

MEDIDAS ADOTADAS COVID-19

SAFETY AERÓDROMOS

Sumário

Alteração de Categoria Contra Incêndio- CAT	2
Prorrogação da validade de certificados de profissionais previstas no RBAC nº 110, RBAC nº 153 e na Resolução ANAC nº 279	4
Isenção temporária para especialização em chefe de equipe e bombeiro motorista em SESCINC	5
Isenção para equipe adicional de SESCINC em aeroportos.....	6
Acordo entre operadores aeroportuários e aéreas para situação de contingência.....	7
Orientações acerca dos treinamentos voltados à segurança das operações de solo - COVID-19.....	9

Alteração de Categoria Contra Incêndio- CAT

Em virtude da declaração de pandemia de Covid-19 e dos procedimentos de contingenciamento que envolvem isolamento social, deve-se esperar uma redução nas operações aéreas nos aeroportos brasileiros. Essa redução pode ocorrer tanto em número de movimentos quanto no tamanho das aeronaves que operam nesses lugares.

Desta forma, é possível que a CAT disponível no aeródromo se torne maior que o necessário para atendimento à nova malha aérea local. Nesse caso, o operador pode decidir por reduzir a CAT temporariamente.

Segundo o Manual de SESCINC, capítulo 2 ([link de acesso](#)), os casos de redução TEMPORÁRIA podem ser informados por meio de NOTAM solicitado diretamente ao ICA, sem necessidade de aprovação prévia pela ANAC, bastando notificar a redução temporária à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária- SIA por meio do e-mail: rea@anac.gov.br.

Tão logo haja o aumento previsto nas operações, o operador pode solicitar o cancelamento do NOTAM e retornar à CAT original. Por exemplo: se a CAT original de um aeroporto é 10, e durante o período de redução de operações ele reduz para 6, por meio de NOTAM de redução temporária, quando o cancelamento de NOTAM ocorrer, este aeródromo retorna a CAT 10. Se o operador desejar, por exemplo, retornar a CAT 8 - e não a CAT 10, ele deve cancelar o NOTAM de redução temporária, e em seguida solicitar NOTAM para CAT 8 - que pode ser temporário ou permanente.

Outra situação possível por causa da redução da malha aérea é manter SESCINC ativo apenas nos horários em que há operação de aeronaves que demandam o serviço operacional. Assim como na situação anterior, é necessário apenas realizar solicitação de horário de serviço do SESCINC para os horários em que há operação, e encaminhar diretamente ao ICA. A ANAC/SIA necessita ser informada da solicitação e do novo horário de serviço, por meio do e-mail rea@anac.gov.br.

Caso um aeródromo tenha reduzido ou desativado seu SESCINC em caráter NÃO TEMPORÁRIO, e decida elevar sua CAT, os procedimentos a serem seguidos constam da Portaria SIA nº 3352/2018 ([link de acesso](#)). Neste caso, será necessário encaminhar um

formulário com informações sobre o SESCINC e realizar seu protocolo no SEI!. A análise e divulgação da nova CAT ocorre em até 20 dias (e neste caso a solicitação de divulgação de informação aeronáutica é feita pela própria ANAC junto ao ICA).

Prorrogação da validade de certificados de profissionais previstas no RBAC nº 110, RBAC nº 153 e na Resolução ANAC nº 279

Decisão nº 43, de 17 de março de 2020 (disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2020/decisao-no-43-17-03-2020>), prorrogou a validade de certificações de profissionais previstas no RBAC nº 110, RBAC nº 153 e na Resolução ANAC nº 279.

Considerando os impactos às atividades desenvolvidas pela ANAC diante da emergência de saúde pública, evidenciada pela classificação do COVID-19 como pandemia pela Organização Mundial de Saúde e considerando a necessidade de preservação da segurança e saúde de regulados e servidores.

Com as restrições de realização dos cursos, os profissionais que possuem sua certificação com validade a vencer na atualidade ficam prejudicados, uma vez que a oferta de cursos para certificação está prejudicada. Sendo assim, foi considerado prazo de 120 (cento e vinte) dias de prorrogação para mitigar os efeitos das medidas preventivas restritivas contra o Covid-19.

Isenção temporária para especialização em chefe de equipe e bombeiro motorista em SESCINC

Decisão nº 53 (disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2020/decisao-no-53-20-03-2020>), de 20 de março de 2020, suspende temporariamente a necessidade de que bombeiros de aeródromo tenham especialização em chefe de equipe e bombeiro motorista.

As medidas de combate e controle do Covid-19, em alguns casos determinadas por autoridades e, em outros casos, reconhecidas como necessária pelas próprias empresas, incluem restrições à realização de eventos, reuniões presenciais, cursos e treinamentos presenciais, onde há aglomeração de pessoas e maior probabilidade de disseminação de contágio. Em adição, cada vez mais ocorrem restrições para deslocamento por via aérea de profissionais pelo País, assim como estão sendo evitadas a realização de atividades não essenciais nos aeroportos.

Sendo assim, foi considerado que os riscos associados ao adiamento de especialização de um profissional bombeiro de aeródromo por um período de tempo são contornáveis diante do panorama atual, principalmente quando se considera que estes profissionais já possuem formação de BA, desempenham atividade no âmbito do aeroporto, possuem programa de treinamento recorrente (PTR-BA), sendo submetido às suas regras e a demais orientações de segurança.

Assim, foi criada isenção para profissionais bombeiros de aeródromo da necessidade de especialização em Bombeiro de Aeródromo Motorista/Operador de CCI (BA-MC) para desempenho da função descrita em 153.415(a)(2), do RBAC nº 153, até 20 de julho de 2020. E prorrogada a disposição transitória 153.451(k)(1) em 120 (cento e vinte) dias, referente à necessidade de especialização de Bombeiro de Aeródromo Chefe da Equipe de Serviço (BA-CE) para desempenho da função descrita em 153.415(a)(3).

Portanto, a função BA-CE poderá ser exercida por profissional com experiência de 2 (dois) anos na função de bombeiro de aeródromo e que tenha sido aprovado em Curso de Habilitação de Bombeiro de Aeródromo 2 (BA-2) fica válida até 28 de junho de 2020, em aeródromos Classe IV;

Isenção para equipe adicional de SESCINC em aeroportos

Decisão nº 80 (disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decisoes/2020/decisao-no-80-16-04-2020>), de 16 de abril de 2020, suspende temporariamente dispositivo do RBAC 153 para aeródromos das classes III e IV.

Em razão dos impactos da emergência de saúde pública decorrentes da decretação da pandemia de Covid-19 pela Organização Mundial de Saúde, a ANAC estabeleceu a isenção temporária para aeroportos, até 31 de julho, do cumprimento de dispositivo do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153 que trata da disponibilização de equipe de resgate adicional do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC), uma exigência válida para aeródromos das Classe III e Classe IV.

A isenção temporária de cumprimento do requisito de que trata o parágrafo 153.419(c) está vinculada à manutenção de Categoria Contraincêndio (CAT) 6 ou superior no aeródromo para atendimento de operações agendadas (segundo o RBAC nº 121 e o RBAC nº 129), à adoção de procedimentos que garantam o transporte dos equipamentos de apoio às operações de resgate e ao cumprimento do Plano de Emergência (PLEM).

A medida é resultado da adequação do risco ao volume das operações nos aeroportos neste período de pandemia. É importante também para reduzir o risco de exposição das equipes de bombeiros que trabalham na função de resgate.

Em eventual necessidade de resgate, o que só ocorre após o combate ao incêndio, fica mantida a exigência mínima de dois carros de combate a incêndio e duas equipes, permitindo que o resgate seja feito por uma das equipes. Além disso, nesses casos, há previsão do acionamento de equipe de resgate externa ao aeroporto para apoio. Dessa forma, entende-se que a segurança das operações está mantida.

Acordo entre operadores aeroportuários e aéreas para situação de contingência

A redução das operações aéreas causada pela situação de emergência do novo coronavírus (COVID-19) levou a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), desde o início de março, a realizar tratativas com operadores aeroportuários para implantação de estacionamento contingencial de aeronaves nos aeroportos brasileiros. A exemplo do que foi feito durante os grandes eventos realizados no Brasil, como Copa do Mundo e Jogos Olímpicos, foram estabelecidas novas áreas para essa finalidade em 22 aeroportos do país, com 946 posições homologadas e 610 posições extras para hangaragem a céu aberto. As posições poderão ser usadas para uso temporário ou estadia.

A necessidade de vagas para estacionamento de aeronaves surgiu após a redução de até 90% das operações das empresas aéreas e a criação de uma malha essencial mínima de integração de todo o país programada para operar entre 28 março até o final de abril. Como o interesse das companhias aéreas é por manter suas aeronaves em determinados aeroportos que não dispõem de espaço suficiente para estacionamento, a ANAC coordenou a situação de contingência.

Os operadores aeroportuários apresentaram estudos, em conjunto com as empresas aéreas, para a implantação de estacionamento contingencial (hangaragem a céu aberto) de aeronaves em áreas que não estão homologadas para essa finalidade. Em geral, foram criadas posições de estacionamento nos pátios, taxiways e algumas pistas de pousos e decolagens.

Os estudos foram consolidados na forma de Análises de Impacto à Segurança Operacional (AISO) e Procedimentos Específicos de Segurança Operacional (PESO), que avaliam a segurança das operações e estabelecem procedimentos e medidas visando mitigar o risco dessa operação contingencial. Até o momento, foram analisados 22 conjuntos de AISO e PESO.

Os estudos foram consolidados na forma de Análises de Impacto à Segurança Operacional (AISO) e Procedimentos Específicos de Segurança Operacional (PESO), que avaliam a segurança das operações e estabelecem procedimentos e medidas visando

mitigar o risco dessa operação contingencial. Até o momento, foram analisados 22 conjuntos de AISO e PESO. As estimativas para novas posições de aeronaves foram baseadas para aeronaves de porte intermediário categoria "C", como o Boeing 737-800, o Airbus A320-200, e o Embraer E195-E2.

Orientações acerca dos treinamentos voltados à segurança das operações de solo - COVID-19

Os treinamentos do Programa de Instrução de Segurança Operacional de Aeródromo (PISOA) estão dispostos na seção 153.37 do RBAC 153 e constituem defesas fundamentais no gerenciamento de risco das operações aeroportuárias e são condicionantes, a cada tipo de credenciamento do aeródromo. Eles são destinados à garantia da segurança das operações de solo para os profissionais que trabalham na área operacional do aeródromo ou em atividades relacionadas com a segurança operacional, conforme define o parágrafo 153.37(a).

O RBAC 153 estabelece quais treinamentos e seus requisitos mínimos de conteúdo que devem ser providos pelo operador de aeródromo considerando o público-alvo, as funções que serão desempenhadas na área operacional e o nível de acesso às áreas operacionais.

Forma de treinamento

O RBAC 153 não prescreve a forma como os treinamentos devem ser ministrados, se presencial, apresentação por vídeo, cartilhas ou módulo de ensino à distância.

Cabe ao operador avaliar a melhor forma diante do cenário atual, da realidade do aeroporto e do público-alvo. Independente da solução definida, métodos de monitoramento e reavaliação da eficácia do material disponibilizado para o treinamento devem ser implementados.

Se, devido ao estado geral de emergência da localidade, não for possível implementar a melhor forma de treinamento definida pelo operador no PISOA, medidas mitigadoras adicionais podem ser adotadas por ocasião da inserção dos empregados no ambiente da área operacional. Por exemplo, novos empregados com função de dirigir veículos na área operacional podem ser alocados em funções menos complexas, ou a adoção de validade reduzida do treinamento.

Com relação aos treinamentos de condução de veículos na área operacional e principalmente para acesso e permanência na área de manobras, recomenda-se que critérios mais rigorosos quanto à forma do curso e avaliação de proficiência e eficácia do treinamento sejam adotados.

Prazo de validade dos treinamentos

Com respeito ao prazo de validade do treinamento, ressalta-se que o RBAC 153 não prescreve um prazo de validade para os treinamentos. No parágrafo 153.37(b), há a previsão de uma atualização técnica ou uma validade específica do treinamento, mas sem fixação de prazo.

Sendo assim, cabe ao operador definir o prazo de validade do treinamento no PISOA da forma que melhor se adeque à sua realidade, neste momento.

Nesse contexto, a alteração de prazos definidos no PISOA para os treinamentos, conforme o RBAC 153, pode ser gerenciada pelo próprio operador de aeródromo, respeitando as prescrições e requisitos de validade previstos em outros regulamentos da agência, em especial, aqueles relativos ao credenciamento.

Alterações no PISOA

Ressalta-se, no entanto, que as alterações na forma e validade dos treinamentos devem ser adequadamente documentadas no PISOA, bem como as respectivas justificativas para essas alterações, conforme disposto no 153.37(g). Além disso, observa-se que tais alterações não se enquadram nos casos da Portaria SIA 1222/2018 que necessitam de aprovação prévia da Agência antes da efetivação.

Caso haja necessidades de novas alterações em virtude de novos cenários dessa doença no Brasil, é importante que os procedimentos do MOPS/PISOA sejam reavaliados e alterados antes da efetiva implantação da alteração, sempre fundamentados numa avaliação de risco do operador de aeródromo.

Curso de Acesso e Permanência na Área de Manobras

Considerando a relevância e os possíveis impactos à segurança operacional em virtude de deficiência na formação de profissionais que dirigem na área de manobras, recomenda-se que alterações com relação à forma e validade desse treinamento,

sobretudo no caso de novos empregados que irão dirigir na área de manobras sejam avaliados com maior rigor pelo operador de aeródromo.

Recomenda-se que profissionais que não tenham recebido o treinamento inicial conforme previsto no PISOA aprovado pela ANAC por ocasião da Certificação do aeroporto não sejam autorizados a dirigirem na área de manobras.

Bombeiros de Aeródromo

Com relação à formação dos bombeiros de aeródromo, a Decisão nº 43, de 17/03/2020, prorrogou em 120 (cento e vinte) dias a validade das certificações dos bombeiros de aeródromo previstas no RBAC nº 153 e na Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013, com data de vencimento entre os meses de março e junho de 2020.

A Decisão não se aplica, no entanto, a novos profissionais que estão em fase de formação por OEESCINC.

Credenciamento

Ressalta-se que os treinamentos constantes no PISOA são requisitos para o credenciamento de pessoas para acesso à área operacional.

Reuniões de CSO e RST

O RBAC 153 não prescreve um prazo de periodicidade das reuniões ordinárias da Comissão de Segurança Operacional (CSO) nem que os encontros devem ser feitos de forma presencial, conforme disposto na seção 153.53.

O regimento interno da CSO é parte integrante do MOPS e cabe ao operador definir a periodicidade das reuniões ordinárias, bem como os critérios de convocação de reuniões extraordinárias.

Considerando a atual crise do COVID-19, recomenda-se que as reuniões ordinárias da CSO sejam feitas por vídeo conferência. É uma decisão do operador de aeródromo, desde que sejam observados os procedimentos do MOPS.

Com relação às reuniões extraordinárias, recomenda-se que apenas sejam convocadas em caso de urgência e relevância para tratamento de ocorrência que demandam correções e ações imediatas para eliminar condições latentes e falhas ativas que

conduzam a iminência de novas ocorrências. Da mesma forma, sejam feitas de forma remota.

Com relação às reuniões do *Runway Safety Team* (RST), cabe ao operador de aeródromo avaliar a oportunidade de realização ou não das reuniões, incluindo a forma delas. Atualmente, as disposições relativas ao funcionamento do RST constam em Manual da ANAC e, portanto, não são de cumprimento obrigatório pelos operadores de aeródromos. No entanto, algumas das orientações acima relativas à CSO podem se aplicar ao RST.