

MANUAL DE ORIENTAÇÕES

Sobre a Segurança da Aviação Civil
Contra Atos de Interferência Ilícita
Durante a Pandemia de Covid-19

SUMÁRIO

1 - INTRODUÇÃO	3
1.1 - Objetivo	4
1.2 - Siglas	5
2 - MEDIDAS REGULATÓRIAS ADOTADAS PELA ANAC DURANTE A PANDEMIA	6
3 - DIRETRIZES GERAIS PARA A RETOMADA DAS OPERAÇÕES AÉREAS	8
4 - RECOMENDAÇÕES DE PROCEDIMENTOS DE CONTROLE AO COVID-19 NOS PROCESSOS DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL (AVIATION SECURITY - AVSEC)	10
4.1 - Orientações gerais de medidas de segurança sanitária para os profissionais que desempenham atividades avsec	10
4.2 - Sinalização e comunicação	11
4.3 - Orientações gerais de controle de acesso	11
4.4 - <i>Check-in</i> de passageiros	12
4.5 - Inspeção de segurança de pessoas e bagagem de mão	14
4.6 - Identificação e embarque de passageiros às aeronaves	17
4.7 - Inspeção de veículos	18
4.8 - Suprimentos aeroportuários	18
4.9 - Bagagem despachada	18
4.10 - Carga e malas postais	19
4.11 - Proteção de aeronave	19
4.12 - Seleção e treinamento	19
4.13 - Controle de qualidade interno	21
5 - TABELA RESUMO	22
6 - REFERÊNCIAS	24

1 - INTRODUÇÃO

Com o advento da pandemia de Covid-19, de proporções globais, muitas atividades econômicas e sociais tiveram impactos significativos em 2020. O Brasil, por estar numa região distante da China, epicentro inicial da disseminação do novo coronavírus (Sars-CoV-2), acompanhou de forma escalonada esses impactos ocorrerem no mundo e posteriormente, no próprio País.

Dentre as medidas de controle da pandemia, o distanciamento social é uma das principais medidas de prevenção para disseminação da doença. Sendo assim, fronteiras de Países foram fechadas, restringindo as operações aéreas de passageiros mundialmente, o que impactou significativamente a aviação civil.

No Brasil, apesar da interrupção da aviação civil internacional, a aviação civil doméstica continuou suas operações, mesmo que em escala bem inferior ao período anterior à pandemia, com o objetivo de possibilitar o transporte de mercadorias por todo o País, assim como de pessoas com necessidade extremas de deslocamento, muitas delas participando de ações de combate à Covid-19.

Nesse sentido, uma vez que o transporte aéreo é um serviço público essencial para sociedade, nos termos do Decreto 10.282, de 20 de março de 2020, é fundamental que a indústria da aviação civil busque meios de entender as técnicas de controle da disseminação da Covid-19 e incluí-las nos mais variados processos.

Por meio de controles preventivos efetivos da disseminação da Covid-19, com baixos percentuais de probabilidade de disseminação do vírus, a população passa a se sentir confortável e confiante para usufruir dos serviços da aviação, contribuindo para a retomada das operações aéreas. Pesquisa com passageiros apresentada pela Engine Insights aponta que passageiros indicaram duas medidas, que uma vez tomadas, os encorajaria a retomar o consumo de passagens aéreas. São elas:

- Procedimento de desinfecção para embarque nas aeronaves;
- Desinfecção das instalações e serviços nos aeroportos; notadamente os obrigatórios, como a inspeção de segurança.

Em um cenário sem os procedimentos de desinfecção, a probabilidade de passageiros serem atraídos para o modal aéreo seria baixa. Já com a adoção de medidas de desinfecção, o estudo indica que mais de 70% dos passageiros entendem que a prática adotada aumentaria as chances de escolha do modal aéreo para viagens.

Portanto, este Manual busca contribuir com a tarefa de incluir ações e conceitos de controles epidemiológicos nos processos de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (*Aviation Security - AVSEC*), auxiliando na retomada das operações da aviação civil.

É importante ressaltar que, mesmo em tempos de pandemia de Covid-19, as ameaças à segurança da aviação civil continuam e que um foco restrito na pandemia pode fragilizar as medidas de proteção da aviação. De acordo o Grupo de Trabalho sobre Ameaça e Risco do Painel de Segurança da Aviação contra Atos de Interferência Ilícita da OACI, "o impacto que a pandemia está causando sobre a segurança da aviação é incerto". A crise da Covid-19 está afetando a estabilidade operacional e financeira de muitas empresas, levando os operadores aeroportuários a promover medidas para lidar com esses dois aspectos do negócio, o controle epidemiológico e AVSEC. Sendo assim, de forma alguma o combate à Covid-19 pode ser uma justificativa para que proteção da aviação civil não seja realizada de maneira estruturada e baseada em avaliação de risco.

Com este intuito, é importante que, durante a aplicação das medidas de controle epidemiológico, os conceitos e diretrizes de segurança da aviação sejam atendidos, bem como os profissionais de segurança cumpram com as medidas de segurança estabelecidas nos regulamentos e programas, mantendo o atendimento aos padrões do Anexo 17 à Convenção de Aviação Civil Internacional – "*Aviation Security*".

As adaptações nos processos de segurança para atendimento de controles da Covid-19 devem ser promovidas de forma harmonizada e estruturada com as medidas de segurança da aviação civil, por meio de definição clara de procedimentos a serem seguidos pelos profissionais de segurança, sem permitir que ajustes e adaptações sejam tomados por decisão particular de cada profissional.

Sendo assim, este Manual foi produzido com o suporte de materiais técnicos de instituições e autoridades relacionadas à aviação civil ou saúde pública, nacionais e internacionais, compilando orientações e informações pertinentes aos operadores aéreos e aeroportuários brasileiros, buscando adaptá-las à realidade da segurança da aviação civil nacional.

Ressalta-se que este Manual não apresenta qualquer obrigação de cumprimento pelos regulados, possuindo caráter de material orientativo, com o objetivo de auxiliar os operadores com informações e experiências na harmonização entre AVSEC e o combate à Covid-19. Nesse sentido, caso seja identificada oportunidade de melhoria do seu conteúdo, a ANAC está à disposição para atualizá-lo e compartilhar com a indústria novas ou melhores orientações e experiências.

Destaca-se ainda que, caso seja identificado conteúdo desse material com orientações de saúde e controle epidemiológico divergentes com orientação das autoridades de saúde nacionais, recomenda-se acatar às determinações das autoridades de saúde e direcionar o caso à ANAC para fins de atualização desta orientação.

Por fim, sugestões, elogios e críticas podem ser encaminhados por meio do e-mail gsac.sia@anac.gov.br.

1.1 – OBJETIVO

Apresentar orientações para harmonizar as medidas de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (AVSEC) com as diretrizes de controle epidemiológico em aeroportos, considerando a pandemia de Covid-19, de acordo com as recomendações das autoridades em saúde.

1.2 - SIGLAS

- ACI – Conselho Internacional de Aeroportos
- ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
- APAC – Agente de Proteção da Aviação Civil
- ARS - Área Restrita de Segurança
- CFTV – Circuito Fechado de Televisão
- CHT – Certificado de Habilitação Técnica
- Covid-19 – Doença por coronavírus 2019
- CSA - Comissão de Segurança Aeroportuária
- CQ – Controle de Qualidade
- EAD - Educação à Distância
- EDD – Cão Detector de Explosivo
- EDM – Equipamento Detector de Metais
- EDS – Sistema Detector de Explosivo
- EPI – Equipamento de Proteção individual
- ETD – Detector de Traço de Explosivo
- ANVISA - Agência Nacional de Vigilância Sanitária
- DMM – Detector Manual de Metais
- ICAO – *International Civil Aviation Organization*
- IATA – Associação de Transporte de Aviação Internacional
- OACI - Organização de Aviação Civil Internacional
- OMS - Organização Mundial de Saúde
- PNIASEC - Programa Nacional de Instrução de Segurança da Aviação Civil
- PNR - Registro de Identificação de Passageiro
- QR Code – Código de Resposta Rápida
- RSI - Regulamento Sanitário Internacional
- SARS-CoV-2 – Síndrome Respiratória Aguda Grave 2

2 - MEDIDAS REGULATÓRIAS ADOTADAS PELA ANAC DURANTE A PANDEMIA

A ANAC emitiu Decisões e Portarias para flexibilizar ou isentar o cumprimento de requisitos por períodos determinados, por conta do advento da Covid-19. Essas flexibilizações se justificaram pela necessidade de os operadores e a sociedade terem que lidar com uma nova realidade de forma abrupta.

Sendo assim, julga-se que, passados alguns meses do início da pandemia no Brasil, os operadores já puderam avaliar os impactos do controle da Covid-19 nas medidas de AVSEC e direcionar ações para mitigá-los, o que permitirá o retorno da vigência dos requisitos suspensos temporariamente.

Ressalta-se a necessidade de manter-se atualizado sobre novas Decisões, Portarias e Resoluções que, porventura, sejam publicadas pela ANAC (<https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/avsec>). Lista-se a seguir as Decisões, Portarias e Resoluções emitidas até o presente momento referentes à temática AVSEC:

- Decisão nº 43, de 17 de março de 2020 (Comissão de Segurança Aeroportuária/Controle de Qualidade/Certificações).

Prorroga, por 120 (cento e vinte) dias a partir de 18 de março, a validade de certificações de profissionais previstas no RBAC nº 110, RBAC nº 153 e na Resolução ANAC nº 279.

Isenta a realização de reuniões ordinárias de Comissão de Segurança Aeroportuária (CSA), no primeiro semestre de 2020.

Estende, até 31 de outubro de 2020, o prazo para realização das atividades de controle de qualidade AVSEC por parte dos operadores previstas nos RBAC nº 107 e RBAC nº 108.

- Decisão nº 54, de 20 de março de 2020 (Credenciais Aeroportuárias).

Prorroga, em 120 (cento e vinte) dias, a partir de 20 de março de 2020, a validade das credenciais aeroportuárias permanentes, previstas no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 107 e com data de vencimento entre os meses de março e junho de 2020.

- Decisão nº 67, de 2 de abril de 2020 (Canais de Inspeção Exclusivos de Funcionários, Tripulantes e Pessoal de Serviço).

Isenta, por 120 (cento e vinte) dias, a partir de 02 de abril de 2020, os operadores de aeródromos de disponibilizarem ponto para controle de acesso de uso exclusivo de funcionários, tripulantes e pessoal de serviço, exigência contida no parágrafo 107.105 (a)(1) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 107. A presente isenção não afasta a obrigatoriedade de realização da inspeção de segurança previamente ao acesso às Áreas Restritas de Segurança - ARS.

- Portarias SIA nº 776/2020 e 1.102/2020 (Suspensão das Inspeções Aleatórias - DA-VSEC nº 02-2016B).

Primeira Portaria suspende, por 30 (trinta) dias, a aplicabilidade da Diretriz de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita nº 02-2016, Revisão B (DAVSEC nº 02-2016B), aprovada pela Portaria nº 228/SIA, de 24 de janeiro de 2019, que estabelece parâmetros quantitativos para a realização dos procedimentos de inspeção de segurança aleatória nos aeródromos civis públicos brasileiros, para os fins do disposto na Instrução Suplementar (IS) nº 107-001C, e a segunda prorroga a suspensão por 90 dias, a partir de 20 de abril de 2020.

- Resolução nº 553, de 30 de abril de 2020 (Procedimento de inspeção de agentes públicos)

Altera a Resolução nº 515, de 8 de maio de 2019, que dispõe sobre os procedimentos de inspeção de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita nos aeroportos e dá outras providências. Neste sentido, o artigo 19 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 19. O operador de aeródromo possui até 1º de novembro de 2020 para implementar o procedimento de inspeção de agentes públicos de forma randômica e as medidas de segurança aplicáveis aos policiais dos órgãos de segurança pública.

Parágrafo único. Até a implementação do procedimento de inspeção de agentes públicos de forma randômica ou até 1º de novembro de 2020, o que ocorrer primeiro, os servidores da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia, no exercício de suas atividades nas áreas restritas de segurança, devidamente credenciados pelo operador aeroportuário, estarão sujeitos ao mesmo procedimento de inspeção de segurança aplicável aos servidores da Polícia Federal

- Resolução nº 573, de 10 de julho de 2020 (Certificações).

Prorroga, por mais 30 (trinta) dias, a validade das certificações de profissionais previstas nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 110 e 153 e na Resolução nº 279, de 10 de julho de 2013, e que foram impactadas pela prorrogação prevista no art. 1º da Decisão nº 43, de 17 de março de 2020.

Prorroga, em 120 (cento e vinte) dias, a validade das certificações de profissionais previstas nos RBACs nº 110 e 153 e na Resolução nº 279, de 2013, com data de vencimento entre os meses de julho e setembro de 2020.

- Portaria SIA nº 1771, de 13 de julho de 2020 (Inspeções Aleatórias – DAVSEC nº 02-2016C).

Reestabelece os parâmetros quantitativos para realização dos procedimentos de inspeção de segurança aleatória em passageiros nos aeródromos civis públicos brasileiros. Esta DAVSEC entra em vigor em:

1º de setembro de 2020 para realização dos procedimentos de inspeção de segurança aleatória em passageiros destinados a voos internacionais.

1º de novembro de 2020 para realização dos procedimentos de inspeção de segurança aleatória em passageiros destinados a voos domésticos.

- Resolução nº 574, de 24 de julho de 2020 (Canais de Inspeção Exclusivos de Funcionários, Tripulantes e Pessoal de Serviço).

Isenta, até 31 de dezembro de 2020, os operadores de aeródromos de disponibilizarem ponto para controle de acesso de uso exclusivo de funcionários, tripulantes e pessoal de serviço, exigência contida no parágrafo 107.105 (a)(1) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 107. A presente isenção não afasta a obrigatoriedade de realização da inspeção de segurança previamente ao acesso às Áreas Restritas de Segurança - ARS.

3 - DIRETRIZES GERAIS PARA A RETOMADA DAS OPERAÇÕES AÉREAS

A retomada das operações aéreas deverá ocorrer em etapas, com início contendo um número limitado de passageiros; recuperação com um crescimento lento no volume de passageiros; aumento gradual na capacidade; e, por fim, um retorno ao volume normal de passageiros.

Sendo assim, apresentam-se diretrizes que devem ser consideradas na fase de recuperação da indústria de transporte aéreo e na implementação de medidas de controle da Covid-19, sendo importantes e basilares para a aplicação das orientações presentes neste Manual:

1 - As medidas a serem adotadas nos aeroportos devem ser suportadas por evidências médicas e devem considerar os impactos adversos causados no processamento dos passageiros;

2 - As medidas devem ser baseadas em análise de riscos e orientadas a resultados. Rotas de baixo risco do ponto de vista epidemiológico podem não necessitar das medidas mais restritivas e nem todos os tipos de equipamentos e procedimentos serão necessários ou práticos para todos os tipos de operação;

3 - As medidas de segurança sanitária devem incluir o distanciamento físico o qual deve ser aplicado em locais onde possa haver filas e aglomerações, como por exemplo no *check-in*, na inspeção de segurança, nos pontos de controles de acesso, no embarque nas aeronaves, nos ônibus utilizados para embarque e desembarque remoto e nas salas de restituição de bagagens.

4 - A comunicação harmoniosa e clara para o público que viaja é essencial para minimizar os impactos negativos na confiança dos passageiros, o que pode ser realizado através de anúncios sonoros, sinalizações visuais e atualização de *websites*;

5 - As medidas devem aumentar a confiança do consumidor e serem monitoradas regularmente usando pesquisas de "*benchmarking*" estabelecidas para garantir que atendam ou superem as expectativas do cliente. Deve-se estar atento ao uso de medidas alternativas menos onerosas que possam levar a resultados semelhantes;

6 - Procurar adotar medidas multicamadas que utilizem vários elementos tais como: autodeclaração, distanciamento físico, uso de equipamento de proteção individual para as equipes, além de protocolos adicionais de limpeza;

7 - As medidas adotadas devem ser simples e práticas, tais como: realizar a segregação entre passageiros, funcionários e tripulação, onde a infraestrutura permitir; garantir o distanciamento físico sempre onde a infraestrutura permitir; promover limpezas e sanitizações adicionais; disponibilizar equipamentos de proteção individual para funcionários; disponibilizar estações de sanitização após cada ponto de processamento; estimular a cultura da saúde; e implementar o treinamento da equipe de funcionários.

8 - É recomendável escalonar a abertura de quiosques, balcões de atendimentos de *check-in*, pontos de despacho de bagagens e módulos de inspeção de segurança de forma proporcional ao reestabelecimento das operações.

9 - Devido à necessidade de distanciamento social, as áreas destinadas às filas, assim como a capacidade de processamento de passageiros (como *check-in* e canais de inspeção), devem ser revistas.

10 - As medidas devem ser constantemente revisadas quanto ao impacto, adequação e eficácia. A abordagem adotada deve ser incremental e flexível, para permitir ajustes regulares com adaptações às novas circunstâncias. Inclusive, devem ser criados critérios para a suspensão de tais medidas. Soluções de longo prazo devem prever o uso de novas tecnologias, processos isolados e sem contato físico, e devem substituir as medidas de curto prazo tão logo estejam disponíveis;

11 - É recomendada a adoção de tecnologias que visem a apoiar processos que ajudam a reduzir os pontos de contato com os passageiros, como o uso de biometria facial, etiquetas de bagagem impressas em casa, processamento fora do aeroporto e maior uso de portões eletrônicos;

12 - Colaboração efetiva entre as diversas agências (de saúde, aduana, imigração e transporte) e os operadores (aéreos e de aeroportos) tem um papel chave no sucesso da adoção das medidas de retomada das operações aéreas;

13 - As responsabilidades devem ser claramente definidas para execução de processos. Isso inclui processos para rastreamento de contatos, quarentena e monitoramento de saúde.

14 - Os APAC e vigilantes não devem ser responsáveis pelas tarefas relacionadas à triagem de saúde; e

15 - Deve-se evitar que as medidas de exames de saúde sejam oferecidas à população nos aeroportos, como os testes em larga escala, visando a evitar aglomerações em filas, com geração de tempo adicional de permanência de pessoas nos aeroportos.

4 – RECOMENDAÇÕES DE PROCEDIMENTOS DE CONTROLE AO COVID-19 NOS PROCESSOS DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL (AVIATION SECURITY - AVSEC)

4.1 – ORIENTAÇÕES GERAIS DE MEDIDAS DE SEGURANÇA SANITÁRIA PARA OS PROFISSIONAIS QUE DESEMPENHAM ATIVIDADES AVSEC

Determinados profissionais que desempenham atividades AVSEC dependem da interação obrigatória em distância inferior a 1 (um) metro e em ambientes confinados, como os APAC, vigilantes, atendentes de *check-in* e de embarque de voo e comissários de bordo. Por este motivo, estão classificados no grupo de pessoas expostas a risco médio de contração de Covid-19, conforme OMS, razão pela qual devem trabalhar paramentados com EPI segundo orientações das autoridades de saúde, tais como luvas; máscaras; e equipamento pessoal de proteção facial (*face covering, face shield, goggles*)¹. É desejável a instalação de barreiras transparentes nos balcões de atendimento.

A equipe de trabalho deve ser instruída, com base nas recomendações dos fabricantes, sobre como manusear, usar, remover e descartar os EPI.

Envidar esforços para proteger colegas de trabalho, familiares e contatos próximos mediante a adoção das seguintes condutas:

- i. Lavar as mãos com sabão e água corrente por, no mínimo, 20 segundos;
- ii. Lavar ou descontaminar equipamentos de trabalho, incluindo equipamentos de inspeção e calçados, de forma a se evitar a disseminação de partículas (poeira);
- iii. Requerer a higienização de materiais utilizados no processo de inspeção, como bandejas e bancadas;
- iv. Retirar vestimentas de trabalho, evitando sacudi-las e lavá-las com sabão em pó ou em barra tão logo sejam retiradas. Manuseá-las, transportá-las e lavá-las de forma que limite ao máximo a exposição à pele, olhos e ao ambiente com outras roupas limpas;
- v. Tomar banho ou lavar as partes da pele expostas com sabão e água corrente; e
- vi. Monitorar-se continuamente quanto aos sintomas da Covid-19.

¹ Orientação conforme a NOTA TÉCNICA Nº 183/2020/SEI/GIMTV/GGPAF/DIRE5/ANVISA, quadro 1, páginas 8 e 9.

4.2 - SINALIZAÇÃO E COMUNICAÇÃO

Visando a incentivar o distanciamento físico, a sinalização auxilia consideravelmente por meio de marcações temporárias no piso, apontando onde as pessoas em filas devem aguardar em relação às demais, por exemplo. O distanciamento mínimo entre as pessoas é definido pelas autoridades sanitárias, não sendo inferior normalmente à 1 (um) metro, podendo ser maior a depender do espaço disponível nas instalações e do padrão de número e volume de bagagens transportadas pelos passageiros. Aeroportos que atendem localidades turísticas atraem passageiros com mais bagagens despachadas do que aeroportos com perfil de viagens executivas, por exemplo.

Locais em que o distanciamento físico não possa ser obedecido, recomenda-se incrementar o uso de EPI conforme o risco.

O aeroporto pode apoiar a comunicação das principais mensagens de prevenção das autoridades de saúde por meio de mensagens sonoras e/ou visuais. A sinalização e as informações direcionadas aos passageiros devem incluir de forma clara os requisitos de saúde recém-implementados, bem como quaisquer alterações no processamento de passageiro na inspeção de segurança, *check-in*, embarque ou desembarque. A sinalização deve destacar a necessidade de cooperação dos passageiros durante todas as etapas da viagem.

Destaca-se ainda a importância de divulgação dessas ações de orientação e conscientização de passageiros por meios de comunicação externa ao aeroporto, como forma de permitir acesso às principais orientações previamente à chegada do passageiro ao aeroporto. Cientes das novas medidas em prática com antecedência, o passageiro pode adaptar suas expectativas diante da nova experiência, permitindo melhor adequação às orientações de segurança epidemiológica.

4.3 - ORIENTAÇÕES GERAIS DE CONTROLE DE ACESSO

Os funcionários aeroportuários ao acessarem o lado ar devem portar sua identificação de permissão em local visível, sem a necessidade de que os agentes de proteção da aviação civil (APAC) e vigilantes tenham contato físico com a credencial. Recomenda-se manter a distância mínima de 1 (um) metro do funcionário a fim de identificar visualmente a imagem da foto, a data de validade, autorização do nível de acesso à área em questão e a retirada de máscara de proteção facial, quando necessária, para compatibilização entre a credencial utilizada e o seu portador. Não sendo possível manter esta distância, deve-se incrementar o uso de EPI conforme o risco e recomendações das autoridades de saúde.

É recomendado que se avalie a pertinência de suspender temporariamente o uso de controle de acesso baseado em biometria por contato, tais como leitores de impressões digitais e leitores de credencial que exijam contato. Em seu lugar, deve-se optar por dispositivos que não requerem contato tais como leitores de íris e de reconhecimento facial, onde existam tais equipamentos.

No caso da utilização de sistemas de controle de acesso que requeiram contato manual, é desejável que eles sejam frequente e adequadamente desinfetados e que sejam disponibilizadas estações de desinfecção próximas aos pontos de controle de acesso. Os profissionais devem ser orientados a desinfetarem suas mãos antes e depois de tocarem no equipamento.

É recomendado que seja revista a necessidade de acesso às áreas restritas de segurança (ARS) de todos os funcionários do aeroporto, visando a retirar autorização de pessoas que não necessitem mais acessar aquela área durante a pandemia, reduzindo assim a quantidade de pessoas sendo inspecionadas.

É recomendável ainda que os APAC e vigilantes trabalhem em grupos fixos nos módulos de inspeção e controle de acesso, predeterminados para cada turno, facilitando possíveis rastreamentos para aplicação de quarentena, no caso da identificação de contágio de algum membro de equipe.

Em relação às atividades de conscientização de segurança, para fins de credenciamento de aeroportos, é recomendável que sejam realizadas por métodos à distância.

4.4 - CHECK-IN DE PASSAGEIROS

Os pontos de *check-in* consistem em área que marca o acesso e primeiro contato do passageiro com o aeroporto e os profissionais que nele atuam. Portanto, é nesse processo que se deve focar nos procedimentos de monitoramento para identificar potenciais passageiros sintomáticos e evitar sua admissão na área de embarque, se for o caso. Como medidas preventivas, podem ser aplicadas as seguintes medidas:

1. Otimizar a ventilação do local e condições higiênicas e sanitárias, de forma a sempre evitar o contato físico com as pessoas.
2. Orientar as pessoas para evitar o acesso ao pátio de *check-in* de passageiros desprovidos de máscara de proteção facial para Covid-19, com exceção dos casos isentos por lei ou regulamentos específicos².
3. Afixar no piso demarcação de distância de um passageiro para outro nas filas de acesso aos balcões de *check-in* e nas filas para uso dos totens, na forma fixada pelas autoridades de saúde pública. Sugere-se organizar os procedimentos de *check-in* de forma que seja garantida a distância de no mínimo um metro entre os viajantes, enquanto aguardam em filas;
4. Disponibilizar equipamentos desinfetantes com álcool-gel nas áreas de contato para *check-in*, de preferência, aqueles que dispensam acionamento por mão, bem como barreiras de material transparente (como acrílico) nos balcões de atendimento presencial;

2 Atentar ao art. 3ºA, II, § 7º, da Lei nº 14.019, de 2 de julho de 2020, bem como, de orientações da OMS e da Unicef constantes do "Annex to the Advice on the use of masks in the context of COVID-19" disponível em: https://www.who.int/publications/i/item/WHO-2019-nCoV-IPC_Masks-Children-2020.1".

5. Observação prévia dos passageiros antes do ingresso na área de *check-in*, por pessoal em colaboração com os agentes de saúde pública (autoridade sanitária), de forma que passageiros sintomáticos sejam encaminhados aos profissionais de serviço médico do aeroporto, quando existente;
6. Mesmo que não seja uma exigência das autoridades de saúde, caso haja monitoramento de temperatura como parte do processo de triagem prévia, recomenda-se o uso de equipamentos remotos, sem interação humana direta com o passageiro;
7. Os passageiros sintomáticos deverão ser examinados em área específica previamente fixada pelo operador do aeroporto em coordenação com a autoridade sanitária;
8. Higienizar com álcool 70%, com a frequência recomendada pela autoridade de saúde pública, os totens e os balcões de *check-in*;
9. Deve-se evitar o manuseio físico desnecessário de documentos, podendo ser realizada a leitura do documento sem o contato com as mãos. Caso seja necessário o contato com os documentos, recomenda-se o uso de luvas pelos profissionais de *check-in*. Caso haja disponibilidade, preferência a sistemas leitores de documentos digitais (CNH digital, por exemplo), sistema de intercâmbio de dados, assim como sistema de leitura biométrica de face ou íris, caso haja banco de dados de identificação biométrica previamente cadastrado.

Check-in online

Os passageiros devem ser incentivados a fazer *check-in* por meio da internet para obtenção dos cartões de embarque em dispositivos eletrônicos ou impressão dos bilhetes em casa.

Quiosque de *check-in* automático

Os quiosques de auto-*check-in* deve ser preferencial em relação ao atendimento por profissional, sempre que possível, a fim de reduzir a interação humana neste procedimento. Porém, como estes equipamentos exigem a interação física com monitores de vídeo, é importante informar e alertar aos passageiros sobre precauções a serem seguidas tais como, o uso de luvas, e/ou a necessidade de desinfetar as mãos após o uso do equipamento.

As telas dos monitores devem ser higienizadas adequadamente sempre que possível, assim como haver disponibilidade de locais próximos para desinfecção das mãos ou disponibilidade de luvas descartáveis.

4.5 - INSPEÇÃO DE SEGURANÇA DE PESSOAS E BAGAGEM DE MÃO

Inspeção de passageiros e funcionários

A inspeção de pessoas deve ocorrer, preferencialmente, em linhas não adjacentes próximas, levando em consideração o leiaute do canal de inspeção, conforme a disponibilidade de espaço e as restrições inerentes à aplicação de medidas físicas de distanciamento. Medidas de controle de fluxo nos canais de inspeção devem ser implementadas para evitar aglomeração de pessoas que chegam e saem dos módulos de inspeção.

Sempre que os módulos de inspeção de passageiros estiverem processando um número alto de passageiros, em especial durante os horários de pico, recomenda-se que haja disponibilidade de canais de inspeção ou módulos de inspeção exclusivos para funcionários acessarem as ARS.

Informações claras sobre os procedimentos adequados de remoção de casacos, jaquetas e itens pessoais como carteiras, cintos e notebooks devem ser reforçadas aos passageiros e funcionários antes da inspeção, a fim de reduzir o número de alarmes falsos.

Próximo aos canais de inspeção, estações de higienização com álcool em gel devem ser disponibilizadas aos APAC, que devem ser orientados a higienizar suas mãos sempre após a retirada das luvas.

Os seguintes procedimentos seguem o previsto na IS 107-001 e especificam procedimentos a serem seguidos para garantir que a inspeção de segurança seja eficiente tanto para fins de AVSEC, quanto de segurança epidemiológica:

- Quando há o alarme do pórtico detector de metais, deve-se orientar o passageiro a retirar outros objetos que possam ser a causa do alarme; depois, passar novamente pelo detector de metais até que nenhum alarme seja acionado. Caso o alarme do pórtico continue sendo acionado, uma inspeção direcionada deve ser realizada usando outros métodos, equipamentos ou técnicas adequados e disponíveis. Recomenda-se o uso de detector manual de metais (DMM) até que a causa do alarme seja positivamente confirmada e resolvida. Quando a inspeção com DMM não resolver o alarme, uma busca pessoal direcionada ao local do corpo de suspeita deve ser realizada. Equipamentos do tipo escâner corporal podem ser utilizados na inspeção secundária para identificar a origem do acionamento de alarmes.
- Quando uma busca manual se fizer necessária, os agentes de segurança devem adaptar sua execução para manter uma interação segura com a pessoa revistada, evitando permanecer face a face com o inspecionado. Caso o Pórtico Detector de Metais tenha a funcionalidade de indicação da localização da região onde se encontra o dispositivo metálico, a inspeção por meio do DMM deve se concentrar na área de acionamento. Os APAC devem usar luvas durante as buscas pessoais e trocá-las, lavá-las ou desinfetá-las após o uso em um passageiro.
- A inspeção por ETD ("*Explosive Trace Detector*" – Detector de Traço de Explosivo) deve ser realizada conforme orientações contidas no apêndice B da DAVSEC nº 02-2016 Revisão C.

Os APAC devem trocar, lavar ou desinfetar as luvas após cada inspeção que utilizar o ETD, de acordo com as diretrizes das autoridades de saúde. Nos casos em que o ETD permita a reutilização dos cotonetes (*swabs*), isso não deve ser autorizado, a menos que o fabricante e as autoridades sanitárias nacionais confirmem que o processo leva à destruição do coronavírus durante a análise (ou seja, aquecimento intenso do cotonete por milissegundos).

Sempre que possível, a resolução de dúvidas ou alarmes em processos de inspeção deve ser realizada em uma área dedicada, separada do fluxo de passageiros, de forma a evitar contatos e aglomerações. Fluxos simples e claros, muitas vezes orientados por sinalização, contribuem para evitar aglomerações nos canais de inspeção.

É muito importante também o trabalho de controle de fluxo de passageiros nos canais de inspeção, de forma que cada passageiro seja inspecionado de cada vez com seus pertences de mão, sem permitir acúmulo de pessoas no pórtico detector de metais ou na espera de objetos na saída do túnel do equipamento de raios X, ou ainda, mistura de objetos de mais de um passageiro nas esteiras do equipamento de raios X.

O APAC na atividade de Controle de Fluxo (Função I) deve gerenciar a aproximação de passageiros no início da inspeção, evitando aglomerações na área próxima ao pórtico detector de metais e garantindo o distanciamento entre passageiros. É seu papel também ressaltar junto aos passageiros a necessidade de retirada de todos os objetos do corpo que possam acionar os detectores de metais e evitar o acúmulo de objetos de vários passageiros na esteira do equipamento de raios X.

O APAC responsável pela inspeção de pessoa (Função II) é o responsável por permitir ou não a passagem de um novo passageiro pelo pórtico detector de metais. Somente quando finalizada a inspeção de um passageiro, o APAC na Função II deve permitir a passagem de um novo passageiro pelo pórtico. Esse profissional deve comunicar-se permanentemente com o APAC da Função I e com o APAC que opera o equipamento de raios X (Função IV), para confirmar quando o passageiro foi liberado da inspeção para poder autorizar a inspeção do próximo passageiro.

Nos canais de inspeção com esteiras pós-inspeção, o APAC designado para a Função II deverá sinalizar os limites para posicionamento na esteira de restituição dos pertences individuais. O APAC na Função II também deve avaliar se há acúmulo de passageiros se recompondo após a inspeção e paralisando o fluxo de passageiros sempre que necessário para evitar aglomerações.

Itens transportados em bagagem de mão

A fim de limitar o manuseio de itens pessoais pelos APAC, os inspecionados devem receber informações por meio de comandos verbais, sinalização ou anúncios públicos sobre a melhor forma de se preparar para a inspeção de seus pertences. Isso deve incluir informações sobre como proceder com a bagagem de mão e outros itens (por exemplo, carrinhos de bebê) e quais itens devem ser colocados em bandejas separadas (por exemplo: itens eletrônicos como computadores portáteis). Passageiros também devem ser instruídos a evitar transportar volumes desnecessários em bagagens de mão.

Os funcionários devem ser instruídos a limitar o número de itens pessoais que transportam ao entrar nas ARS, a fim de facilitar o processo de inspeção. Ao inspecionar esses itens, os APAC devem usar métodos que limitem a interação direta com eles, sempre que possível.

Se o APAC identificar item suspeito que não possa ser detectado apenas pelo equipamento de raios X na inspeção primária, o item deverá ser submetido a inspeção secundária, por meio de inspeção manual. Nesse caso, o APAC deve utilizar uma luva para cada processo de inspeção e buscar focar sua ação na resolução da suspeita ou dúvida identificada na(s) imagem(ns) da inspeção pelo equipamento de raios X (inspeção primária). De forma complementar, o ETD pode ser utilizado em conjunto com a inspeção manual de bagagens de mão.

Supervisão das atividade nos canais de inspeção

Com a baixa demanda por voos, os APAC atuantes nos canais de inspeção podem se encontrar em uma operação com pouca atividade, devido ao menor número de passageiros e menor fluxo de funcionários nos aeroportos. Alguns APAC poderão ainda apresentar comportamento menos exigente, evitando realizar inspeções secundárias para sanar dúvidas, por receio da Covid-19 e reclamações dos passageiros.

Com a retomada das operações aéreas e o conseqüente retorno de voos e movimentação de passageiros, com pressão de passageiros e maior diversidade de decisões a serem tomadas rapidamente, será necessário que os operadores acompanhem de forma próxima o desempenho nos canais de inspeção, de forma a elevar as ações de supervisão e acompanhamento do desempenho dos APAC.

Sendo assim, ações de supervisão e acompanhamento avançadas nos canais de inspeção para garantir o desempenho adequado dos procedimentos devem ser adotadas de forma eficaz, proporcionalmente à retomada da aviação, reforçando a atuação dos supervisores e o uso de CFTV e TIP para identificar comportamentos que indiquem baixo desempenho do APAC.

As atividades de Treinamento em Serviço também devem ser reforçadas, sendo importante ainda que o operador do aeroporto apresente uma relação aberta com os APAC, para ouvir reclamações, dúvidas e instruir novos procedimentos.

Disponibilidade de álcool para higiene pessoal

Para o álcool utilizado para fins medicinais ou antissépticos, há limitações de 0,5 kg ou 0,5 L por artigo nos voos domésticos. Além disto, não mais do que 2 kg ou 2 l por pessoa deve ser permitido. O produto deverá estar acondicionado em recipiente que permita a sua identificação. Maiores informações disponíveis em: <https://www.anac.gov.br/as-suntos/passageiros/o-que-posso-transportar>.

Para voos internacionais, o álcool líquido deve ser conduzido em frascos com capacidade de até 100 ml cada. Além disto, todos os frascos devem ser colocados em uma embalagem plástica transparente (que possa ser fechada e contendo capacidade máxima de 1 litro) e devem estar dispostos com folga dentro da embalagem fechada. Maiores informações estão disponíveis em:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/passageiros/transporte-de-liquidos-em-voos-internacionais>.

4.6 - IDENTIFICAÇÃO E EMBARQUE DE PASSAGEIROS ÀS AERONAVES

Os profissionais responsáveis pelo controle do procedimento de embarque de passageiros devem realizar suas atividades em observância às seguintes recomendações:

1. Os atendentes de embarque, em princípio, não devem exigir que os passageiros removam suas máscaras para a identificação no momento do embarque. Somente em casos de suspeita da pessoa não ser a portadora do documento de identificação deve ser solicitada a retirada da máscara para melhor conciliar o passageiro com a foto do documento de identificação, sendo recomendado o distanciamento de no mínimo 1 (um) metro e a disponibilização de álcool-gel no portão de embarque para esse procedimento.
2. Afixar no piso demarcação de distância de um passageiro para outro nas filas de acesso aos portões de embarque, e nos acessos nas aeronaves, pontes de embarque e posições remotas. Sugere-se organizar os procedimentos de *check-in* e embarque de forma que seja garantida a distância de no mínimo um metro entre os viajantes;
3. Higienizar com álcool 70%, na frequência recomendada pela autoridade de saúde pública, as instalações de uso pessoal e equipamentos por eles usados diretamente como apoio nas atividades de controle de acesso dos passageiros;
4. Observar a disponibilização de equipamentos desinfetantes com álcool-gel nas áreas de contato para o controle de acesso de passageiros à aeronave, de preferência, aqueles que dispensam acionamento por mão;
5. Evitar, sempre que possível, contato direto com documentos e itens eletrônicos de uso pessoal dos passageiros e pessoas que se sujeitam à triagem (por exemplo: passaportes e documentos de viagem contidos em *smartphones*, *laptops* e celulares);
6. Sempre que possível, o cotejo de documentos de identificação pessoal e o ticket de embarque (ou *QR-Code*) será visual ou eletrônico, sem contato. Em caso de requerer validação adicional, ela deve ocorrer de maneira verbal, se possível, atentando-se aos equipamentos de proteção individual e distanciamento recomendados;
7. Caso haja disponibilidade, preferência a sistemas leitores de documentos digitais (CNH digital no *check-in*; por exemplo), sistema de intercâmbio de dados, assim como sistema de leitura biométrica de face ou íris, caso haja banco de dados de identificação biométrica previamente cadastrado;

8. Ao ocorrer mudança de profissionais na equipe de embarque de um voo ou finalizada a operação de um portão de embarque, providenciar a desinfecção dos equipamentos e materiais pessoais e compartilhados utilizados.

4.7 - INSPEÇÃO DE VEÍCULOS

O número de veículos que acessam as ARS deve ser reduzido ao mínimo possível, com o acesso às ARS só sendo concedido se os veículos tiverem um motivo legítimo e operacional, a fim de limitar a demanda de inspeção de veículos.

Durante a inspeção dos veículos que entram na ARS, recomenda-se que os APAC e vigilantes usem EPI capaz de cobrir áreas do corpo que possam entrar em contato com a superfície de veículos, assim como a instalação de pórtico detectores de metais para promover a inspeção dos condutores e demais ocupantes de forma menos invasiva, em especial em aeroportos com grande volume de acesso de veículos.

4.8 - SUPRIMENTOS AEROPORTUÁRIOS

A inspeção dos suprimentos da aviação deve ser efetuada evitando-se ao máximo contato físico com os objetos. Os locais de contato dos objetos, como as esteiras e lonas de proteção de equipamentos de raios X, devem ser desinfecionados periodicamente.

4.9 - BAGAGEM DESPACHADA

Os processos de resolução de alarmes, dentro do possível, devem ser baseados em soluções tecnológicas que permitam a inspeção remota. Nos casos de equipamentos com detecção automática de explosivos (*Explosive Detection Systems - EDS*), deve-se buscar avaliar todas as imagens anteriores da bagagem, por todos os ângulos disponíveis ou em três dimensões, para avaliar se é possível sanar dúvidas ou suspeitas, sem necessidade de abertura da bagagem com solicitação de presença do passageiro.

Quando for necessário fazer a reconciliação de bagagem como parte do processo de resolução de alarmes, deve-se manter um distanciamento físico adequado entre passageiros e funcionários, bem como respeitar as demais medidas de segurança sanitária. Recomenda-se que os EPI sejam utilizados tanto pela equipe de inspeção quanto pelos passageiros durante os processos de reconciliação e inspeção da bagagem despachada, principalmente quando as instalações não permitem um distanciamento físico ideal.

4.10 – CARGA E MALAS POSTAIS

A inspeção de carga e malas postais deve ser realizada usando métodos e meios mais adequados para detectar itens proibidos de acordo com a natureza da remessa, conforme as opções presentes na IS 107-001 e 108-001.

Se vários métodos forem considerados apropriados para inspeção da remessa, devem ser utilizados aqueles que permitam a menor interação com ela, como o uso de raios X e ETD, por exemplo. É recomendável que os funcionários recebam EPI adequados durante a triagem da carga, especialmente se as remessas precisarem ser abertas.

4.11 – PROTEÇÃO DE AERONAVE

Dado o aumento de aeronaves estacionadas nas instalações dos aeroportos em decorrência da diminuição das operações aéreas, um controle maior deve ser dedicado nos procedimentos de proteção das aeronaves.

Inspeção e verificação de segurança

Os operadores de aeronaves devem realizar inspeções e verificações de segurança da aeronave, de acordo com o RBAC 108 e IS 108-001, bem como atendendo aos critérios de saúde da Covid-19. Caso os procedimentos de limpeza e a desinfecção das aeronaves sejam realizados independentemente dos procedimentos de inspeção ou verificação, estes devem ser realizados após a realização daqueles. A equipe que realiza verificações e inspeções de segurança deve receber EPI adequado, de acordo com as orientações das autoridades de saúde.

Segurança a bordo

Os membros da tripulação de cabine devem lembrar aos passageiros que, caso desenvolvam sintomas como febre, tosse ou dificuldade em respirar durante o voo, devem notificar qualquer membro da tripulação. Os tripulantes de cabine devem usar EPI ao lidar fisicamente com passageiros, o que inclui atender passageiros doentes ou restringir passageiros indisciplinados a bordo da aeronave.

4.12 – SELEÇÃO E TREINAMENTO

Em caso de desligamento de APAC que estiver há mais de 6 meses em desempenho de atividades de inspeção de segurança, recomenda-se que previamente sejam promovidas as ações de treinamento em serviço, o que permitirá ao profissional fazer um curso de atualização para renovação de sua certificação, caso o resultado do treinamento em serviço seja satisfatório ("Apto").

Certificação de profissionais AVSEC

Deve-se priorizar os cursos de certificação de profissionais de segurança realizados por meios de ensino à distância (EAD) ou semipresenciais. Nos casos que não for possível, o treinamento em sala de aula deve ser conduzido seguindo as diretrizes de distanciamento físico e com uso de EPI.

Destaca-se que o RBAC 110 permite a realização de cursos semipresenciais ou a distância para todos os cursos AVSEC, com exceção do curso inspeção de segurança, desde que tal modalidade de ensino esteja prevista no Manual de Procedimento de Centro de Instrução AVSEC (MPCI) aprovado pela ANAC.

Para as certificações que exigem provas teóricas de certificação, recomenda-se que os Centros de Instrução providenciem ações para garantir o distanciamento físico entre os alunos e o uso de EPI.

Instruções sobre medidas de proteção à Covid-19

É recomendável que os operadores aeroportuários e aéreos promovam ações de conscientização e treinamento para os profissionais que desempenham atividades de segurança sobre os riscos relacionados à Covid-19 e como usar o EPI corretamente para evitar possíveis contaminações, em especial para os profissionais que possuem contato direto com o público, como vigilantes, APAC, comissários de bordo e atendentes de *check-in* e de embarque.

Nessas atividades é importante que sejam ressaltados os seguintes tópicos:

- Formas de disseminação da Covid-19 e seus principais sintomas;
- O uso correto de EPI;
- Alterações ou ajustes de procedimentos a serem desempenhados pelos profissionais em suas atividades devido à Covid-19;
- Como comunicar-se com o público nos casos de haver descumprimento de boas práticas de proteção individual quanto à Covid-19 ou seus sintomas;
- Orientações quanto a cuidados pessoais a serem tomados (exemplo: limpeza de uniformes; orientações quanto ao uso de transportes públicos; casos de identificação de sintomas de Covid-19, entre outros).

Recomenda-se que as atividades de capacitação sejam realizadas à distância, no entanto é desejável que os profissionais que lidam com o atendimento ao público tenham parte de treinamento em campo, com orientação por parte de profissionais de saúde que possam orientar as ações na prática e sanar eventuais dúvidas.

4.13 - CONTROLE DE QUALIDADE INTERNO

Programa de supervisão

Devido ao nível reduzido de operações e a mudança no cenário de cada operador, o cronograma das atividades de controle de qualidade pode precisar ser revisto. Assim sendo:

- Deve ser iniciada uma avaliação do impacto da pandemia nos recursos de controle de qualidade disponíveis;
- A metodologia de avaliação de risco deve ser revisada para levar em conta possíveis implicações resultantes da pandemia, incluindo alterações no cenário de ameaças, requisitos de distanciamento físico e níveis e tipos de operações contínuas;
- Recomenda-se uma reavaliação periódica (por exemplo, todos os meses) para identificar quaisquer modificações nas atividades de supervisão que possam precisar ser feitas com base nas mudanças de restrições ou na retomada progressiva das operações normais;
- Observar decisões da ANAC sobre os prazos para realização das atividades internas de controle de qualidade.

Metodologia de controle de qualidade interno (CQ)

Até que as restrições sejam removidas, o foco das atividades de supervisão deve ser centrado nas atividades que podem ser implementadas enquanto se mantêm medidas de distanciamento físico apropriadas e que não aumentam desnecessariamente a complexidade e o estresse de realizar medidas de segurança.

Isso pode resultar na redução do número de atividades de supervisão, em particular a redução ou suspensão temporária de testes em algumas atividades (o teste ainda pode ser útil para avaliar a eficácia de novas medidas ou processos implementados durante a pandemia). A viabilidade de cada tipo de atividade de supervisão deve ser avaliada no contexto do distanciamento físico, enquanto outros protocolos podem ser adaptados para reduzir o contato e garantir que as considerações de saúde sejam levadas em consideração.

A necessidade de aplicar distanciamento físico durante as supervisões deve levar a esforços de revisão de documentação, que devem ser compartilhados eletronicamente sempre que possível para evitar o contato físico com pessoas e a um aumento no uso de CFTV para observar as operações quando disponíveis. Da mesma forma, entrevistas remotas (telefone, videoconferência), uso de fotos e evidências devem ser exploradas sempre que possível.

No entanto, é importante que os operadores observem as exigências regulatórias de realização de atividades de controle de qualidade interno e planejem o retorno de atividades com escopo de avaliação completo de acordo com a diminuição da propagação da Covid-19, de forma escalonada.

5 - TABELA RESUMO

Matriz de medidas sanitárias X agentes e locais

Medidas X Agentes e Locais	Distanciamento Físico	Higienizador de Mãos	Máscaras	Luvas	Protetor Facial	Material de Promoção de Segurança Sanitária	Limpeza e Desinfecção de Locais e Materiais	Barreira de Proteção Transparente
Check-in - Atendimento ao Passageiro	X	X	X		X	X	X	X
Check-in – Fila de Espera	X		X			X		
Check-in Quiosques	X	X	X			X	X	
Ponto de Controle de Acesso - Fila de Espera	X		X			X		
Ponto de Controle de Acesso - APAC	X	X	X		X	X	X	
Ponto de Controle de Acesso - Busca Pessoal		X	X	X	X		X	
Salão de Embarque	X		X			X		
Portão de Embarque - Fila de Espera	X		X			X		
Portão de Embarque - Atendimento ao Passageiro	X	X	X			X	X	

Embarque na Aeronave – Fila de Espera	X	X	X			X		
Ônibus de Translado à Aeronave - Motorista	X		X					
Ônibus de Translado à Aeronave - Passageiros	X		X			X	X	
Pessoal de proteção de Aeronaves			X	X				
Pessoal de Provisões e Serviço de Bordo			X	X				
Tripulação - Interação com os passageiros			X		X			
Procedimento de Desembarque	X	X	X			X	X	

6 - REFERÊNCIAS

- [1] Aircraft and Airport Disinfection Key to Air Travel Revival, Study Shows, <https://apex.aero/2020/04/16/aircraft-airport-disinfection>, 03 june 2020
- [2] Efficacy of Face Shields Against Cough Aerosol Droplets From a Cough Simulator, <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/24467190>, 04 may 2020
- [3] WHO Guide to Hygiene and Sanitation in Aviation, 2020
- [4] WHO Covid-19 at workplace; public health and social measures for prevention and mitigation, 29 may 2020 (pg. 3 and 8)
- [5] WHO Annex to the Advice on the use of masks in the context of COVID-19, https://www.who.int/publications/i/item/WHO-2019-nCoV-IPC_Masks-Children-2020.1, 21 aug 2020
- [6] ICAO Guidelines for Aviation Security Contingency Measures during the Covid-19 Pandemic, 2020
- [7] ICAO web-based Guidelines for States, Section General Preparedness and ICAO, Annex 14, itens 9.1.1-9.1.3
- [8] ACI web-based Guidelines for airport operators - Section 6, 2020
- [9] ACI Aviation Operations During Covid-19, Business Restart and Recovery, 2020
- [10] Nota Técnica da ANVISA, Nota Técnica nº 101/2020/SEI/GIMTV/GGPAF/DIRE5/ANVISA (p. 11)
- [11] Nota Técnica da ANVISA, Nota Técnica nº 183/2020/SEI/GIMTV/GGPAF/DIRE5/ANVISA (quadro 1, pp. 8 e 9)
- [12] BRASIL. Lei nº 14.019, de 2 de julho de 2020. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 3 jul 2020

CORONAVÍRUS

INFORMAÇÕES



ANAC

AGÊNCIA NACIONAL
DE AVIAÇÃO CIVIL

ACOMPANHE A ANAC NAS REDES SOCIAIS



[/oficialanac](#)



[/oficialanac](#)



[/company/oficial-anac](#)



[/oficial_anac](#)