

**Quadro comparativo  
das alterações propostas**

<Anexo à Resolução nº 279/2013> Texto em vigor	Texto proposto	Justificativa da alteração
<p>2.2.1 Para efeito deste Anexo aplicam-se os termos e definições estabelecidos a seguir, bem como aqueles contidos no RBAC 01 intitulado “Definições, Regras de Redação e Unidades de Medida para Uso nos RBAC” e no RBAC 153 intitulado “Aeródromos: Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”. (...)</p>	<p>2.2.1 Para efeito deste Anexo aplicam-se os termos e definições estabelecidos a seguir, bem como aqueles contidos no RBAC 01 intitulado “Definições, Regras de Redação e Unidades de Medida para Uso nos RBAC” e no RBAC 153 intitulado “Aeródromos: Operação, Manutenção e Resposta à Emergência”. (...) <b>Equipagem</b> é o conjunto de bombeiros de aeródromo designados para compor a tripulação de um CCI ou veículos de apoio às operações do SESCINC.</p>	<p>O termo não está definido na Resolução nº 279/2013. A definição, além de especificar seu sentido, é útil para delimitar os membros da equipe de serviço do SESCINC que estarão obrigados à utilização do EPI</p>
<p>5.1.3 A execução do SESCINC por profissionais pertencentes ao quadro funcional do órgão, empresa ou entidade responsável pela operação do aeródromo deve ter caráter exclusivo, ressalvadas as exceções explicitamente conferidas no item 20 deste Anexo.</p>	<p>5.1.3 A execução do SESCINC por profissionais pertencentes ao quadro funcional do órgão, empresa ou entidade responsável pela operação do aeródromo deve ter caráter exclusivo, <del>ressalvadas as exceções explicitamente conferidas no item 20 deste Anexo.</del></p>	<p>Em estudos realizados no âmbito acadêmico e na ANAC por servidores da GTRE, foi verificado que a norma vigente constitui uma exigência regulatória considerada excessiva nos aeródromos de pequeno porte. Estes estudos apontaram também que o critério poderia ser flexibilizado com um aumento aceitável do risco às operações. A GTRE apresentou, à diretoria desta Agência quatro alternativas em relação ao problema verificado. Em reunião no dia 20 de abril de 2017, a Diretoria decidiu pela adoção da opção regulatória 4, iniciando diretiva para iniciar projeto de ato normativo no sentido de isentar da implantação do SESCINC todo operador de aeródromo que se enquadre na Classe I, segundo RBAC nº 153.</p> <p>Os requisitos do item 20 do Anexo são aplicáveis apenas a aeródromos Classe I.</p>

<p>6.3.4 O NPCR nos aeródromos pertencentes às Classes III, II e I, é determinado por meio da avaliação da categoria das maiores aeronaves com regularidade, que operam ou com previsão de operação no mesmo, e do número de movimentos daquelas aeronaves, computados nos três meses consecutivos de maior movimentação, da seguinte forma:</p>	<p>6.3.4 O NPCR nos aeródromos pertencentes às Classes III, <del>II e I</del>, é determinado por meio da avaliação da categoria das maiores aeronaves com regularidade, que operam ou com previsão de operação no mesmo, e do número de movimentos daquelas aeronaves, computados nos três meses consecutivos de maior movimentação, da seguinte forma:</p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>
<p>6.3.5 Nos aeródromos Classe I, operados por aviões com categoria contraincêndio igual ou inferior a 4 (quatro), onde existir também operação de helicópteros com regularidade, a determinação do NPCR desses aeródromos é obtida adotando-se a correspondência indicada na tabela 6.3.5.</p>	<p>6.3.5 Nos aeródromos <del>Classe I</del>, operados por aviões com categoria contraincêndio igual ou inferior a 4 (quatro), onde existir também operação de helicópteros com regularidade, a determinação do NPCR <del>desses aeródromos</del> é obtida adotando-se a correspondência indicada na tabela 6.3.5.</p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3). Preserva-se, todavia, a Tabela 6.3.5 – Correspondência entre as categorias contraincêndio de aviões e helicópteros, que é atualmente utilizada para realizar a correspondência nos aeródromos Classe II, III e IV.</p>
<p>6.4.1.1 Aeródromos públicos não operados por aeronaves com regularidade. a. Para fins da isenção estabelecida no item 6.4.1.1 deste Anexo, em aeródromos onde as maiores aeronaves em operação sejam de CAT AV 4 (quatro) ou 5 (cinco), a determinação da regularidade deve ser efetuada considerando o somatório dos movimentos das aeronaves CAT AV 4 (quatro) e 5 (cinco).</p>	<p><del>6.4.1.1 Aeródromos públicos não operados por aeronaves com regularidade. Classe I;</del> <del>a. Para fins da isenção estabelecida no item 6.4.1.1 deste Anexo, em aeródromos onde as maiores aeronaves em operação sejam de CAT AV 4 (quatro) ou 5 (cinco), a determinação da regularidade deve ser efetuada considerando o somatório dos movimentos das aeronaves CAT AV 4 (quatro) e 5 (cinco).</del></p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>
<p>6.4.1.5 Aeródromos Classe I onde o maior avião com regularidade em operação é de categoria contraincêndio 3 (três), exceto naqueles aeródromos onde ocorra a operação de helicópteros com regularidade de categoria contraincêndio igual ou superior a H2.</p>	<p><del>6.4.1.5 Aeródromos Classe I onde o maior avião com regularidade em operação é de categoria contraincêndio 3 (três), exceto naqueles aeródromos onde ocorra a operação de helicópteros com regularidade de categoria contraincêndio igual ou superior a H2.</del></p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>

	<p>6.4.3 O operador de aeródromo que tenha alterada sua classe de Classe I para Classe II tem o prazo de até 180 (cento e oitenta) dias para adequação aos requisitos exigidos para o novo enquadramento.</p> <p>6.4.3.1 Os operadores devem estabelecer mecanismos de controle para acompanhar a evolução da quantidade de passageiros processados no seu aeródromo, de forma a antever possíveis mudanças nas classes;</p> <p>6.4.3.2 Para os aeródromos Classe I, quando a média anual de passageiros processados nos últimos 24 meses ultrapassar o valor de 200.000 (duzentos mil), a ANAC poderá condicionar a autorização de novas operações à demonstração da viabilidade do cumprimento do exigido no 6.4.3.</p> <p>6.4.3.3 Sem prejuízo às demais medidas, o não cumprimento do exigido no 6.4.3 dará ensejo à extinção das últimas frequências concedidas, tantas quantas necessárias para adequar a operação do aeródromo a um volume de processamento de passageiros compatível com o enquadramento na Classe I.</p>	<p>A inclusão do item visa definir medidas, para reduzir o risco associado em um aeródromo que tenha sido inserido na Classe II e não implante o SESCINC no prazo de 6 (seis) meses. Ademais, os subitens foram criados para definir medidas de precaução, para diminuir o risco que ocorram mudanças de Classe I para II em um aeródromo sem um planejamento para implantação do SESCINC.</p>
	<p>6.4.4 Uma vez instalado e operacional o SESCINC, o operador de aeródromo Classe I somente poderá requerer a cessação da obrigação de prestar o serviço quando:</p> <p>a. o número de passageiros processados nos últimos 12 meses for inferior a 160.000 (cento e sessenta mil); ou</p> <p>b. enquadrado na Classe I por dois anos consecutivos.</p>	<p>A proposta visa a evitar que uma pequena redução signifique o fim da obrigação de disponibilização do SESCINC.</p>

**Tabela 6.6.3 – Limites de redução do NPCE e prazos máximos para operação com NOTAM reduzindo o NPCE**

Classe do Aeródromo	Prazo máximo (em dias corridos) para operação com NOTAM reduzindo o NPCE em:		
	até 2 (dois) níveis	3 (três) níveis	mais de 3 (três) níveis
[1]	[2]	[3]	[4]
I	45	30	7
II	30	7	--
III	7	--	--
IV	2	--	--

(Redação dada pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)

**Tabela 6.6.3 – Limites de redução do NPCE e prazos máximos para operação com NOTAM reduzindo o NPCE**

Classe do Aeródromo	Prazo máximo (em dias corridos) para operação com NOTAM reduzindo o NPCE em:		
	até 2 (dois) níveis	3 (três) níveis	mais de 3 (três) níveis
[1]	[2]	[3]	[4]
I	45	30	7
II	30	7	--
III	7	--	--
IV	2	--	--

A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC  
(Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)

10.1.1 O operador de aeródromo deve disponibilizar equipamentos adequados de proteção individual para todo o efetivo operacional do SESCINC, de forma a resguardar a integridade física desses profissionais durante as operações de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeronaves.

10.1.1 O operador de aeródromo deve disponibilizar equipamentos adequados de proteção individual (EPI) para todo o efetivo operacional do SESCINC, de forma a resguardar a integridade física do efetivo operacional quando compondo equipagem dos CCI e veículos de apoio às operações do SESCINC desses profissionais durante as operações de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeronaves.

A alteração visa retirar a necessidade de se disponibilizar o conjunto padronizado de EPI para os profissionais cuja atuação não está associada às operações de resgate e combate a incêndio.

<p>10.1.2 O operador de aeródromo deve garantir que o EPI seja de utilização individual e obrigatória para todo o efetivo operacional do SESCINC.</p> <p>10.1.2.1 O EPI tem como objetivo primordial a proteção corporal dos profissionais componentes das equipes de serviço de um SESCINC, devendo ser utilizado sempre que a equipe for acionada para o cumprimento de procedimentos operacionais.</p> <p>10.1.2.2 O operador de aeródromo deve assegurar que o EPI disponibilizado ao efetivo operacional do SESCINC seja adequado às características físicas e à função operacional de cada bombeiro de aeródromo.</p>	<p>10.1.2 O operador de aeródromo deve garantir que o EPI seja de utilização individual, e obrigatória para todo o efetivo operacional a(s) equipagem(ns) do SESCINC.</p> <p>10.1.2.1 O EPI tem como objetivo primordial a proteção corporal dos profissionais componentes das equipes de serviço equipagens de um SESCINC, de uso obrigatório devendo ser utilizado sempre que a equipe for acionada para o cumprimento de procedimentos operacionais.</p> <p>10.1.2.2 O operador de aeródromo deve assegurar que o EPI disponibilizado ao efetivo operacional do SESCINC seja adequado às características físicas e ao exercício da função operacional de cada bombeiro de aeródromo.</p> <p>10.1.2.3 Os profissionais no exercício das funções de BA-MC e BA-MA, enquanto no interior de CCI ou de veículo de apoio às operações do SESCINC, estão desobrigados do uso das peças do conjunto padronizado de EPI que possam reduzir a segurança da operação, mas devem contar com o conjunto completo no interior do veículo para uso imediato, caso necessitem abandoná-lo durante operações de resgate e combate a incêndio.</p>	<p>A alteração visa retirar a necessidade de se disponibilizar o conjunto padronizado de EPI para os profissionais cuja atuação não está associada às operações de resgate e combate a incêndio.</p> <p>A utilização pelos BA-MC e BA-MA do conjunto padronizado de EPI, especialmente de uma bota apropriada ao combate a incêndio, pode interferir negativamente no desempenho desses bombeiros ao reduzir significativamente a sensibilidade requerida para a condução de seus veículos, prejudicando, assim, a função precípua desses profissionais. Dessa forma, verifica-se que a manutenção do requisito vigente dificulta a condução dos CCI e veículos de apoio (conforme relatado a inspetores desta Agência durante inspeções aeroportuárias), acarretando aos ocupantes desses veículos desnecessária exposição ao risco.</p> <p>O tema em questão foi também objeto da Nota Técnica nº10/2016/GTRE/GCOP/SIA, de 4 de agosto de 2016.</p> <p>Tal NT visou avaliar solicitação de isenção de requisitos relacionados à disponibilização de EPI para BA-MC e BA-MA, apresentada pela Infraero, que alegou, entre outros motivos apresentados, a dificuldade de encontrar no mercado nacional fornecedor de botas de combate a incêndio com as características requisitadas pela norma.</p> <p>A NT concluiu pela aceitação do pleito, considerando aceitável a não utilização do conjunto padronizado de EPI pelos motoristas de CCI/CACE/CRS, enquanto no interior de seus veículos.</p>
<p>10.1.4.5 Botas de material leve, flexível, indeformável e resistente (inclusive ao calor irradiado e a contatos ocasionais com o fogo), e que permita mobilidade adequada às atividades do bombeiro de aeródromo e a operação de CCI e veículos de apoio as operações do SESCINC; e</p>	<p>10.1.4.5 Botas de material leve, flexível, indeformável e resistente (inclusive ao calor irradiado e a contatos ocasionais com o fogo), e que permita mobilidade adequada às atividades do bombeiro de aeródromo e a operação de CCI e veículos de apoio as operações do SESCINC; e</p>	<p>(Ver justificativa para alteração no item 10.1.2)</p>

**Tabela 11.1.1 – Materiais e equipamentos para apoio as operações de resgate, por classe de aeródromo**

Materiais e equipamentos para apoio às operações de resgate	Classe do aeródromo			
	I	II	III	IV
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]
Chave inglesa	1	1	1	1
Machado de resgate grande sem cunha	1	1	1	1
Machado de resgate pequeno sem cunha ou do tipo aeronáutico	1	2	4	4
Pé-de-cabra – 95 cm	1	1	1	1
Pé-de-cabra – 165 cm	-	-	1	1
Talhadeira (2,5 cm)	1	1	1	1
Lanternas manuais	2	3	4	8
Martelo – 1,5 a 2 kg	1	1	1	1
Gancho ou garra para salvamento	1	2	3	4
Serra circular para corte pesado de metal, completa, com discos de corte sobressalentes (motor a combustão)	1	1	1	1
Serra manual, tipo de arco, para corte de metais, completa, com lâminas sobressalentes	1	1	1	1
Manta à prova de fogo	1	2	3	4

**Tabela 11.1.1 – Materiais e equipamentos para apoio as operações de resgate, por classe de aeródromo**

Materiais e equipamentos para apoio às operações de resgate	Classe do aeródromo			
	I	II	III	IV
[1]	<del>[2]</del>	<del>[3]</del> [2]	<del>[4]</del> [3]	<del>[5]</del> [4]
Chave inglesa	1	1	1	1
Machado de resgate grande sem cunha	1	1	1	1
Machado de resgate pequeno sem cunha ou do tipo aeronáutico	1	2	4	4
Pé-de-cabra – 95 cm	1	1	1	1
Pé-de-cabra – 165 cm	-	-	1	1
Talhadeira (2,5 cm)	1	1	1	1
Lanternas manuais	2	3	4	8
Martelo – 1,5 a 2 kg	1	1	1	1
Gancho ou garra para salvamento	1	2	3	4
Serra circular para corte pesado de metal, completa, com discos de corte sobressalentes (motor a combustão)	1	1	1	1
Serra manual, tipo de arco, para corte de metais, completa, com lâminas sobressalentes	1	1	1	1
Manta à prova de fogo	1	2	3	4

A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC  
(Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)

**Tabela 11.1.1 – Materiais e equipamentos para apoio as operações de resgate, por classe de aeródromo (continuação)**

Escada extensora (de comprimento total adequado aos tipos de aeronaves em operação no aeródromo)	1	1	2	3
Corda de salvamento de 15 metros	1	1	2	3
Corda de salvamento de 30 metros	-	-	2	3
Alicate cortante – 17 cm ou superior	1	1	1	1
Alicate tipo chave de grifo (corrediça) – 25 cm	1	1	1	1
Chaves de fenda de vários tamanhos – conjunto	1	1	1	1
Tesoura para metal	1	1	1	1
Calços – 15 cm de altura	1	1	1	1

**Tabela 11.1.1 – Materiais e equipamentos para apoio as operações de resgate, por classe de aeródromo (continuação)**

Escada extensora (de comprimento total adequado aos tipos de aeronaves em operação no aeródromo)	<del>1</del>	1	2	3
Corda de salvamento de 15 metros	<del>1</del>	1	2	3
Corda de salvamento de 30 metros	-	-	2	3
Alicate cortante – 17 cm ou superior	<del>1</del>	1	1	1
Alicate tipo chave de grifo (corrediça) – 25 cm	<del>1</del>	1	1	1
Chaves de fenda de vários tamanhos – conjunto	<del>1</del>	1	1	1
Tesoura para metal	<del>1</del>	1	1	1
Calços – 15 cm de altura	<del>1</del>	1	1	1

A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC  
(Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)

**Tabela 11.1.1 – Materiais e equipamentos para apoio as operações de resgate, por classe de aeródromo (continuação)**

Motosserra completa para operações de resgate, com lâminas sobressalentes (motor a combustão)	-	-	-	1
Ferramenta de corte de cintos de segurança	2	4	6	10
Inalador de oxigênio com cilindro	-	1	1	1
Desencarcerador hidráulico, elétrico ou pneumático	-	1	1	2
Kit médico de primeiros socorros	1	2	3	4
Lona	1	2	3	4
Turbo-ventilador, acionado por turbina movida a água, vazão de ar mínima de 50.000 m³/h	-	-	-	1
Maca rígida	1	2	3	4
Colar cervical retrátil	1	2	2	4
Colete de imobilização dorso-lombar MT KED	1	2	2	4
Conjunto de talas rígidas para imobilização de membros superiores e inferiores	4	8	8	10

**Tabela 11.1.1 – Materiais e equipamentos para apoio as operações de resgate, por classe de aeródromo (continuação)**

Motosserra completa para operações de resgate, com lâminas sobressalentes (motor a combustão)	-	-	-	1
Ferramenta de corte de cintos de segurança	2	4	6	10
Inalador de oxigênio com cilindro	-	1	1	1
Desencarcerador hidráulico, elétrico ou pneumático	-	1	1	2
Kit médico de primeiros socorros	1	2	3	4
Lona	1	2	3	4
Turbo-ventilador, acionado por turbina movida a água, vazão de ar mínima de 50.000 m³/h	-	-	-	1
Maca rígida	1	2	3	4
Colar cervical retrátil	1	2	2	4
Colete de imobilização dorso-lombar MT KED	1	2	2	4
Conjunto de talas rígidas para imobilização de membros superiores e inferiores	4	8	8	10

A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC  
(Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)



**Tabela 11.2.1 – Materiais e equipamentos mínimos de apoio as operações de combate a incêndio por classe de aeródromo**

Materiais e equipamentos para apoio ao combate a incêndio	Classe do aeródromo			
	I	II	III	IV
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]
Mangueira para combate a incêndio, que atenda aos requisitos da Norma Brasileira NBR 11861 e NBR 14349, nas seguintes medidas:				
a. 1 ½" x 15 metros, com conexões engate rápido tipo STORZ.	1	2	2	4
b. 1 ½" x 30 metros, com conexões engate rápido tipo STORZ.	-	1	1	2
c. 2 ½" x 15 metros, com conexões engate rápido tipo STORZ.	1	1	1	2
Esguicho de vazão regulável de 1 ½", engate rápido tipo STORZ modelo CAC (controle ajustável de carga), com empunhadura, fabricado de acordo com a Norma Brasileira NBR 1099	1	2	2	4

**Tabela 11.2.1 – Materiais e equipamentos mínimos de apoio as operações de combate a incêndio por classe de aeródromo**

Materiais e equipamentos para apoio ao combate a incêndio	Classe do aeródromo			
	I	II	III	IV
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]
Mangueira para combate a incêndio, que atenda aos requisitos da Norma Brasileira NBR 11861 e NBR 14349, nas seguintes medidas:				
a. 1 ½" x 15 metros, com conexões engate rápido tipo STORZ.	1	2	2	4
b. 1 ½" x 30 metros, com conexões engate rápido tipo STORZ.	-	1	1	2
c. 2 ½" x 15 metros, com conexões engate rápido tipo STORZ.	1	1	1	2
Esguicho de vazão regulável de 1 ½", engate rápido tipo STORZ modelo CAC (controle ajustável de carga), com empunhadura, fabricado de acordo com a Norma Brasileira NBR 1099	1	2	2	4

A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC  
(Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)

**Tabela 11.2.1 – Materiais e equipamentos mínimos de apoio as operações de combate a incêndio por classe de aeródromo (continuação)**

Redução de 2 ½" engate rápido tipo STORZ para 1 ½", engate rápido tipo STORZ	1	1	1	2
Derivante de uma entrada de 2 ½" engate rápido tipo STORZ e duas saídas de 1 ½" engate rápido tipo STORZ	1	1	1	2
Chave dupla para conexão engate rápido tipo STORZ 1 ½" x 2 ½", espessura 12 mm	1	1	1	2
Chave dupla para conexão engate rápido tipo STORZ 1 ½" x 2 ½", espessura 6 mm	1	1	1	2
Chave tríplice para conexão engate rápido tipo STORZ 1 ½" x 2 ½" x 4", espessura 12mm	1	1	1	1

**Tabela 11.2.1 – Materiais e equipamentos mínimos de apoio as operações de combate a incêndio por classe de aeródromo (continuação)**

Redução de 2 ½" engate rápido tipo STORZ para 1 ½", engate rápido tipo STORZ	1	1	1	2
Derivante de uma entrada de 2 ½" engate rápido tipo STORZ e duas saídas de 1 ½" engate rápido tipo STORZ	1	1	1	2
Chave dupla para conexão engate rápido tipo STORZ 1 ½" x 2 ½", espessura 12 mm	1	1	1	2
Chave dupla para conexão engate rápido tipo STORZ 1 ½" x 2 ½", espessura 6 mm	1	1	1	2
Chave tríplice para conexão engate rápido tipo STORZ 1 ½" x 2 ½" x 4", espessura 12mm	1	1	1	1

A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)

13.1.2.6 Certificado de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Gerente de Seção Contraincêndio, para o exercício desta função operacional/gerencial;

~~13.1.2.6 Certificado de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Gerente de Seção Contraincêndio, para o exercício desta função operacional/gerencial;~~

O item relativo à obrigatoriedade de certificado de especialização para exercício da função de BA-GS entraria em vigor no início do ano de 2018. Ocorre, porém, que os currículos mínimos desse cursos ainda não foi publicado pela ANAC. A retirada do requisito e sua inclusão em uma perspectiva mais ampla, no âmbito do Tema 28 da Agenda Regulatória da ANAC, permitirá que os estudos sejam aprofundados e finalizados.

13.2.2 A critério do operador de aeródromo Classe I, o Chefe de Equipe de Serviço pode, cumulativamente às suas funções operacionais/supervisionais, responder pela função operacional/gerencial de Gerente de Seção Contraincêndio, não necessitando obter a especialização prevista no item 13.3.2.2.c.

~~13.2.2 A critério do operador de aeródromo Classe I, o Chefe de Equipe de Serviço pode, cumulativamente às suas funções operacionais/supervisionais, responder pela função operacional/gerencial de Gerente de Seção Contraincêndio, não necessitando obter a especialização prevista no item 13.3.2.2.c.~~

A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)

<p>13.2.5 Nos aeródromos Classe I e NPCR menor ou igual a 5 (cinco), o BA-CE pode responder pela função de BA-OC cumulativamente às suas funções operacionais/supervisionais. (Incluído pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)</p>	<p><del>13.2.5 Nos aeródromos Classe I e NPCR menor ou igual a 5 (cinco), o BA-CE pode responder pela função de BA-OC cumulativamente às suas funções operacionais/supervisionais. (Incluído pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)</del></p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>
<p>13.3.1.2 As habilitações de bombeiro de aeródromo são classificadas em: a. Bombeiro de Aeródromo 1 (BA-1) – habilita seu detentor a exercer a função operacional de bombeiro de aeródromo em aeródromos Classes I, II, ou III, onde as aeronaves com regularidade autorizadas para operação sejam de categoria contraincêndio de 1 (um) a 5 (cinco). b. Bombeiro de Aeródromo 2 (BA-2) – habilita seu detentor a exercer a função operacional de bombeiro de aeródromo em aeródromos Classes I, II, III ou IV, onde as aeronaves com regularidade autorizadas para operação sejam de categoria contraincêndio de 1 (um) a 10 (dez).</p>	<p>13.3.1.2 As habilitações de bombeiro de aeródromo são classificadas em: a. Bombeiro de Aeródromo 1 (BA-1) – habilita seu detentor a exercer a função operacional de bombeiro de aeródromo em aeródromos Classes <del>I, II,</del> ou III, onde as aeronaves com regularidade autorizadas para operação sejam de categoria contraincêndio de 1 (um) a 5 (cinco). b. Bombeiro de Aeródromo 2 (BA-2) – habilita seu detentor a exercer a função operacional de bombeiro de aeródromo em aeródromos Classes <del>I, II,</del> III ou IV, onde as aeronaves com regularidade autorizadas para operação sejam de categoria contraincêndio de 1 (um) a 10 (dez).</p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>
<p>13.5.4.1 Para os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromos Classe I e II a validade do CAP-BA é de 4 (quatro) anos.</p>	<p>13.5.4.1 Para os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromos Classe <del>I e II,</del> a validade do CAP-BA é de 4 (quatro) anos.</p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>
<p>13.7.5.1 Os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromos Classe I, onde somente operem aeronaves com regularidade de categoria contraincêndio igual ou inferior a 5 (cinco), estão isentos do requisito estabelecido no item 13.7.5 deste Anexo.</p>	<p><del>13.7.5.1 Os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromos Classe I, onde somente operem aeronaves com regularidade de categoria contraincêndio igual ou inferior a 5 (cinco), estão isentos do requisito estabelecido no item 13.7.5 deste Anexo.</del></p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>

<p>15.3.1.1 Sala de observação que integre as atividades de comunicação e que possibilite ampla visão da área de movimento das aeronaves, direta ou remota (via sistema de câmeras).</p> <p>a. Fica dispensada a disponibilização de sala de observações na SCI em aeródromos Classe I, desde que atendidas as seguintes condicionantes: (Incluído pela Resolução nº382, de 14.06.2016)</p> <p>i. o operador de aeródromo disponha de procedimento alternativo aprovado pela ANAC que assegure a visualização das operações de pouso e decolagem de aeronaves regulares; e (Incluído pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)</p> <p>ii. os equipamentos de comunicação previstos no item 12.2 deste Anexo destinados à sala de observação fiquem disponibilizados na sala destinada às atividades administrativas da SCI. (Incluído pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)</p>	<p>15.3.1.1 Sala de observação que integre as atividades de comunicação e que possibilite ampla visão da área de movimento das aeronaves, direta ou remota (via sistema de câmeras).</p> <p><del>a. Fica dispensada a disponibilização de sala de observações na SCI em aeródromos Classe I, desde que atendidas as seguintes condicionantes: (Incluído pela Resolução nº382, de 14.06.2016)</del></p> <p><del>i. o operador de aeródromo disponha de procedimento alternativo aprovado pela ANAC que assegure a visualização das operações de pouso e decolagem de aeronaves regulares; e (Incluído pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)</del></p> <p><del>ii. os equipamentos de comunicação previstos no item 12.2 deste Anexo destinados à sala de observação fiquem disponibilizados na sala destinada às atividades administrativas da SCI. (Incluído pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)</del></p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC</p> <p>(Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>
<p>20 BRIGADA ESPECIAL DE COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMO</p>	<p><del>20 BRIGADA ESPECIAL DE COMBATE A INCÊNDIO EM AERÓDROMO</del></p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC</p> <p>(Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>
<p>20.1 Nos aeródromos Classe I onde, justificadamente, haja dificuldades para a operacionalização de um SESCINC com efetivo operacional exclusivo, pode ser autorizada pela ANAC a instituição, em caráter excepcional e por tempo determinado, de Brigada Especial de Combate a Incêndio em Aeródromo (BECA).</p>	<p><del>20.1 Nos aeródromos Classe I onde, justificadamente, haja dificuldades para a operacionalização de um SESCINC com efetivo operacional exclusivo, pode ser autorizada pela ANAC a instituição, em caráter excepeional e por tempo determinado, de Brigada Especial de Combate a Incêndio em Aeródromo (BECA).</del></p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC</p> <p>(Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>
<p>20.2 A BECA deve ser composta por profissionais detentores de um dos certificados de habilitação de bombeiro de aeródromo reconhecidos pela ANAC, conforme item 21.8 deste Anexo, e de CAP-BA válido, conforme item 13.5 deste Anexo.</p>	<p><del>20.2 A BECA deve ser composta por profissionais detentores de um dos certificados de habilitação de bombeiro de aeródromo reconhecidos pela ANAC, conforme item 21.8 deste Anexo, e de CAP-BA válido, conforme item 13.5 deste Anexo.</del></p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC</p> <p>(Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>

<p>20.3 Os componentes da BECA devem possuir vínculo funcional com órgão, entidade ou empresa responsável pela administração do aeródromo podendo, sem prejuízo das responsabilidades inerentes ao bombeiro de aeródromo e à própria BECA, acumular outras funções administrativas ou operacionais no aeródromo, respeitados os limites da legislação trabalhista.</p>	<p><del>20.3 Os componentes da BECA devem possuir vínculo funcional com órgão, entidade ou empresa responsável pela administração do aeródromo podendo, sem prejuízo das responsabilidades inerentes ao bombeiro de aeródromo e à própria BECA, acumular outras funções administrativas ou operacionais no aeródromo, respeitados os limites da legislação trabalhista.</del></p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>
<p>20.4 A solicitação para a adoção de BECA deve ser requerida à ANAC com antecedência de, no mínimo, 60 (sessenta) dias da data prevista para início de sua operação, devidamente assinada pelo operador do aeródromo, e deve conter as seguintes informações e documentos:</p>	<p><del>20.4 A solicitação para a adoção de BECA deve ser requerida à ANAC com antecedência de, no mínimo, 60 (sessenta) dias da data prevista para início de sua operação, devidamente assinada pelo operador do aeródromo, e deve conter as seguintes informações e documentos:</del></p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>
<p>20.4.1 Caracterização das dificuldades para a operacionalização do SESCINC com efetivo próprio; e</p>	<p><del>20.4.1 Caracterização das dificuldades para a operacionalização do SESCINC com efetivo próprio; e</del></p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>
<p>20.4.2 Relação nominal dos componentes da BECA, discriminando para cada um deles: 20.4.2.1 Tipo e data de emissão do certificado de habilitação de bombeiro de aeródromo; 20.4.2.2 Atividade exercida no aeródromo; e 20.4.2.3 Função operacional que desempenhará na BECA.</p>	<p><del>20.4.2 Relação nominal dos componentes da BECA, discriminando para cada um deles: 20.4.2.1 Tipo e data de emissão do certificado de habilitação de bombeiro de aeródromo; 20.4.2.2 Atividade exercida no aeródromo; e 20.4.2.3 Função operacional que desempenhará na BECA.</del></p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>
<p>20.4.3 Cópias dos certificados de habilitação de bombeiro de aeródromo dos componentes da BECA.</p>	<p><del>20.4.3 Cópias dos certificados de habilitação de bombeiro de aeródromo dos componentes da BECA.</del></p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>
<p>20.4.4 Cópia do Certificado de Especialização como Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI dos componentes da BECA que exercem esta função operacional.</p>	<p><del>20.4.4 Cópia do Certificado de Especialização como Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI dos componentes da BECA que exercem esta função operacional.</del></p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>

20.4.5 Cópia da CNH dos Bombeiros de Aeródromo Motoristas/Operadores de CCI, conforme disposto no item 13.1.2.9 deste Anexo.	<del>20.4.5 Cópia da CNH dos Bombeiros de Aeródromo Motoristas/Operadores de CCI, conforme disposto no item 13.1.2.9 deste Anexo.</del>	A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)
20.5 A autorização para a implantação de BECA será outorgada por meio de ato administrativo da ANAC, após parecer técnico favorável da Agência.	<del>20.5 A autorização para a implantação de BECA será outorgada por meio de ato administrativo da ANAC, após parecer técnico favorável da Agência.</del>	A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)
20.6 O operador de aeródromo que receber a autorização para a implantação de BECA deve adotar os seguintes procedimentos:	<del>20.6 O operador de aeródromo que receber a autorização para a implantação de BECA deve adotar os seguintes procedimentos:</del>	A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)
20.6.1 Garantir que os componentes da BECA estejam disponíveis, devidamente equipados e posicionados próximos ao(s) CCI, 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;	<del>20.6.1 Garantir que os componentes da BECA estejam disponíveis, devidamente equipados e posicionados próximos ao(s) CCI, 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;</del>	A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)
20.6.2 Incluir no PCINC os procedimentos operacionais a serem adotados pela BECA;	<del>20.6.2 Incluir no PCINC os procedimentos operacionais a serem adotados pela BECA;</del>	A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)
20.6.3 Informar à ANAC, em até 48 (quarenta e oito) horas após a ocorrência, quaisquer alterações nas características operacionais da BECA autorizada;	<del>20.6.3 Informar à ANAC, em até 48 (quarenta e oito) horas após a ocorrência, quaisquer alterações nas características operacionais da BECA autorizada;</del>	A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)
20.6.4 Acompanhar a operacionalidade da BECA propondo, quando oportuno, alterações ou aperfeiçoamentos ao sistema implantado;	<del>20.6.4 Acompanhar a operacionalidade da BECA propondo, quando oportuno, alterações ou aperfeiçoamentos ao sistema implantado;</del>	A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)
20.6.5 Manter na SCI cópia da autorização para a implantação da BECA; e	<del>20.6.5 Manter na SCI cópia da autorização para a implantação da BECA; e</del>	A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)

<p>20.6.6 Manter na SCI cópias dos documentos listados no item 20.4 deste Anexo.</p>	<p><del>20.6.6 Manter na SCI cópias dos documentos listados no item 20.4 deste Anexo.</del></p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>
<p>20.7 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 para implantação da BECA.</p>	<p><del>20.7 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 para implantação da BECA.</del></p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3).</p>
<p>20.8 A solicitação para revalidação da BECA deve obedecer ao estabelecido no item 20 deste Anexo.</p>	<p><del>20.8 A solicitação para revalidação da BECA deve obedecer ao estabelecido no item 20 deste Anexo.</del></p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>
<p>20.9 Ocorrendo alteração do NPCR do aeródromo que recebeu autorização para operar uma BECA, o operador de aeródromo deve solicitar à ANAC a revalidação da referida autorização.</p>	<p><del>20.9 Ocorrendo alteração do NPCR do aeródromo que recebeu autorização para operar uma BECA, o operador de aeródromo deve solicitar à ANAC a revalidação da referida autorização.</del></p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>
<p>20.10 O operador de aeródromo onde opere BECA está dispensado do estabelecimento e da execução do Programa de Treinamento Recorrente para Bombeiros de Aeródromo (PTR-BA), conforme disposto no item 13.8 deste Anexo.</p>	<p><del>20.10 O operador de aeródromo onde opere BECA está dispensado do estabelecimento e da execução do Programa de Treinamento Recorrente para Bombeiros de Aeródromo (PTR-BA), conforme disposto no item 13.8 deste Anexo.</del></p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>
<p>20.10.1 Visando a manutenção do nível de competência dos bombeiros de aeródromo, fica a critério do operador de aeródromo estabelecer treinamento recorrente para o efetivo operacional da BECA.</p>	<p><del>20.10.1 Visando a manutenção do nível de competência dos bombeiros de aeródromo, fica a critério do operador de aeródromo estabelecer treinamento recorrente para o efetivo operacional da BECA.</del></p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>
<p>21.5 Até 31 de dezembro de 2014 os BA-MC e BA-MA, enquanto no interior do(s) CCI ou veículo(s) de apoio as operações do SESCINC, não necessitam utilizar o EPI completo, devendo manter no interior dos veículos para uso imediato, caso necessário deixar a cabine, os EPI descritos no item 10.1.4.</p>	<p><del>21.5 Até 31 de dezembro de 2014 os BA-MC e BA-MA, enquanto no interior do(s) CCI ou veículo(s) de apoio as operações do SESCINC, não necessitam utilizar o EPI completo, devendo manter no interior dos veículos para uso imediato, caso necessário deixar a cabine, os EPI descritos no item 10.1.4.</del></p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção de utilização de EPI completo para os profissionais em exercício das funções de BA-MC e BA-MA enquanto no interior dos veículos (Ver justificativa para alteração no item 10.1.4.5)</p>

-	<p>21.8-A Até 31 de dezembro de 2019 a ANAC aceitará, para aeródromo Classe II, que a função operacional de BA-MC seja exercida por bombeiro de aeródromo não detentor do certificado de especialização disposto no item 13.1.2.4 deste Anexo, desde que possua certificado de conclusão do Curso Básico de Bombeiro de Aeródromo (CBBA) que contenha a indicação de realização de treinamento de dirigibilidade de CCI de, no mínimo, oito horas.</p>	<p>Atual período de transição do modelo de capacitação de recursos humanos para o SESCINC impõe inúmeros desafios aos operadores de aeródromo, entre eles a dificuldade de contratar bombeiros de aeródromo especializados como motoristas/operadores de CCI. Tal situação é agravada em aeródromos de baixa movimentação de passageiros devido as conhecidas dificuldades financeiras e logísticas enfrentadas por esses aeródromos. Também há de se mencionar a escassa oferta de cursos de especialização de BA-MC, pois, atualmente, somente uma OE-SESCINC possui autorização para ministrar o curso, obtida em outubro de 2016.</p>
<p>21.9-A Até 31 de dezembro de 2017, o operador de aeródromo Classe I pode admitir profissionais que não disponham da formação de bombeiro de aeródromo no efetivo operacional do SESCINC, desde que oriundos das corporações de bombeiros militares ou detentores da formação de bombeiro civil, observadas ainda as condicionantes estabelecidas nos itens 21.9.1, 21.9.2, 21.9.3 e 21.9.4 deste Anexo. (Incluído pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)</p>	<p><del>21.9 A Até 31 de dezembro de 2017, o operador de aeródromo Classe I pode admitir profissionais que não disponham da formação de bombeiro de aeródromo no efetivo operacional do SESCINC, desde que oriundos das corporações de bombeiros militares ou detentores da formação de bombeiro civil, observadas ainda as condicionantes estabelecidas nos itens 21.9.1, 21.9.2, 21.9.3 e 21.9.4 deste Anexo. (Incluído pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)</del></p>	<p>A alteração visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC (Ver justificativa para alteração no item 5.1.3)</p>



<p>21.10 O requisito contido no item listado a seguir passa a ter aplicação compulsória a partir de 1º de janeiro de 2018: (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)</p> <p>21.10.1 Disponibilização do simulador de cenários de emergência de que trata o item 6.3.3.8 do Apêndice a este Anexo. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)</p>	<p><del>21.10 O requisito contido no item listado a seguir passa a ter aplicação compulsória a partir de 1º de janeiro de 2018: (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)</del></p> <p><del>21.10.1 Disponibilização do simulador de cenários de emergência de que trata o item 6.3.3.8 do Apêndice a este Anexo. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)</del></p>	<p>A ausência dos requisitos especificando as características técnicas obrigatórias do “mock-up” impede a aquisição do equipamento por parte das OE-SESCINC, assim como inviabiliza a eficácia da norma. Ainda assim, o item 21.10 do Anexo à Resolução nº 279/2013 estabelece a data de 1º de janeiro de 2018 para que os simuladores de cenários de emergência sejam disponibilizados – o que, como se viu, não seria possível. Não obstante o entendimento que o simulador de cenários de emergência constitui-se no mais importante equipamento para o treinamento de bombeiros de aeródromo, entende-se que, no momento atual de consolidação do mercado de capacitação de Bombeiros de Aeródromo, a imposição de um requisito normativo que requer grande investimento poderia impedir a manutenção da já existente – ou a entrada de novas – OE-SESCINC no mercado.</p> <p>A proposta de exclusão do requisito visa conceder tempo para que esta área técnica possa realizar estudos acerca dos requisitos mínimos esperados para o equipamento, além de uma análise de impacto mais profunda, considerando o cenário atual.</p>
---	---	---

<p>21.12 Até 31 de dezembro de 2017 a ANAC aceitará que a função operacional/supervisional de BA-CE seja exercida por bombeiros de aeródromo habilitados até 31 de dezembro de 2015 nos cursos ou estágios de adaptação relacionados neste Anexo e com experiência mínima de 2 (dois) anos na função de chefe de equipe de serviço, evidenciada por declaração formal emitida pelo operador de aeródromo.</p>	<p>21.12 Até <del>31 de dezembro de 2017</del> 30 de junho de 2019 a ANAC aceitará que a função operacional/supervisional de BA-CE seja exercida por bombeiros de aeródromo <del>habilitados até 31 de dezembro de 2015 nos cursos ou estágios de adaptação</del> detentores dos certificados de habilitação relacionados nesse Anexo e com experiência mínima de 2 (dois) anos na função de <del>chefe de equipe de serviço</del> bombeiro de aeródromo, evidenciada por declaração formal emitida pelo operador de aeródromo.</p>	<p>O currículo mínimo do curso de especialização de Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe de Serviço (BA-CE) está sendo elaborado no âmbito desta GT para futuro encaminhamento ao SIA para publicação por meio de Portaria. Uma vez publicado o currículo em comento é necessário que a(s) OE-SESCINC certificada(s) solicite(m) emenda ao certificado OE-SESCINC, nos termos do Apêndice ao Anexo à Resolução nº 279/2013 para, então, poder oferecer o curso aos operadores de aeródromo. Esses operadores, por sua vez, necessitam de tempo para planejar a logística requerida para a realização de um curso pelos profissionais em atividade no efetivo operacional do SESCINC.</p> <p>Diante do exposto, entende-se que é necessário estender a data estabelecida no requisito 21.12 pelo período de 18 (dezoito) meses. A data proposta considera a publicação do currículo em comento pela ANAC, ainda em 2017. Após tal publicação, é necessário conceder às OE-SESCINC tempo para efetivação da emenda ao Certificado OE-SESCINC, para posterior oferta do curso ao mercado. Em sequência, os operadores de aeródromo necessitam de tempo suficiente para a contratação e realização do CBA-CE. Finalmente, o estabelecimento de prazo de tolerância distinto daqueles propostos para o CAP-BA, visa estabelecer, de forma escalonada, a obrigatoriedade de realização dos cursos.</p>
<p>21.13 Até 31 de dezembro de 2017 a ANAC aceitará que a função operacional/gerencial de BA-GS seja exercida por bombeiros de aeródromo habilitados até 31 de dezembro de 2015 nos cursos ou estágios de adaptação relacionados neste Anexo e com experiência mínima de 1 (um) ano na função de chefe de SCI, evidenciada por declaração formal emitida pelo operador de aeródromo.</p>	<p><del>21.13 Até 31 de dezembro de 2017 a ANAC aceitará que a função operacional/gerencial de BA-GS seja exercida por bombeiros de aeródromo habilitados até 31 de dezembro de 2015 nos cursos ou estágios de adaptação relacionados neste Anexo e com experiência mínima de 1 (um) ano na função de chefe de SCI, evidenciada por declaração formal emitida pelo operador de aeródromo.</del></p>	<p>Em relação ao exercício da função de Bombeiro de Aeródromo Gerente da Seção Contraincêndio (BA-GS), o item 21.13 do Anexo à Resolução nº 279/2013 estabelece que até 31 de dezembro de 2017 a função pode ser exercida por bombeiros habilitados até 31 de dezembro de 2015 e com experiência mínima de 1 (um) ano como Chefe SCI. Ocorre, porém que o currículo mínimo para o curso ainda não foi publicado por esta Agência.</p> <p>A retirada dos requisitos e sua inclusão em uma perspectiva mais ampla, no âmbito do Tema 28 da Agenda Regulatória da ANAC, permitirá que os estudos sejam aprofundados e finalizados.</p>

<p>21.14 Os requisitos contidos nos itens listados a seguir passam a ter aplicação compulsória a partir de 1º de janeiro de 2018:</p> <p>21.14.1 (Revogado pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)</p> <p>21.14.2 Itens 4.2.3.1.d e 4.3.1.4 do Apêndice a este Anexo – Certificado de Atualização de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil.</p>	<p><del>21.14 Os requisitos contidos nos itens listados a seguir passam a ter aplicação compulsória a partir de 1º de janeiro de 2018:</del></p> <p><del>21.14.1 (Revogado pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)</del></p> <p><del>21.14.2 Itens 4.2.3.1.d e 4.3.1.4 do Apêndice a este Anexo – Certificado de Atualização de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil.</del></p>	<p>O currículo mínimo para os cursos de Atualização de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil ainda não foi publicado por esta Agência.</p> <p>A retirada dos requisitos e sua inclusão em uma perspectiva mais ampla, no âmbito do Tema 28 da Agenda Regulatória da ANAC, permitirá que os estudos sejam aprofundados e finalizados.</p>
<p>21.15 Os requisitos contidos no item 13.5 – Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo (CAP-BA) passam a ter aplicação compulsória: (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)</p> <p>a. a partir de 1º de janeiro de 2018, para os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromo Classe IV; (Incluído pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)</p> <p>b. a partir de 1º de janeiro de 2019, para os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromos Classes II e III; (Incluído pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)</p> <p>c. a partir de 1º de janeiro de 2021, para os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromos Classe I. (Incluído pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)</p>	<p>21.15 Os requisitos contidos no item 13.5 – Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo (CAP-BA) passam a ter aplicação compulsória: (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)</p> <p>a. a partir de 1º de janeiro de <del>2018</del> 2019, para os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromo Classe IV; (Incluído pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)</p> <p>b. a partir de 1º de janeiro de <del>2019</del> 2020, para os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromos Classes II e III; (Incluído pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)</p> <p><del>c. a partir de 1º de janeiro de 2021, para os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromos Classe I. (Incluído pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)</del></p>	<p>O CAP-BA é documento obtido por meio da conclusão, com aproveitamento, do Curso de Atualização para Bombeiro de Aeródromo. O currículo mínimo desse curso foi publicado em junho de 2017. Uma vez publicado, é necessário à única OE-SESCINC certificada solicitar emenda ao certificado OE-SESCINC, nos termos do Apêndice ao Anexo à Resolução nº 279/2013 para, então, poder oferecer o curso aos operadores de aeródromo. Esses operadores, por sua vez, necessitam de tempo para planejar toda a logística requerida para a realização de um curso com carga horária de 40 horas pelos profissionais em atividade no efetivo operacional do SESCINC.</p> <p>Assim, entende-se que é necessário postergar a data de vigência do requisito pelo período de 1 (um) ano para os aeródromos Classe IV, uma vez que não haverá tempo suficiente para oferta e realização do curso até o final de 2017. Ademais, considerando que a necessidade de realização simultânea do curso para aeródromos Classes II, III e IV poderia gerar uma demanda acima da oferta, e considerando que aeródromos de menor porte, em geral, tem menos recursos financeiros e de pessoal, sugere-se se, também, prorrogar a data de vigência em 1 (um) ano para os aeródromos Classes II e III.</p> <p>Isso pode ser feito por meio da alteração das letras “a” e “b” do item 21.15.</p> <p>A exclusão da letra “c” do item 21.15 visa a adequação à isenção aplicada a aeródromos Classe I, conforme direcionamento da Diretoria Colegiada da ANAC.</p>

<Apêndice ao Anexo à Resolução nº 279/2013> Texto em vigor	Texto proposto	Justificativa da alteração
<p>4.2.3.1 O responsável pela coordenação técnica de uma OE-SESCINC deve possuir:</p> <p>[...]</p> <p>d. Certificado de Atualização de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil válido.</p>	<p>4.2.3.1 O responsável pela coordenação técnica de uma OE-SESCINC deve possuir:</p> <p>[...]</p> <p><del>d. Certificado de Atualização de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil válido.</del></p>	<p>(Ver justificativa para alteração no item 21.14, no quadro relativo ao Anexo à Resolução nº 279/2013)</p>
<p>4.3.1.5 Os instrutores de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromo civil devem, ainda, apresentar Certificado de Atualização de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil válido.</p> <p>a. Os instrutores formados no curso de formação de instrutor de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromo civil ficam isentos do requisito disposto no item 4.3.1.5 deste Apêndice por um período de 2 (dois) anos a contar da data de emissão do certificado de conclusão do curso.</p>	<p><del>4.3.1.5 Os instrutores de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromo civil devem, ainda, apresentar Certificado de Atualização de Instrutor de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil válido.</del></p> <p><del>a. Os instrutores formados no curso de formação de instrutor de prevenção, salvamento e combate a incêndio em aeródromo civil ficam isentos do requisito disposto no item 4.3.1.5 deste Apêndice por um período de 2 (dois) anos a contar da data de emissão do certificado de conclusão do curso.</del></p>	<p>(Ver justificativa para alteração no item 21.14, no quadro relativo ao Anexo à Resolução nº 279/2013)</p>
<p>6.3.3.8 Simuladores de cenários de emergência com fogo em aviões e helicópteros (mock-up), agregando, dentre outras características: utilização de gás liquefeito de petróleo (GLP), sistema para o corte do fluxo de combustível em situações de emergência e configuração que possibilite a simulação de incêndios na cabine de comando, cabine de passageiros, motores, trem de pouso e áreas adjacentes, e de incêndios alimentados por combustível sob pressão.</p> <p>a. As demais características dos simuladores de cenários de emergência com fogo em aviões e helicópteros são estabelecidas pela ANAC em documento específico.</p>	<p><del>6.3.3.8 Simuladores de cenários de emergência com fogo em aviões e helicópteros (moek up), agregando, dentre outras características: utilização de gás liquefeito de petróleo (GLP), sistema para o corte do fluxo de combustível em situações de emergência e configuração que possibilite a simulação de incêndios na cabine de comando, cabine de passageiros, motores, trem de pouso e áreas adjacentes, e de incêndios alimentados por combustível sob pressão.</del></p> <p><del>a. As demais características dos simuladores de cenários de emergência com fogo em aviões e helicópteros são estabelecidas pela ANAC em documento específico.</del></p>	<p>(Ver justificativa para alteração no item 21.10, no quadro relativo ao Anexo à Resolução nº 279/2013)</p>