados à estrutura funcional do SESCINC estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

## **26. EQUIPES E ESCALAS DE SERVIÇO**

- 26.1 O operador de aeródromo deve garantir que o número de bombeiros de aeródromo destacados para o cumprimento de cada turno de trabalho especificado para o SESCINC seja suficiente para operar, de maneira adequada, todos os CCI e viaturas de apoio em linha, de forma a disponibilizar a capacidade operacional máxima destes equipamentos, atendendo, também, ao tempo-resposta e à contínua aplicação de agentes extintores, nos regimes de descarga indicados para a categoria do aeródromo.
- 26.2 Devem ser observados ainda os requisitos adicionais relacionados com as equipes e escalas de serviço do SESCINC estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

## **27. SEÇÃO CONTRAINCÊNDIO**

- 27.1 O operador de aeródromo deve disponibilizar um local específico para a execução das atividades administrativas e operacionais designadas ao SESCINC, identificada como Seção Contraincêndio (SCI), de acordo com o estabelecido neste Anexo.
- 27.2 O operador de aeródromo deve, em função da distribuição geográfica da área de operação do aeródromo, implantar uma ou mais SCI satélites, identificadas como Postos Avançados de Contraincêndio (PACI), com o objetivo de atender ao tempo-resposta.
- 27.3 O operador de aeródromo deve disponibilizar, para o efetivo do SESCINC, área de treinamento para realização de atividades práticas de salvamento e extinção de incêndio, com utilização de CCI.
- 27.3.1 A área de treinamento, quando construída no aeródromo, deve observar critérios de segurança e de preservação do meio ambiente.
- 27.4 A critério do operador de aeródromo, os treinamentos práticos de salvamento e extinção de incêndio com utilização de CCI, poderão ser realizados fora da área do aeródromo, em OE-SESCINC II ou III, devidamente homologadas pela ANAC, como estabelecido no Apêndice I deste Anexo.

- 27.5 O operador de aeródromo deve garantir que a SCI, e quando indicado, o PACI, estejam localizados de modo que o acesso à área de movimento seja direto, exigindo o mínimo de curvas e que as distâncias a serem percorridas pelos CCI e viaturas de apoio sejam as mais curtas possíveis, de forma a possibilitar o atendimento ao tempo-resposta.
- 27.6 A localização da SCI, e quando indicado, do PACI, deve atender, ainda, aos requisitos mínimos estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.
- 27.7 O operador de aeródromo deve garantir que o projeto da SCI e, quando indicado, do PACI, estejam de acordo com o estabelecido neste Anexo.
- 27.8 Devem ser observados ainda os requisitos adicionais relacionados com as características operacionais requeridas para o projeto de SCI e PACI estabelecidos no Apêndice I deste Anexo.

## **28. TEMPO-RESPOSTA DO SESCINC**

- 28.1. O operador de aeródromo deve garantir que os recursos disponibilizados para o SESCINC atendam ao tempo-resposta, conforme disposto no Apêndice I deste Anexo.

## **29. FONTES ALTERNATIVAS PARA ABASTECIMENTO DE ÁGUA DOS CCI**

- 29.1. O operador de aeródromo deve, nas localidades onde houver dificuldade na reposição da reserva de água requerida para o aeródromo, além do suprimento de água exclusivo para o SESCINC, prever a possibilidade de utilização de fontes alternativas, tais como recursos hídricos naturais, poços artesianos, cisternas, redes de hidrantes que atendem ao complexo aeroportuário, para abastecimento de emergência dos CCI e/ou viaturas de apoio.
- 29.2. O operador de aeródromo deve prover acesso adequado e seguro para os CCI e/ou viaturas de apoio às fontes alternativas de água localizadas na área patrimonial do aeródromo.
- 29.2.1 O acesso às fontes alternativas de água localizadas na área patrimonial do aeródromo deve ser do conhecimento de todo o efetivo do SESCINC.
- 29.3. O efetivo do SESCINC deve realizar exercícios periódicos de abastecimento dos CCI e/ou das viaturas de apoio utilizando as fontes alternativas de água disponíveis na área patrimonial do aeródromo.
- 29.4. O operador de aeródromo deve indicar no mapa de grade externo as fontes alternativas de água localizadas até 8 km, a partir do Ponto de Referência do Aeródromo, bem como disponibilizar informações sobre o acesso às mesmas a todos os bombeiros de aeródromo motoristas/operadores de CCI e/ou das viaturas de apoio.
- 29.5. Os locais e processos para abastecimento alternativo de água dos CCI e/ou das viaturas de apoio devem constar do PCINC.

## **30. VIAS DE ACESSO DE EMERGÊNCIA**

- 30.1 O operador de aeródromo deve estabelecer, nos projetos de desenvolvimento do aeródromo, vias de acesso de emergência às pistas, visando a obtenção dos menores tempo-resposta possíveis, conforme o disposto no Apêndice I deste Anexo.

### **31. PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS DO SESCINC**

- 31.1 O operador de aeródromo deve garantir que os procedimentos operacionais relacionados ao SESCINC estejam estabelecidos em documento próprio, designado Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC), conforme caracterizado no Apêndice I deste Anexo.
- 31.2 O operador de aeródromo deve garantir que o responsável pelo SESCINC, designado ou reconhecido por ele, elabore um PCINC sempre que o aeródromo possuir o serviço implantado.
- 31.3 O PCINC deve ser mantido atualizado e aplicável.
- 31.4 O operador de aeródromo deve aprovar o PCINC que receber parecer favorável da ANAC, por meio de ato formal, que deve, também, fazer parte do respectivo plano.
  - 31.4.1 No ato de aprovação do PCINC deve constar, dentre outros, menção ao parecer da ANAC que recomendou sua aprovação.
- 31.5 O operador de aeródromo deve dar conhecimento do PCINC ao efetivo da SCI, devendo seu estudo constar do PLT.

### **32. INFORMAÇÕES ADMINISTRATIVAS E OPERACIONAIS SOBRE OS SESCINC**

- 32.1 O operador de aeródromo deve manter a ANAC e os órgãos e entidades responsáveis pela divulgação de informações aeronáuticas atualizados quanto ao nível de proteção contraincêndio existente no aeródromo sob sua administração, em conformidade com o Apêndice I deste Anexo.
- 32.2 O operador de aeródromo deve disponibilizar à ANAC, como estabelecido no Apêndice I deste Anexo, informações sobre o movimento de aeronaves ocorridas no aeródromo sob sua administração.
- 32.3 O operador de aeródromo deve disponibilizar à ANAC, como estabelecido no Apêndice I deste Anexo, informações sobre os acionamentos operacionais do SESCINC, em especial quanto ao atendimento às emergências caracterizadas como condição de socorro.

### **33. DEFASAGEM**

- 33.1 O operador de aeródromo ou o profissional por ele designado, em coordenação com o responsável pelo SESCINC, sempre que constatada uma defasagem, conforme estabelecido no Apêndice I deste Anexo, deve informar o nível de proteção contraincêndio existente aos órgãos ATS e AIS do aeródromo e, em consonância com a legislação dos Órgãos de Controle de Tráfego Aéreo, deve iniciar os procedimentos administrativos necessários à expedição de NOTAM.
- 33.2 Se a defasagem persistir por mais de 48 horas consecutivas, o operador de aeródromo, além das providências indicadas no item acima, deverá informar à ANAC o nível de proteção existente e o motivo da defasagem, bem como as providências adotadas para restabelecer a categoria requerida.

### **34. BRIGADA ESPECIAL DE COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMO**

- 34.1 Nos aeródromos classificados como Classe I nos termos deste Anexo, onde, justificadamente, haja dificuldades para a operacionalização de um SESCINC com efetivo exclusivo, poderá ser autorizada pela ANAC a instituição, em caráter excepcional e por tempo determinado, de Brigada Especial de Combate a Incêndio em Aeródromo - BECA.
- 34.2 A BECA deve ser operada por profissionais habilitados às atividades de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromos.
- 34.3 Os profissionais designados para compor a BECA devem possuir vínculo funcional com órgão, entidade ou empresa responsável pela administração do aeroporto podendo, sem prejuízo das responsabilidades inerentes ao bombeiro de aeródromo e à própria BECA, acumular outras funções administrativas ou operacionais no aeroporto, respeitados os limites do ordenamento jurídico da legislação trabalhista.
- 34.4 A solicitação para a adoção de BECA deve ser requerida pelo operador de aeródromo à ANAC em documento timbrado e devidamente assinado por seu representante legal, o qual deve conter, dentre outras, as seguintes informações:
- 34.4.1 Caracterização das dificuldades para a operacionalização do SESCINC com efetivo próprio; e
- 34.4.2 Relação nominal dos componentes da BECA, discriminando:
- a. Identidade;
  - b. Evento didático que conferiu a habilitação à atividade do SESCINC, com data de conclusão;
  - c. Idade;
  - d. Função que desempenha na unidade aeroportuária; e
  - e. Função que desempenhará na BECA.
- 34.5 A autorização para a implantação de BECA deve ser outorgada por meio de ato administrativo da ANAC, após parecer técnico favorável.
- 34.6 O operador de aeródromo que receber a autorização para a implantação de uma BECA deve adotar, dentre outros, os seguintes procedimentos:
- a. Garantir que os componentes da BECA estarão disponíveis, devidamente equipados e posicionados próximos à(s) viatura(s), com uma margem de segurança mínima de 30 (trinta) minutos antes e após as operações de pouso ou decolagem das aeronaves que operam voos regulares no aeródromo;
  - b. Incluir no PCINC do respectivo aeródromo os procedimentos operacionais a serem adotados pela BECA;
  - c. Informar à ANAC, em até 48 (quarenta e oito) horas, quaisquer alterações nas características operacionais da BECA autorizada;
  - d. Informar à ANAC, em até 96 (noventa e seis) horas, quaisquer alterações que ocorram nas condições que instruíram a solicitação para implantação da BECA;
  - e. Acompanhar a operacionalidade da BECA propondo, quando oportuno, alterações ou aperfeiçoamentos ao sistema implantado; e

- f. Manter na SCI uma cópia do documento que autorizou a implantação da BECA.
- 34.7 Sendo necessário, o operador de aeródromo pode solicitar à ANAC, com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias antes do término da sua vigência, a revalidação da autorização da BECA.
- 34.7.1 A solicitação para revalidação da BECA deve obedecer ao estabelecido neste item.
- 34.8 Independentemente da data consignada para vigência, a autorização para a implantação de uma BECA será reavaliada, sempre que ocorrer a atualização do nível de proteção contraincêndio requerido para os aeródromos contemplados por esta.

## **35. DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS**

- 35.1 O requisito contido no item listado a seguir passa a ter aplicação obrigatória a partir de 31 de março de 2010:
  - a. Item 21 – Empresas Especializadas na Operação de SESCINC.
- 35.2 Os requisitos contidos nos itens listados a seguir passam a ter aplicação obrigatória a partir de 31 de dezembro de 2010:
  - a. Item 11.2 – Quantidades mínimas de materiais de apoio ao resgate e ao combate a incêndio;
  - b. Item 12.2 – Quantidades mínimas de EPI e EPR; e
  - c. Item 19 – Programa Local de Treinamento.
- 35.3 Os requisitos contidos nos itens listados a seguir passam a ter aplicação obrigatória a partir de 31 de dezembro de 2011:
  - a. Item 10 – Manutenção dos Veículos de Apoio às Operações do SESCINC, exceto equipamentos especiais para resgate, salvamento e combate a incêndio em superfícies aquáticas;
  - b. Item 15 – Provisão de Recursos Humanos para o SESCINC;
  - c. Item 17 – Certificado de Capacidade Física de Bombeiro de Aeródromo - CCF-BA;
  - d. Item 18 – Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo - CAP-BA; e
  - e. Item 19 – Programa de Treinamento para Aperfeiçoamento de Competências e Renovação de Certificados de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo – PROACAP.
- 35.4 O requisito contido no item listado a seguir passa a ter aplicação obrigatória a partir de 31 de dezembro de 2012:
  - a. Item 9 – Veículos de Apoio às Operações do SESCINC, exceto equipamentos especiais para resgate, salvamento e combate a incêndio em superfícies aquáticas; e
  - b. Item 28 – Vias de Acesso de Emergência.
- 35.5 Os requisitos contidos nos itens listados a seguir passam a ter aplicação obrigatória a partir de 31 de dezembro de 2016:

- a. Item 9 – Equipamentos especiais para resgate, salvamento e combate a incêndio em superfícies aquáticas; e
  - b. Item 10 – Manutenção de equipamentos especiais para resgate, salvamento e combate a incêndio em superfícies aquáticas.
- 35.6 O operador de aeródromo que se encontre impossibilitado de cumprir qualquer requisito deste Anexo a Resolução deve solicitar à ANAC isenção temporária de regra em vigor.
- 35.7 O pedido de isenção de cumprimento a determinado requisito deve ser apresentado no mínimo 60 dias antes da data definida para sua efetivação, a menos que seja apresentado motivo relevante para reduzir tal prazo.
- 35.8 O pedido deve se fazer acompanhar por:
- a. Referência clara da regra a qual a isenção é solicitada;
  - b. A motivação do pedido de isenção, incluindo a natureza e extensão da isenção pretendida e a identificação completa do interessado na isenção;
  - c. Informações técnicas ou argumentos que o interessado possua para fundamentar a solicitação pretendida; e
  - d. Razões pelas quais o atendimento ao pedido não afetaria a segurança das operações e as ações tomadas pelo interessado para prover um nível de segurança similar àquele provido pelo requisito que se pretende isentar, com a apresentação de análise do risco operacional envolvido.
- 35.9 A ANAC pode deferir ou indeferir o pedido após avaliar todas as informações disponibilizadas pelo operador de aeródromo no pedido de isenção.
- 35.10 O solicitante deve sempre ser informado da decisão proferida.
- 35.11 Deferindo-se o pedido, deve o Operador de Aeródromo, a critério da ANAC, providenciar a divulgação da informação nas publicações aeronáuticas correspondentes.