

Análise de Contribuições da Audiência Pública nº 24/2018

Número da contribuição:	6558
Nome:	fernando pereira lourencp
Contribuição	
peço a compreensão de todos vocês para a vida e não a parte financeira das coisas. que por favor alterem essa resolução que tirou os bombeiros dos aeroportos com menos de 200 mil passageiros por ano. que os mesmos poderiam colocar que os aeroportos que já possuíam a seção contra incêndio permanecem do mesmo jeito e os novos aeroportos que não tem a seção contra incêndio ai sim não era obrigado a implantar a mesma.	
Justificativa	
dar o devido valor a vida humana, não esperando assim um desastre acontecer como na boate kis para depois tomar as providencias.	
Resposta da ANAC	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>O requisito abordado na contribuição não se enquadra no escopo deste projeto de alteração normativa. Informa-se, contudo, que o tema já abordado na Audiência Pública nº 14/2017, ocasião em que a ANAC apresentou os seguintes argumentos:</p> <p>“Em relação ao risco associado à inexistência do SESCINC em determinados aeródromos, é importante chamar atenção ao fato de que nenhum sistema está livre de falhas, e que a busca pela eliminação total do risco não pode ser o único objetivo do ente regulador, sob pena de inviabilizar a própria atividade.</p> <p>Ressalte-se que a própria OACI estabelece que a eliminação de 100% dos acidentes é um objetivo inalcançável. Falhas e erros irão ocorrer, apesar dos melhores esforços para preveni-los e nenhuma atividade humana, ou sistema projetado por humanos pode garantir segurança absoluta.</p> <p>Assim é que a inexistência do SESCINC é a realidade da maioria dos aeródromos brasileiros. De fato, cerca de 80% de todos os aeródromos públicos não contam, atualmente, com o serviço – e é possível que parcela significativa desse universo sequer existisse se estivessem obrigados a prestá-lo.</p> <p>A atuação da Agência deve, portanto, considerar o equilíbrio entre a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Tal ponderação é objeto do Processo nº 00058.519079/2017-39, em que se analisa o risco associado à medida proposta vis-à-vis os benefícios dela decorrentes, concluindo-se que a alteração normativa pretendida satisfaz as necessidades sociais e econômicas do Estado e traz resultado final positivo. Os dados em que se fundamenta a proposta podem ser encontrados nos documentos disponibilizados para a audiência pública, no material juntado ao Processo nº 00058.519079/2017-39 e no material técnico disponível para consulta (CUNHA, D. A. “Qualidade Regulatória: Análise de impacto com gerenciamento de risco para a exigência de serviços de combate a incêndio e salvamento em aeroportos civis brasileiros” e FREIRE, Luciano Lopes de Azevedo “A flexibilização de requisitos de serviços de salvamento e combate a incêndio em aeródromos como mecanismo de fomento à aviação é possível?”).</p> <p>Cabe ressaltar que, após um ano de vigência da flexibilização, verifica-se que diversos operadores de aeródromo Classe I mantiveram em funcionamento o serviço no todo ou em parte, mesmo estando desobrigados a prestá-lo”.</p>	

Número da contribuição:	6559
Nome:	João Henrique de Santa Rosa Figueiredo
Contribuição	
Intervenção: compreende uma série de procedimentos operacionais a serem realizados pela equipe de bombeiros com o objetivo de prevenir ou combater incêndios, resgatar vítimas, realizar o atendimento pré-hospitalar, preservar o meio ambiente, além de outras atividades operacionais necessárias no local da emergência.	
Justificativa	
Nenhum bombeiro profissional em sã consciência realiza intervenção imediata. Esta expressão induz ao erro podendo causar sérios acidentes. A alteração é baseada nos protocolos operacionais de todas as corporações de bombeiros do Brasil e do mundo, pois antes de iniciar qualquer tipo de intervenção, é necessário avaliar a situação (avaliar o cenário da emergência),	

verificar os recursos existentes, formular um plano de ação, posicionar os recursos para intervenção e intervir se necessário.
Resposta da ANAC
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. Com base na definição de "Condição de Socorro", a "Intervenção Imediata" seria aplicável nos seguintes casos: 1) Aeronave ameaçada por grave ou iminente perigo e que requer intervenção imediata; e 2) Acidente aeronáutico inevitável ou já consumado. O SESCINC atuará, mesmo que de forma acessória, em todos os casos previstos como condição de socorro. Os procedimentos de intervenção, incluindo a avaliação do cenário pelo BA-CE, deverão estar previstos nos planos resultantes do SREA. A seção do RBAC 153 que trata desses planos será objeto de revisão posterior, oportunidade em que as definições nela contidas serão analisadas.

Número da contribuição:	6560
Nome:	João Henrique de Santa Rosa Figueiredo
Contribuição	
Posicionamento para intervenção: é o procedimento adotado pelo SESCINC após a parada da aeronave em emergência (na condição de socorro ou urgência), para posicionar estrategicamente os recursos de combate a incêndio e salvamento ao redor da aeronave para uma possível intervenção.	
Justificativa	
Essa alteração está baseada nos itens 12.3.26, 14.6.5, 14.6.6 e 14.6.10 do Doc 9137 AN 898 Manual de Serviços Aeroportuários – Resgate e Combate ao Fogo Parte 1 de 2014 da ANAC e no item 1.4.11 da ICA 92-4 Elaboração do Plano Contraincêndio em Aeródromo do COMAER. Ela é necessária para que a expressão “posicionamento para intervenção” tenha uma descrição que traduza de modo coerente a verdadeira atividade que os bombeiros de aeródromo realizam desde a década de 50.	
Resposta da ANAC	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. Com base na definição de "Condição de Socorro", a "Intervenção Imediata" seria aplicável nos seguintes casos: 1) Aeronave ameaçada por grave ou iminente perigo e que requer intervenção imediata; e 2) Acidente aeronáutico inevitável ou já consumado. O SESCINC atuará, mesmo que de forma acessória, em todos os casos previstos como condição de socorro. Os procedimentos de intervenção, incluindo a avaliação do cenário pelo BA-CE, deverão estar previstos nos planos resultantes do SREA. A seção do RBAC 153 que trata desses planos será objeto de revisão posterior, oportunidade em que as definições nela contidas serão analisadas.	

Número da contribuição:	6561
Nome:	João Henrique de Santa Rosa Figueiredo
Contribuição	
Posicionamento para Aguardar o Pouso da Aeronave em Emergência: é o procedimento adotado pelo SESCINC para o atendimento às aeronaves na condição de urgência ou socorro que ainda estão em voo, requerendo o posicionamento das viaturas do SESCINC nos locais definidos no PCINC ou em outros locais definidos pelo chefe de equipe dos bombeiros para aguardar o pouso da aeronave em situação de emergência e o acompanhamento da mesma até ao local onde ocorrer a parada total dos motores.	
Justificativa	
Essa alteração está baseada no item 12.1.1 do Doc 9137 AN 898 Manual de Serviços Aeroportuários – Resgate e Combate ao Fogo Parte 1 de 2014 da ANAC e no item 1.4.10 da ICA 92-4 Elaboração do Plano Contraincêndio em Aeródromo do COMAER. Ela é necessária para que essa atividade operacional que os bombeiros de aeródromo realizam desde a década de 50 tenha uma expressão que indique de modo coerente e verdadeiro a atividade realizada, uma vez que nenhuma intervenção ocorre nessa atividade.	

Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.
Com base na definição de "Condição de Socorro", a "Intervenção Imediata" seria aplicável nos seguintes casos:

- 1) Aeronave ameaçada por grave ou iminente perigo e que requer intervenção imediata; e
- 2) Acidente aeronáutico inevitável ou já consumado.

O SESCINC atuará, mesmo que de forma acessória, em todos os casos previstos como condição de socorro.

Os procedimentos de intervenção, incluindo a avaliação do cenário pelo BA-CE, deverão estar previstos nos planos resultantes do SREA. A seção do RBAC 153 que trata desses planos será objeto de revisão posterior, oportunidade em que as definições nela contidas serão analisadas.

Número da contribuição:	6562
Nome:	Ivan Melim
Contribuição	
<p>Contribui na elaboração da proposta que já prevista como especializações o item 21.8 de equivalência. Para entendimento em âmbito das funções "Tabela 13.2.1 – Funções operacionais do SESCINC". dando como oportunidade de plano de carreira para muitos profissionais que acompanha e trabalha desde a elaboração (NR), previsto de BA a BA- CE e de BA- CE a BA- GS (5.1 cursos de habilitação, especialização de bombeiros de aeródromo, 5.1.14.2).</p> <p>No Item 153.414 (b) A acumulação de mais de uma das funções relacionadas no parágrafo 153.415(a) por um mesmo bombeiro de aeródromo, tanto na classe I e II, a função GS e a função OC, ser acumulada com a função BA-CE;</p> <p>Itens propostos:</p> <p>1.0 - De acordo com artigo 456 e 468 CLT- (Acúmulos de funções) traga prejuízo nas partes contratual ao colaborador, sendo que as funções são previstas em convenções coletivas e nos contratos de trabalho."O publico de profissionais que trabalham atualmente como Bombeiros Civis de aeródromo são em regime celetista terceirizados e não estatutários" .</p> <p>2.0- "OC - Operador de Sistema de Comunicação (BA-OC)" A norma regulamentadora (NR-17) - Risco ergonômicos, relacional a função de operador de comunicações em suas atividades com carga horária de 06 horas trabalhadas. "Nos Aeródromos civis trabalham em regime de escala de 12x 36, no âmbito das atividades desenvolvidas pelos profissionais BA / BPC- OC, da a oportunidade do processo de rotatividade entre o efetivo da equipe, não sobrecarregando e colocando a riscos ergonômicos. Em muitas das situações, a maioria das SCis possuem de torre de observações, cuja finalidade dos BA-OC que ficam na supervisão de contato visual das áreas de movimentações dos eixos "intercessões" e cabeceiras da pista "aumenta o nível da eficiência em caso de acionamento" sendo que as mesma não dispões de sistemas de monitoramentos "câmeras" . Situação onde sobrecarrega o acumulo de funções não sendo viável a responsabilidade do BA- CE;</p> <p>- "Bombeiro de aeródromo chefe de equipe de serviço é o profissional habilitado para o exercício das funções operacionais/supervisionais do SESCINC"- O profissional BA- CE responsável pelas atividades desenvolvidas no âmbito do cumprimento das rotinas que complementa o PTR-BA, responsável pela operação em situação de emergência, onde requer total disponibilidade e não sobrecarregando de outros recursos, que diminui sua eficiência, principalmente no acumulo dos recursos humanos e Gerenciais, numa eventual ocorrência dependendo do grau de risco e de proporção da catástrofe o BA-CE necessariamente necessita de recursos materiais e humanos, sendo gerenciados pelo BA-GS (GS) (apoio) na elaboração documental de relatórios.</p> <p>- " GS - Gerente de Seção Contraincêndio (BA-GS) Pela nova proposta (1) No aeródromo Classes II, a função GS pode ser acumulada com a função BA-CE", (item proposto 1.0). Na resolução "Anexo à Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013, 13.3.2.2 item C-" comparava e previa como especializações o item 21.8 de equivalência. Para entendimento em âmbito das funções "Tabela 13.2.1 – Funções operacionais do SESCINC". tinha como oportunidade de plano de carreira para muitos profissionais que acompanha e trabalha desde a elaboração (NR), previsto de BA a BA- CE e de BA- CE a BA- GS (5.1 cursos de habilitação, especialização de bombeiros de aeródromo, 5.1.14.2) . Muitos desses profissionais realizaram cursos de nível superiores extensivos "Gestão de Recursos Humanos, Especialização de Bacharel / pós graduação Eng. Seg. do trabalho" exercer a função operacional/gerencial de todos os recursos materiais e humanos da SCI, sendo que a proposta retira dos Aeródromos de Classe II, diminui a eficiência de todos os recursos, do elo de relação entre os BA-CE e equipes e da administração aeroportuária, sendo que as equipes são divididas em turnos diurnos e noturnos.</p>	

Atualmente os GS têm contribuído nas elaborações e atualizações dos PCINC e PLEM dos Aeródromos de forma direta, são responsáveis no desenvolvimento dos PTR- BA e nas aplicações, nas ações preventivas, preditivas e corretivas dos recursos materiais e humanos. Em uma eventual situação de emergência de acidente de grande proporção onde requer o acionamento do PLEM o GS quanto Operador do Aeródromo fazem parte e acompanha todos os recursos executados sendo elo de ligação e das decisões pelo posto de comando com recursos alheios de atendimento a emergência. Fica inviável o acúmulo de função a BA- CE, sendo que seu foco é operacional em procedimentos a emergência e a equipe de serviço focado dentro da diligência da ocorrência.

Justificativa

Tem por objetivo de elevar o nível de eficiência da equipe do SESCINC nas ações preventivas, preditivas e corretivas dos recursos materiais e humanos.

A nova proposta altera requisitos do "Anexo à Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013, 13.3.2.2 item C-" comparava e previa como especializações o item 21.8 de equivalência. Para entendimento em âmbito das funções "Tabela 13.2.1 – Funções operacionais do SESCINC" diminuem a eficiência e operacionalidade do efetivo, tanto nos recursos materiais e humanos.

Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.

A norma atualmente em vigor, assim como na alteração proposta, não traz obrigatoriedade de que o BA-GS (ou GS, na proposta) atue diretamente no resgate e combate a incêndios. Espera-se que esse profissional possua funções relacionadas ao gerenciamento dos recursos humanos e materiais e atue, em conjunto com os demais BA e com o operador do aeródromo, na elaboração dos planos resultantes do SREA e do PTR-BA. Nos aeródromos de menor porte, em geral, as equipes do SESCINC e do próprio operador são reduzidas, sendo esperada uma menor complexidade na gestão do SESCINC. A possibilidade de se acumular as funções de GS e BA-CE em um único profissional já existe para os operadores de aeródromos Classe I; a extensão dessa faculdade também para os operadores de aeródromos Classe II não exclui a obrigatoriedade de cumprimento dos demais requisitos normativos estabelecidos para o SESCINC e SREA, mas permite ao operador avaliar a conveniência da medida, desde que os demais requisitos possam ser atendidos plenamente.

Ressalta-se que não foi estabelecido currículo mínimo para a especialização do GS para exercício da função no SESCINC, motivo pelo qual a obrigatoriedade de realização do curso foi excluída da Resolução nº 279 em 2017. Importante mencionar, ainda, que está em curso na ANAC, a revisão dos requisitos normativos relacionadas às OE-SESCINC, inclusive os relativos à capacitação de profissionais do SESCINC. No âmbito desse processo, a obrigatoriedade de curso de especialização, em conjunto com as atividades esperadas pelo GS, será novamente avaliada.

Número da contribuição:	7564
Nome:	LEONARDO GONCALVES MARINI E SOUZA
Contribuição	
2.2.1.49. Organização conveniada é a pessoa jurídica com a qual a OE-SESCINC celebra acordo de cooperação para desenvolvimento de atividades de instrução teórica e/ou prática.	
Justificativa	
Abrir a possibilidade da OE-SESCINC ministrar instrução teórica também em instituição conveniada, principalmente nos cursos itinerantes, situação que espelha uma necessidade existente.	
Resposta da ANAC	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. O requisito abordado na contribuição não se enquadra no escopo deste projeto de alteração normativa. Os requisitos relacionados às OE-SESCINC serão analisados em revisão posterior.	

Número da contribuição:	7565
Nome:	LEONARDO GONCALVES MARINI E SOUZA
Contribuição	
<p>CBA-AT - Curso De Atualização para Bombeiro de Aeródromo. CBA-2 - Cursos de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 2. CBA-CE - Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Chefe de Equipe CBA-MC - Curso de Especialização de Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI</p>	
Justificativa	
As siglas sugeridas são mencionadas no texto da minuta da resolução e em portarias publicadas pela ANAC relacionadas a OE-SESCINC. Exemplo Portaria N° 3.102, de 4/10/2018.	
Resposta da ANAC	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. O requisito abordado na contribuição não se enquadra no escopo deste projeto de alteração normativa. Os requisitos relacionados às OE-SESCINC serão analisados em revisão posterior.</p>	

Número da contribuição:	7566
Nome:	LEONARDO GONCALVES MARINI E SOUZA
Contribuição	
13.7.5.1. Os bombeiros de aeródromo em exercício das funções operacionais do SESCINC em aeródromos, onde operem somente aeronaves que realizam transporte aéreo regular de categoria contraincêndio igual ou inferior a 5 (cinco), estão isentos do requisito estabelecido no item 13.7.5 deste Anexo.	
Justificativa	
Alinhar o texto às definições do RBAC 153 e à proposta de revogação do termo “regularidade” proposto na proposta de alteração da Resolução 279 e, principalmente, o aspecto pragmático de que a necessidade de treinamento do BA no “combate a incêndios alimentados por combustível sob pressão” guarda uma relação direta apenas com a categoria contra incêndio da aeronave e não com a classe do aeródromo,	
Resposta da ANAC	
<p>Contribuição incorporada à proposta de alteração normativa. O requisito do item 13.7.5, relativo ao treinamento de combate a incêndios alimentados por combustível sob pressão foi revogado na proposta apresentada. A obrigatoriedade de disponibilização de mock-up, que permitiria a realização de exercícios de combate a incêndio alimentados por combustível sob pressão, foi revogada pela Resolução nº 455/2017. A reinclusão do equipamento, e conseqüentemente do requisito que demanda treinamentos com combustível sob pressão, será avaliada em alteração normativa posterior. A revogação do item 13.7.5 e seus subitens foi proposta na minuta apresentada à audiência pública, mas, em razão de um equívoco, eles permaneceram com o status de “inalterado” no arquivo “a. Quadro Comparativo Resolução nº 279 x RBAC nº 153.xlsx”. Essa situação já foi corrigida nos arquivos juntados após a audiência pública.</p>	

Número da contribuição:	7567
Nome:	LEONARDO GONCALVES MARINI E SOUZA
Contribuição	
1.5.1.5 - Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo (CAP-BA), obtido após a conclusão, com aproveitamento, no Curso de Habilitação BA-1, Curso de Habilitação BA-2 e Curso de Atualização para Bombeiro de Aeródromo.	
Justificativa	
Adequação do texto aos preceitos normativos da Resolução 279, considerando que CAP-BA também é expedido para o aluno aprovado no Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo.	
Resposta da ANAC	
<p>Contribuição parcialmente incorporada à proposta de alteração normativa. Na estrutura da Resolução 279, o CAP-BA é documento exigido para o exercício das funções do SESCINC (à exceção do BA-OC), com validade determinada. Na proposta para a incorporação da regulamentação ao RBAC 153, o requisito passa a ser a aprovação nos cursos que justificam sua emissão (Curso de Habilitação ou Curso de Atualização), que vale também</p>	

por determinado prazo. Os Certificados relativos a esses cursos, assim, seriam somente uma forma de comprovar o cumprimento do requisito (passível de constar, portanto, em Instrução Suplementar). A alteração no requisito gera também reflexos na data de constituição do requisito: a data que interessa ao novo regulamento passa a ser a da aprovação do profissional no curso, e não mais a da emissão do documento, que pode vir a ocorrer em momento posterior.

Interessante mencionar, ainda, que, durante o período da audiência pública, foi alterada a proposta para os itens 1.5.1.1 a 1.5.1.5 do Apêndice da Resolução nº 279. No caso, a redação dos dispositivos seria alterada de "...obtido após a conclusão, com aproveitamento, no Curso..." para "obtido após a aprovação no Curso...". A razão para essa alteração é a de que, conforme consta no item "7.4 Procedimentos para conclusão de curso" do mesmo Apêndice, há também que se observar o critério de frequência para a aprovação no curso. Utiliza-se, assim, somente o conceito de "aprovação" (que reúne os requisitos "aproveitamento" e "frequência") como o marco objetivo da formação do profissional a ser considerado. Todavia, em relação à parte da redação que trata do documento em si (CAP-BA) e a forma como ele é obtido, não foi promovida a alteração, em razão de a questão ser afeta à regulamentação das OE-SESCNC, não se enquadrando no escopo deste projeto de alteração normativa. Os requisitos relacionados às OE-SESCINC serão analisados em revisão posterior.

Número da contribuição:	7568
Nome:	LEONARDO GONCALVES MARINI E SOUZA
Contribuição	
2.8.1.4.b.i - Para aeródromos com operação de aeronaves que realizem transporte aéreo regular de categoria contraincêndio 5 (cinco), ou inferior, área de treinamento com fogo, conforme item 6.3.2.1 deste Apêndice.	
Justificativa	
Alinhar o texto às definições do RBAC 153 e à proposta de revogação do termo "regularidade" proposto na proposta de alteração da Resolução 279.	
Resposta da ANAC	
Contribuição parcialmente incorporada à proposta de alteração normativa. A contribuição de alteração do item para alinhar o texto às definições do RBAC 153 e à proposta de revogação do termo "regularidade" foi incorporada, mas com uma estrutura diversa da proposta na contribuição. O conceito "Aeronave com Regularidade" não permanecerá no regulamento proposto, em razão da nova sistemática de compatibilização das operações com o nível de proteção do aeródromo; o parâmetro utilizado para estabelecer a distinção quanto às instalações para treinamento prático com fogo a serem disponibilizadas para treinamentos dos bombeiros de aeródromo passa a ser a CAT validada pela ANAC, conforme o parágrafo 153.403(b) do RBAC nº 153. Pela proposta, os operadores de aeródromos que devem prover área de treinamento com fogo prevista no item 6.3.2.1 do Apêndice passam a ser, assim, aqueles que têm nível de validação igual ou inferior a CAT 5.	

Número da contribuição:	7569
Nome:	LEONARDO GONCALVES MARINI E SOUZA
Contribuição	
2.8.1.4.b.ii - (ii). Para aeródromos com operação de aeronaves que realizem transporte aéreo regular de categoria contraincêndio 6 (seis), ou superior, área de treinamento com fogo, conforme item 6.3.3.1 deste Apêndice.	
Justificativa	
Alinhar o texto às definições do RBAC 153 e à proposta de revogação do termo "regularidade" proposto na proposta de alteração da Resolução 279.	
Resposta da ANAC	
Contribuição parcialmente incorporada à proposta de alteração normativa. A contribuição de alteração do item para alinhar o texto às definições do RBAC 153 e à proposta de revogação do termo "regularidade" foi incorporada, mas com uma estrutura diversa da proposta na contribuição.	

O conceito "Aeronave com Regularidade" não permanecerá no regulamento proposto, em razão da nova sistemática de compatibilização das operações com o nível de proteção do aeródromo; o parâmetro utilizado para estabelecer a distinção quanto às instalações para treinamento prático com fogo a serem disponibilizadas para treinamentos dos bombeiros de aeródromo passa a ser a CAT validada pela ANAC, conforme o parágrafo 153.403(b) do RBAC nº 153.

Pela proposta, os operadores de aeródromos que devem prover área de treinamento com fogo prevista no item 6.3.3.1 do Apêndice passam a ser, assim, aqueles que têm nível de validação igual ou superior a CAT 6.

Número da contribuição:	7570
Nome:	LEONARDO GONCALVES MARINI E SOUZA
Contribuição	
4.2.3.2 - 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 4.2.3.1.b deste Apêndice por um período de 2 (dois) anos a contar da data de emissão do certificado de conclusão do curso.	
Justificativa	
Adequação da referência, considerando que o requisito "4.2.3.1.d" referenciado no texto foi revogado pela Resolução nº 455, de 20.12.2017 e o item "4.2.3.1.b" é que estabelece o requisito de capacitação para o responsável pela coordenação técnica de uma OE-SESCINC.	
Resposta da ANAC	
Contribuição parcialmente incorporada à proposta de alteração normativa. A proposta passa a incluir a revogação do item. A flexibilização nele disposta perdeu objeto com a revogação do item 4.2.3.1.d, implementada pela Resolução nº 455, de 20/12/2017.	

Número da contribuição:	7571
Nome:	LEONARDO GONCALVES MARINI E SOUZA
Contribuição	
6.2.1. A OE-SESCINC deve possuir sala de aula, sala para instrutores, secretaria, sala de estudo, banheiros feminino e masculino.	
Justificativa	
Tornar o requisito mais claro para os regulados, considerando que o termo "centro de estudo" é bastante genérico.	
Resposta da ANAC	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. O requisito abordado na contribuição não se enquadra no escopo deste projeto de alteração normativa. Os requisitos relacionados às OE-SESCINC serão analisados em revisão posterior.	

Número da contribuição:	7572
Nome:	LEONARDO GONCALVES MARINI E SOUZA
Contribuição	
6.2.5. A sala de estudo deve ser compatível com as atividades desempenhadas, possuir ambiente adequado e acervo que inclua o material técnico utilizado nos cursos ministrados.	
Justificativa	
Tornar o requisito mais claro para os regulados, considerando que o termo "centro de estudo" é bastante genérico.	
Resposta da ANAC	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. O requisito abordado na contribuição não se enquadra no escopo deste projeto de alteração normativa. Os requisitos relacionados às OE-SESCINC serão analisados em revisão posterior.	

Número da contribuição:	7573
Nome:	LEONARDO GONCALVES MARINI E SOUZA
Contribuição	
6.3.2.1.c - Possuir infraestrutura para tratamento de efluentes que garanta a drenagem de águas pluviais e a coleta e separação de óleo da área de treinamento.	
Justificativa	
Explicitar o requisito de forma que permita ao regulado adotar soluções engenhosas e criativas e que atendam às exigências dos órgãos de meio ambiente conforme item 6.3.2.1. (a) da minuta de alteração da Resolução 279.	
Resposta da ANAC	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. O requisito abordado na contribuição não se enquadra no escopo deste projeto de alteração normativa. Os requisitos relacionados às OE-SESCINC serão analisados em revisão posterior.	

Número da contribuição:	7574
Nome:	LEONARDO GONCALVES MARINI E SOUZA
Contribuição	
6.3.3.1.c - Possuir infraestrutura para tratamento de efluentes que garanta a drenagem de águas pluviais e a coleta e separação de óleo da área de treinamento.	
Justificativa	
Explicitar o requisito de forma que permita ao regulado adotar soluções engenhosas e criativas e que atendam às exigências dos órgãos de meio ambiente conforme item 6.3.2.1. (a) da minuta de alteração da Resolução 279.	
Resposta da ANAC	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. O requisito abordado na contribuição não se enquadra no escopo deste projeto de alteração normativa. Os requisitos relacionados às OE-SESCINC serão analisados em revisão posterior.	

Número da contribuição:	7575
Nome:	LEONARDO GONCALVES MARINI E SOUZA
Contribuição	
6.3.2.6 Dispor na área de treinamento com fogo ou a uma distância de no máximo 1.500m, reserva de água dimensionado para garantir realização do treinamento pretendido sem interrupções, equipado com ponto de abastecimento por gravidade ou bombeamento, com vazão estável, mínima, de 900l/minutos.	
Justificativa	
As atividades prática de maneabilidade com mangueira nos treinamentos com ou sem fogo real, conforme grade curricular dos cursos de habilitação CBA1 e CBA2, requerem a utilização de linhas de mangueiras de CCI, objetivando familiarizar os alunos com a pressão de trabalho do sistema de contraincêndio do carro, a utilização de água e espuma, ainda, outras ações táticas mantendo as mangueiras com pressão de trabalho em torno de 8,5 bar, o que não será possível utilizando da rede de hidrante especificada. Os requisitos conforme explicitados nos itens “6.3.2.6” “6.3.2.c”, “6.3.2.6.a” da minuta de alteração Resolução 279, além de inviabilizar a realização de cursos itinerantes, requer elevados recurso para a implantação de um sistema “especifico”, sem que isso proporcione melhorias significativas na qualidade nas atividades prática utilizando mangueiras.	
Resposta da ANAC	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. O requisito abordado na contribuição não se enquadra no escopo deste projeto de alteração normativa. Os requisitos relacionados às OE-SESCINC serão analisados em revisão posterior.	

Número da contribuição:	7576
Nome:	LEONARDO GONCALVES MARINI E SOUZA
Contribuição	
6.3.3.1.c - Possuir infraestrutura para tratamento de efluentes que garanta a drenagem de águas pluviais e a coleta e separação de óleo da área de treinamento.	
Justificativa	
Explicitar o requisito de forma que permita ao regulado adotar soluções engenhosa e criativas e que atendam às exigências dos órgãos de meio ambiente conforme item 6.3.2.1. (a) da minuta de alteração da Resolução 279.	
Resposta da ANAC	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. O requisito abordado na contribuição não se enquadra no escopo deste projeto de alteração normativa. Os requisitos relacionados às OE-SESCINC serão analisados em revisão posterior.	

Número da contribuição:	7577
Nome:	LEONARDO GONCALVES MARINI E SOUZA
Contribuição	
6.3.3.9 . Sistema de hidrante de coluna com saída de 2,5", alimentado por reservatório de água específico, equipado com bomba de pressurização e dispositivo regulador de pressão, com capacidade de manter vazão estável de 900 l/min na saída do hidrante	
6.3.3.9.a.- O sistema deve prever o uso de derivante para treinamentos práticos com mangueiras de 1,5"; e	
6.3.3.9.b.O reservatório de água deve ser dimensionado de modo a permitir a realização do treinamento pretendido sem interrupções.	
Justificativa	
As atividades prática de maneabilidade com mangueira nos treinamentos com ou sem fogo real, conforme grade curricular dos cursos de habilitação CBA1 e CBA2, requerem a utilização de linhas de mangueiras de CCI, objetivando familiarizar os alunos com a pressão de trabalho do sistema de contraincêndio do carro, a utilização de água e espuma, ainda, outras ações táticas mantendo as mangueiras com pressão de trabalho em torno de 8,5 bar, o que não será possível utilizando da rede de hidrante especificada. Os requisitos conforme explicitados nos itens "6.3.2.6" "6.3.2.c", "6.3.2.6.a" da minuta de alteração Resolução 279, além de inviabilizar a realização de cursos itinerantes, requer elevados recurso para a implantação de um sistema "especifico", sem que isso proporcione melhorias significativas na qualidade nas atividades prática utilizando mangueiras.	
Resposta da ANAC	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. O requisito abordado na contribuição não se enquadra no escopo deste projeto de alteração normativa. Os requisitos relacionados às OE-SESCINC serão analisados em revisão posterior.	

Número da contribuição:	7578
Nome:	LEONARDO GONCALVES MARINI E SOUZA
Contribuição	
7.1.1. A OE-SESCINC não deve permitir que um instrutor realize mais que 8 (oito) horas de instrução por dia.	
Justificativa	
Explicitar o requisito de forma mais clara para os regulados.	
Resposta da ANAC	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. O requisito abordado na contribuição não se enquadra no escopo deste projeto de alteração normativa. Os requisitos relacionados às OE-SESCINC serão analisados em revisão posterior.	

Número da contribuição:	7579-A
Nome:	GUSTAVO AMORIM CORRÊA CUNHA
Contribuição	
<p>Texto Atual: (a) Os Serviços de Salvamento e Combate a Incêndio sob responsabilidade do operador de aeródromo compreendem: (1) Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC); e (2) Serviço Especializado de Salvamento Aquático (SESAQ).</p> <p>Texto Proposto: (a) Os Serviços de Salvamento e Combate a Incêndio sob responsabilidade do operador de aeródromo compreendem: (1) Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC)</p>	
Justificativa	
<p>A forma como se apresenta o texto proposto pela ANAC no RBAC 153, onde diz "sob responsabilidade do operador de aeródromo", não está alinhado com o contido no Doc 9137-AN/898 ICAO Parte 1, 4ª Edição - 2015, no capítulo sobre operações de salvamento em locais de difícil acesso, como águas vizinhas, onde diz "Não é necessário que as instalações e serviços estejam localizados no aeroporto, tampouco que o aeroporto tenha que fornecê-los", item 13.1.1.</p> <p>Sugere-se que o atendimento à emergência em águas vizinhas esteja inserido como recursos externos do SREA, haja vista a complexidade de manter esse serviço sob a responsabilidade do operador do aeródromo. Dificuldades como:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Não foram mensurados os custos para implantação desse novo serviço sob a responsabilidade do operador do aeródromo. - O serviço irá operar em local fora da área patrimonial do aeroporto. - Não há infraestrutura para acomodação e funcionamento do SESAQ para prover os adequados serviços de busca e salvamento de vida humana em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores. <p>Segundo o Anexo B da Portaria 156/MB/2004, Art. 3º § 2º compete ao Comandante de Operações Navais "supervisionar as atividades dos Representantes da AM subordinados; coordenar e controlar a execução de atividades de assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores; I - aprovar as normas, no âmbito da MB, relativas à busca e salvamento de vida humana em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores; II - promover, coordenar e controlar a execução dos serviços de busca e salvamento de vida humana em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores".</p> <p>De modo que julgamos não pertencer à ANAC a competência por legislar sobre a matéria.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Não foi realizada análise de risco (probabilidade x severidade), sob o foco do SGSO, que justifique a implantação do SESAQ sob responsabilidade do operador do aeródromo. - Não há treinamento e capacitação de profissionais para atendimento à emergência aeronáutica em águas vizinhas. <p>Assim, solicita-se excluir o SESAQ como um serviço sob responsabilidade do operador de aeródromo, considerando ainda a Lei nº 7.273, não mencionada na IS Nº 153-433.</p> <p>A Lei 7.273 Dispõe sobre a Busca e Salvamento de Vida Humana em Perigo no Mar, nos Portos e nas Vias Navegáveis Interiores, e no Art. 2º estabelece que a Autoridade Marítima (AM) que é exercida pelo Comandante da Marinha (CM), é que tem competência para a importante função de adotar as providências</p>	
Resposta da ANAC	
<p>Contribuição incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Conforme entendimento firmado a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, após consulta à Procuradoria Federal junto à ANAC, no Processo nº 00058.031250/2016-00, o Serviço Especializado de Salvamento Aquático (SESAQ), regulado pela ANAC e o Serviço de Busca e Salvamento (SAR) prestado pela Marinha não se confundem.</p> <p>Entende-se, portanto, ser atribuição da ANAC estabelecer requisitos relacionados aos serviços especializados de salvamento em áreas de difícil acesso próximas a aeródromos.</p> <p>Em relação ao mencionado item 13.1.1 do Doc 9137 – Manual de Serviços Aeroportuários, Parte 1, é importante esclarecer que nele está disposto que o serviço não precisa estar localizado ou ser fornecido pelo operador do aeródromo, mas deve fazer parte do plano de emergência do aeródromo.</p> <p>Isso posto, atente-se ao fato de que, considerando a necessidade de maiores estudos na Agência para avaliar equipamentos apropriados e impactos relativos ao custo de implementação e manutenção do serviço, na proposta de alteração normativa decidiu-se manter no RBAC a definição de um Serviço Especializado de Salvamento Aquático (SESAQ) como o serviço prestado no aeródromo, especificamente para o atendimento a emergências</p>	

em superfícies aquáticas próximas, sem estabelecer requisitos obrigatórios quanto a equipamentos e profissionais a serem disponibilizados, conforme constou na Nota Técnica nº 18/2018/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI nº 2181581), na seção referente a esse serviço específico. Entendeu-se, como mais apropriado para promover a segurança das operações e a qualidade do serviço prestado à sociedade, que se ofereçam subsídios para que os operadores de aeródromos sejam capazes de proporcionar o mencionado serviço. Nesse sentido, Instrução Suplementar traria as recomendações para uma adequada prestação do serviço, tendo como base, principalmente, o descrito na AC 150/5210-13C. Tais informações seriam subsídios importantes a permitir que os operadores de aeródromo possam implementar o serviço, caso verifiquem, em sua avaliação de risco, a necessidade de disponibilizá-lo.

Assim, até a conclusão dos necessários estudos para a regulamentação do SESAQ, aos operadores de aeródromos seria mantida apenas a obrigação de estabelecer, no âmbito do PLEM, procedimentos de acionamento no caso de emergências aeronáuticas na água ou em terrenos de difícil acesso.

Para deixar mais clara a inexistência, no regramento proposto, de requisitos obrigatórios quanto a equipamentos e profissionais a serem disponibilizados para o serviço, e adequar a estrutura da norma proposta aos fundamentos apresentados na Nota Técnica nº 18/2018/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI nº 2181581), após a audiência pública a menção ao SESAQ saiu da seção “153.401 Generalidades” – onde aparecia juntamente à de SESCINC – , para constar unicamente na seção “153.433 Serviço Especializado de Salvamento Aquático (SESAQ)”.

Número da contribuição:	7579-B
Nome:	GUSTAVO AMORIM CORRÊA CUNHA
Contribuição	
Inclusão 153.413(d)(2) Aeronaves com CATAV superior a CAT do aeródromo poderão operar fora dos prazos da Tabela 153.413-1, desde que respeitados os limites de movimentações contidos no parágrafo 153.413(c)(1)(ii), parágrafo 153.413(c)(2)(ii) e parágrafo 153.413(c)(2)(iii)	
Justificativa	
Os parágrafos 153.413(c)(1)(ii), 153.413(c)(2)(ii) e 153.413(c)(2)(iii) admitem operação de aeronaves com CATAV incompatíveis com a CAT do aeródromo, portanto, incoerente com a Tabela 153.413-1.	
Resposta da ANAC	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. O parágrafo 153.413(d) indica que, após uma redução, devem ser canceladas operações incompatíveis com a nova CAT. Considerando o descrito nos parágrafos 153.413(c)(1)(ii), 153.413(c)(2)(ii) e 153.413(c)(2)(iii), são compatíveis as operações de aeronaves com CAT-AV superior à CAT do aeródromo, dentro dos limites de movimentação previstos, pelo que tais operações não precisariam ser canceladas. Assim, não há necessidade da inclusão proposta na contribuição.	

Número da contribuição:	7579-C
Nome:	GUSTAVO AMORIM CORRÊA CUNHA
Contribuição	
Texto Atual: [Recomendação] - O nível ruído aceitável na Sala de Observação é de 45 dB(A). Para níveis de ruído acima desse valor, recomenda-se a instalação de sistema de atenuação acústica; Texto Proposto: [Recomendação] - O nível ruído aceitável na Sala de Observação é de 77 dB(A). Para níveis acima desse valor, recomenda-se a instalação de sistema de atenuação acústica.	
Justificativa	

Resposta da ANAC

Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.
O requisito da ANAC com relação à ambiência da Sala de Observação da SCI, assim como a recomendação de limite de ruído, tem como objetivo garantir a inteligibilidade da comunicação por rádio realizada pelo OC. Tais itens não devem se confundir com as regulamentações trabalhistas, como a descrita na NR 15, que têm por objetivo salvaguardar a integridade física dos profissionais em atuação. De fato, a OACI indica que deve ser considerada a necessidade de tratamento acústico da Sala de Observação de forma a permitir clareza da comunicação. A recomendação de 45 dB(A) foi incluída na IS após avaliação de normas de outros países e representa uma flexibilização em relação aos requisitos dispostos na Resolução nº 279/2013. A AC 150/5210-15A - Aircraft Rescue and Firefighting Station Building Design, da Federal Aviation Administration (FAA), utiliza este valor como critério de aceitabilidade do nível de ruído.

Número da contribuição:	7579-D
Nome:	GUSTAVO AMORIM CORRÊA CUNHA
Contribuição	
Texto Atual: (b) O dimensionamento do SESAQ está relacionado ao número máximo de passageiros e tripulantes da maior aeronave em operação no aeródromo, e tem, como objetivo operacional, a rápida chegada ao local da ocorrência, para o atendimento aos passageiros e tripulantes.	
Texto proposto: (b) O dimensionamento do SESAQ está relacionado ao número máximo de passageiros e tripulantes da maior aeronave em operação no aeródromo, e tem, como objetivo operacional, a rápida chegada ao local da ocorrência, para o atendimento aos passageiros e tripulantes, desde que haja disponibilidade de recursos externos para fazer frente a tal quantidade de pessoas.	
Justificativa	
Considerando que o SESAQ não possui caráter obrigatório relacionado ao operador de aeródromo, será necessário respeitar a capacidade dos recursos externos que auxiliarão no atendimento às emergências em superfícies aquáticas, considerando que o seu dimensionamento deve estar em conformidade com a realidade local.	
Resposta da ANAC	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. Considerando a necessidade de maiores estudos na Agência para avaliar equipamentos apropriados e impactos relativos ao custo de implementação e manutenção do serviço, na proposta de alteração normativa decidiu-se manter no RBAC a definição de um Serviço Especializado de Salvamento Aquático (SESAQ) como o serviço prestado no aeródromo, especificamente para o atendimento a emergências em superfícies aquáticas próximas, sem estabelecer requisitos obrigatórios quanto a equipamentos e profissionais a serem disponibilizados, conforme constou na Nota Técnica nº 18/2018/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI nº 2181581), na seção referente a esse serviço específico. Entendeu-se, como mais apropriado para promover a segurança das operações e a qualidade do serviço prestado à sociedade, que se ofereçam subsídios para que os operadores de aeródromos sejam capazes de proporcionar o mencionado serviço. Nesse sentido, Instrução Suplementar traria as recomendações para uma adequada prestação do serviço, tendo como base, principalmente, o descrito na AC 150/5210-13C. Tais informações seriam subsídios importantes a permitir que os operadores de aeródromo possam implementar o serviço, caso verifiquem, em sua avaliação de risco, a necessidade de disponibilizá-lo. Assim, até a conclusão dos necessários estudos para a regulamentação do SESAQ, aos operadores de aeródromos seria mantida apenas a obrigação de estabelecer, no âmbito do PLEM, procedimentos de acionamento no caso de emergências aeronáuticas na água ou em terrenos de difícil acesso. Para deixar mais clara a inexistência, no regramento proposto, de requisitos obrigatórios quanto a equipamentos e profissionais a serem disponibilizados para o serviço e adequar a estrutura da norma proposta aos fundamentos apresentados na Nota Técnica nº 18/2018/GTNO-SIA/GNAD/SIA (SEI nº 2181581), após a audiência pública a menção ao SESAQ saiu da seção “153.401 Generalidades” – onde aparecia juntamente à de SESCINC – , para constar unicamente na seção “153.433 Serviço Especializado de Salvamento Aquático (SESAQ)”. Note-se, assim, que a Seção 153.433 do RBAC nº 153 veio para definir o serviço, referência da Instrução Suplementar com as recomendações para os operadores de aeródromo para a	

prestação do serviço, não cabendo a alteração proposta na presente contribuição para essa definição.

Número da contribuição:	7579-E
Nome:	GUSTAVO AMORIM CORRÊA CUNHA
Contribuição	
Texto atual: (j) O Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo (CAP-BA) passa a ser obrigatório para o exercício da função de Bombeiro de Aeródromo: (1) em aeródromo Classe IV, a partir de 1º de janeiro de 2019; (2) em aeródromos Classes II e III, a partir de 1º de janeiro de 2020; (3) em aeródromos Classe I, a partir de 1º de janeiro de 2021. Texto proposto: (j) O Certificado de Aptidão Profissional de Bombeiro de Aeródromo (CAP-BA) passa a ser obrigatório para o exercício da função de Bombeiro de Aeródromo: (1) em aeródromo Classe IV, a partir de 1º de janeiro de 2019; (2) em aeródromos Classe III, a partir de 1º de janeiro de 2020; (3) em aeródromos Classe II, a partir de 1º de janeiro de 2021. (4) em aeródromos Classe I, a partir de 1º de janeiro de 2022.	
Justificativa	
Na rede de aeroportos administrados pela Infraero somam 32 (trinta e dois) aeroportos enquadrados nas Classes II e III, tornando inviável a realização de tantos treinamentos de atualização (CBA-AT), além da demanda de treinamentos de formação (CBA-2). Portanto, se faz necessário escalonar a entrada em vigor desse requisito a fim de tornalo factível. Deve ser considerado ainda o número reduzido de OE-SESCINC no país. 153	
Resposta da ANAC	
Contribuição incorporada à proposta de alteração normativa. Além dos argumentos apresentados na contribuição, relativos à dificuldade na capacitação dos BA em OE-SESCINC, considera-se que a alteração de datas proposta traz benefícios ao sistema com impacto aceitável na segurança operacional, melhorando o escalonamento da entrada em vigor para cada classe de aeródromo.	

Número da contribuição:	7579-F
Nome:	GUSTAVO AMORIM CORRÊA CUNHA
Contribuição	
Texto a excluir: (c) Além do previsto no parágrafo 153.419(b), nos aeródromos Classe IV e nos aeródromos Classe III com nível de proteção CAT 6 ou superior, a equipe de serviço deve contar, também, com uma equipe de resgate, composta de 3 (três) BA-RE e 1 (um) BALR.	
Justificativa	
Antes da atuação da equipe de resgate é necessário que haja condições seguras para adentramento na área quente do acidente, o que só ocorre após a equipagem dos CCI atuarem aplicando os agentes extintores controlando e extinguindo o incêndio. Por esse motivo, entendemos que os bombeiros que tripulam os CCI têm as mesmas condições de realizar também as operações resgate, tal como praticado antes da exigência do Carro de Resgate e Salvamento - CRS, sem relato de que sua ausência tenha contribuído na severidade de um acidente aeronáutico.	
Resposta da ANAC	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. Conforme descrito no capítulo X da NT nº 18/2018/GTNO-SIA/GNAD/SIA, as normas internacionais analisadas no âmbito do processo de revisão normativa, incluindo recomendações apresentadas pela OACI, indicam a necessidade de avaliação da quantidade de bombeiros de aeródromo. O capítulo 10.5 do Doc 9137 – Manual de Serviços Aeroportuários, Parte 1, apresenta considerações e recomendações relativas à avaliação da quantidade de BA necessária com base em uma análise “Task Resource”. O exemplo utilizado pela OACI no documento, considerando um aeródromo em que operam aeronaves de grande porte, conclui que um total de 14 profissionais seriam suficientes para as atividades de resgate e combate a incêndio. O número é compatível com a quantidade estabelecida na norma brasileira (1 BA-CE + 3 BA-MC + 6 BA + 1 BA-LR + 3 BA-RE = 14 profissionais).	

Número da contribuição:	7587
Nome:	JOAO HENRIQUE DE SANTA ROSA FIGUEIREDO
Contribuição	
Substituir o termo “jato sólido” por “jato compacto”	
Justificativa	
O termo “jato sólido” apesar de ser usado por muitos bombeiros e constar em algumas literaturas, é um termo errado, pois nenhum bombeiro e nenhuma corporação de bombeiros trabalha com jato de água no estado sólido. O correto é jato compacto.	
Resposta da ANAC	
Contribuição incorporada à proposta de alteração normativa. Realizada alteração proposta.	

Número da contribuição:	7588
Nome:	JOAO HENRIQUE DE SANTA ROSA FIGUEIREDO
Contribuição	
Item: 153.415 Funções no âmbito do SESCINC Acabar com o uso dos termos “Bombeiro de Aeródromo Resgatista (BA-RE)” e “Bombeiro de Aeródromo Líder de Equipe de Resgate (BA-LR)” e manter apenas o termo “Bombeiro de Aeródromo (BA)”	
Justificativa	
<p>Antes do surgimento do CRS, o trabalho de resgate e apoio ao resgate eram realizados pelos bombeiros de aeródromo componentes dos CCI. Quando os CCI Titans com 11.300 litros de água foram introduzidos no Brasil em substituição aos Cimasa de 6.000 litros, houve uma sensível redução do efetivo das equipes de bombeiros, enquanto aviões cada vez maiores eram construídos e aumentava consideravelmente o número de movimentos nos aeroportos brasileiros. Para compensar essa deficiência, a Direng, Órgão responsável pela aviação civil da época, introduziu o CRS. Entretanto, se equivocou ao criar as denominações de Bombeiro Resgatista e Bombeiro Líder de Resgate, e ainda ao exigir uma formação diferenciada dos demais bombeiros, dando a entender que apenas a equipagem do CRS estaria apta a fazer o resgate. Em 2009, a ANAC editou a resolução 115 e manteve o equívoco criado pela FAB até os dias de hoje, fato que vem causando problemas às empresas prestadoras de serviço de SESCINC (férias, faixa salarial, funções operacionais etc.). Como todo profissional bombeiro de aeródromo sabe, os BA-MC são os responsáveis por operar os canhões do CCI para combater os incêndios e todos os outros BA (independente de qual viatura estejam) são responsáveis por salvar as vidas e, se necessário, operar uma linha de mangueira para atuar onde o canhão não esteja sendo eficiente. Assim posto, conclui-se que eliminar os termos BA-RE e BA-LR, e manter apenas BA retrata perfeitamente as atividades desempenhadas pelos SESCINC.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. As funções do SESCINC estão incluídas no escopo do Tema 27 da Agenda Regulatória da ANAC, e foram objeto desta proposta de alteração normativa, incluídas na seção 153.415 do RBAC nº 153. Todavia, por uma questão de política regulatória, decidiu-se manter, no presente processo, as linhas gerais da estrutura vigente, deixando que o estudo sobre essas funções – competências, requisitos de formação anterior, tarefas esperadas por categoria de aeródromo etc. – seja conduzido em conjunto com o projeto normativo afeto às OE-SESCINC. O tratamento diferido da questão se justifica não só em razão da extensa interface que existe entre os cursos providos pelas organizações de ensino e as funções para as quais eles estão dirigidos, mas também da possibilidade de se aprofundar nesse ponto específico, afeto aos recursos humanos do serviço. Assim, essa contribuição não foi incorporada à esta proposta de alteração normativa, para ser considerada nos estudos em andamento da regulamentação das OE-SESCINC..</p>	

Número da contribuição:	7589
Nome:	JOAO HENRIQUE DE SANTA ROSA FIGUEIREDO
Contribuição	
Excluir a exigência de Certificado de conclusão de curso de primeiros socorros ou de cursos semelhantes.	
Justificativa	
Para ser bombeiro de aeródromo a Anac exige dos pretendentes a formação de bombeiro civil, bombeiro militar ou de bombeiro de aeródromo oriundo da FAB ou Infraero. E todos esses cursos de formação possuem conteúdo curricular de APH. Somado a isso, os cursos de habilitação e atualização estabelecido pela própria Anac possuem uma carga horária de APH. Como está claro na Resolução 279 que a missão de todos BA é salvar vidas, sejam eles componentes dos CCI ou do CRS, fica no mínimo incoerente exigir curso de primeiros socorros apenas para a equipagem do CRS (que a Anac quer extinguir). Assim, como todos BA possuem conhecimento de APH adquiridos nos seus respectivos cursos de formação e nos cursos da ANAC, conclui-se que essa exigência de curso de primeiros socorros pode ser eliminada.	
Resposta da ANAC	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. As funções do SESCINC estão incluídas no escopo do Tema 27 da Agenda Regulatória da ANAC, e foram objeto desta proposta de alteração normativa, incluídas na seção 153.415 do RBAC nº 153. Todavia, por uma questão de política regulatória, decidiu-se manter, no presente processo, as linhas gerais da estrutura vigente, deixando que o estudo sobre essas funções – competências, requisitos de formação anterior, tarefas esperadas por categoria de aeródromo etc. – seja conduzido em conjunto com o projeto normativo afeto às OE-SESCINC. O tratamento diferido da questão se justifica não só em razão da extensa interface que existe entre os cursos providos pelas organizações de ensino e as funções para as quais eles estão dirigidos, mas também da possibilidade de se aprofundar nesse ponto específico, afeto aos recursos humanos do serviço. Assim, essa contribuição não foi incorporada à esta proposta de alteração normativa, para ser considerada nos estudos em andamento da regulamentação das OE-SESCINC.	

Número da contribuição:	7590
Nome:	JOAO HENRIQUE DE SANTA ROSA FIGUEIREDO
Contribuição	
Manter a exigência do CRS com a seguinte condição: aeródromos de NPCR 6 e 7: 1 CRS com equipagem de 3 BA. Aeródromos de NPCR 8 a 10: CRS com equipagem de 5 BA. Manter a exigência do CACE para os aeródromos de NPCR 8 a 10, exceto se o aeródromo possuir CCI provido de 4 assentos. Neste caso o CACE pode ser dispensado e o BA-CE equipar esse CCI. Nos aeródromos de NPCR 6 e 7, o chefe de equipe pode compor o CRS ou um CCI que possua 4 assentos.	
Justificativa	
As aeronaves de categoria 6 transportam mais de 100 passageiros e, em caso de emergência, necessitam de uma quantidade de bombeiros maior do que a existente nos 2 CCI exigidos pela Resolução 279. Além disso, a maioria dos CCI existentes no Brasil não tem condições de transportar os equipamentos de salvamentos exigidos pela própria Anac com base na ICAO que estão no CRS. Nos aeródromos de NPCR 6 a 10 o BA-CE não pode equipar CCI de 3 assentos, eliminando 1 BA responsável pelo salvamento de vidas.	
Resposta da ANAC	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. A despeito da retirada da obrigatoriedade dos veículos, a equipe de resgate ainda é obrigatória. O foco da norma proposta é no objetivo: disponibilizar equipamentos e equipe no local. O mesmo é aplicável ao CACE. Na proposta, para aeródromos em que, pela norma vigente, o veículo é obrigatório, o BA-CE só poderá ser transportado nos CCI se houver capacidade de transporte de quatro profissionais (BA-MC + BA-CE + 2 BA). Com exceção da obrigatoriedade dos BA-MA, o texto proposto não reduz a quantidade de BA para realizar resgate e combate a incêndios no âmbito do SESCINC nem a capacidade de transporte de equipamentos. De fato, a proposta inclui a previsão (não explícita na Resolução nº 279/2013) de que os equipamentos de apoio devem estar disponíveis no local da ocorrência.	

Número da contribuição:	7591
Nome:	JOAO HENRIQUE DE SANTA ROSA FIGUEIREDO
Contribuição	
Incluir a exigência do curso de GS com pré-requisito de ser bombeiro de aeródromo.	
Justificativa	
O gerenciamento de um setor operacional cuja missão é salvar vidas tem que ser realizado obrigatoriamente por uma pessoa especializada na função. Para isso é importante que seja um BA aprovado em um curso teórico, que pode ser realizado em qualquer lugar aprovado pela Anac, com conteúdo legislativo e gerencial. Não é necessário a parte prática de salvamento e combate a incêndio nesse curso uma vez que os candidatos já seriam BA.	
Resposta da ANAC	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. Apesar de haver obrigatoriedade, não havia currículo publicado para curso de especialização de BA-GS, fazendo com que o requisito não pudesse ser cumprido. A justificativa para a retirada do requisito, que ocorreu com a publicação da Resolução nº 455/2017, é apresentada na NOTA TÉCNICA Nº 11(SEI)/2017/GTNO/GNAD/SIA, componente do Processo nº 00058.519079/2017-39. Conforme o documento, a necessidade de realização de curso de especialização de BA-GS deverá ser novamente avaliada em conjunto com a revisão dos requisitos relacionados às OE-SESCINC.	

Número da contribuição:	7592
Nome:	JOAO HENRIQUE DE SANTA ROSA FIGUEIREDO
Contribuição	
Posicionamento para Aguardar o Pouso da Aeronave em Emergência: é o procedimento adotado pelo SESCINC para o atendimento às aeronaves na condição de urgência ou socorro que ainda estão em voo, requerendo o posicionamento de todas as viaturas do SESCINC que estão em linha nos locais definidos no PCINC ou em outros locais definidos pelo chefe de equipe dos bombeiros para aguardar o pouso da aeronave em situação de emergência e o acompanhamento da mesma com todas viaturas mobilizadas até ao local onde ocorrer a parada total dos motores. Apenas o chefe de equipe dos bombeiros, após analisar a situação, poderá reduzir a quantidade de viaturas que irão acompanhar a aeronave em situação de emergência.	
Justificativa	
Essas alterações estão baseadas no item 12.1.1 do Doc 9137 AN 898 Manual de Serviços Aeroportuários – Resgate e Combate ao Fogo Parte 1 de 2014 da ANAC e no item 1.4.10 da ICA 92-4 Elaboração do Plano Contraincêndio em Aeródromo do COMAER. Elas são necessárias pelos seguintes motivos: 1) Para assegurar que todos os CCI que estão em linha sejam deslocados aos pontos de espera para aguardar o pouso da aeronave em emergência e reduzir, consideravelmente, o tempo-resposta em casos de acidente. 2) Para impedir que empresas administradoras de aeroportos, como a Rio Galeão, interfiram negativamente no SESCINC, determinando que apenas sejam deslocados para os pontos de espera, a quantidade de CCI compatível com a categoria da aeronave em situação de emergência, impossibilitando a redução do tempo-resposta e colocando em risco toda a operação em caso de acidente. 3) para que essa atividade operacional de aguardar o pouso da aeronave em emergência, que os bombeiros de aeródromo realizam desde a década de 50, tenha uma expressão que indique de modo coerente e verdadeiro a atividade realizada, uma vez que nenhuma intervenção ocorre nessa atividade.	
Resposta da ANAC	
Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa. Com base na definição de "Condição de Socorro", a "Intervenção Imediata" seria aplicável nos seguintes casos: 1) Aeronave ameaçada por grave ou iminente perigo e que requer intervenção imediata; e 2) Acidente aeronáutico inevitável ou já consumado. O SESCINC atuará, mesmo que de forma acessória, em todos os casos previstos como condição de socorro. Os procedimentos de intervenção, incluindo a avaliação do cenário pelo BA-CE, deverão estar previstos nos planos resultantes do SREA. A seção do RBAC 153 que trata desses planos será objeto de revisão posterior, oportunidade em que as definições nela contidas serão analisadas.	

Número da contribuição:	7593
Nome:	JOAO HENRIQUE DE SANTA ROSA FIGUEIREDO
Contribuição	
Alterar CRS para CS – Carro de Salvamento	
Justificativa	
<p>Conforme o Corpo de Bombeiros do Estado de São Paulo, primeiros socorros são um conjunto de procedimentos imediatos realizados no local para uma vítima de mal súbito ou acidente, até que a mesma esteja sob cuidados médicos.</p> <p>O atendimento pré-hospitalar é o suporte básico ou avançado da vida, feito por profissional qualificado e habilitado para avaliar, identificar e corrigir, no local da ocorrência, os problemas que comprometam a vida de uma vítima acidentada ou em emergência clínica, transportando-a com segurança ao recurso hospitalar adequado.</p> <p>Difere-se de salvamento, que é um conjunto de operações que visam acessar, remover ou proteger a vida humana ou animal, que estejam em locais ou situações de risco.</p> <p>Já o conceito de resgate é amplo, reunindo todos os anteriores, sendo o atendimento emergencial prestado por profissional qualificado e habilitado que visa a acessar uma vítima que se encontre em condições de risco ou não, estabilizá-la e transportá-la adequadamente, no menor tempo possível, ao hospital adequado.</p> <p>Conforme o Corpo de Bombeiros do DF, Unidade de Resgate (UR) é um veículo destinado ao atendimento de vítimas de acidentes que requerem atendimento emergencial na fase pré-hospitalar. É dotado de equipamentos que permitem à tripulação de bombeiros prestar os socorros de suporte básico da vida, de forma a estabilizar, imobilizar e TRANSPORTAR adequadamente a vítima ao centro médico mais apropriado para a situação. Transporta até quatro militares.</p> <p>Já a viatura Auto-Salvamento (AS), é um veículo dotado de meios para retirar uma pessoa ou animal do local onde encontram-se, quando não podem sair por meios próprios, devido a fatores externos. O salvamento é feito, por exemplo, quando se retira pessoas embaixo de escombros, em incêndios colisões automobilísticas, etc.</p> <p>Assim, há de se convir que a viatura chamada de Carro de Resgate e Salvamento (CRS) na legislação da Direng e posteriormente na legislação da ANAC, não é um CRS, pois não tem a mínima condição de transportar uma vítima a um hospital. Ela é, na realidade, um Carro de Salvamento.</p>	
Resposta da ANAC	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>A despeito das informações relevantes relativas às definições utilizadas para resgate e salvamento trazidas na contribuição, ressalta-se que, pela proposta, o CRS não seria mais requisito. A menção e definição do veículo na IS 153.407 foi incluída para embasar uma recomendação de disponibilização do equipamento. Entende-se que a alteração do termo no atual momento de transição poderia trazer prejuízos à compreensão de que o mesmo veículo, antes obrigatório pela Resolução nº 279, passou a ser recomendação em IS. Cabe ainda ressaltar que as revisões de Instruções Suplementares são atribuição das superintendências da ANAC. Assim, a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) poderá alterar a definição do veículo posteriormente, caso julgue conveniente.</p>	

Número da contribuição:	7596
Nome:	Antonio Carlos Martinez Pinto
Contribuição	
A Concessionária sugere que seja revisto o previsto no item 13.5.4.3 para que a validade do treinamento seja alterada para 03 (três) anos, pois entende ser um tempo considerável de validade de habilitação para Bombeiros que estejam no exercício de suas funções.	
Justificativa	
Padronização das validades de habilitação.	
Resposta da ANAC	
<p>Contribuição não incorporada à proposta de alteração normativa.</p> <p>Os Bombeiros de Aeródromo em serviço no SESCINC de um aeródromo podem experimentar longos períodos de tempo sem que ocorra um acionamento para operações de resgate e combate a incêndio em aeronaves. Porém, quando um acidente ocorre, a atuação rápida e correta dos BA pode influenciar significativamente no sucesso da operação e, conseqüentemente, no salvamento de vidas. Por isso, o treinamento, tanto inicial quanto recorrente, das equipes de Bombeiros de Aeródromo é tratado em documentos da OACI e nas regulamentações de aviação civil de diversos países signatários. Como exemplo, a AC nº 150/5210-17C, da FAA, requer que os profissionais realizem cursos recorrentemente, além de um treinamento com fogo real, no mínimo, anualmente. A flexibilização proposta para aeródromos Classe IV, de ampliar para 2 anos a validade da atualização em curso ministrado por OE-SESCINC, visa a reduzir os custos de treinamento sem impacto significativo na segurança operacional, considerando que os BA deverão participar de treinamento de fogo real anualmente. A contribuição não apresenta argumentos técnicos que indiquem que a ampliação do prazo mínimo para atualização dos BA não terá impacto significativo na proficiência dos profissionais e, conseqüentemente, na segurança operacional.</p>	