



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUBREGIONAL

**VII REUNION DE LOS COMITES NACIONALES DE FACILITACION DE
LOS PAISES MIEMBROS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE AEREO
SUBREGIONAL**

(Salvador de Bahía, Brasil, 22 y 23 de noviembre de 2006)

INFORME FINAL

1.- Lugar y fecha

Los Comités Nacionales de Facilitación de los Países Miembros del Acuerdo de Fortaleza, celebraron su Séptima Reunión, en la ciudad de Salvador de Bahía, República Federativa del Brasil, en fechas 22 y 23 de noviembre de 2006. En este importante evento participaron 5 Estados miembros y 28 delegados.

2.- Mesa Directiva y participantes

La Delegación de Uruguay propuso como Presidenta de la Reunión a la Señora Shirley Mackay Flores, Inspectora de Facilitación de la Dirección General de la Aeronáutica Civil de la República de Bolivia, la Delegación de la República Federativa del Brasil propone como Secretario al Dr. Roberto Perdomo Protti, Coordinador General del Comité Nacional de Facilitación de la República Oriental del Uruguay. Ambas propuestas fueron aceptadas por unanimidad.

La lista de participantes figura como Anexo I.

3.- Ceremonia de Apertura

La ceremonia de apertura fue realizada por el Señor Fernando Cerdeira, Asesor de Facilitación de la ANAC de Brasil.

Por su parte, el Señor Luis Miyada, Superintendente de Infraestructura Aeroportaria de Brasil, brinda palabras de bienvenida a todos los representantes de los diferentes Estados miembros.

4.- Desarrollo de la Reunión

Se dio inicio a la reunión sometiendo a consideración de las delegaciones el orden del día que figura como Anexo II, al respecto, se incluyeron dos temas por parte de la Delegación de Chile, la cual solicitó la incorporación de una presentación referida a los avances y proyectos sobre la Facilitación del Transporte Aéreo y la inclusión del tema: Manifiesto electrónico de carga aérea " en el grupo de trabajo de Aduanas.



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUBREGIONAL

Asimismo y por razones de fuerza mayor se postergó la presentación sobre los procedimientos de control en aeropuertos internacionales para pasajeros, correo y equipajes sobre el tráfico de sustancias controladas. Con la conformidad de los Estados a dichas sugerencias y modificaciones se continuó con los puntos establecidos en el orden del día.

Acto seguido se presentó la nota de estudio número 1 " Pasaporte brasileño de lectura mecánica " por parte de la Señora Gloria A. Ferreira Dias, Jefe de la División de Proyectos Artísticos y Matrices de la Casa de la Moneda de Brasil. La misma se refirió específicamente a las recomendaciones contenidas en el Anexo 9 sobre la emisión de pasaportes de lectura mecánica antes del 01 de abril de 2010, en especial sobre la implementación de un nuevo modelo de pasaporte con características especiales de seguridad y a prueba de falsificación y adulteración. Asimismo, destacó los cambios en los procedimientos tanto para la elaboración como para la implementación de dicho documento.

La Presidenta de la reunión luego de un intercambio de opiniones entre los representantes de los Estados, felicita la exposición brindada y exhorta a los Estados que aún no hubieran desarrollado e implementado pasaportes de lectura mecánica, efectúen los esfuerzos necesarios a efectos de cumplir con las recomendaciones internacionales contenidas en el Anexo 9.

Continuando con el orden del día el Señor Marcelo Felga, representante de la Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria expone el tema "Plan de Contingencia de Pandemia de Influencia Aviar ". Mediante esta nota informativa se informó a las delegaciones sobre el plan brasileño de contingencia de pandemia de influenza aviar, producto del trabajo realizado por un grupo ejecutivo interministerial del Estado brasileño. Sobre dicho tema hubo un amplio intercambio de consultas, respecto a la elaboración e implementación del documento y las coordinaciones que fueron necesarias para la culminación de dicho programa, lo que fue debidamente explicado por el distinguido expositor.

A continuación, se desarrolló la nota informativa número 3 referida al "Acceso al transporte aéreo de pasajeros que necesitan de asistencia especial", el que fuera presentado por el Señor Fernando Cerdeira, Asesor de Facilitación de ANAC de Brasil, manifestó que conforme a las recomendaciones contenidas en el Anexo 9, los viajes de las personas especiales deberían recibir asistencia preferencial para asegurar que los mismos dispongan de directrices, procedimientos y normas en los servicios de transporte aéreo. Al respecto, se le hicieron consultas al distinguido expositor sobre el impacto de este programa en su país, el cual responde que se han iniciado los procesos de actualización de información necesaria relativa al tema, para que el mismo tenga un desarrollo progresivo.



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUBREGIONAL

Conforme a lo programado, el delegado de Chile Señor Cristian Fajardo, Asesor de la Junta Aeronáutica Civil, informa a los Estados sobre los avances y proyectos de su país en materia de facilitación, poniendo ejemplos como ser el proyecto de "fast track" con la Argentina, tema que fue de mucho interés por parte de las delegaciones por lo que se intercambiaron varias consultas y la posibilidad de que el mismo sea también considerado por otros países de la región.

Acto seguido y conforme al orden del día la Mesa Directiva explicó sobre la metodología de trabajo para los distintos grupos, poniendo a consideración la agenda de trabajo para cada uno de ellos, incitando a que se revisen los temas contenidos en el mismo, así como la incorporación a su criterio de otros temas vinculados a las respectivas áreas. Con lo que se concluyó la primera jornada de trabajo.

Al inicio del segundo día de trabajo, y contando con la presencia del expositor de la República de Bolivia, se procedió con la exposición del tema "Procedimientos de control en aeropuertos internacionales para pasajeros, correo y equipajes, contra el tráfico de sustancias controladas", sobre el particular el Tcnl. DEAP. Juan Rodríguez Zurita, Jefe Nacional del Departamento Jurídico de la FELCN, brindó la información correspondiente sobre las tareas específicas que desarrolla la FELCN, en los aeropuertos internacionales de Bolivia referente al control de tráfico ilícito de sustancias controladas, enfatizando sobre la situación actual y los problemas para la facilitación de los pasajeros, carga y correo que podrían ser sospechosos, solicitó la colaboración entre Estados para estos casos especiales, y mejorar los niveles de coordinación entre las autoridades, personal de líneas aéreas, administradores de aeropuertos, y organismos policiales, para mejorar en la región el servicio.

Como Anexo 3, se acompañan copias de las presentaciones referidas anteriormente.

A continuación se organizaron nuevamente los grupos de trabajo, para la conclusión de sus informes y presentaciones.

Finalmente, los grupos de trabajo realizaron una exposición y explicación de los informes presentados a la Mesa Directiva (Anexo 4) con relación al desarrollo de su trabajo y las conclusiones alcanzadas sobre los puntos del orden del día, cada uno de ellos presentó sus documentos generando algunas consultas y comentarios entre los participantes.

5. Conclusiones y recomendaciones

1.- Conforme a las presentaciones desarrolladas por las Repúblicas de Bolivia, Brasil y Chile, sobre el cumplimiento de las normas internacionales que rigen el transporte aéreo en materia de facilitación y la elaboración de programas y proyectos que establecen los procedimientos tanto para la implementación como para la información para todos los actores que participan de la facilitación del



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUBREGIONAL

transporte aéreo, se RECOMIENDA al Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza, aprobar el Proyecto de Resolución Número 1 (Anexo 5), mediante el cual se insta a los Estados miembros a analizar los programas y proyectos desarrollados por dichos países para considerarlos como modelos a ser utilizados por los Estados miembros.

- 2.- Se recomienda a la Presidencia del Consejo de Autoridades Aeronáuticas tomar todas las medidas necesarias para que los Estados miembros sean representados en las reuniones de los Comités de Facilitación, por representantes de todas las áreas involucradas en la facilitación del transporte aéreo.
- 3.- Se recomienda a la Presidencia de la próxima Reunión de los Comités Nacionales de Facilitación, analizar la conformación y estructura de los diferentes grupos de trabajo conforme a la representación de los Estados.
- 4.- Conforme a las solicitudes de las diferentes delegaciones en relación a la necesidad de la conformación y establecimiento de una Secretaría permanente para el Grupo de Facilitación responsable de efectuar el seguimiento correspondiente al cumplimiento de las actividades, recomendaciones y conclusiones alcanzadas por dicho grupo, se recomienda al Consejo de Autoridades Aeronáuticas, analizar y aprobar el proyecto de resolución número 2 (Anexo 6) mediante el cual la Presidencia del Consejo de Autoridades Aeronáuticas establezca oficial y permanentemente una Secretaría del Grupo de Facilitación, dependiente de la Secretaría del Consejo, asimismo, que cada Estado miembro designe a sus representantes titular y subrogante como contacto ante el Consejo de Autoridades Aeronáuticas y la Secretaría permanente del Grupo de Trabajo de Facilitación.
- 5.- El Grupo de Aduanas, solicita al Consejo de Autoridades Aeronáuticas la adopción de un procedimiento para el manejo de manifiesto de carga y un procedimiento de valija diplomática, se sugiere que los mismos sean remitidos a los diferentes Estados miembros, para que analicen la posibilidad de implementarlos en sus países.
- 6.- El Grupo de Infraestructura y Seguridad, solicita al Consejo de Autoridades Aeronáuticas, se estudie la posibilidad de que todos los países que no acepten tarjetas de crédito, dólares, euro, para el pago de las tasas, lo incluyan en los billetes del vuelo, por otra parte recomienda que se solicite información sobre los programas de facilitación de aeropuerto, en relación con su elaboración e implementación en los países de la región.
- 7.- El Grupo de Migración y Sanidad, solicita al Consejo de Autoridades Aeronáuticas, facilitar los pasaportes de cada país miembro, por la autoridad competente, para la realización de las respectivas pericias técnicas, a efectos de

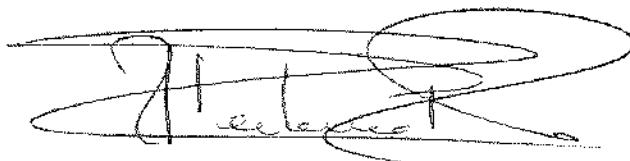


SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUBREGIONAL

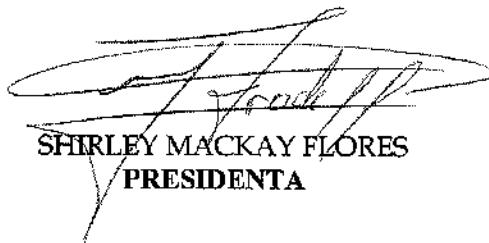
poder determinar la existencia de algún tipo de fraude documentario. Asimismo, promover mediante el Consejo la organización y promoción de cursos de capacitación para el personal de facilitación.

6. Clausura

La Señora Presidenta y el Señor Secretario, dieron por concluida la reunión expresando su agradecimiento a la República Federativa del Brasil, por los esfuerzos realizados para el éxito de la misma, por su parte el Señor Luis Miyada Superintendente de Infraestructura Aeroportuaria de Brasil agradeció a la Señora Presidenta y al Señor Secretario el alto profesionalismo demostrado durante el desarrollo de la reunión, así como el trabajo de cada uno de los grupos.



ROBERTO PERDOMO PROTTI
SECRETARIO



SHIRLEY MACKAY FLORES
PRESIDENTA



ANEXO 1

LISTA DE

PARTICIPANTES

LISTA DE PRESENTES

BOLÍVIA

NOME: Eduardo Canelas

PAÍS: Bolívia

ORGANIZAÇÃO: SABSA

ENDEREÇO: Alto Sequencoma Calle 1^a, Nº 500

TELEFONE: (591-2) 2824273

FAX: (591-2) 2824315

E-MAIL: eduardo.canelas@sabsa.aero

NOME: Fabiola Betancourt Sejas

PAÍS: Bolívia

ORGANIZAÇÃO: Aduana Nacional de Bolívia

ENDEREÇO: C Gregório Reynolds 673 (Sopocadei)

TELEFONE: 2128008 INT 1203

FAX: 2152856

E-MAIL: fbtancourt@aduana.gov.bo

NOME: Jorge A. Valle Vargas

PAÍS: Bolívia

ORGANIZAÇÃO: Asociación de Líneas Aereas

ENDEREÇO: Calle Fedecica Zuazo 1598 Esq. Bueno, Edif. Pack Inn Piso 9 Ofic. 94

TELEFONE: 2316275-2375864-701-33253

FAX: 2375864

E-MAIL: jorvalle@acelerate.com

NOME: Jorge Pardo Bejar

PAÍS: Bolívia

ORGANIZAÇÃO: D.G.A.C.

ENDEREÇO: Calle Tte. Veja # 263, Santa Cruz - Bolívia

TELEFONE: 591-3-3395331

FAX: 591-3395642

E-MAIL: jpardo@dgac.gov.bo

NOME: Rene Ossorio

PAÍS: Bolívia

ORGANIZAÇÃO: SABSA

ENDEREÇO: Radial Castilla Nº 727, Las Palmas, Santa Cruz - Bolívia

TELEFONE: 591-3-33523034

E-MAIL: rene.ossorio@sabsa.com

NOME: Shirley Mackay

PAÍS: Bolívia

ORGANIZAÇÃO: Diraccion Gancral da Aeronautica Civil

ENDEREÇO: Mariscal Santa Cruz Nº 1278, Edif. Palacio da Comunicaciones, 4to. Piso

TELEFONE: 591-2-2115515

E-MAIL: smackay@dgac.gov.bo

BRASIL

NOME: Fábio de Almeida Rodrigues

PAÍS: Brasil

ORGANIZAÇÃO: Agência Nacional de Aviação Civil

ENDEREÇO: Av. Sta. Luzia, 651 – Castelo – RJ

TELEFONE: (21) 3824-7070

FAX: (21) 3814-6902

E-MAIL: fabio@anac.gov.br

NOME: Fernando N. Cerdeira

PAÍS: Brasil

ORGANIZAÇÃO: ANAC

ENDEREÇO: Av. Santa Luzia, 651, Sala 515

TELEFONE: (21) 3824-7013

FAX: (21) 3814-6902

E-MAIL: cerdeira@anac.gov.br

NOME: Francisco Miguel Macedo Gonçalves

PAÍS: Brasil

ORGANIZAÇÃO: Polícia Federal

ENDEREÇO: Av. Oscar Pontes, 339, Água de Meninos, Salvador (BA)

TELEFONE: (71) 3377-0995

FAX: (71) 3252-0060

E-MAIL: francisco.fmmg@dpf.gov.br

NOME: Glória A. F. Dias

PAÍS: Brasil

ORGANIZAÇÃO: Casa da Moeda do Brasil

ENDEREÇO: Rua René Bitencourt, 371, Distrito Ind. Sta. Cruz, Rio de Janeiro - RJ

TELEFONE: (21) 2414-2138

FAX: (21) 2414-2686

E-MAIL: duam@casadamoeda.gov.br / gloriadias@casadamoeda.gov.br

NOME: João Vicente Velloso Silva

PAÍS: Brasil

ORGANIZAÇÃO: ADUANA – Receita Federal

ENDEREÇO: Aeroporto de Salvador - BA

TELEFONE: (71) 3204-1338

FAX: (71) 3204-1033

E-MAIL: joao.veloso@receita.fazenda.gov.br

NOME: Leonardo A. de Araújo

PAÍS: Brasil

ORGANIZAÇÃO: Agência Nacional de Aviação Civil

ENDEREÇO: Rua Santa Luzia, 651, Rio de Janeiro - RJ

TELEFONE: (21) 3824-7070

E-MAIL: leonardojuiz@yahoo.com.br

NOME: Luiz K. Miyada

PAÍS: Brasil
ORGANIZAÇÃO: ANAC
ENDEREÇO: Aeroporto de Brasília
TELEFONE: (61) 3905-2631
FAX: (61) 3905-2631
E-MAIL: lkmiyada@anac.gov.br

NOME: Marcelo Felga
PAÍS: Brasil
ORGANIZAÇÃO: ANVISA/MS
ENDEREÇO: 511 Norte – Edifício Omega 3
TELEFONE: (61) 3448-6242 / 6243 / 6244
E-MAIL: marcelo.felga@anvisa.gov.br

NOME: Natalie Kneit
PAÍS: Brasil
ORGANIZAÇÃO: ANAC
ENDEREÇO: Rua Sta. Luzia
TELEFONE: (21) 3824-7007
E-MAIL: natalie@anac.gov.br

NOME: Omar Daniel Martins Netto
PAÍS: Brasil
ORGANIZAÇÃO: INFRAERO
ENDEREÇO: SCS. Q. 04, Ed. INFRAERO
TELEFONE: (61) 3312-3247
FAX: (61) 3312-3306
E-MAIL: omar_daniel@infraero.gov.br

NOME: Remo Pires Brocchini
PAÍS: Brasil
ORGANIZAÇÃO: MAPA – Ministério da Agricultura
ENDEREÇO: Rua Sto. Amaro, Nº 36, Itapuã, Salvador - BA
TELEFONE: (71) 3249-9127

NOME: Silvane Mendes Gouvêa
PAÍS: Brasil
ORGANIZAÇÃO: DPF – Coordenação Geral de Polícia de Imigração
ENDEREÇO: SAS, Qd. 06, Lote 09 e 10, Edifício sede do DPF, 10º Andar, CEP: 70037-900
TELEFONE: (61) 3311-8511
FAX: (61) 3226-1801
E-MAIL: silvane.smg@dpf.gov.br

CHILE

NOME: Alejandra Arriaza
PAÍS: Chile
ORGANIZAÇÃO: Serviço Nacional Aduanas
ENDEREÇO: Diego Aracena 1948, Santiago, Chile

TELEFONE: 56-2-2995202
E-MAIL: aarriaza@aduana.cl

NOME: Cristian Fajardo Rubio
PAÍS: Chile
ORGANIZAÇÃO: Junta de Aeronáutica Civil
ENDEREÇO: Amunategui 139, Piso 7º
TELEFONE: 56-2-4213702
E-MAIL: cfajardo@mtt.cl

NOME: Juan Aravena Fernandez
PAÍS: Chile
ORGANIZAÇÃO: Policia de Investigaciones de Chile
ENDEREÇO: Avda. Holanda 87
TELEFONE: 5657876
FAX: 5657900
E-MAIL: juanaravena311@hotmail.com

PARAGUAI

NOME: Jesus César Rios Rabello
PAÍS: Paraguai
ORGANIZAÇÃO: DINAC
ENDEREÇO: Mcal Lopez E / 22 de Setiembre
TELEFONE: 595-21-213365
FAX: 595-21-213365
E-MAIL: staaic@dinac.gov.py

NOME: Silvia Rodrigues
PAÍS: Paraguai
ORGANIZAÇÃO: DINAC
ENDEREÇO: Charles de Gaulle 453, Asunción - Paraguai
TELEFONE: 213365
FAX: 213365
E-MAIL: dau@dinac.gov.py

URUGUAI

NOME: Edgar Pedro Varela Perdomo
PAÍS: Uruguay
ORGANIZAÇÃO: DIR. NAC. IDENTIFICACION CIVIL
ENDEREÇO: Rincon 665
TELEFONE: 916 1535 INT 2146
 CEL.: 099337409
E-MAIL: varelep123@gmail.com

NOME: Henry Pecapedra
PAÍS: Uruguay
ORGANIZAÇÃO: DNIC
ENDEREÇO: Rincon 665, Mdeo, Uruguay

TELEFONE: 9161535
FAX: 9170460

NOME: Jesus Roberto de Mello Britos
PAÍS: Uruguay
ORGANIZAÇÃO: Direccion Nacional Identificacion Civil
ENDEREÇO: Rincon 665
TELEFONE: 09981371
E-MAIL: jdemello@dnic.gub.uy

NOME: Roberto Perdomo Protti
PAÍS: Uruguay
ORGANIZAÇÃO: Dinacia
ENDEREÇO: Avda. W. Ferreira Aldunate, 1291, Canelones
TELEFONE: 6040408 (4041)
FAX: 6040424
E-MAIL: rperdomo@adinet.com.uy
NOME: Raul Jorge Millot Monaco
PAÍS: Uruguay
ORGANIZAÇÃO: Direccion Nacional de Identificacion Civil
ENDEREÇO: Rincon 665 - Montevideo
TELEFONE: 099634037
E-MAIL: rmillot@dnic.gub.uy



ANEXO 2

ORDEN DEL DÍA



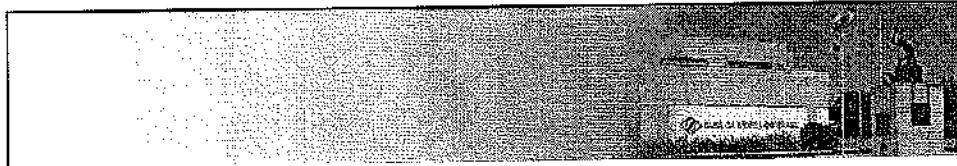
ANEXO 3

EXPOSICIONES



• BREVE HISTÓRICO

- A CASA DA MOEDA DO BRASIL FOI FUNDADA EM 1694, COMO AUTARQUIA COM O OBJETIVO ESPECÍFICO DE PRODUZIR MOEDAS E REFINAR TODO O OURO EXTRAÍDO NO BRASIL DURANTE O PERÍODO COLONIAL.
- EM 1973, COM O ADVENTO DA LEI 5895 A CASA DA MOEDA DO BRASIL FOI TRANSFORMADA EM EMPRESA PÚBLICA PARA DAR MAIOR FLEXIBILIDADE ÀS SUAS AÇÕES, OU SEJA, A PRODUÇÃO EM CARÁTER DE EXCLUSIVIDADE DE PAPEL MOEDA, MOEDA METÁLICA, SELOS FISCAIS E POSTAIS.



• MISSÃO DA CASA DA MOEDA DO BRASIL (2006 – 2009).

- DESENVOLVER E PROVER DE CÉDULAS, MOEDAS, OUTROS MEIOS DE PAGAMENTOS, SELOS FISCAIS E POSTAIS, PRODUTOS GRÁFICOS E METALÚRGICOS, SOLUÇÕES DE SEGURANÇA E SERVIÇOS AFINS, PARA ATENDER ÀS NECESSIDADES DA SOCIEDADE, COM RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL.

CONCEITO DE SOLUÇÃO DE SEGURANÇA

PRODUTO SEGURO + SISTEMA SEGURO

SISTEMA SEGURO



1ª BARREIRA - Públíco em Geral.

Deve reconhecer sem uso de qualquer instrumento (Itens abertos)

2ª BARREIRA - Agentes de polícia.

Devem reconhecer com uso de instrumentos simples como lupa, lanterna U.V. (Itens semi abertos)

3ª BARREIRA - Peritos da Casa da Moeda e peritos de Órgãos Oficiais treinados pela CMB.

Devem reconhecer com o uso de equipamentos específicos em Laboratórios. (Itens fechados)

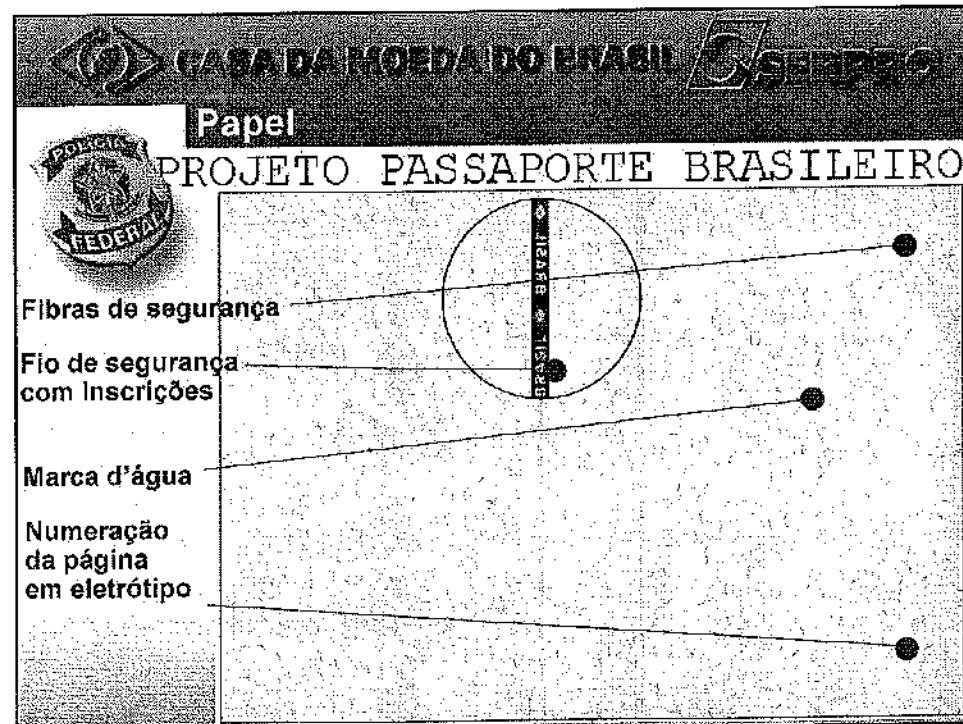
4ª BARREIRA - Controle de emissão.

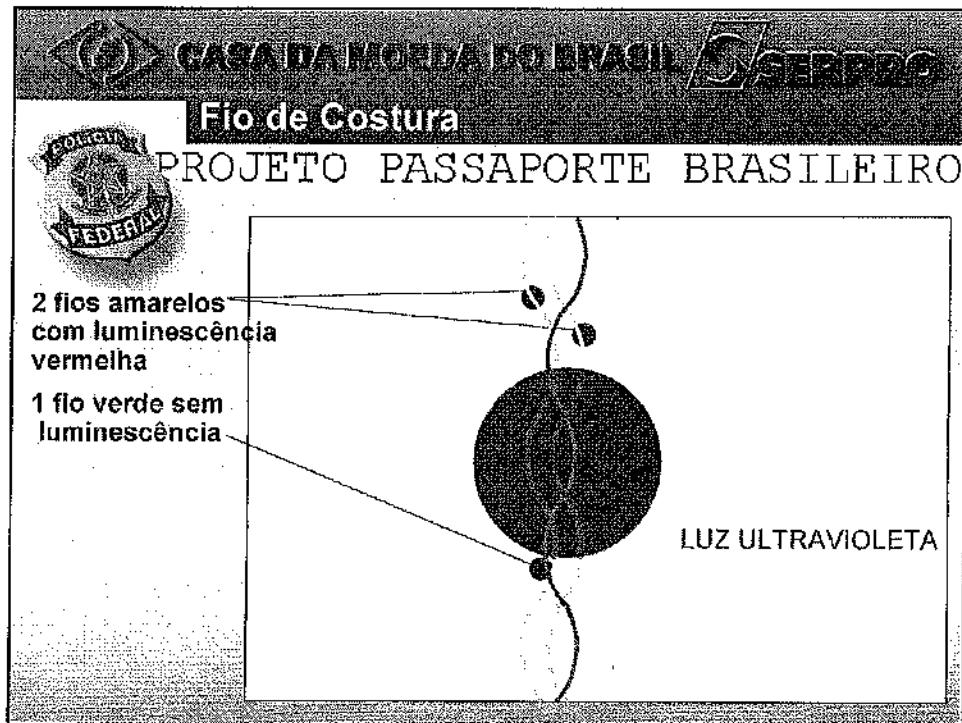
Produto Gráfico

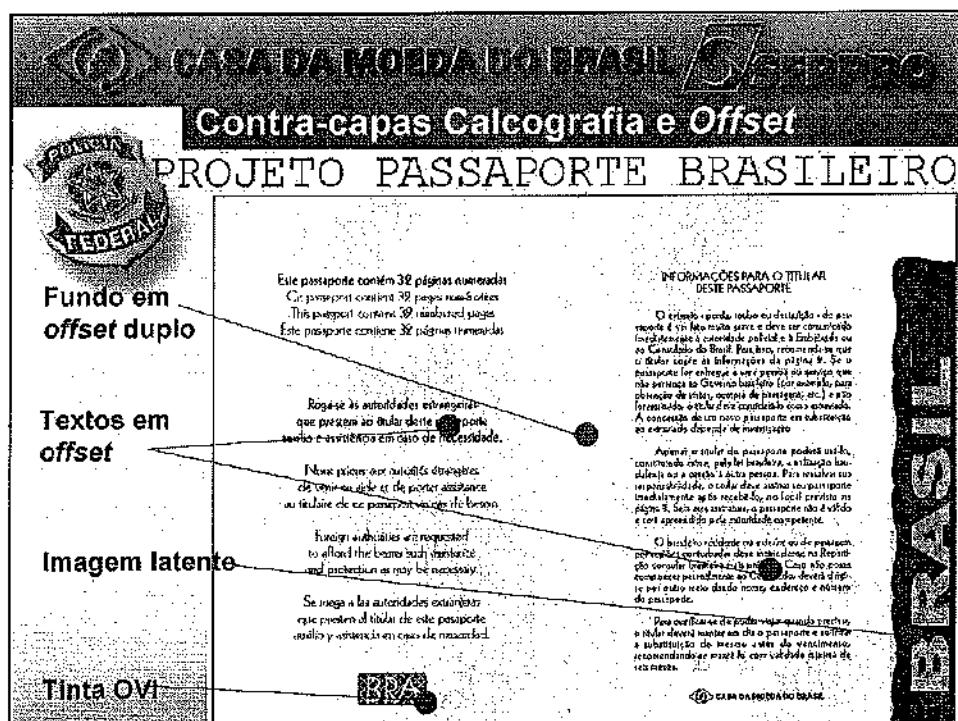
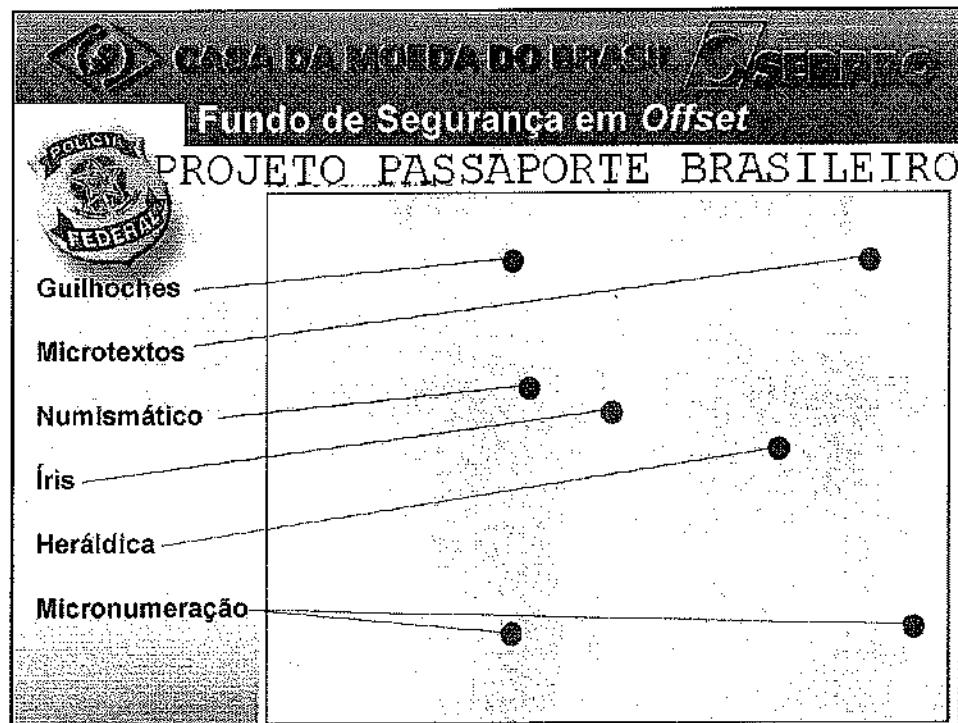
PROJETO PASSAPORTE BRASILEIRO



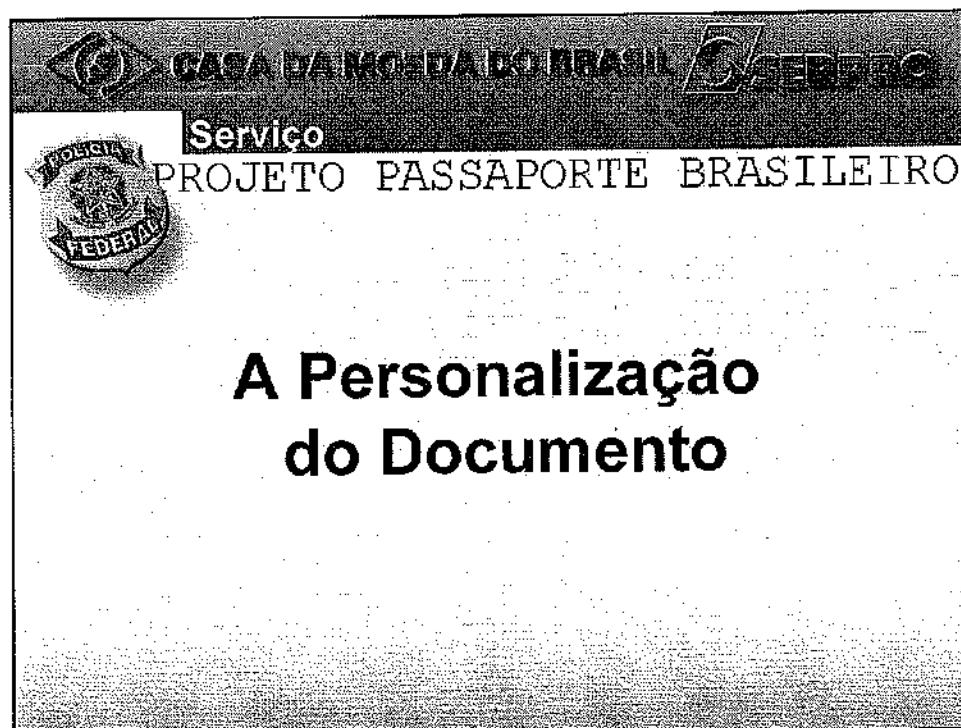
A Segurança no Documento

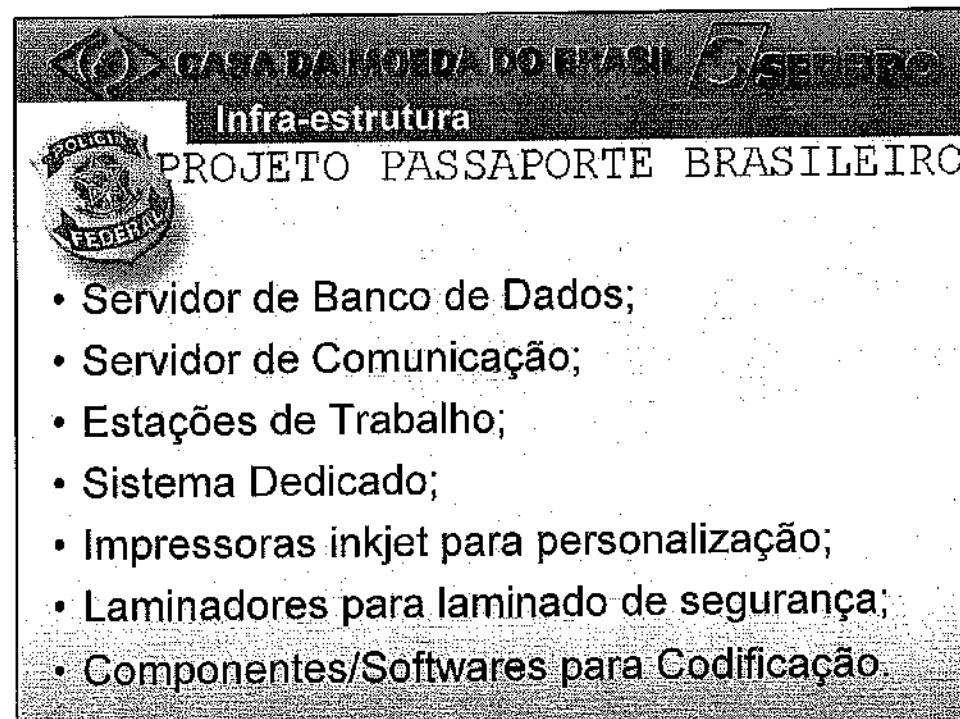
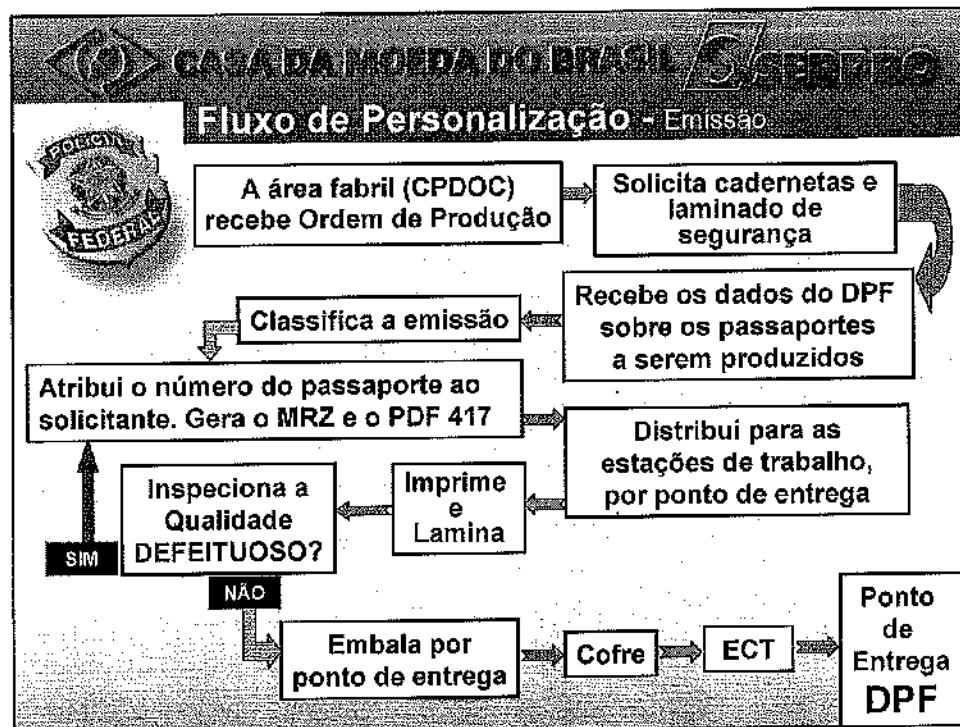












Comparativo de Segurança

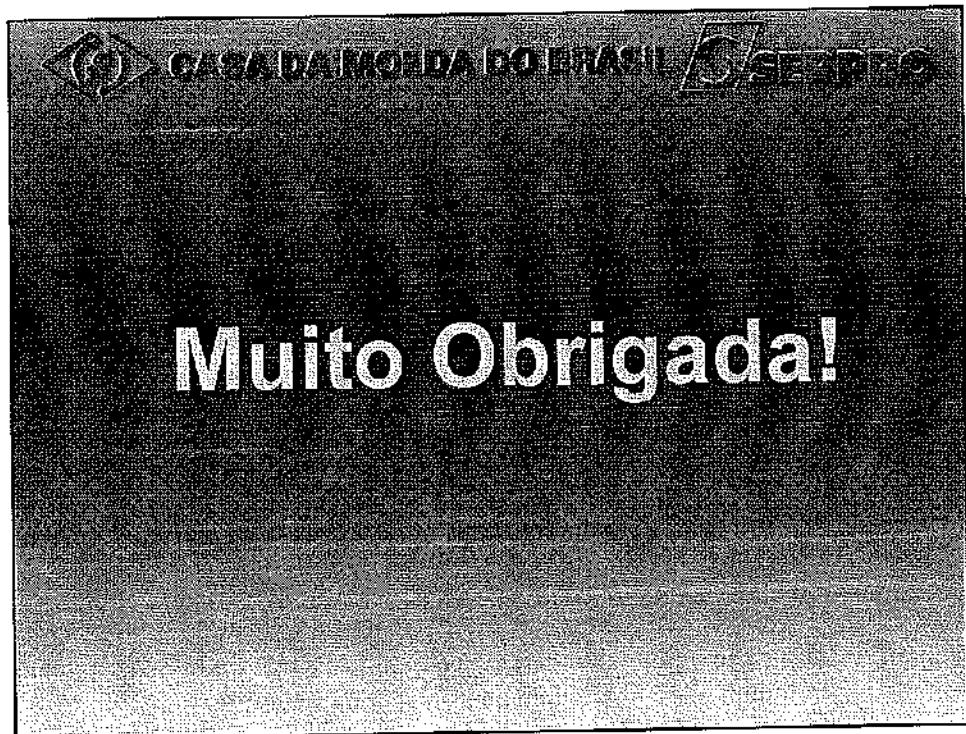
PROJETO PASSAPORTE BRASILEIRO

ELEMENTOS DE SEGURANÇA	MODELO ATUAL	MODELO PROPOSTO
Capa com douração a quente	✓	✓
Fundo com microletras	*	✓
Fundo com impressão Iris	✓	✓
Fundo com impressão invisível	*	✓
Impressão calcográfica com Tinta Opticamente Variável	*	✓
Película aplicada a frio	✓	*
Laminado de segurança aplicado a quente	*	✓
Marca d'água posicionada "Mould Made"	*	✓
Papel com fibras visíveis e invisíveis para contra-capas e miolo	*	✓

Comparativo de Segurança

PROJETO PASSAPORTE BRASILEIRO

ELEMENTOS DE SEGURANÇA	MODELO ATUAL	MODELO PROPOSTO
Papel com fio de segurança	*	✓
Papel reativo a produtos químicos	*	✓
Tintas sensíveis à abrasão e a solventes	*	✓
Fio de costura luminescente BICOLOR	*	✓
Perfuração côncica a laser da 3 ^a página até a última capa	*	✓
Costura das páginas com arremate	*	✓
Número das páginas com marca d'água tipo eletrótipo	*	✓
Certificação digital para acesso ao sistema	*	✓
Impressão calcográfica com imagem latente com tinta fiduciária	*	✓



**Reunião dos Comitês Nacionais de Facilitação do Acordo
sobre Serviços Aéreos Sub-regionais**

“OS AEROPORTOS E A GRIPE AVIÁRIA”

Marcelo Felga

Gerência de Infra-estrutura, Meios de Transporte e Controle de Voo em PAF –
GIMTV/GGPAF/Anvisa

Salvador, 22 e 23 de Novembro de 2006



Agência Nacional de Vigilância Sanitária

**PLANO DE PREPARAÇÃO BRASILEIRO PARA O
ENFRENTAMENTO DE UMA PANDEMIA DE
INFLUENZA**

**Vigilância Sanitária de Portos, Aeroportos, Fronteiras e
Recintos Alfandegados**



Agência Nacional de Vigilância Sanitária

PLANO DE PREPARAÇÃO BRASILEIRO PARA O ENFRENTAMENTO DE UMA PANDEMIA DE INFLUENZA

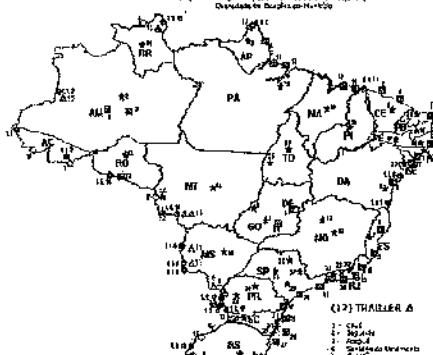
- 1 – Infra-Estrutura**
 - 2 – Ações Estratégicas**
 - 3 – Informação e Comunicação**
 - 4 – Capacitação de Profissionais**
 - 5 – Protocolos : Viajantes, Infra-estrutura, Meios de Transporte e Mercadorias/Produtos.**
 - 6- Anexos**
 - 7- Referências**



Agência Nacional de Vigilância Sanitária

1- Infra-estrutura

**POSTOS DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA DE PORTOS,
AEROPORTOS, FRONTEIRAS E RECINTOS
ALFANDEGADOS.**



Total de Postos - 16

Agência Nacional de Vigilância Sanitária

2 - Ações Estratégicas:

- Criação do GT pela Diretoria Colegada da Anvisa – RDC Nº. 306 de 14/10/2005
- Monitoramento da situação sanitária internacional: OMS/OPAS
- Estudo dos Planos de Contingência de outros países: Inglaterra, Canadá, Singapura, Itália, Uruguai
- Elaboração de material informativo
- Participação das CVPAFs nos Comitês Estaduais
- Intensificação das atividades dos Comitês bi-trilaterais de Fronteiras



Agência Nacional de Vigilância Sanitária

2- Ações Estratégicas - Continuação

- Participação no GT de Aeroporto e Porto do Grupo Executivo Interministerial
- Diagnóstico da situação dos aeroportos e portos quanto ao gerenciamento de resíduos sólidos

Aeroportos

- AM - Manaus – Eduardo Gomes;
- BA - Salvador – Luis Eduardo Magalhães;
- PE - Recife – Gilberto Freyre;
- SP - Campinas – Viracopos;
- SP - Guarulhos – São Paulo (realizado);
- CE - Fortaleza – Pinto Martins;
- RN - Natal – Augusto Severo;
- DF - Brasília – Juscelino Kubitschek;
- RS - Porto Alegre – Salgado Filho;
- RJ - Rio de Janeiro – Antônio Carlos Jobim.

Portos

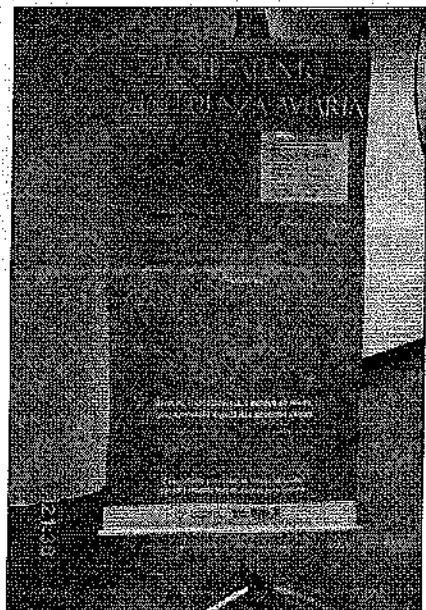
- PA – Porto de Belém;
- BA – Porto de Salvador;
- PE – Porto de Recife;
- CE – Porto de Pecém;
- SP – Porto de Santos;
- ES – Porto de Vitória;
- RJ – Porto do Rio de Janeiro;
- PR – Porto de Paranaguá;
- RS – Porto de Rio Grande;
- SC – Porto de Cruzeiro do Sul;



Agência Nacional de Vigilância Sanitária

3 - Informação e comunicação:

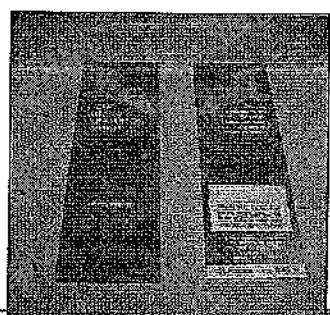
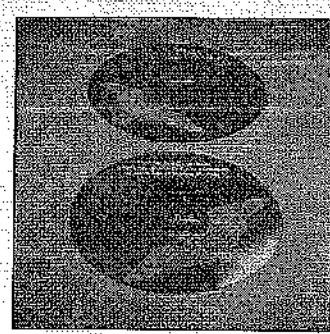
- Atualização da situação Epidemiológica Mundial: Áreas Geográficas com ocorrência de Focos de Influenza Aviária, casos humanos, as perspectivas de uma pandemia, medidas de promoção, prevenção e controle;



Agência Nacional de Vigilância Sanitária

3 - Informação e comunicação Continuação

- Material Informativo sobre a Influenza Aviária distribuído em locais estratégicos: salas de embarque e desembarque em cais de atracação, aeroportos, passagens de fronteiras e nos meios de transporte.
- Parcelos: Agências de viagem, companhias de transporte e administradoras de portos, aeroportos e fronteiras.



4- Capacitação de Profissionais

- Atividades educativas: seminários, palestras, oficinas com material educativo escrito ou eletrônico;

Biossegurança:

- Uso e descarte correto de Equipamentos de Proteção Individual – EPI;
- Produtos apropriados e metodologia de aplicação para limpeza e desinfecção de meios de transportes e ambientes.



7.2.51



Agência Nacional de Vigilância Sanitária

5 – Protocolos

➤ Controle sanitário de Viajantes

- Detecção precoce de casos e redução da transmissão (Anormalidades Clínicas)
- Rastreabilidade do viajante
(Declaração do Viajante e Bagagem – Receita Federal, Anvisa, MAPA, Ministério do Turismo)



Agência Nacional de Vigilância Sanitária

• Controle Sanitário de Infra-Estrutura e Meios de Transporte

- Gerenciamento de Resíduos Sólidos
- Limpeza e Desinfecção de Superfícies e Ambientes
- Equipamentos de Proteção Individual (EPI)
- Sistemas de Climatização
- Intensificação das Inspeções em Meios de Transporte procedentes ou com escalas em Áreas Afetadas
- Autorização de Funcionamento de Empresas (AFE)



Agência Nacional de Vigilância Sanitária

• Controle Sanitário de Matérias Primas e Produtos

- Pontos de intervenção: siscomex, courier, remessa postal, bagagem acompanhada.
- Restrição à entrada e comercialização no território nacional de matérias-primas, subprodutos e produtos de aves oriundos de países com registro da ocorrência de infecção animal pelo H5N1.
Destaque: carcaças inteiras, cortes, miúdos e produtos cárneos processados, bem como, de ovos e geras de ovos destinados ao consumo humano.
- Outros derivados de aves: penas e penugem
- Amostras de material biológico
- Doações internacionais a entidades filantrópicas
- Bagagem acompanhada



Agência Nacional de Vigilância Sanitária

**Grupo Executivo Interministerial para
Implantação do Plano Brasileiro de
preparação para uma pandemia de influenza**

Grupo de Trabalho – GT

Contingência à Influenza em Aeroportos

**Plano Geral de preparação para uma pandemia
de Influenza em Aeroportos**



Agência Nacional de Vigilância Sanitária

OBJETIVOS GERAIS

- Propor ao Grupo Executivo Interministerial para a Implantação do Plano Brasileiro de Contingência da Pandemia de Influenza (Decreto Presidencial, de 24 de outubro de 2005), mediante articulação técnica sanitária, ambiental e zoosanitária, ações a serem empreendidas em áreas aeroportuárias para minimizar o risco de entrada e a disseminação do vírus da Influenza Aviária ou de um eventual novo subtipo viral responsável por uma nova Pandemia de Influenza no território nacional;
- Proteger a saúde de passageiros, tripulantes, pessoal de solo e do público em geral nos aeroportos; e
- Manter o funcionamento dos aeroportos e minimizar os impedimentos aos fluxos de passageiros, tripulantes, cargas, mala postal e suprimentos procedentes do exterior



Agência Nacional de Vigilância Sanitária

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Definir procedimentos para a FASE DE ALERTA PANDÉMICO e preparar para as fases posteriores dos "Níveis de Alerta no Brasil" emitidos pelo Ministério da Saúde;
- Definir claramente os níveis de abrangência dessas ações, permitindo a atuação articulada dos vários órgãos envolvidos em ações de vigilância nas áreas de embarque e desembarque de passageiros, bagagens, mala postal, carga e suprimentos, objetivando sua eficiência, a minimização de impactos negativos ao fluxo de passageiros e mercadorias e a racionalização dos meios empregados.
- Estabelecer normas para a utilização de recursos humanos, veículos e infra-estrutura em articulação com os Planos Estaduais;



Agência Nacional de Vigilância Sanitária

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Continuação

- Especificar procedimentos, limites de atuação e normas de conduta técnica nos aeroportos nacionais;
- Estabelecer subsídios à elaboração de PLANOS ESPECÍFICOS DE CONTINGÊNCIA À INFLUENZA a serem elaborados e implantados em cada aeroporto brasileiro;
- Implementar o PLANO DE GESTÃO DE RESÍDUOS DE AERONAVES.



Agência Nacional de Vigilância Sanitária

PLANEJAMENTO

PLANO DE INFORMAÇÃO - OBJETIVOS

Disseminar informações à comunidade aeroportuária sobre o vírus da Influenza Aviária ou de um eventual novo subtipo viral responsável por uma nova Pandemia de Influenza abrangendo:

- Conceito;
- Formas de contágio;
- Nível de alerta atual;
- Medidas de prevenção; e
- O respectivo Plano Específico de Contingência.
- Estabelecer responsabilidades das autoridades e limites de atuação dos funcionários.



Agência Nacional de Vigilância Sanitária

MEDIDAS GERAIS

- Em cada um dos aeroportos deverá ser identificado um responsável da Administração Aeroportuária pela coordenação das ações e articulação com os demais órgãos externos.
- Definir para cada nível de alerta as estratégias de comunicação, veículo, público alvo e a periodicidade das informações.
- Todo material de comunicação elaborado deverá ser previamente submetido à apreciação do GT de Comunicação do GEI para aprovação.
- São responsáveis pela divulgação das informações:



Agência Nacional de Vigilância Sanitária

MEDIDAS GERAIS

Continuação

- As Administrações aeroportuárias, para o seu pessoal próprio e terceirizado;
- A ANAC, para empresas aéreas, administrações aeroportuárias e empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo (ESATAs); e
- A ANVISA e o MAPA para os demais membros da comunidade aeroportuária.

Obs . Para as demais fases o conteúdo da informação será elaborado de acordo com o cenário epidemiológico vigente e as consequentes definições técnicas do Ministério da Saúde



Agência Nacional de Vigilância Sanitária

PLANO OPERACIONAL PARA A FASE DE ALERTA PANDEMICO

PREMISSAS

- Os vários órgãos e entidades envolvidos nas ações de vigilância nas áreas de desembarque deverão ter atuação articulada, visando à eficiência das ações, a minimização de impactos negativos ao fluxo de passageiros e a racionalização dos meios empregados.
- A Secretaria de Vigilância em Saúde não recomenda a vacinação da comunidade aeroportuária contra a Influenza Sazonal — com o objetivo de impedir a co-circulação com Influenza aviária — nesta fase.



Agência Nacional de Vigilância Sanitária

PLANO OPERACIONAL PARA A FASE DE ALERTA PANDÉMICO

PREMISSAS - Continuação

- As medidas de controle sanitário devem ser seguidas de acordo com as normas sanitárias vigentes.
- As definições operacionais relativas à vigilância epidemiológica e sanitária em aeroportos deverão ser periodicamente atualizadas pelo MS, na medida em que ocorram mudanças no cenário epidemiológico internacional ou nacional e/ou que surjam novas evidências científicas sobre a eficácia/efetividade das medidas propostas.



Agência Nacional de Vigilância Sanitária

MEDIDAS DE PLANEJAMENTO

COMPETÊNCIAS

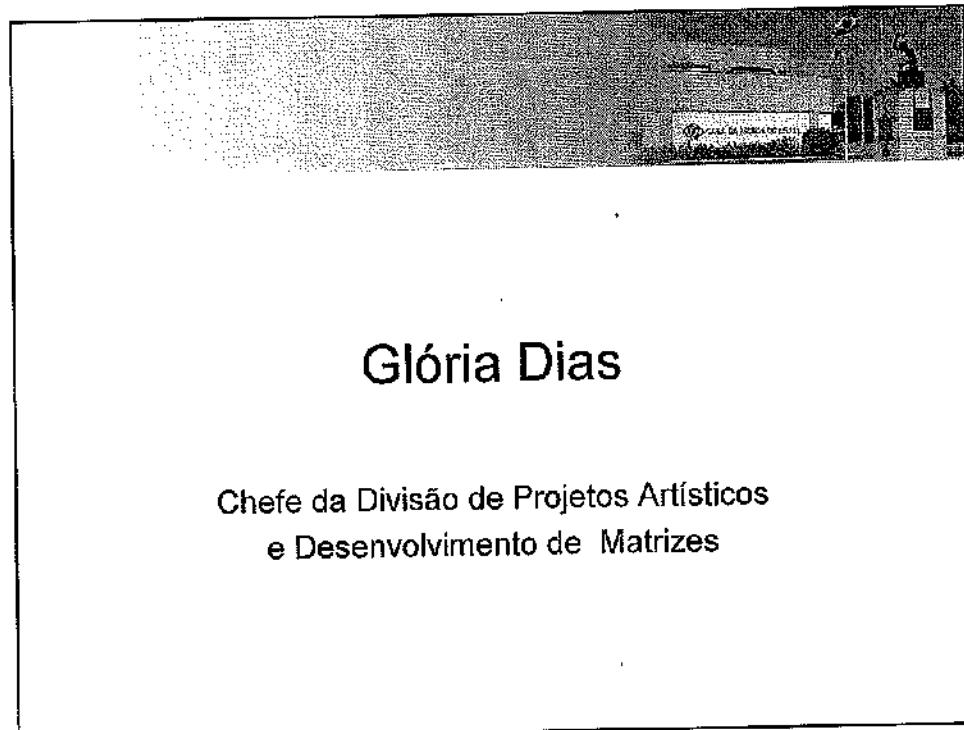
- Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC;
- Administrações aeroportuárias;
- Ministério da Saúde - Secretaria de Vigilância em Saúde e ANVISA
- Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento

MEDIDAS DE EXECUÇÃO

- Procedimentos para caso suspeito identificado a bordo da aeronave;
- Procedimentos para caso suspeito no solo
- Inspeção de bagagens oriundas de vôos internacionais



Agência Nacional de Vigilância Sanitária



PLANO DE GESTÃO DE RESÍDUOS DE AERONAVES

OBJETIVO GERAL

Propor, mediante articulação técnica sanitária, ambiental e zoosanitária, ações preventivas para evitar a introdução do vírus da Influenza Aviária ou de um eventual novo subtipo viral responsável por uma nova Pandemia de Influenza no território nacional, no que tange ao gerenciamento de resíduos sólidos em áreas aeroportuárias, em virtude do risco de ingresso de material orgânico capaz de veicular o agente etiológico da doença.



Agência Nacional de Vigilância Sanitária

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Estabelecer critérios para gerenciamento de resíduos sólidos em áreas aeroportuárias, com enfoque para o tratamento e disposição final, priorizados para aqueles resultantes de meios de transporte advindos de vôos internacionais e de apreensão de mercadorias com entrada no território nacional por meio de bagagens acompanhadas de passageiros e tripulantes ou por mecanismos de importação em vigência no país (SISCOMEX; remessa expressa; remessa postal etc.), em conformidade com as legislações sanitária, ambiental e zoosanitária vigentes
- Definir medidas especiais imediatas e mediatas para intensificação da fiscalização do gerenciamento de resíduos sólidos em áreas aeroportuárias
- Identificar os aeroportos internacionais cujas medidas de fiscalização imediatas serão intensificadas.



Agência Nacional de Vigilância Sanitária

PLANO PARA O MANEJO DE AVIFAUNA

OBJETIVO

Proper normas de procedimentos para coleta e manuseio de avifauna nos sítios aeroportuários, visando:

- Evitar a introdução e disseminação dos vírus responsáveis pela Influenza Aviária em território nacional;
 - Proteger a saúde da comunidade aeroportuária, através de orientação de manuseio correto e seguro de aves e carcaças potencialmente veiculadoras dos vírus da Influenza Aviária

Agência Nacional de Vigilância Sanitária



ggpaf@anvisa.gov.br

Agência Nacional de Vigilância Sanitária



OBRIGADO!

ANVISA - GGPaf
GERÊNCIA DE INFRA-ESTRUTURA, MEIOS DE TRANSPORTES E
CONTROLE DE VETORES - GIMTV

gimtv.ggpaf@anvisa.gov.br



Agência Nacional
de Vigilância Sanitária

www.anvisa.gov.br



ANAC

Agência Nacional de Aviação Civil

ACESSO AO TRANSPORTE AÉREO DOS PASSAGEIROS QUE REQUEREM ASSISTÊNCIA ESPECIAL

Legislação Brasileira

- Estatuto da Criança e do Adolescente;
- Estatuto do Idoso; e
- Leis sobre a Promoção da Acessibilidade das Pessoas com Deficiência ou com Mobilidade reduzida.

Anexo 9 – Facilitação

- Capítulo 8 - Outras Disposições Sobre Facilitação.
G – Facilitação no Transporte de Passageiros que Requerem Assistência Especial
II. ACESSO AOS AEROPORTOS
III. ACESSO AOS SERVIÇOS AÉREOS

Instrução Normativa 2006

ACESSO AO TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS QUE NECESSITAM DE ASSISTÊNCIA ESPECIAL

A finalidade desta Instrução Normativa é estabelecer diretrizes e procedimentos para assegurar o acesso pleno aos serviços de transporte aéreo pelos passageiros que necessitam de assistência especial, nos termos da Constituição Federal e legislação específica.

São considerados passageiros que necessitam de assistência especial, para efeitos desta norma e em virtude da legislação brasileira:

- Pessoas com deficiência;
- Idosos (maiores de 60 anos);
- Senhoras gestantes ou lactantes;
- Pessoas com crianças de colo;
- Crianças e adolescentes desacompanhados; e
- Demais pessoas com mobilidade reduzida.

Instrução Normativa 2006

- **Disposições Iniciais**
- **Responsabilidades da Administração Aeroportuária**
- **Responsabilidades da Empresa Aérea ou Operador de Aeronaves**
- **Orientações de Caráter Geral**
- **Disposições Finais**

Disposições Iniciais

São apresentadas normas e orientações aplicáveis aos operadores aéreos, seus prepostos, às administrações aeroportuárias e às empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo.

Nada nesta Instrução Normativa autoriza ou requer que uma empresa deixe de atender a qualquer regulamentação de segurança de voo, de eficiência operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

Disposições Iniciais

Em suas viagens, as pessoas com deficiência têm o direito a um tratamento igual ao que se dispensa aos demais passageiros e a receber os mesmos serviços que são prestados costumeiramente ao público em geral, observadas as suas necessidades especiais de atendimento. Este direito inclui o atendimento prioritário e o acesso às informações e instruções, às instalações, às aeronaves e aos demais veículos à disposição dos passageiros nos terminais.

Disposições Iniciais

As administrações aeroportuárias e as empresas de transporte aéreo deverão estabelecer programas de treinamento, visando a assegurar disponibilidade de pessoal, de terra e de bordo, especialmente treinado para lidar com pessoas que necessitem de assistência especial.

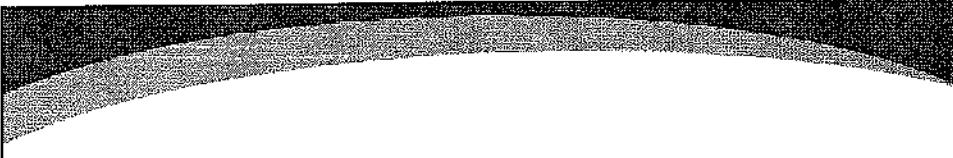
Disposições Iniciais

As administrações aeroportuárias, as empresas aéreas, seus prepostos e as empresas de serviços auxiliares adotarão as medidas necessárias para que as pessoas que necessitam de assistência especial sejam devidamente assistidas e informadas sobre como proceder nas situações abaixo, entre outras que possam ocorrer, da modo a garantir sua integridade física e moral.

Responsabilidades Administração Aeroportuária

São apresentadas normas e orientações aplicáveis especificamente às administrações aeroportuárias.

As administrações aeroportuárias adotarão medidas necessárias para assegurar que as instalações e os serviços prestados nos aeroportos, onde opere aviação regular, estejam acessíveis para os passageiros que necessitam de assistência especial.

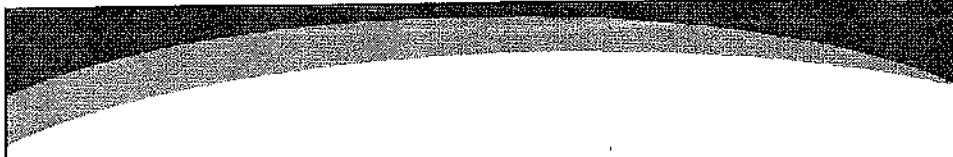


Responsabilidades

Empresa Aérea ou Operador de Aeronaves

São apresentadas normas e orientações aplicáveis especificamente aos operadores aéreos.

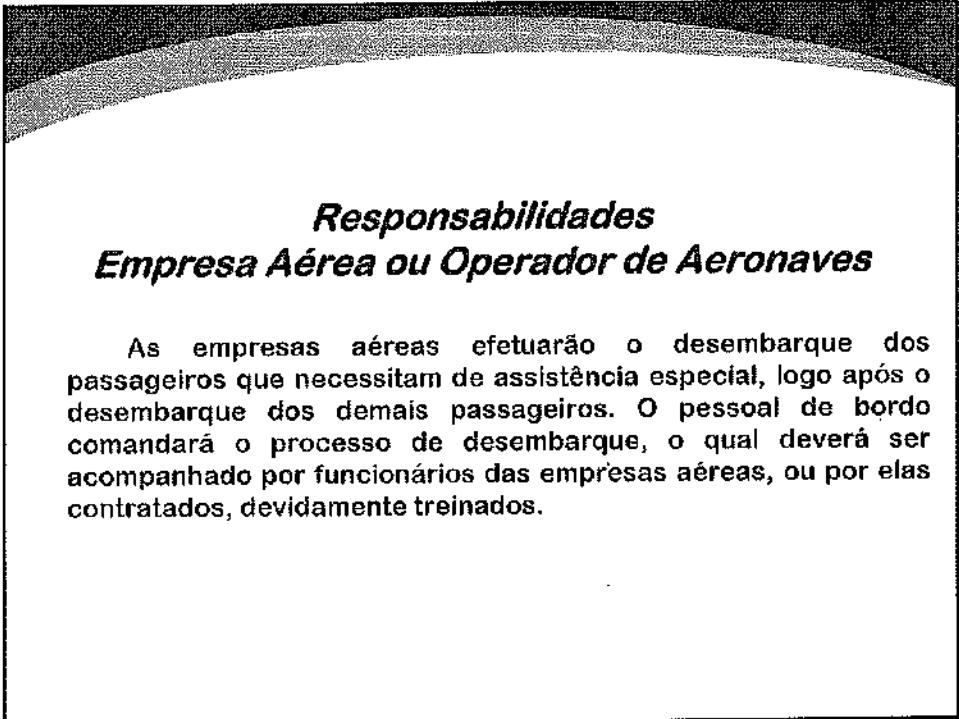
As empresas aéreas deverão assegurar que, em aeroportos que não disponham de pontes de embarque ou quando, por qualquer razão, a aeronave estacionar em posição remota, sejam oferecidos veículos equipados com elevadores ou outros dispositivos apropriados para efetuar, com segurança, o embarque e desembarque de pessoas com deficiência, bem como o movimento destas entre a aeronave e o terminal, tanto na chegada quanto na saída.



Responsabilidades

Empresa Aérea ou Operador de Aeronaves

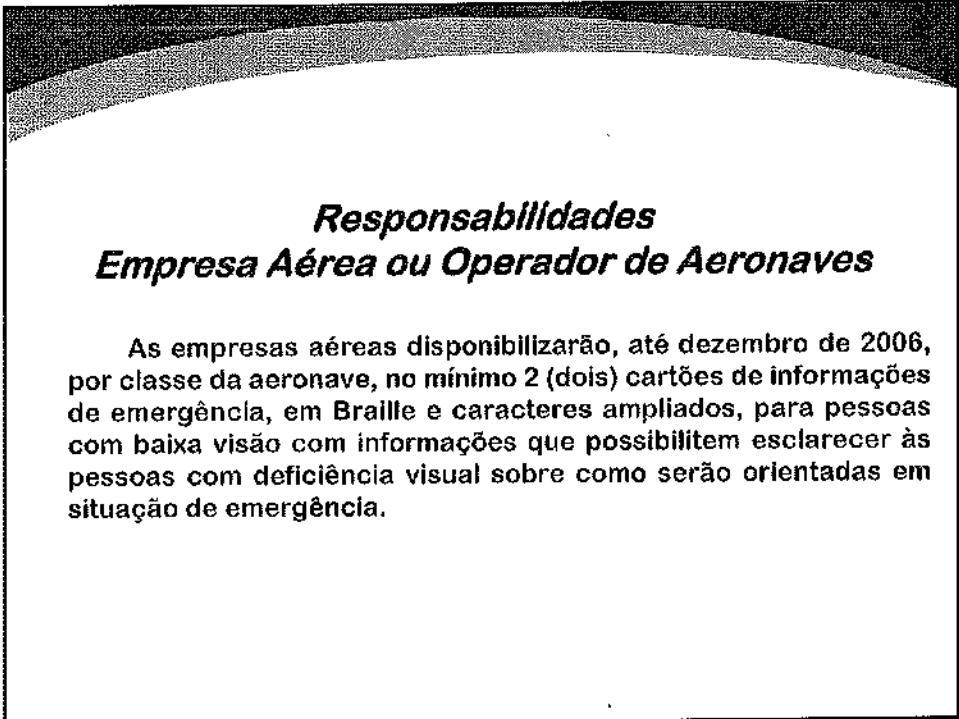
As empresas aéreas efetuarão o embarque e a acomodação dos passageiros que necessitam de assistência especial, prioritariamente, antecedendo o embarque dos outros passageiros, mesmo daqueles possuidores de cartão de passageiro freqüente, para permitir o conforto, a segurança e o bom atendimento, durante o procedimento.



Responsabilidades

Empresa Aérea ou Operador de Aeronaves

As empresas aéreas efetuarão o desembarque dos passageiros que necessitam de assistência especial, logo após o desembarque dos demais passageiros. O pessoal de bordo comandará o processo de desembarque, o qual deverá ser acompanhado por funcionários das empresas aéreas, ou por elas contratados, devidamente treinados.



Responsabilidades

Empresa Aérea ou Operador de Aeronaves

As empresas aéreas disponibilizarão, até dezembro de 2006, por classe da aeronave, no mínimo 2 (dois) cartões de informações de emergência, em Braille e caracteres ampliados, para pessoas com baixa visão com informações que possibilitem esclarecer às pessoas com deficiência visual sobre como serão orientadas em situação de emergência.

Orientações de Caráter Geral

São apresentadas orientações de caráter geral, aplicáveis aos operadores aéreos, seus prepostos e às administrações aeroportuárias

As operações de embarque e desembarque de passageiros que necessitam de assistência especial serão executadas por funcionários das empresas aéreas ou por elas contratados.

Orientações de Caráter Geral

Todo o pessoal, de terra e de bordo, diretamente envolvido no atendimento às pessoas que necessitam de assistência especial ou com o manuseio de seus equipamentos e auxílios, durante as diversas fases de uma viagem, deverá receber treinamento especializado. O treinamento deve incluir as técnicas de atendimento adequado às estas pessoas, sendo responsabilidade das empresas envolvidas, ou seus prepostos, providenciá-lo.

Orientações de Caráter Geral

Para serem homologadas, as aeronaves que irão entrar em serviço pela primeira vez ou que tenham que realizar uma remodelação de vulto deverão ser adequadas, ficando em conformidade com as normas de acessibilidade com relação aos equipamentos de bordo que incluem assentos com braços móveis (removíveis ou escamoteáveis), cadeiras de rodas de bordo, lavatório, iluminação e sinalização acessível, de acordo com o que segue:

- Aeronaves com 30 (trinta) ou mais assentos deverão ter 10% de seus assentos com braços móveis.
- Aeronaves com 100 (cem) ou mais assentos deverão dispor, também, de cadeira de rodas de bordo.

Orientações de Caráter Geral

O cão-guia ou cão de acompanhamento de pessoa com deficiência será transportado gratuitamente, no chão da cabine da aeronave, em local adjacente a seu dono e sob seu controle, na 1ª fileira, ou imediatamente atrás de uma divisória. O cão deve estar equipado com arreio, dispensado o uso de focinheira, devendo ser observada a prioridade do transporte de criança em berço.

Orientações de Caráter Geral

Para o transporte de cão-guia ou cão de acompanhamento de pessoa com deficiência, em rota nacional, será obrigatória a apresentação de carteira de vacinação atualizada, expedida por médico veterinário devidamente credenciado. Para o transporte de cão-guia ou cão de acompanhamento, em rota internacional, será obrigatória a apresentação do Certificado Zoossanitário Internacional expedido pelo Posto de Vigilância Agropecuária Internacional do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, de acordo com os requisitos exigidos pelo país de destino do animal.

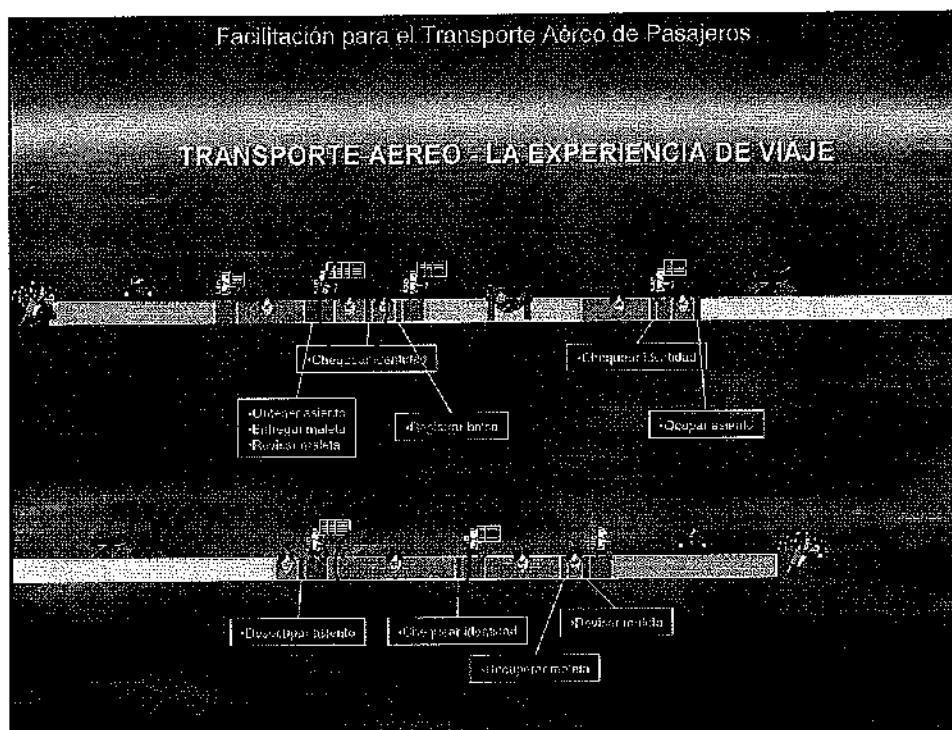
Disposições Finais

São apresentadas normas aplicáveis a todos os envolvidos com o transporte aéreo.

As administrações aeroportuárias assegurarão que serão atendidas as normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e do Doc 9184-AN/902 da OACI – Manual de Planificação de Aeroportos, Parte 1, desde a concepção até a implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos, bem como nas reformas das instalações aeroportuárias.

Disposições Finais

As instalações reservadas ou destinadas às pessoas que necessitam de assistência especial devem ser adequadamente sinalizadas, de acordo com a Legislação Brasileira e DOC 9636 da OACI - Sinais Internacionais para Informações a Pessoas em Aeroportos e Terminais Marítimos.



Objetivos

- Simplificar los requisitos y trámites relacionados con el transporte aéreo internacional de pasajeros, con el objeto de hacer más expedito dicho medio de transporte
- Coordinar integralmente a los servicios públicos y privados que intervienen en el embarque y desembarque de pasajeros
- Disminuir la recolección de información del pasajero a través de papel
- Avanzar en la integración de procesos que se traduzcan en una reducción de tiempos para el pasajero

Diagnóstico General

Aunque generalmente el aeropuerto internacional de Santiago es bien evaluado por parte de los pasajeros que utilizan sus instalaciones, es posible identificar potenciales fuentes de mejoramiento, debido a:

- Fragmentación de Procesos
- Requerimientos de información repetida
- Poca Coordinación entre servicios
- Restricción de recursos y costos
- Infraestructura (layout)

Oportunidad

Actualmente es el momento de aprovechar los avances tecnológicos disponibles, para mejorar y optimizar los procesos, en tal sentido creemos posible utilizar las siguientes herramientas:

- Transferencias electrónica de datos con altos niveles de seguridad
- Bases de datos con gran cantidad de información
- Disponibilidad de información de estándares API – APP
- Tecnología de reconocimiento biométrico

Antecedentes

Por otro lado, un estudio recientemente contratado por la JAC, que estima que los pasajeros valoran los ahorros de tiempo en cada uno de los procesos existentes y en el tiempo total del proceso que requiere el embarque.

Dicho estudio desarrollado por Adimark durante finales del 2004 arrojó los siguientes resultados.

Variable	Valoración del tiempo US\$/Hr.		
	Embarque Nacional	Embarque Internac.	Desembarque Internac.
Tiempo de anticipación	72.0	42.0	
Tiempo en chequeo	49.8	66.0	
Tiempo en embarque	48.6		
Tiempo en seguridad	33.0	126.0	
Tiempo en pollera Internacional		126.0	57.6
Caminata avión a policía Internacional			127.8
Tiempo retiro de equipaje			57.6

Eliminación en base a los antecedentes del estudio

Facilitación para el Transporte Aéreo de Pasajeros

Antecedentes

De acuerdo a lo anterior, cualquier iniciativa que signifique ahorros de tiempo en los procesos existentes en el aeropuerto, puede capturar los beneficios sociales o privados, dependiendo que quien los realice.

Creemos que con inversiones pequeñas podremos alcanzar grandes beneficios, debido a la valorización que hace el pasajero del ahorro de tiempo (beneficio social), lo cual se multiplica por el número de pasajeros que utilizan las instalaciones cada año.

En la actualidad existen 5 tipos de iniciativas que se están implementando en el mundo:

- 1. Sincronización de Turnos
- 2. Fila Única / Fila Preferencial
- 3. Aprovechar Información API/APP
- 4. Nacionalización de Vuelos
- 5. Fast Track Chile-Argentina (Policía en Origen)

Facilitación para el Transporte Aéreo de Pasajeros

Lista de Proyectos de Facilitación

Con todos los antecedentes anteriores, creemos que es posible identificar una cartera de proyectos, que nos permita alcanzar los beneficios sociales que hemos identificado.

Proyecto	Beneficios	Costos
1. Sincronización de Turnos Policia Internacional	Mejorar uso de recursos Humanos Reducción tiempos de espera pasajeros	Posibles costos adicionales en personal
2. Fila Única / Fila Preferencial	Ordenamiento de los flujos Disminución de la varianza	Costos de señalética y elementos de guía Costos de interfaces
3. Aprovechar Información API/APP	Confort para el usuario Seguridad de datos (información)	Costos adicionales en personal Costos Aerolíneas Costos tiempo pasajeros
4. Nacionalización de Vuelos	Seguridad de migración Seguridad fitosanitaria	Costos adicionales en personal Costos de integración de sistemas
5. Fast Track Chile-Argentina (Policía en Origen)	Confort para pasajeros Chilenos/Argentinos	Costos adicionales en personal Costos de integración de sistemas

Facilitación para el Transporte Aéreo de Pasajeros		
Listado de Proyectos de Facilitación		
Proyecto	Beneficios	Costos
6. Sincronización de Turnos de Aduana y SAG	Mejor uso de recursos Humanos Reducción tiempos de espera pasajeros	Costos adicionales en personal
7. Integración de Policía con Counter Aerolínea	Menores tiempos de proceso conjunto	Mayores costos de personal Costos de coordinación
8. Integración Policía y AVSEC	Menores tiempos de proceso conjunto	Mayores costos de personal Costos de coordinación
9. Integración Avsec en el Gate	Menores tiempos de proceso conjunto	Mayores costos de personal Costos de coordinación Costo de equipos
10. Embarque con dos puertas	Mayor utilización del avión Menor tiempo de proceso completo	Costo de Infraestructura y equipos

Facilitación para el Transporte Aéreo de Pasajeros		
Listado de Proyectos de Facilitación		
Proyecto	Beneficios	Costos
11. Integrar Policía Internacional con Gate	Menores tiempos de proceso conjunto	Costos adicionales en personal
12. Integrar el Counter con el Gate	Menores tiempos de proceso conjunto	Costos adicionales en personal
13. Estudiar recibir el equipaje en el Gate	Menor tiempo de embarque	
14. Realizar Sag y Aduana en la plataforma	Aprovechamiento de tiempos muertos	Costos adicionales en personal Inversión en equipos
Realizar Sag y Aduana en el Origen del viaje	Mejorar los tiempos de viaje vuelos int.	Costos adicionales en personal Inversión en equipos
Rediseño del terminal o proyectos para reducir caminatas	Reducción de tiempos de caminata Mayor confort para pasajeros	Inversión en Infraestructura

OPORTUNIDADES DE CORTO PLAZO

Proponemos que los siguientes proyectos sean abordados en el corto plazo, dado su alto impacto en el usuario y a que son factibles de realizar con las herramientas disponibles.

1. Sincronización de Turnos
2. Fila Única / Fila Preferencial
3. Aprovechar información API/APP
4. Fast Track Chile-Argentina (Policía en Origen)

1. SINCRONIZACIÓN DE TURNOS

La gran mayoría de los pasajeros que llegan al control de Policía internacional en el embarque vienen de los counters de las aerolíneas. Por lo tanto, la cantidad de counters que están operando en cada instante de tiempo representan un buen indicador de la afluencia de pasajeros que llegará a Policía Internacional.

Si policía dispone de esa información en forma anticipada, puede programar sus turnos de acuerdo a eso y así consigue SINCRONIZAR los turnos de Policía Internacional con los de las aerolíneas.

En el caso de LAN, se puede usar la planificación detallada que elaboran mensualmente (intervalos de 10 minutos). El resto de las aerolíneas no realiza una planificación detallada, pero es posible utilizar la información que entrega el CLUB con la utilización de counter para el mes correspondiente.

Sin embargo es necesario coordinarse con todas las líneas aéreas para que se sientan parte del proyecto y visualicen los beneficios que pueden obtener.

2. FILA UNICA / FILA PREFERENCIAL

Se propone implementar reglas de operación que permitan una atención más rápida a los pasajeros, por ejemplo considerar implementación de fila única por cada dos casetas, una sola fila única para todas las casetas o dos filas únicas para atención diferenciada de pasajeros.

Estas medidas pueden ser complementarias a otras como facilitación de trámites entre Chilenos y Argentinos, generación de registro de viajeros frecuentes, pasajeros chilenos o extranjeros, etc.

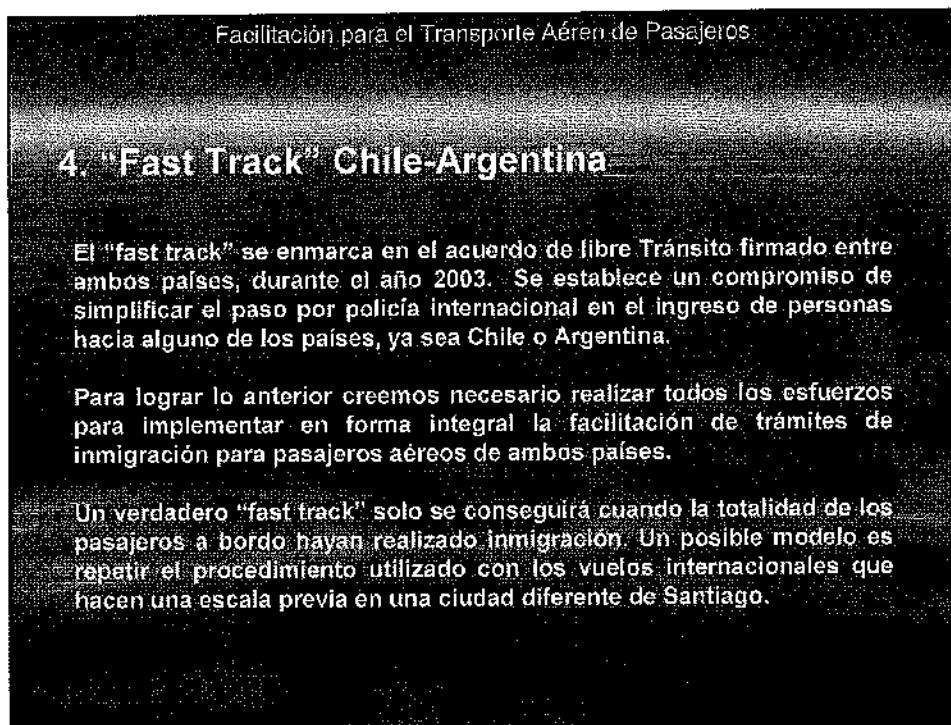
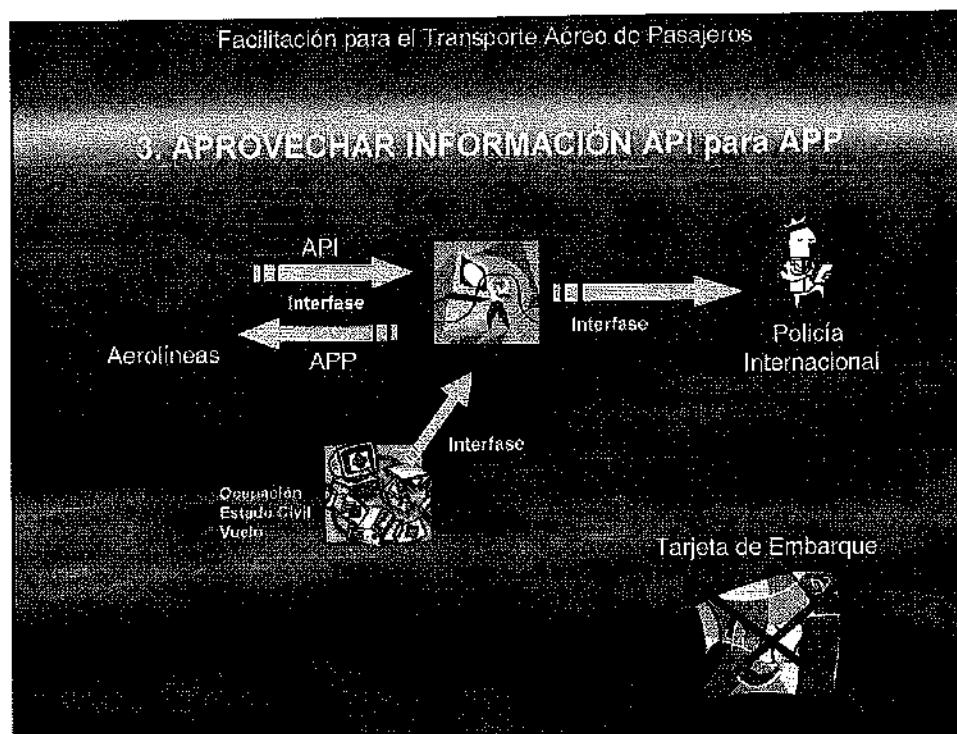
De acuerdo a nuestro modelo de simulación de procesos, las demoras en el sistema con filas por cada modulo serian de 39.5 horas/día, en cambio en un proceso de fila única con los mismos parametros ésta demora total bajaría a 33.8 horas/día, logrando un ahorro de 5.7 horas/día. En un año serian 2084 horas de ahorro en tiempo de pasajeros.

3. APROVECHAR INFORMACIÓN API para APP

Se propone trabajar el proyecto API desde el inicio pensando en APP. En consecuencia, las aerolineas y los pasajeros obtienen beneficios tangibles desde el inicio del proyecto.

Sería posible coordinarse con las líneas aéreas en el pre-chequeo de pasajeros, identificando los casos complejos o con problemas, para diferenciarlos de aquellos de trámite fácil, para su posterior proceso rápido en el aeropuerto.

Se propone capturar los datos de la tarjeta de ocho puntos (ocupación, estado civil y vuelo) directamente del pasaporte o de otras bases de datos disponibles, reemplazándola por transacciones electrónicas entre líneas aéreas y policía.



4. "Fast Track" Chile - Argentina

Aprovechando los avances logrados por ambos países hasta la fecha, es posible potenciar los siguientes temas:

- a) Transferencia digital de datos API y APP (chile-Argentina)
Lograr la transferencia de datos entre ambos países, de acuerdo al protocolo API. Ya sea entre aerolíneas y Estados o entre los mismos Estados.
- b) Policias en aeropuerto de origen
Estudiar la necesidad de llevar personal de policías al otro país para realizar el trámite de inmigración en el origen, de manera tal que los vuelos lleguen al terminal doméstico.
- c) Registro de pasajeros frecuentes
Policía Internacional da la opción a extranjeros de realizar una vez el trámite de registro, lo que en futuros viajes se traduce en un paso más expedito.

PROXIMOS PASOS

- Acordar visión a largo plazo y acciones de corto plazo.
- Establecer un equipo de trabajo permanente entre organismos involucrados, JAC y aerolíneas cuyos objetivos serían:
 - Desarrollar los proyectos técnicos asociados a las iniciativas.
 - Identificar los costos involucrados.
 - Implementar proyectos pilotos.
 - Obtenir el máximo beneficio de los conocimientos complementarios de cada institución involucrada





ANEXO 4

INFORMES DE GRUPOS DE TRABAJO



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB-REGIONAL

INFORME DE LA VII REUNION DEL COMITE NACIONAL DE FACILITACION DE LOS PAISES MIEMBROS DEL ACUERDO DE FORTALEZA SOBRE SERVICIOS AEREOS SUBREGIONALES

INFORME DEL GRUPO ADUANA (Presentado por Secretaría)

I. INTRODUCCION

De conformidad a la decisión adoptada en la Primera Sesión Plenaria de los Comités Nacionales de Facilitación de los Estados Parte del Acuerdo de Fortaleza, el Grupo de Aduana mantuvo dos sesiones previstas en la que examinó los puntos que le correspondían al orden del día.

El grupo de trabajo de aduana reunido en la ciudad de Salvador – Bahía de la República Federativa del Brasil a los veintidós días del mes de noviembre de 2006, alcanzó las conclusiones que se encuentran en el Capítulo V del presente Informe.

II. DOCUMENTOS

El Grupo realizó la revisión del Acta de VI Reunión de Santa Cruz de la Sierra – Bolivia de 12/10/2005.

III. PARTICIPANTES

Las siguientes delegaciones (Anexo I) participaron en las dos sesiones. Estados miembros:

Bolivia – Aduana Nacional
Chile – Servicio Nacional de Aduanas
Brasil – Receita Federal

IV. MESA DEL GRUPO

De conformidad con la elección efectuada la señora Alejandra Arriaza fue designada como Presidente de Grupo de Trabajo de Aduanas y actuó como Secretaria General la señora Fabiola Betancourt Sejas.

V. EXAMEN DE LOS PUNTOS DEL ORDEN DEL DIA DESIGNADOS AL GRUPO DE TRABAJO

1. De la revisión de los compromisos adoptados en la VI Reunión no merecen mayor comentario; concluido.

2. Planteamiento actual como sugerencia para la adopción como recomendación del Consejo Nacional de Autoridades Aeronáuticas del Sistema de Transporte Subregional.

a) Procedimiento para el manejo de manifiestos de carga.

- i. Armonizar la información y los procedimientos que se utilizan en la subregión contenida en los manifiestos electrónicos de pasajeros y carga de las compañías aéreas y de los organismos competentes, para posibilitar su uso con diferentes fines, a través de la suscripción de convenios por Acuerdo bilateral o multilateral, cumpliendo las formalidades previstas.
- ii. Establecer un programa de pasantías para adoptar las mejores prácticas de los Estados Parte que cuenten con sistemas de manifiestos electrónicos, para la facilitación de los servicios aéreos.
- iii. Proporcionar la legislación (normas y procedimientos) de los Estados Partes para elaborar propuestas de discusiones y su adopción en la próxima reunión.

b) Procedimiento de Valija Diplomática.

- i. Plantear la coordinación con las autoridades competentes para el análisis de las normas, procedimientos y adoptar controles no invasivos en este tipo de envíos, estableciendo los mecanismos necesarios previos a su entrega, que no perjudiquen la aplicación del Convenio de Viena sobre Relaciones Diplomáticas.
- ii. Intercambiar la legislación aduanera (normas y procedimientos) de los Estados Partes para su análisis y elaboración de propuesta para su definición en la próxima reunión.



Alejandra Arríaza
Presidenta



Fabiola Betancourt
Secretaria

**VII REUNIÃO DOS COMITÊS NACIONAIS DE FACILITAÇÃO DO ACORDO
SOBRE SERVIÇOS AÉREOS SUB-REGIONAIS**

**INFORME DO GRUPO MIGRAÇÃO E SAÚDE
(Apresentado pelo responsável do Grupo)**

I. INTRODUÇÃO

Em conformidade com a decisão tomada na Primeira Sessão da Reunião Plenária dos Comitês Nacionais de Facilitação dos Países Membros do Acordo de Fortaleza, o Grupo de Migração e Saúde manteve as sessões previstas, durante as quais examinou os pontos que constavam da ordem do dia.

II. DOCUMENTOS

O grupo realizou a revisão do Informe do Grupo Migração e Saúde, que constitui o Anexo 2 do Informe Final da VI Reunião dos Comitês Nacionais de Facilitação dos Países Membros do Acordo de Fortaleza, realizada em Santa Cruz de la Sierra em 12 e 13 de outubro de 2005.

III. PARTICIPANTES

As seguintes delegações participaram das sessões:

Estados Membros

Bolívia
Brasil
Chile
Uruguai

Órgãos Governamentais

Polícia de Investigaciones - Chile
Agência Nacional de Aviação Civil – Brasil
Departamento de Polícia Federal – Brasil
Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Brasil
Casa da Moeda do Brasil – Brasil
Direccion Nacional de Identificacion Civil - Uruguai
Policia Nacional - Fuerza Especial de Contra o Narcotráfico - Bolívia



IV. MESA DO GRUPO

Em conformidade com a eleição efetuada, a Senhora Silvane Mendes Gouvêa atuou como presidente das sessões e como secretário o senhor Fábio de Almeida Rodrigues.

V. EXAME DOS ITENS DA ORDEM DO DIA DESIGNADOS AO GRUPO DE TRABALHO E CONCLUSÕES

Revisão das recomendações efetuadas na VI Reunião dos Comitês Nacionais de Facilitação dos Países Membros do Acordo de Fortaleza realizada em Santa Cruz de la Sierra, 12 e 13 de outubro de 2005:

1. Implementação do Cartão de Entrada e Saída (*Tarjeta TES*)

Não houve progresso na implementação da TES pelos Países Membros representados no Grupo, uma vez que tal implementação depende de modificações na legislação de cada país e na Resolução 74/96 Mercosul.

Considerando que o assunto já foi objeto de recomendação nas duas últimas Reuniões dos Comitês Nacionais de Facilitação dos Países Membros do Acordo de Fortaleza, o Grupo sugere que sejam feitas ingerências junto às autoridades competentes quanto à implementação das referidas tarjetas.

2. Progresso em matéria de emissão dos Documentos de Viagem de Leitura Mecânica.

a. O Brasil pretende iniciar, em caráter experimental, a emissão de documentos de viagem de leitura mecânica a partir de meados de dezembro do presente ano.

b. O Uruguai emite passaporte de leitura mecânica para os cidadãos que o solicitam em seu território, todavia os emitidos no exterior pelas suas Representações Diplomáticas ainda não apresentam o padrão estabelecido no Doc 9303, Parte 1.

c. Embora não haja representante do Paraguai no Grupo, obteve-se a informação, junto à delegação paraguaia na Reunião, de que se prevê para meados de dezembro deste ano a implantação dos leitores biométricos nos aeroportos.

d. A Bolívia ainda não implementou o passaporte de leitura mecânica, não podendo estabelecer data para a sua efetivação.

3. Informações dos Estados sobre a atualização dos requisitos para o ingresso de animais vivos.

Tendo em vista que o Grupo contou apenas com a participação do representante da Vigilância Agropecuária do Brasil, a análise deste item restou prejudicada pela ausência de representantes dos Órgãos de Fiscalização Agropecuária dos demais Países Membros.

4. Avaliação do cumprimento dos procedimentos para o tratamento de controle de fraude de documentos de viagem e imigração ilegal nos aeroportos do sistema regional.

Em relação a este item aplica-se a normativa interna de cada país, bem como as normas internacionais vigentes.

O Grupo sugere que sejam implementadas medidas para o intercâmbio, entre os órgãos competentes dos respectivos países, de padrões de passaporte para realização de perícia técnica, em caso de documentos falsificados.

5. Discussão sobre a necessidade de cursos de capacitação para o pessoal de facilitação.

- a. Os representantes informaram que seus países não promoveram cursos de capacitação para o pessoal das áreas de saúde e migração.
- b. O Grupo reitera a recomendação da Reunião anterior no sentido de serem implementados cursos de capacitação.

6. Canais preferenciais para o cumprimento das normas do Mercosul.

- a. O Chile e a Bolívia já implementaram os canais.
- b. O Brasil encontra-se em processo de implementação dos canais.
- c. O Uruguai encontrando-se realizando estudos para a implementação.
- d. Embora não haja representantes no Grupo, membros da Delegação do Paraguai presentes à Reunião informaram que ainda não foram implementados os canais preferenciais.

O Grupo sugere que os países que ainda não implementaram os canais preferenciais evidem esforços para sua breve implantação.



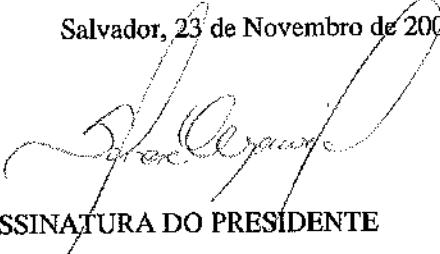
Recomendações Gerais:

O Grupo, atendendo a sugestão do representante da Agência Nacional de Vigilância Sanitária do Brasil, recomenda que:

- a. os Países Membros sejam instados a apresentarem na próxima reunião, informações acerca da implementação da exigência do Certificado Sanitário de Aeronaves, conforme o novo Regulamento Sanitário Internacional;
- b. os Países Membros sejam instados a apresentar, na próxima reunião, informações acerca de implementação de planos de contingência para fazer frente a uma possível pandemia de influenza aviária.
- c. as empresas aéreas evidem esforços no sentido de controlar com maior rigor as exigências de porte do Certificado Internacional de Vacinação contra febre amarela, e no sentido de informar previamente aos viajantes quanto a tal necessidade.

O Grupo sugere, finalmente, que os Países Membros que não enviaram representantes à Reunião sejam instados a apresentar brevemente posição sobre os assuntos tratados.

Salvador, 23 de Novembro de 2006.


ASSINATURA DO PRESIDENTE


ASSINATURA DO SECRETÁRIO



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUB-REGIONAL

INFORME DEL GRUPO INFRAESTRUCTURA Y SEGURIDAD (Presentado por el Responsable del Grupo)

I.- INTRODUCCIÓN

De conformidad con la decisión tomada en la Primera Sesión Plenaria de los Comités Nacionales de Facilitación de los países miembros del Acuerdo de Fortaleza, el Grupo de Infraestructura y Seguridad mantuvo las sesiones previstas en las que examinó los puntos que le correspondían en el orden del día.

II.- DOCUMENTOS

- Acta de la Reunión Anterior, realizada en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia.
- Orden del Día Provisional

III.- PARTICIPANTES

Las siguientes delegaciones participaron en las diferentes sesiones

Estados Miembros:

Brasil
Bolivia
Chile
Paraguay

IV.- MESA DEL GRUPO

De conformidad con la elección efectuada el Señor Omar Daniel Martins Netto, de Brasil se desempeñó como Coordinador y actuó como secretaria la Señora Silvia Rodríguez, de Paraguay.

V.- EXAMEN DE LOS PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA DESIGNADOS AL GRUPO DE TRABAJO Y CONCLUSIONES

Punto 1: Respuesta de los Estados a la recomendación del tiempo de tránsito por aeropuertos.

Se recomienda reiterar el Punto 1 del Informe de la Reunión anterior sobre la Recomendación del tiempo de tránsito por Aeropuertos y se manifiesta una preocupación por las constantes reiteraciones sobre este punto.

Punto 2: Discusión sobre la necesidad de capacitación para el personal de Facilitación.

Entre los representantes de los Estados del grupo se concuerda que no se ha realizado programas de capacitación, pero si se ha dictado cursos de Atención al Usuario en forma esporádica. Se recomienda que se incorpore en los cursos y programas de capacitación a todas las entidades vinculadas con el Comité de Facilitación de Aeropuertos.

Punto 3: Análisis de los procedimientos para el transporte aéreo de las personas con impedimentos, en la subregión.

Brasil ha elaborado una reglamentación sobre los procedimientos para el transporte aéreo de las personas con impedimentos que recientemente ha sido aprobada y está realizando importantes inversiones en equipos para embarque y desembarque de estos pasajeros, además ha realizado adaptaciones físicas en todos sus aeropuertos.

Chile también tiene un reglamento aprobado y se encuentra ejecutando el plan de inversiones para la adecuación física de sus aeropuertos.

Los demás Estados se encuentran también adecuando sus terminales con las facilidades necesarias.

Punto 4: Incorporación de representante AVSEC en los comités FAL.

Con especial satisfacción, se constata que la totalidad de los Estados ha cumplido con la recomendación, en el sentido de incorporar un representante del área AVSEC en los comités FAL y un representante del área FAL en los comités AVSEC.

Punto 5: Programas Nacionales de Seguridad Aeroportuaria

Al igual que la recomendación anterior, todos los Estados tienen implementados sus respectivos Programas Nacionales de Seguridad.

Punto 6: mecanismo de Pago de Tasas Aeroportuarias en los aeropuertos.

Se recomienda que todos los países que no aceptan tarjetas de crédito, dólar, euro para el pago de las tasas, lo incluyan en los billetes de vuelo.

Punto 7

Se acepta la recomendación presentada por Bolivia.

Bolivia cuenta con un Programa Nacional de Facilitación y con un Programa (FAL) de Aeropuertos recientemente aprobado.



Brasil ha elaborado un Programa Nacional de Facilitación y se encuentra en proceso de revisión.

Chile no tiene un programa formal de Facilitación, por lo tanto acepta la recomendación del grupo, y se compromete en avanzar en la elaboración de dicho documento.

Paraguay tiene un programa Nacional de Facilitación pero no cuenta con programa FAL aeropuerto y acepta la recomendación del grupo.



FIRMA RESPONSABLE



FIRMA SECRETARIO

Salvador, 23 de Novembro de 2006.

ANEXO 1

BRASIL

FRANCISCO MIGUEL MACEDO GONÇALVES
LEONARDO A. DE ARAÚJO
OMAR DANIEL MARTINS NETTO

BOLÍVIA

EDUARDO CANELAS
JORGE A. VALLE VARGAS
JORGE PARDO BEJAR
RENE OSSORIO

CHILE

CRISTIAN FAJARDO RUBIO

PARAGUAI

SILVIA RODRIGUES



ANEXO 5

PROYECTO DE

RESOLUCIÓN No. 1



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUBREGIONAL.

PROYECTO DE RESOLUCION NUMERO 2

VISTO : Las solicitudes de las diferentes delegaciones en relación a la necesidad de la conformación y establecimiento de una Secretaría permanente para el Grupo de Facilitación responsable de efectuar el seguimiento correspondiente al cumplimiento de las actividades, recomendaciones y conclusiones alcanzadas por dicho grupo.-----

CONSIDERANDO : I) Que se entiende necesario la conformación de dicha Secretaría para el seguimiento de las recomendaciones efectuadas por los Comités Nacionales de Facilitación.-----

II) Que los participantes de la Séptima Reunión de los Comités Nacionales de Facilitación, han visto con gran preocupación que no existe seguimiento y control efectivo a las conclusiones y recomendaciones efectuadas por los distintos grupos de trabajo.-----

EL CONSEJO DE AUTORIDADES AERONAUTICAS

RESUELVE :

1.- Crear una Secretaría del Grupo de Facilitación, dependiente de la Secretaría del Consejo.-----

2.- Exhortar a los Estados Partes, que por medio de sus respectivas autoridades designen a un representante titular y a otro subrogante como contacto ante el Consejo de Autoridades Aeronáuticas y la Secretaría permanente del Grupo de Trabajo de Facilitación, para el control efectivo del cumplimiento de las tareas asignadas.-----



ANEXO 6

PROYECTO DE

RESOLUCIÓN No. 2



SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUBREGIONAL

PROYECTO DE RESOLUCION NUMERO 1

VISTO : Que es necesario cumplir con las normas internacionales que rigen el transporte aéreo en materia de facilitación, y la elaboración de programas y proyectos que establecen los procedimientos, tanto para la implementación como para la información para todos los actores que participan de la facilitación del transporte aéreo.-----

CONSIDERANDO : I) Las conclusiones y recomendaciones de la Séptima Reunión de los Comités Nacionales de Facilitación del Sistema de Transporte Aéreo Subregional, realizada en la ciudad de Salvador de Bahía, República Federativa del Brasil, del 22 al 23 de Noviembre de 2006.----- II) Los avances del transporte aéreo en la región.-----

III) La necesidad de reglamentar los procedimientos referentes a los distintos mecanismos de control en los aeropuertos de los Estados miembros, a fin de evitar retardos innecesarios para la entrada, tránsito y salida de aeronaves, pasajeros, carga y correo.-----

IV) La información proporcionada por los Estados como modelos a ser implementados en los países que aún no los hayan desarrollado.-----

ATENTO : A lo establecido en el Anexo 9 al Convenio de Chicago de 1944, y a los informes que anteceden .-----

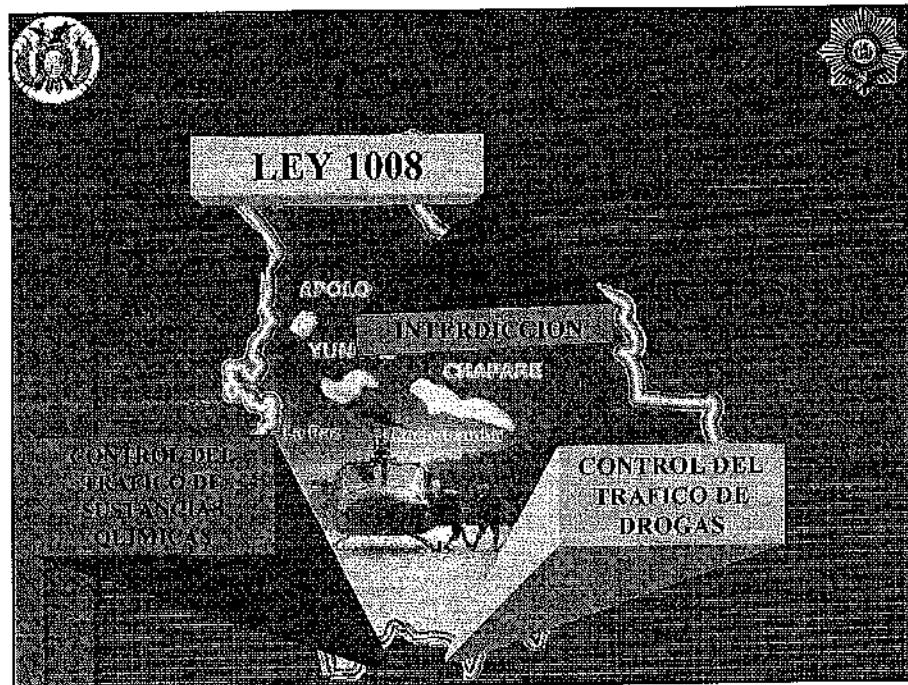
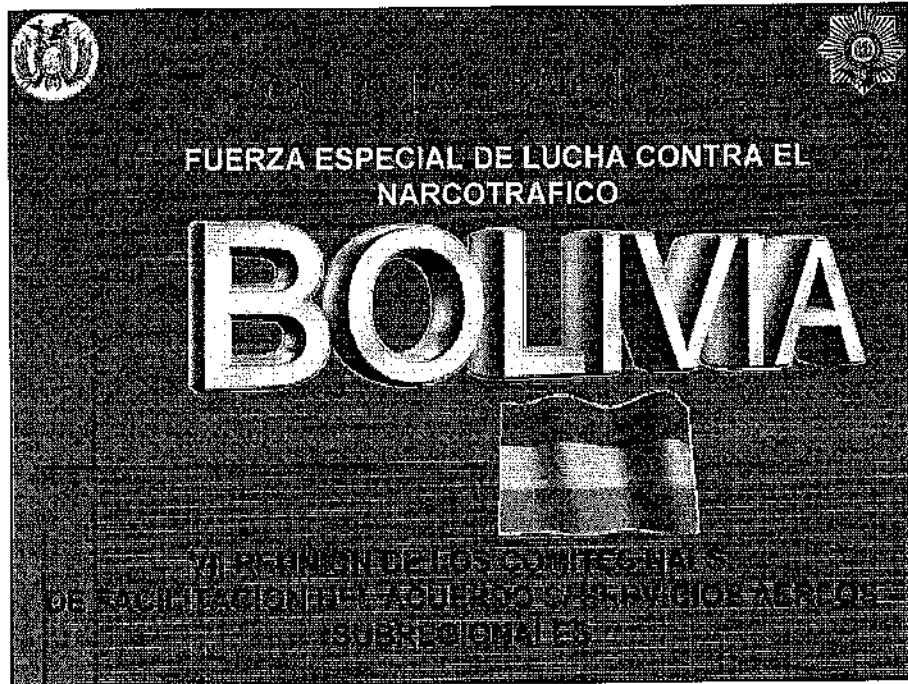
EL CONSEJO DE AUTORIDADES AERONAUTICAS

RESUELVE :

1.- Instar a los Estados miembros del Sistema de Transporte Aéreo Subregional, a analizar los siguientes programas y proyectos desarrollados por dichos países para considerarlos como modelos a ser utilizados :

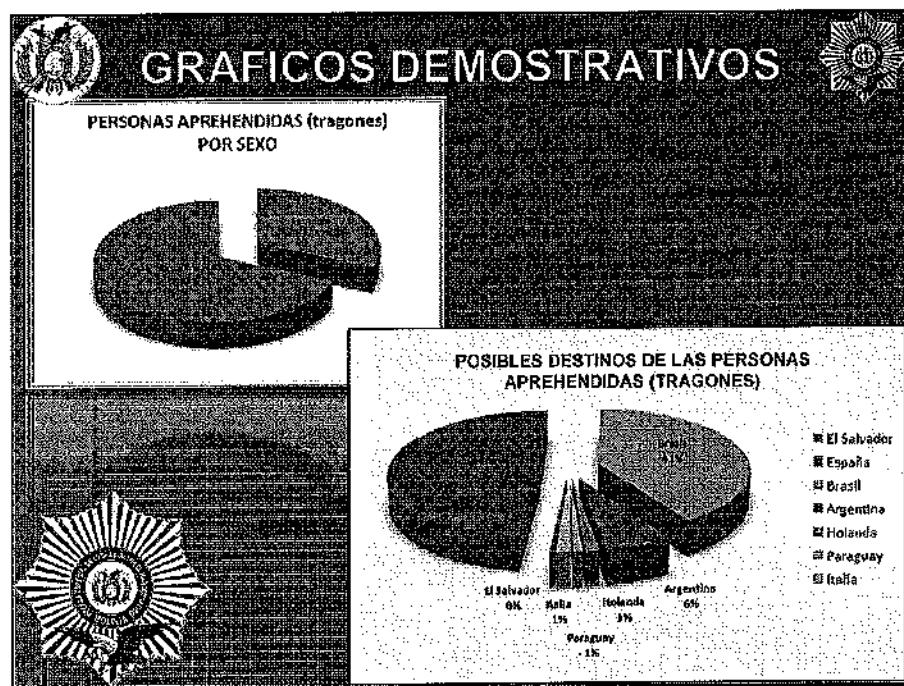
- a) Pasaporte brasileño de lectura mecánica.
- b) Acceso al transporte aéreo de pasajeros que necesitan asistencia especial.
- c) Plan de Contingencia de Influencia Aviar.

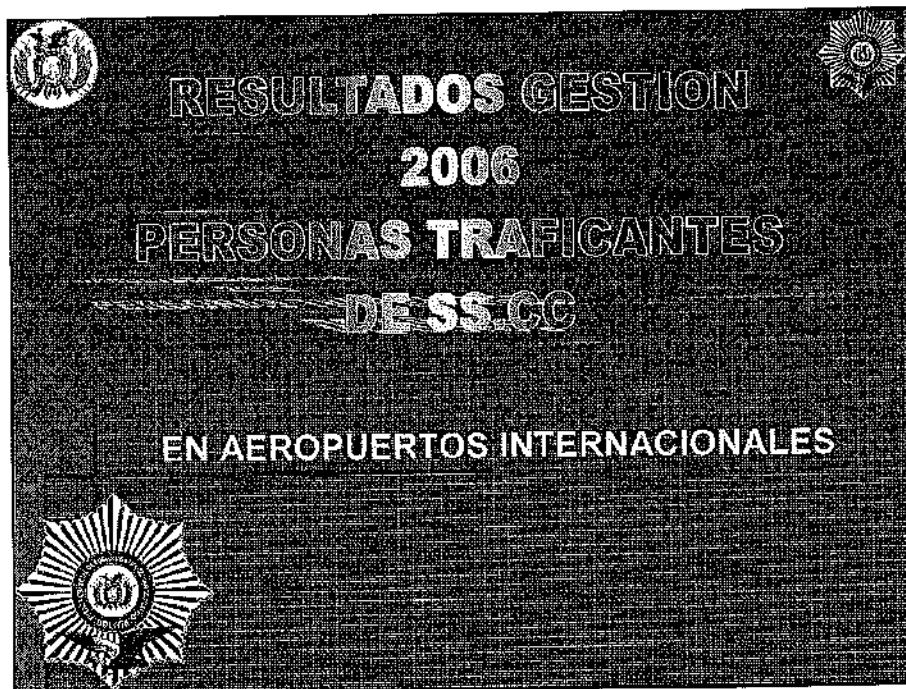
2.- Recomendar a los Estados miembros del Sistema de Transporte Aéreo Subregional, estudiar la viabilidad de establecer reuniones de consulta con los países que ya han implementado los programas y proyectos referidos.---



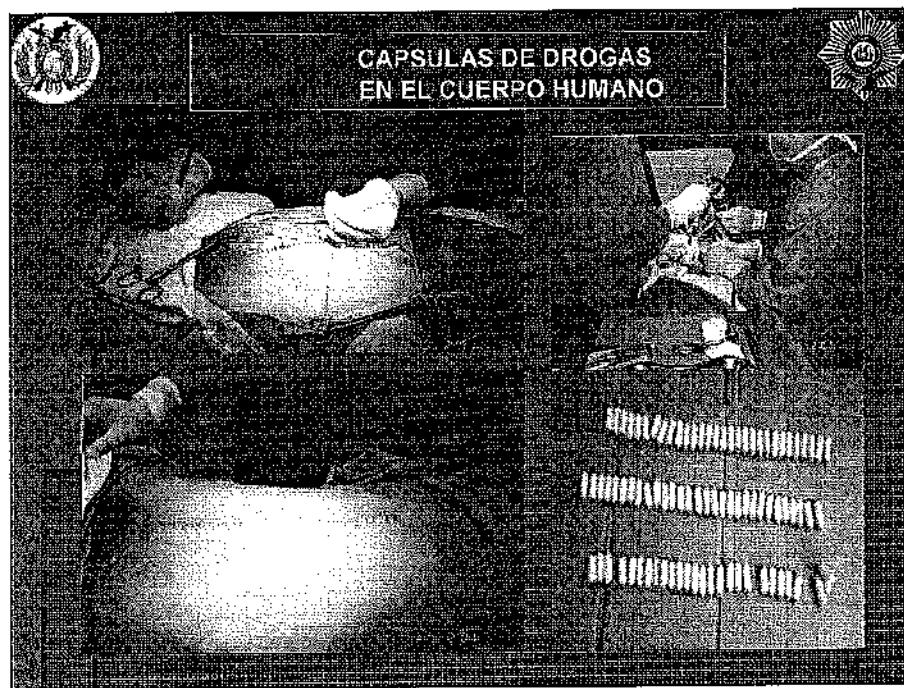


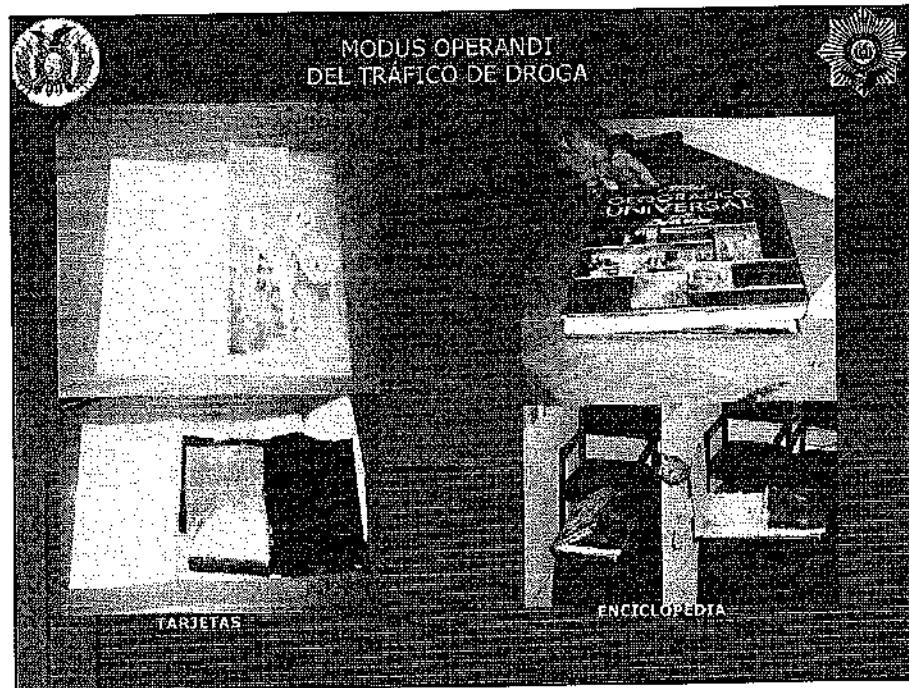
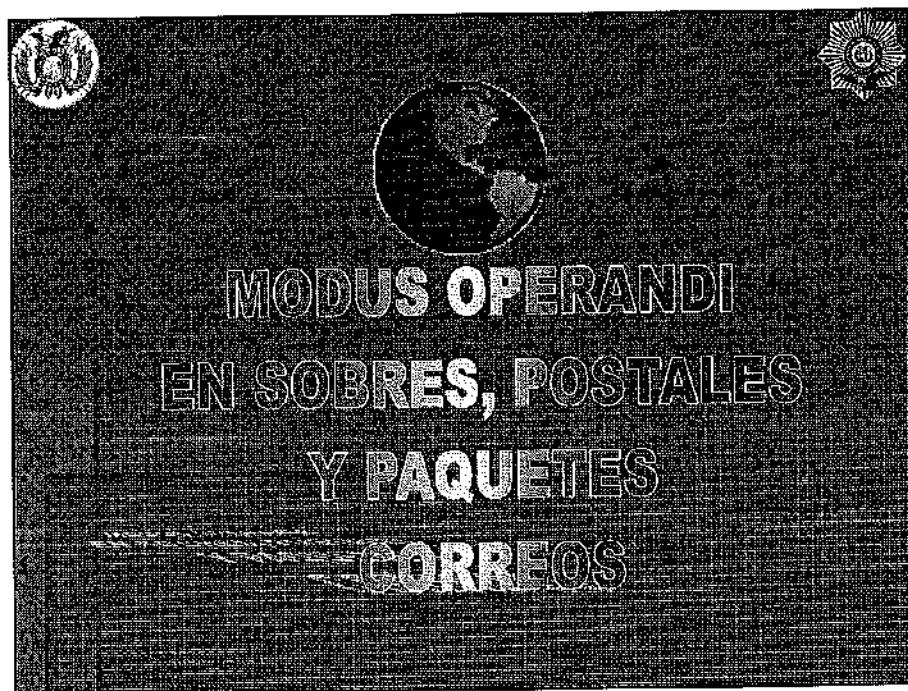


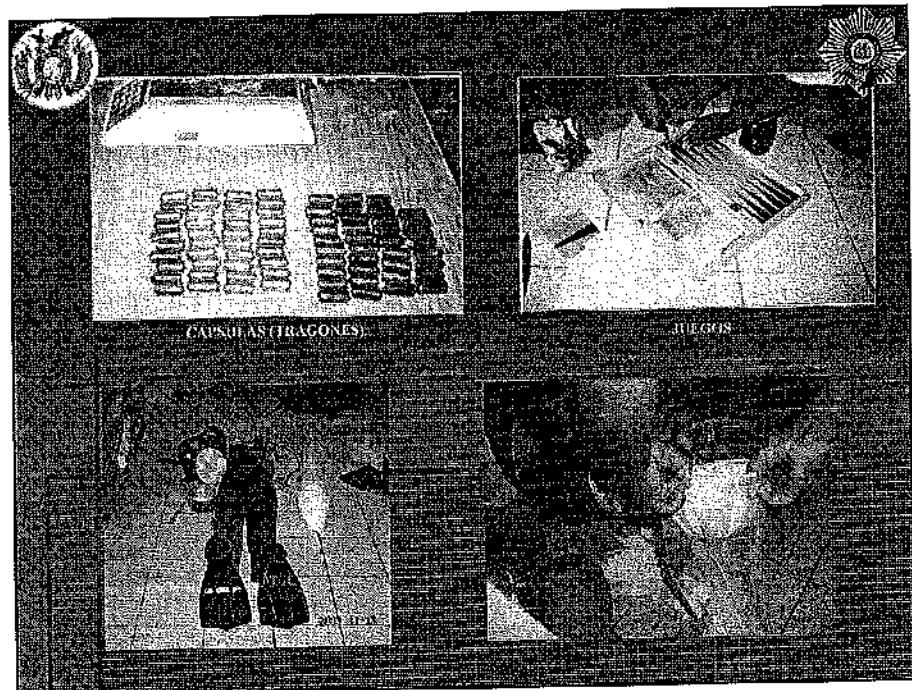
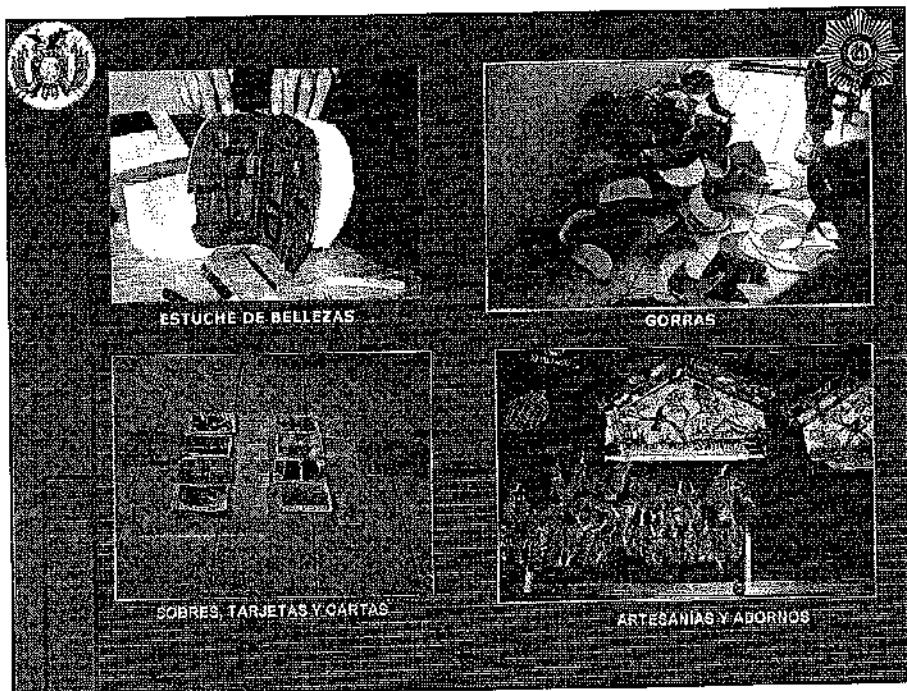


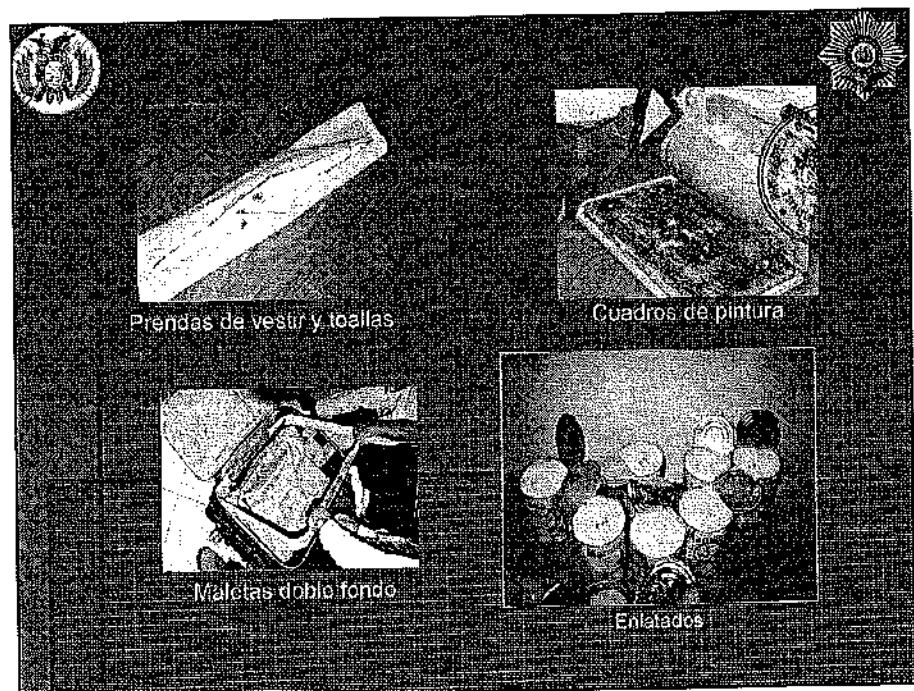
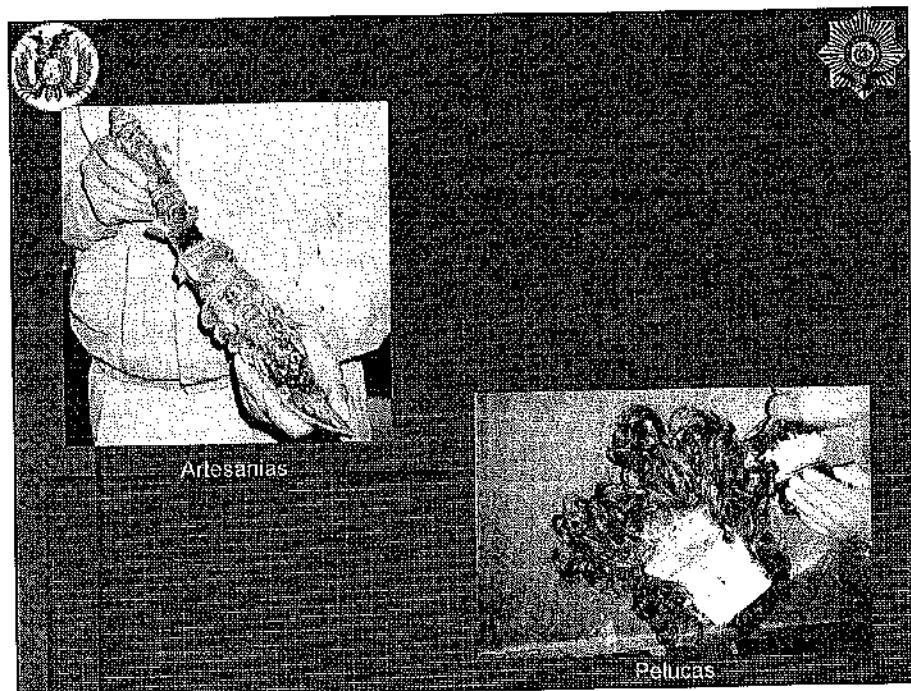


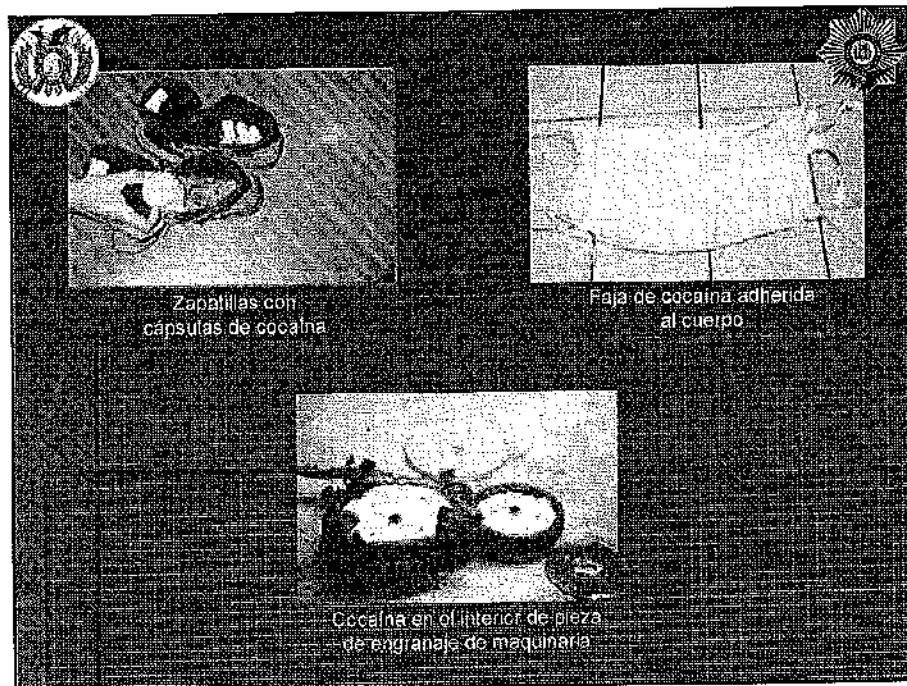
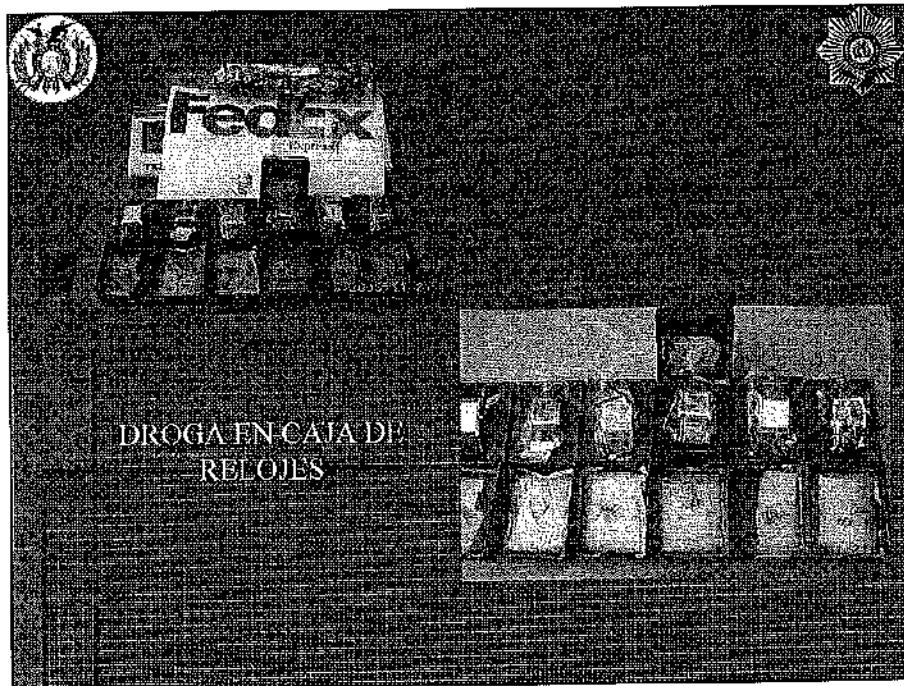
LUGAR	APREHENDIDOS	COCAINA EN GRAMOS	No. DE CAPSULAS
COCHABAMBA	8	6.335	448
CHAPARE	28	19.069	1.048
LA PAZ	3	2.355	176
ORURO	0	0	0
SANTA CRUZ	141	96.150	9.011
ORIENTE	18	15.034	963
TRINIDAD	20	14.403	914
COBIJA	1	1.066	112
TARIJA	1	875	25
VILLAZON	2	2.001	43
YUNGAS	2	1.072	100
TOTAL	224	160.360	12.876















GRUPO EXECUTIVO INTERMINISTERIAL PARA IMPLANTAÇÃO DO PLANO
BRASILEIRO DE PREPARAÇÃO PARA UMA PANDEMIA DE INFLUENZA.

GT DE CONTINGÊNCIA À INFLUENZA EM AEROPORTOS

PLANO GERAL DE PREPARAÇÃO PARA UMA PANDEMIA DE INFLUENZA EM
AEROPORTOS

ÍNDICE

1. OBJETIVOS GERAIS.....	3
2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	3
3. CRONOGRAMA	3
4. DOCUMENTOS DE PLANEJAMENTO.....	4
4.1 PLANO DE INFORMAÇÃO	5
4.1.1 - OBJETIVOS	5
4.1.2 - MEDIDAS GERAIS	5
4.2 PLANO OPERACIONAL PARA A FASE DE ALERTA PANDEMICO	6
4.2.1 - PREMISSAS.....	6
4.2.2 -MEDIDAS DE PLANEJAMENTO	6
4.2.2.1 - Competências.....	6
4.2.3 - MEDIDAS DE EXECUÇÃO.....	9
4.2.3.1 - Procedimentos para caso suspeito identificado a bordo da aeronave:	9
4.2.3.2 - Procedimentos para caso suspeito no solo	12
4.2.3.3 - Inspeção de bagagens oriundas de vôos internacionais	14
4.3- PLANO DE GESTÃO DE RESÍDUOS DE AERONAVES.....	18

GRUPO EXECUTIVO INTERMINISTERIAL PARA IMPLANTAÇÃO DO PLANO BRASILEIRO DE CONTINGÊNCIA DA PANDEMIA DE INFLUENZA

4.3.1 -OBJETIVO GERAL.....	18
4.3.2 - DEFINIÇÕES.....	18
4.3.3 – OBJETIVOS ESPECÍFICOS	22
4.3.4 – PRINCÍPIOS DE PREVENÇÃO SANITÁRIA, ZOOSANITÁRIA E AMBIENTAL	22
4.3.5 - MEDIDAS IMEDIATAS (ASSIM COMPREENDIDOS OS PRÓXIMOS 180 DIAS APÓS A APROVAÇÃO DO GEI).....	23
4.3.6 - MEDIDAS MEDIATAS (OU EM MÉDIO PRAZO, ASSIM ULTRAPASSADOS 180 DIAS APÓS A APROVAÇÃO PELO GEI, MEDIANTE LIBERAÇÃO DOS RECURSOS).....	25
4.3.7 - FUNDAMENTOS LEGAIS	25
4.4 PLANO PARA O MANEJO DE AVIFAUNA.....	27
4.4.1- OBJETIVO	27
4.4.2- COMPETÊNCIAS.....	27
4.4.3- MEDIDAS DE EXECUÇÃO	28
ANEXOS	30
QUADRO GERAL DOS ANEXOS	30
Anexo “I”	31
Anexo “II a”	32
Anexo “II b”	34
Anexo “III a”	35
Anexo “III b”	38
Anexo “III c”	41
Anexo “III d”	42
GLOSSÁRIO	45

**PLANO GERAL DE PREPARAÇÃO PARA UMA PANDEMIA DE INFLUENZA EM
AEROPORTOS**

1. OBJETIVOS GERAIS

- a) Propor ao Grupo Executivo Interministerial para a Implantação do Plano Brasileiro de Contingência da Pandemia de Influenza (Decreto Presidencial, de 24 de outubro de 2005), mediante articulação técnica sanitária, ambiental e zoosanitária, ações a serem empreendidas em áreas aeroportuárias para minimizar o risco de entrada e a disseminação do vírus da Influenza Aviária ou de um eventual novo subtipo viral responsável por uma nova Pandemia de Influenza no território nacional;
- b) Proteger a saúde de passageiros, tripulantes, pessoal de solo e do público em geral nos aeroportos; e
- c) Manter o funcionamento dos aeroportos e minimizar os impedimentos aos fluxos de passageiros, tripulantes, cargas, mala postal e suprimentos procedentes do exterior.

2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- a) Definir procedimentos para a FASE DE ALERTA PANDêmICO e preparar para as fases posteriores dos "Níveis de Alerta no Brasil emitidos pelo Ministério da Saúde";
- b) Definir claramente os níveis de abrangência dessas ações, permitindo a atuação articulada dos vários órgãos envolvidos em ações de vigilância nas áreas de embarque e desembarque de passageiros, bagagens, mala postal, carga e suprimentos, objetivando sua eficiência, a minimização de impactos negativos ao fluxo de passageiros e mercadorias e a racionalização dos meios empregados.
- c) Estabelecer normas para a utilização de recursos humanos, veículos e infra-estrutura em articulação com os Planos Estaduais;
- d) Especificar procedimentos, limites de atuação e normas de conduta técnica nos aeroportos nacionais;

- e) Estabelecer subsídios à elaboração de PLANOS ESPECÍFICOS DE CONTINGÊNCIA À INFLUENZA a serem elaborados e implantados em cada aeroporto brasileiro;
- f) Implementar o PLANO DE GESTÃO DE RESÍDUOS DE AERONAVES.

3. CRONOGRAMA

- a) Fase de conclusão do “PLANO GERAL DE CONTINGÊNCIA À INFLUENZA EM AEROPORTOS” - Até 30 de junho
- b) Fase de conclusão dos “PLANOS ESPECÍFICOS DE CONTINGÊNCIA À INFLUENZA NOS AEROPORTOS” - Até 30 dias após a aprovação do PLANO GERAL DE CONTINGÊNCIA À INFLUENZA EM AEROPORTOS pelo GEI
- c) Fase de conclusão dos “Treinamentos e Auditorias” - Até 90 dias após a aprovação do PLANO GERAL DE CONTINGÊNCIA À INFLUENZA EM AEROPORTOS pelo GEI

4. DOCUMENTOS DE PLANEJAMENTO

4.1. Plano de informação

4.2. Plano operacional

4.3. Plano de gestão de resíduos de aeronaves

4.4. Plano de manejo de avifauna

4.5. ANEXOS

4.1 PLANO DE INFORMAÇÃO

4.1.1 – OBJETIVOS

- a) Disseminar informações à comunidade aeroportuária sobre o vírus da Influenza Aviária ou de um eventual novo subtipo viral responsável por uma nova Pandemia de Influenza abrangendo:
 - I. Conceito,
 - II. Formas de contágio,
 - III. Nível de alerta atual,
 - IV. Medidas de prevenção; e
 - V. O respectivo Plano Específico de Contingência.
- b) Estabelecer responsabilidades das autoridades e limites de atuação dos funcionários.

4.1.2 - MEDIDAS GERAIS

- a) Em cada um dos aeroportos deverá ser identificado um responsável da Administração Aeroportuária pela coordenação das ações e articulação com os demais órgãos externos.
- b) Definir para cada nível de alerta as estratégias de comunicação, veículo, público alvo e a periodicidade das informações.
- c) Todo material de comunicação elaborado deverá ser previamente submetido à apreciação do GT de Comunicação do GEI para aprovação.
- d) São responsáveis pela divulgação das informações:
 - I. As Administrações aeroportuárias, para o seu pessoal próprio e terceirizado;
 - II. A ANAC, para empresas aéreas, administrações aeroportuárias e empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo (ESATAs); e
 - III. A ANVISA e o MAPA para os demais membros da comunidade aeroportuária.

Obs . - Para as demais fases o conteúdo da informação será elaborado de acordo com o cenário epidemiológico vigente e as consequentes definições técnicas do Ministério da Saúde.

4.2 PLANO OPERACIONAL PARA A FASE DE ALERTA PANDEMICO

4.2.1 - PREMISSAS

- a) Os vários órgãos e entidades envolvidos nas ações de vigilância nas áreas de desembarque deverão ter atuação articulada, visando à eficiência das ações, a minimização de impactos negativos ao fluxo de passageiros e a racionalização dos meios empregados.
- b) A Secretaria de Vigilância em Saúde não recomenda a vacinação da comunidade aeroportuária contra a Influenza Sazonal — com o objetivo de impedir a co-circulação com Influenza aviária — nesta fase.
- c) As medidas de controle sanitário devem ser seguidas de acordo com as normas sanitárias vigentes.
- d) As definições operacionais relativas à vigilância epidemiológica e sanitária em aeroportos deverão ser periodicamente atualizadas pelo MS, na medida em que ocorram mudanças no cenário epidemiológico internacional ou nacional e/ou que surjam novas evidências científicas sobre a eficácia/efetividade das medidas propostas.

4.2.2 –MEDIDAS DE PLANEJAMENTO

4.2.2.1 – Competências

- a) À Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, compete:
 - I. Acompanhar "Níveis de Alerta Pandêmico no Brasil emitidos pelo Ministério da Saúde".
 - II. Manter a articulação com a ANVISA, por meio da CVSPAF e GGPAF, no que se refere a estratégias operacionais de saúde.

- III. Providenciar a orientação para o treinamento e capacitação das tripulações de bordo e de solo para a identificação de casos suspeitos e ações consequentes, seguindo orientação da ANVISA.
 - IV. Analisar, juntamente com as Administrações aeroportuárias e as Operadoras de Aeronaves os impactos do "PLANO BRASILEIRO DE PREPARAÇÃO PARA UMA PANDEMIA DE INFLUENZA" nas operações aéreas, propondo as adequações necessárias no que se refere a:
 - Utilização de instalações de terminais;
 - Interdição de posições de aeronaves; e
 - Procedimentos operacionais.
 - V. Planejar o redirecionamento de rotas, em caso de interdição total ou parcial, pela autoridade sanitária, de terminais e de aeroportos, se esta for de longa duração.
 - VI. Fiscalizar o cumprimento pelas Operadoras de Aeronaves ao estabelecido neste Plano, no que lhes for pertinente.
- b) Às Administrações aeroportuárias, compete:
- I. Acompanhar "Níveis de Alerta Pandêmico no Brasil emitidos pelo Ministério da Saúde".
 - II. Manter a articulação com a ANVISA, por meio da CVSPAF e GGPAF, no que se refere a estratégias operacionais de saúde, inclusive quanto ao atendimento aos Planos Estaduais.
 - III. Providenciar a capacitação das equipes de saúde das Administrações Aeroportuárias, seguindo orientação da ANVISA.
 - IV. Identificar e apresentar à CVSPAF/ANVISA em cada um dos aeroportos um responsável pela coordenação das ações e articulações.
 - V. Levantar e apresentar à GGPAF/ANVISA, a disponibilidade de profissionais do seu corpo médico em cada Aeroporto.
 - VI. Definir segundo critérios operacionais o pessoal imprescindível à operação do aeroporto.
 - VII. Fazer cumprir o uso de Equipamento de Proteção Individual – EPI, conforme o previsto no Anexo "III b"

- VIII. Definir os espaços físicos disponíveis para segregação de viajantes, conforme o previsto no Anexo "I", destinados à adoção de medidas de controle sanitário dos tripulantes e passageiros.
- IX. Informar a ANAC, a ocorrência de interdição, total ou parcial, de terminais e de aeroportos pela autoridade sanitária.
- X. Analisar, juntamente com a ANAC e as Operadoras de Aeronaves, os impactos do "Plano Brasileiro de Preparação para uma Pandemia de Influenza" nas operações aeroportuárias, propondo as medidas necessárias de adequação ao Plano, principalmente no que se refere a:
 - Utilização de instalações de terminais;
 - Interdição de posições de aeronaves; e
 - Alterações nas malhas de vôo.

c) Ao Ministério da Saúde compete:

I. À Secretaria de Vigilância em Saúde:

- Indicar, baseado nas orientações da OMS, as fases e níveis de risco para o país em relação à preparação para o enfrentamento de uma nova pandemia;
- Indicar as definições de caso suspeito e confirmado para esses distintos níveis e fases;
- Indicar os procedimentos técnicos relativos às medidas de vigilância epidemiológica para a prevenção e controle frente a detecção de casos suspeitos ou confirmados por um novo subtipo viral, incluindo os mecanismos de notificação, de investigação e de confirmação desses casos, bem como a indicação das medidas de contenção mais apropriadas e o estabelecimento de critérios para a distribuição de vacinas sazonais e de vacinas específicas e antivirais em uma situação de pandemia, considerando também a lista de pessoal imprescindível à operação do aeroporto.

II. À ANVISA compete:

- Acompanhar os "Níveis de Alerta Pandêmico no Brasil emitidos pelo Ministério da Saúde";
- Fiscalizar e executar, quando for o caso, os procedimentos técnicos relativos a prevenção e controle da entrada e a disseminação, através dos aeroportos, do vírus da Influenza Aviária ou de um eventual novo subtipo viral responsável por uma nova Pandemia de Influenza no território nacional, tais como: realizar a inspeção da saúde do viajante e a inspeção de cargas e bagagens; orientar e fiscalizar as medidas de limpeza e desinfecção em aeronaves e nas dependências do aeroporto; avaliar riscos sanitários e orientar e/ou realizar ações de informação e educação em saúde em aeroportos.
- Executar, no âmbito dos aeroportos, as medidas de vigilância epidemiológica para a prevenção e controle frente a detecção de casos suspeitos ou confirmados por um novo subtipo viral, incluindo a avaliação da adequação da história clínico-epidemiológica à definição de caso suspeito, a verificação da lista de passageiros e a identificação dos contactantes, a orientação aos demais passageiros e a vacinação em uma situação de pandemia.

4.2.3 – MEDIDAS DE EXECUÇÃO

4.2.3.1 - Procedimentos para caso suspeito identificado a bordo da aeronave:

- a) O Comandante da Aeronave ao tomar conhecimento do fato deverá:
 - I. Adotar, na aeronave, as medidas previstas no Anexo "II a".
 - II. Informar, de imediato, ao Órgão de Controle de Tráfego Aéreo os seguintes dados:
 - A procedência do caso suspeito, incluindo suas escalas e conexões;
 - O estado geral do caso suspeito;
 - Se caso suspeito viaja só ou em grupo, neste caso o número de pessoas;
 - O número total de pessoas a bordo;
 - O tipo de aeronave;
 - O tempo estimado de vôo até o pouso; e

- A autonomia de vôo.
- b) O Órgão de Controle do Tráfego Aéreo deverá:
- Repassar imediatamente estas informações ao Centro de Operações de Emergência – COE ou Centro de Operações Aeroportuárias – COA ou ao Supervisor do aeroporto de destino, conforme o estabelecido no Plano Específico do Aeroporto.
- c) O operador do COE, ou do COA ou o Supervisor deverá:
- Receber a informação e comunicar imediatamente o fato à Autoridade Sanitária – ANVISA, ao serviço médico do aeroporto e ao operador da aeronave.
 - Indicar o local de estacionamento da aeronave, conforme o plano específico do aeroporto, após a avaliação de risco feita pela autoridade sanitária.
- d) O operador do COE, ou do COA ou o Supervisor de acordo com a avaliação de risco feita pela autoridade sanitária, indicará o local de estacionamento da aeronave, conforme o Plano Específico do Aeroporto.
- e) Procedimentos a serem seguidos no atendimento aos casos suspeitos após o pouso da aeronave:
- I. Antes de entrar em contato com o caso suspeito, a equipe médica do aeroporto e a autoridade sanitária paramentar-se-ão com os EPI adequados, de acordo com o Anexo “III b”.
 - II. Após a autorização do Comandante, a equipe médica do aeroporto, em conjunto com a autoridade sanitária, avaliará os sinais e sintomas do viajante, a bordo.
 - III. Compete ao médico a avaliação dos critérios clínicos e à autoridade sanitária a avaliação dos critérios epidemiológicos para enquadramento como caso suspeito, de acordo com a definição do Ministério da Saúde.
 - IV. Independente da classificação do caso como suspeito, a condução clínica do paciente é de responsabilidade do médico.

- V. O atendimento médico deverá ser realizado na ambulância (pátio) ou ainda na própria aeronave, de acordo com as condições clínicas.
- VI. Caso a aeronave esteja estacionada na ponte de embarque, o desembarque do caso suspeito e dos seus contactantes será pela porta traseira.
- VII. Caso a aeronave esteja em posição remota o desembarque do caso suspeito e dos seus contactantes deverá ser pela porta que possibilite o menor cruzamento possível com os demais passageiros, a critério da tripulação.

f) À Autoridade Sanitária, compete:

- I. A avaliação do risco e, caso necessário, a comunicação imediata à vigilância epidemiológica da Secretaria Municipal ou Estadual de Saúde (SMS ou SES), conforme especificado no Plano Estadual.
- II. Acionar o hospital de referência indicado nos Planos Estaduais para o encaminhamento do caso suspeito. Na ausência da autoridade sanitária federal a Administração Aeroportuária acionará esta unidade de saúde.
- III. Autorizar o desembarque do caso suspeito e dos seus contactantes e preencher o Termo de Controle Sanitário de Viajante - TCSV.
- IV. Autorizar o desembarque dos demais passageiros e tripulantes mediante o preenchimento individual correto da Declaração Única do Viajante.
- V. Orientar os demais, passageiros e tripulantes, a procurar atendimento médico, caso nos dez dias subsequentes apresente sintomas que o enquadre como caso suspeito.
- VI. Proceder à inspeção sanitária da aeronave seguindo a legislação vigente.
- VII. Orientar a realização da limpeza e desinfecção da aeronave, conforme o descrito no Anexo "III a".
- VIII. Proceder à inspeção sanitária da ambulância, seguindo a legislação vigente.
- IX. Orientar a realização da limpeza e desinfecção da ambulância utilizada no transporte e do trajeto percorrido pelo caso suspeito, conforme os procedimentos descritos nos Anexos "III a" e "III c".

4.2.3.2 - Procedimentos para caso suspeito no solo

- a) Toda a identificação de um caso suspeito em qualquer área do aeroporto seja passageiro, tripulante, ou qualquer outra pessoa, deverá ser informada ao Supervisor do aeroporto.
- b) O Supervisor do aeroporto deverá acionar o Serviço Médico e comunicar à ANVISA. Não estando presente a autoridade sanitária federal no aeroporto e na inexistência de Serviço Médico próprio, a Administração Aeroportuária procederá conforme o previsto no Plano Estadual.
- c) O atendimento médico ao caso suspeito se dará em conjunto com a autoridade sanitária.
- d) Compete ao médico a avaliação dos critérios clínicos e à autoridade sanitária a avaliação dos critérios epidemiológicos para enquadramento como caso suspeito, de acordo com a definição do Ministério da Saúde.
- e) Caso seja detectado um caso suspeito no momento do "check in" ou nos portões de embarque, o mesmo será impedido de embarcar.
- f) Independente da classificação do caso como suspeito, a condução clínica do paciente é de responsabilidade do médico.
- g) Ao serviço médico do aeroporto, compete:
 - I. Utilizar a ambulância especificada para tal no plano específico do aeroporto, caso, baseada em critérios clínicos, seja considerada a necessidade de transferência imediata.
 - II. Paramentar-se antes do atendimento do caso suspeito conforme Anexo "III b".
 - III. Disponibilizar máscara cirúrgica para o caso suspeito.
 - IV. Realizar o atendimento no posto médico do aeroporto.
 - V. Avaliar os sinais e sintomas do viajante.
- h) À Autoridade Sanitária, compete:

- I. A avaliação do risco e, caso necessário, a comunicação imediata à vigilância epidemiológica da Secretaria Municipal ou Estadual de Saúde (SMS ou SES), conforme especificado no Plano Estadual.
- II. Acionar os serviços de saúde referenciados nos Planos Estaduais para o encaminhamento do caso suspeito. Na ausência da autoridade sanitária federal a Administração Aeroportuária açãoará estes serviços de saúde.
- III. Preencher o TCSV e encaminhar o paciente para atendimento médico no hospital de referência definido no Plano Estadual, caso seja enquadrado como caso suspeito.
- IV. Encaminhar imediatamente o TCSV do caso suspeito para a Vigilância Epidemiológica – VE.
- V. Orientar os contactantes identificados no aeroporto a procurar atendimento médico caso apresentem, nos dez dias subsequentes, sintomas que o enquadrem como caso suspeito, conforme definição vigente do Ministério da Saúde.
- VI. Orientar a realização da limpeza e desinfecção da ambulância responsável pelo transporte e o trajeto percorrido pelo caso suspeito, conforme procedimentos descritos nos Anexos "III a" e "III c".

i) À Administração Aeroportuária, compete:

- I. Realizar a limpeza e desinfecção das suas áreas conforme procedimentos descritos no Anexo "III a".
- II. Realizar a limpeza e desinfecção dos seus equipamentos conforme procedimentos descritos no Anexo "III d".
- III. Realizar a limpeza e desinfecção das suas ambulâncias empregadas no transporte de casos suspeitos, conforme procedimentos descritos nos Anexos "III a" e "III c".
- IV. Enquadrar os resíduos sólidos provenientes do atendimento como de classe "A 1" e gerenciá-los conforme o PLANO DE GESTÃO DE RESÍDUOS DE AERONAVES

j) Aos Operadores de Aeronaves, compete:

- I. Fornecer às Autoridades Sanitárias, nos casos de passageiros enquadrados como casos suspeitos, já em solo, a lista de passageiros do seu vôo.

4.2.3.3 - Inspeção de bagagens oriundas de vôos internacionais

a) Objetivo

- I. Estabelecer procedimentos de operação articulada nas áreas aeroportuárias entre as autoridades fiscais, aduaneira, sanitária e agropecuária, com o propósito de obter:
 - O controle eficiente das bagagens oriundas de vôos internacionais para minimizar o risco de entrada e a disseminação no território nacional do vírus da Influenza Aviária ou de um eventual novo subtipo viral responsável por uma nova Pandemia de Influenza no território nacional;
 - A utilização racional de meios e de recursos humanos; e
 - O mínimo de impedimentos aos fluxos de passageiros.

b) Competências

I. À ANVISA, compete:

- Indicar aos demais órgãos e agências envolvidos com o controle de bagagens, com antecedência mínima de 24 horas, os vôos classificados como de risco para a entrada e a disseminação de um novo subtipo viral, em função da sua origem e conexões envolvidas.
- Executar a inspeção sanitária de cargas e bagagens.
- Atuar de forma harmônica com a Receita Federal respeitando as normas daquele órgão e as suas recomendações em relação a normas de conduta em recintos alfandegados de modo a não inibir a eficiência do controle fiscal.
- Promover em parceria com a Receita Federal e VIGIAGRO capacitação para as suas equipes operacionais em áreas aeroportuárias visando a disseminação destas normas e o treinamento para a atuação em conjunto.

- Manter o pessoal necessário à operação dos monitores remotos destinados à vigilância sanitária e à fiscalização nas áreas de inspeção de bagagens em quantitativo adequado ao não impedimento aos fluxos de passageiros e cargas.

II. À Administração Aeroportuária, compete:

- Estabelecer para cada aeroporto internacional áreas específicas, terminal e esteiras, para a descarga das bagagens oriundas de vôos classificados como de risco, sanitário ou agropecuário.
- Realizar a adequação das instalações físicas necessárias à colocação de escâneres para inspeção de bagagens, preferencialmente na área externa do terminal de passageiros, anterior a entrada das esteiras.
- Realizar em conjunto com a Receita Federal, a ANVISA e o VIGIAGRO a especificação dos locais de instalação dos escâneres por ocasião da elaboração dos Planos Específicos dos aeroportos.
- Realizar a adequação das instalações físicas necessárias à ampliação das áreas de inspeção de modo a comportar o trabalho conjunto e simultâneo das autoridades envolvidas, permitindo o aumento da capacidade de abertura de bagagens, sem impedimento ao fluxo de passageiros.
- Instalar próximo a cada esteira destinada a receber bagagens oriundas de vôo classificado como de risco, um escâner com possibilidade de distribuição de imagens para monitores remotos destinados ao VIGIAGRO, à ANVISA e à Receita Federal.
- Manter em boas condições de funcionamento os escâneres sob sua responsabilidade.

III. Ao VIGIAGRO/SDA/MAPA, compete:

- Indicar aos demais órgãos e agências envolvidos com o controle de bagagens, com antecedência mínima de 24 horas, os vôos classificados como de risco para a entrada e a disseminação do vírus responsável pela Influenza Aviária, em função da sua origem e conexões envolvidas.
- Manter o pessoal necessário à operação dos monitores remotos destinados à vigilância agropecuária e à fiscalização nas áreas de

inspeção de bagagens em quantitativo adequado ao não impedimento aos fluxos de passageiros e cargas.

- Atuar de forma harmônica com a Receita Federal respeitando as normas daquele órgão e as suas recomendações em relação a normas de conduta em recintos alfandegados de modo a não inibir a eficiência do controle fiscal.
- Promover em parceria com a Receita Federal e com a ANVISA capacitação para as suas equipes operacionais em áreas aeroportuárias visando a disseminação destas normas e o treinamento para a atuação em conjunto.

IV. A Receita Federal, compete:

- Manter o pessoal necessário à operação dos monitores destinados ao controle fiscal e a fiscalização nas áreas de inspeção de bagagens em quantitativo adequado ao não impedimento aos fluxos de passageiros e cargas.
- Atuar de forma harmônica com o VIGIAGRO e a ANVISA respeitando as normas daqueles órgãos e as suas recomendações de modo a não inibir a eficiência dos controles agropecuário e sanitário.
- Promover em parceria com o VIGIAGRO e a ANVISA capacitação para as suas equipes operacionais em áreas aeroportuárias visando a disseminação destas normas e atuação conjunta.

c) Procedimentos operacionais

- I. A Administração Aeroportuária deverá emitir boletins semanais para a ANVISA e para o VIGIAGRO com os mapas de vôos internacionais a serem recebidos em cada aeroporto nos seguintes sete dias, contendo: a operadora, a cidade de origem, indicando se possível, os já anteriormente classificados como de risco.
- II. A ANAC deverá emitir boletins semanais para a ANVISA e para o VIGIAGRO com os mapas de escalas dos vôos internacionais recebidos em aeroportos brasileiros.

- III. A ANVISA e o VIGIAGRO, baseados nos respectivos acompanhamentos do cenário epidemiológico internacional relativo ao surgimento de uma nova pandemia de influenza e da ocorrência de Influenza Aviária, emitirão boletins semanais ordinários à Administração Aeroportuária e Receita Federal, acrescentando ou retirando a classificação de risco dos vôos.
- IV. Alteração por cancelamento ou acréscimo de vôo deverá ser informada à ANVISA e ao VIGIAGRO de imediato pela Administração Aeroportuária.
- V. A ANVISA e o VIGIAGRO emitirão boletins extraordinários em função de alteração por cancelamento ou acréscimo de vôo.
- VI. Os vôos classificados como de risco deverão ter esteiras exclusivas de acordo com indicação da Administração Aeroportuária.
- VII. Os vôos classificados como de risco sanitário ou agropecuário deverão ter 100% (cem por cento) de suas bagagens examinadas por escâneres.
- VIII. As bagagens consideradas suspeitas à inspeção pelos escâneres serão indicadas pelos operadores desses equipamentos antes do seu ingresso na esteira e deverão ser por eles direcionadas para serem abertas na área de inspeção.
- IX. As bagagens classificadas como de risco para a vigilância sanitária e agropecuária deverão ser dirigidas pela Receita Federal, primariamente para estas inspeções, após a recepção da Declaração de Bagagem Acompanhada – DBA – futura Declaração Unificada do Viajante.
- X. Nos casos previstos no item IX, não comprovados o risco sanitário, a bagagem retornará para prosseguimento do despacho aduaneiro.
- XI. Nos casos previstos no item IX, comprovados o risco sanitário, independentemente de irregularidade fiscal ou penal, caso seja apontada pelo VIGIAGRO ou pela ANVISA a necessidade de incineração, esta será executada após as formalidades legais, sob controle aduaneiro. (será feita consulta ao GT Jurídico)
- XII. A Receita Federal, a ANVISA e o VIGIAGRO deverão manter equipamentos de proteção individual (EPI) disponíveis para seus servidores designados para atuar em áreas aeroportuárias, conforme as especificações da ANVISA contidas no Anexo "III b" deste documento.
- XIII. Observados os procedimentos de segurança da aviação civil relativos aos controles de acesso, trânsito e permanência nas áreas restritas e de

segurança aeroportuária, não haverá nenhuma forma de impedimento à livre circulação da fiscalização federal pelas dependências de todo o aeroporto.

- XIV. O livre trânsito dos agentes de fiscalização federal está condicionado a estes estarem em cumprimento de tarefa inerente à eficiência da sua atuação, credenciados para aquele aeroporto e naquele horário de acordo com suas escalas de pessoal atualizadas, e levadas ao conhecimento da Administração Aeroportuária.
- XV. Todos os agentes de fiscalização federal envolvidos atuando nos aeroportos devem estar credenciados por crachás expedidos pela Administração Aeroportuária.
- XVI. Na medida do possível o início e o término dos turnos dos servidores dos diversos órgãos e agências, envolvidos em atividades de fiscalização nas áreas aeroportuárias, deverão ser coincidentes.
- XVII. Ao assumir e ao passar seu turno de atividades os servidores envolvidos em atividades de fiscalização nas áreas aeroportuárias, deverão dar conhecimento deste fato aos servidores dos outros órgãos ou agências com os quais compartilharão ou compartilharam o trabalho.

4.3- PLANO DE GESTÃO DE RESÍDUOS DE AERONAVES

4.3.1 -OBJETIVO GERAL

- a) Propor, mediante articulação técnica sanitária, ambiental e zoosanitária, ações preventivas para evitar a introdução do vírus da Influenza Aviária ou de um eventual novo subtipo viral responsável por uma nova Pandemia de Influenza no território nacional, no que tange ao gerenciamento de resíduos sólidos em áreas aeroportuárias, em virtude do risco de ingresso de material orgânico capaz de veicular o agente etiológico da doença.

4.3.2 - DEFINIÇÕES

- 4.3.2.1 - Para aplicação deste plano serão considerados resíduos sólidos com potencial de risco à saúde humana, ambiental e animal advindos de vôos internacionais os seguintes itens:

a) Alimentos de bordo

I. Para a saúde pública:

- Sobras ou restos de alimentos originários de cardápios para consumo humano de bordo, preparados com:
 - Produtos cárneos, industrializados ou não, para consumo humano direto, procedentes de países com registro de ocorrência de infecção animal provocada pelo vírus da Influenza Aviária;
 - Ovos e subprodutos derivados de aves, para consumo humano direto, procedentes de países com registro de ocorrência de infecção animal provocada pelo vírus da Influenza Aviária.

Obs: Dentre os itens acima descritos, ficarão isentos de tratamento os alimentos cujo núcleo interior tenha sido submetido à temperaturas superiores a 60 °C, por 30 minutos, por meio de processo de cocção ou outros, em sua fonte de preparo.

II. Para a saúde animal:

- Sobras ou restos de alimentos originários de cardápios para consumo humano de bordo, preparados com:
 - Produtos cárneos industrializados ou não, para consumo humano direto, procedente de países com registro de ocorrência de infecção animal provocada pelo vírus da Influenza Aviária;
 - Ovos e subprodutos derivados de aves, para consumo humano direto, procedente de países com registro de ocorrência de infecção animal provocada pelo vírus da Influenza Aviária.

Obs: Dentre os itens acima descritos, ficarão isentos de tratamento os alimentos cujo núcleo interior tenha sido submetido à temperaturas superiores a 60 °C, por 30 minutos, por meio de processo de cocção ou outros, em sua fonte de preparo.

- b) Resultantes da apreensão de mercadorias por meio de bagagens acompanhadas de passageiros e tripulantes;

I. Para a saúde pública:

- Carcaças inteiras, cortes, miúdos, produtos cárneos industrializados ou não, acondicionados em embalagens apropriadas ou não, para consumo humano direto, procedentes de países com registro de ocorrência de infecção animal provocada pelo vírus da Influenza Aviária;
- Ovos e derivados, para consumo humano direto, procedentes de países com registro de ocorrência de infecção animal provocada pelo vírus da Influenza Aviária;
- Cascas de ovos destinados a utilização como artigos ou enfeites domésticos derivados de aves, procedentes de países com registro de ocorrência de infecção animal provocada pelo vírus da Influenza Aviária e;
- Penas e penugens com fins de vestuários ou adornos pessoais.

a) Para a saúde animal:

- Carcaças inteiras, cortes, miúdos, produtos e subprodutos cárneos, industrializados ou não, acondicionados em embalagens apropriadas ou não, procedentes de países com registro de ocorrência de infecção animal provocada pelo vírus da Influenza Aviária;
- Material de origem animal com a finalidade de utilização em pesquisa ou para fins industriais, procedentes de países com registro de ocorrência de infecção animal provocada pelo vírus da Influenza Aviária;
- Ovos e derivados, procedentes de países com registro de ocorrência de infecção animal provocada pelo vírus da Influenza Aviária;
- Penas, plumas e penugens de aves procedentes de países com registro de ocorrência de infecção animal provocada pelo vírus da Influenza Aviária.

Obs: Para todas as alíneas acima, os produtos e subprodutos deverão ter autorização prévia de importação emitida pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA e certificado sanitário internacional emitido pelo serviço veterinário oficial do país de origem.

c) Por mecanismos de importação em vigência no país.

I. Para a saúde pública:

- Carcaças inteiras, cortes, miúdos, produtos cárneos industrializados ou não, para consumo humano direto, procedentes de países com registro de ocorrência de infecção animal provocada pelo vírus da Influenza Aviária;
- Ovos e seus derivados, para consumo humano direto, procedentes de países com registro de ocorrência de infecção animal provocada pelo vírus da Influenza Aviária;
- Cascas de ovos destinados a utilização como artigos e enfeites domésticos derivados de aves procedentes de países com registro de ocorrência de infecção animal provocada pelo vírus da Influenza Aviária;
- Penas e penugens com fins de adornos pessoais ou com fins de enchimento ou estofamentos;

II. Para a saúde animal:

- Aves vivas e materiais de multiplicação animal acondicionados em embalagens apropriadas ou não, procedentes de países com registro de ocorrência de infecção animal provocada pelo vírus da Influenza Aviária;
- Material de origem animal com a finalidade de utilização em pesquisa ou para fins industriais, procedentes de países com registro de ocorrência de infecção animal provocada pelo vírus da Influenza Aviária;
- Carcaças inteiras, cortes, miúdos, produtos e subprodutos cárneos, industrializados ou não, acondicionados em embalagens apropriadas ou não, procedentes de países com registro de ocorrência de infecção animal provocada pelo vírus da Influenza Aviária;
- Ovos e derivados, procedentes de países com registro de ocorrência de infecção animal provocada pelo vírus da Influenza Aviária;
- Penas, plumas e penugens de aves, incluindo troféu de caça e taxidermia, procedentes de países com registro de ocorrência de infecção animal provocada pelo vírus da Influenza Aviária;

Obs: Para todas as alíneas acima, os produtos e subprodutos deverão ter autorização prévia de importação emitida pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA e certificado sanitário internacional emitido pelo serviço veterinário oficial do país de origem.

4.3.3 – OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- a) Estabelecer critérios para gerenciamento de resíduos sólidos em áreas aeroportuárias, com enfoque para o tratamento e disposição final, priorizados para aqueles resultantes de meios de transporte advindos de vôos internacionais e de apreensão de mercadorias com entrada no território nacional por meio de bagagens acompanhadas de passageiros e tripulantes ou por mecanismos de importação em vigência no país (SISCOMEX; remessa expressa; remessa postal etc.), em conformidade com as legislações sanitária, ambiental e zoosanitária vigentes, de que trata o item 4.3.7 deste documento;
- b) Definir medidas especiais imediatas (Item 4.3.5) e mediatas (Item 4.3.6) para intensificação da fiscalização do gerenciamento de resíduos sólidos em áreas aeroportuárias, de que trata a alínea "a".
- c) Identificar os aeroportos internacionais cujas medidas de fiscalização imediatas referidas na alínea "b", serão intensificadas.

4.3.4 – PRINCÍPIOS DE PREVENÇÃO SANITÁRIA, ZOOSANITÁRIA E AMBIENTAL.

- a) As operações de segregação, acondicionamento, coleta, armazenamento, transporte, tratamento e disposição final de resíduos sólidos devem ser realizadas com eficiente gerenciamento dos riscos sanitário, ambiental e zoossanitário;
- b) A etapa de tratamento dos resíduos sólidos em áreas aeroportuárias, priorizados aqueles resultantes de meios de transporte advindos de vôos internacionais e de apreensão de mercadorias com entrada no território nacional por meio de bagagens acompanhadas de passageiros e tripulantes ou por mecanismos de importação em vigência no país (SISCOMEX; remessa expressa; remessa postal etc.), em zona primária, conforme os seguintes métodos:

- I. Autoclavagem, no mínimo à 133°C/3 bar/20 minutos;
 - II. Hidrólise alcalina associada à pré-processo de preparação do resíduo;
 - III. Incineração;
 - IV. Outra tecnologia que atenda à inativação da carga microbiana compatível com nível III a ser previamente aprovada pelo MAPA e ANVISA e pelo órgão ambiental competente.
- c) Todo tratamento acima mencionado deve atender o nível III de inativação conforme a Resolução do CONAMA nº 358 de 29/04/2005 e a RDC/ANVISA nº 306 de 07/12/2004.
 - d) A zona definida para tratamento é determinada pelos fundamentos legais específicos do MAPA, sendo que, para a ANVISA e o MMA, este tratamento pode ser realizado também em zona secundária.
 - e) Garantir a disposição final, após tratamento, à não inserção dos resíduos na cadeia alimentar e nem para compostagem, mediante absoluta inacessibilidade a animais, reservatórios e vetores de quaisquer espécies, bem como indivíduos não submetidos à exposição ocupacional;
 - f) Supervisão direta da empresa Administração Aeroportuária em todas as etapas do gerenciamento dos resíduos, sob auditagem e controle dos órgãos e entidades de fiscalização envolvidos.

4.3.5 - MEDIDAS IMEDIATAS (ASSIM COMPREENDIDOS OS PRÓXIMOS 180 DIAS APÓS A APROVAÇÃO DO GEI).

- a) Os resíduos sólidos gerados em áreas aeroportuárias resultantes de meios de transporte advindos de vôos internacionais, de apreensão de mercadorias com entrada no território nacional por meio de bagagens acompanhadas de passageiros e tripulantes ou por mecanismos de importação em vigência no país (SISCOMEX; remessa expressa; remessa postal, etc.), considerado como suspeito de risco à saúde pública, ao meio ambiente e à defesa zoosanitária, em conformidade com a legislação

sanitária, ambiental e zoosanitária vigentes referenciadas neste documento, deverão ser submetidos, obrigatoriamente a um dos métodos de tratamento dispostos no subitem 4.3.4, alínea "b", e encaminhados para local devidamente licenciado para disposição final.

- b) Os locais onde forem realizados os tratamentos mencionados na alínea "a" devem ser objeto de licenciamento ambiental e autorização de funcionamento previstos em legislações pertinentes dos órgãos envolvidos com a fiscalização ambiental e sanitária;
 - I. Orienta-se aos órgãos de Meio Ambiente que o local onde for realizado o tratamento mencionado na alínea "a" deve ser objeto, além do licenciamento previsto na Resolução nº 237 do CONAMA, de monitoramento com periodicidade mínima mensal, durante os próximos 180 dias.
 - II. Os órgãos de Meio Ambiente dos estados e do Distrito Federal, onde se situam os aeroportos internacionais, devem ser informados pelo MMA sobre o Plano Conjunto de Medidas Sanitárias para o Gerenciamento de Resíduos Sólidos.
- c) As operações de acondicionamento, transporte, armazenagem, tratamento e disposição final devem ser supervisionadas diretamente pela empresa Administração Aeroportuária, sob fiscalização dos órgãos e entidades competentes nos níveis federal, estadual e municipal;
- d) Implementar programas de capacitação para os funcionários e técnicos dos órgãos públicos envolvidos, contendo material instrucional e uma publicação sobre gerenciamento de resíduos em aeroportos;
- e) Estabelecer cronograma de harmonização e revisão de normas e intervenção fiscal relativa ao gerenciamento de resíduos sólidos em aeroportos.
- f) Aeroportos cujas medidas de fiscalização serão intensificadas:
 - I. AM-Manaus – Eduardo Gomes;

- II. BA-Salvador – Luís Eduardo Magalhães;
- III. CE – Fortaleza – Pinto Martins;
- IV. DF – Brasília – Juscelino Kubitschek;
- V. RJ – Rio de Janeiro – Antônio Carlos Jobim.
- VI. RN – Natal – Augusto Severo;
- VII. RS – Porto Alegre – Salgado Filho;
- VIII. SP- Campinas – Viracopos;
- IX. SP – Guarulhos – São Paulo; e
- X. PE-Recife – Gilberto Freyre.

4.3.6 - MEDIDAS MEDIATAS (OU EM MÉDIO PRAZO, ASSIM ULTRAPASSADOS 180 DIAS APÓS A APROVAÇÃO PELO GEI, MEDIANTE LIBERAÇÃO DOS RECURSOS)

- a) Os resíduos sólidos gerados em todas as áreas aeroportuárias resultantes de meios de transporte advindos de vôos internacionais, de apreensão de mercadorias com entrada no território nacional por meio de bagagens acompanhadas de passageiros e tripulantes ou por mecanismos de importação em vigência no país (SISCOMEX; remessa expressa; remessa postal, etc.), considerado como suspeito de risco à saúde pública, ao meio ambiente ou à defesa zoosanitária, em conformidade com as legislações: sanitária, ambiental e zoosanitária vigentes de que trata o item VII deste documento deverão ser submetidos obrigatoriamente a um dos métodos de tratamento dispostos no item IV, alínea “b” em zona primária e encaminhados para local devidamente licenciado para disposição final. A zona definida para tratamento é determinada pelos fundamentos legais específicos do MAPA, sendo que, para a ANVISA e o MMA, este tratamento pode ser realizado também em zona secundária.
- b) as operações de acondicionamento, transporte, armazenagem, tratamento e disposição final deverão ser supervisionadas diretamente pela empresa Administração Aeroportuária, sob fiscalização dos órgãos e entidades competentes nos níveis federal, estadual e municipal;

4.3.7 - FUNDAMENTOS LEGAIS

a) Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA:

- I. Constituição Federal, art. 200, inciso II;
- II. Lei n.º 8.080, de 19 de setembro de 1990, art. 6º, inciso I, e §1º, inciso II, c/c art. 16, inciso VI;
- III. Lei n.º 9.782, de 26 de janeiro de 1999, art. 6º, e art. 7º, §3º;
- IV. RDC ANVISA n.º 2, de 8 de janeiro de 2003, artigos, 22 a 24, e artigos 51 a 53.
- V. RDC/ANVISA nº 306 de 07/12/2004.

e) Vigilância Agropecuária Internacional – VIGIAGRO/MAPA:

- I. Decreto nº 24.548, de 03 de julho de 1934, Cap I, art 2º, 3º e 71º;
- II. Decreto n.º 5.351, de 21 de janeiro de 2005, Anexo "I", art. 1º, inciso V;
- III. Decreto nº 5741, de 30 de março de 2006, Anexo, Cap. III, Seção I, art. 29º, Seção VI, art. 44º c/c § 2º, Seção VIII, art. 55º, 56º, 58º e 59ºc/c § 2º;
- IV. Instrução Normativa n.º 26, de 12 de junho de 2001,
- V. Instrução Normativa n.º 04, de 16 de março de 2005,
- VI. Instrução Normativa n.º 17, de 7 de abril de 2006, Anexo, art. 5º, §5º, inciso III.

f) Sistema Nacional de Meio Ambiente:

- I. Lei nº 6.938/81 - Política Nacional do Meio Ambiente
- II. Constituição Federal, Art. 225 – Meio Ambiente
- III. Lei 7.735/89 – Criação do IBAMA
- IV. Lei 8.746/93 – Criação do MMA
- V. Lei 9.605/98 – Crimes Ambientais
- VI. Resolução CONAMA no 05/93 – Portos Aeroportos e postos de fronteiras
- VII. Resolução CONAMA no 02/91 – Cargas deterioradas
- VIII. Resolução CONAMA 237/97 – Licenciamento Ambiental
- IX. Resolução CONAMA 316/00 – Emissões atmosféricas
- X. Resolução CONAMA 357/05 – Efluentes líquidos
- XI. Resolução CONAMA 358/04 – Resíduos de Serviços de Saúde

d) Secretaria da Receita Federal - SRF/MF:

- I. Constituição Federal, art. 237;
- II. Decreto-lei nº 37, de 18 de novembro de 1966;
- III. Decreto nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002; e
- IV. Portaria MF nº 30, de 256 de fevereiro de 2005.

4.4 PLANO PARA O MANEJO DE AVIFAUNA

4.4.1 - OBJETIVO

- a) Propor normas de procedimentos para coleta e manuseio de avifauna nos sítios aeroportuários, visando:
 - II. Evitar a introdução e disseminação dos vírus responsáveis pela Influenza Aviária em território nacional;
 - III. Proteger a saúde da comunidade aeroportuária, através de orientação de manuseio correto e seguro de aves e carcaças potencialmente veiculadoras dos vírus da Influenza Aviária.

4.4.2 – COMPETÊNCIAS

a) A Administrações Aeroportuárias compete:

- I. Garantir o correto destino das carcaças de aves encontradas no solo, dentro do sítio aeroportuário;
- II. Garantir a limpeza e desinfecção das áreas em que se encontravam as carcaças de aves, de acordo com as normas de procedimentos descritas neste Plano;
- III. Fazer cumprir o uso de Equipamento de Proteção Individual – EPI, conforme o previsto no Anexo “III b”.

IV. Comunicar à Unidade VIGIAGRO/MAPA do aeroporto em caso de observação de mortalidade anormal da avifauna local, de acordo com instruções especificadas neste Plano.

b) Às Operadoras de Aeronaves compete:

- I. Garantir o correto destino das carcaças de aves aderidas em aeronaves, bem como a limpeza e desinfecção das aeronaves e utensílios de limpeza, de acordo com as normas de procedimentos descritas neste Plano;
- II. Fazer cumprir o uso de Equipamento de Proteção Individual – EPI, conforme o previsto no Anexo “III b”.

c) À Unidade VIGIAGRO/MAPA compete:

- I. Informar ao Serviço de Sanidade Agropecuária (SEDESA/SFA/MAPA) no caso de comunicação de mortalidade anormal da avifauna local, de acordo com instruções especificadas neste Plano.

d) Ao SEDESA/SFA/MAPA compete:

- I. Prestar atendimento às suspeitas desencadeadas pela comunicação de mortalidade anormal da avifauna, de acordo com o Plano de Contingência para influenza aviária e doença de Newcastle do MAPA.

4.4.3 - MEDIDAS DE EXECUÇÃO

4.4.3.1 - Procedimentos para caso de carcaça aderida em aeronave

- I. O Operador da Aeronave deverá fazer cumprir o uso de EPIs descritos no Anexo “III b”.
- II. Não tocar a face, os olhos, o nariz etc. com as luvas.
- III. Não usar água ou ar sob pressão para limpar a parte da aeronave atingida pela ave.
- IV. Remover os restos da ave e colocá-los em um saco plástico branco leitoso.

- V. Limpar a superfície da aeronave com água e detergente neutro ou enzimático.
- VI. Remover as luvas e o avental ou jaleco e colocá-los em outro saco.
- VII. Enquadrar ambos os sacos como resíduos sólidos de classe "A 1" e gerenciá-los de acordo com o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos de Aeronaves.
- VIII. Destinar os panos e escovas utilizados à desinfecção, conforme o Anexo "III a".
- IX. Lavar completamente as mãos com água e sabão.

4.4.3.2 - Procedimentos para casos de mortalidade anormal da avifauna residente na região aeroportuária:

- a) No caso de mortalidade superior a dois espécimes da população de aves residentes dentro de um período de até 72 horas, a Administração Aeroportuária deverá impedir o acesso da comunidade aeroportuária à essa área e comunicar imediatamente a Unidade VIGIAGRO/MAPA do aeroporto.
- b) O VIGIAGRO / MAPA acionará o SEDESA/SFA/MAPA, que procederá ao atendimento à suspeita.
- c) O SEDESA/SFA/MAPA realizará no local a necropsia e a coleta de material para exame laboratorial;
- d) Finalizando o atendimento, o SEDESA/SFA/MAPA deverá:
 - I. Remover os restos da ave e colocá-los em um saco plástico branco leitoso.
 - II. Remover as luvas e o avental ou jaleco e colocá-los em outro saco.
 - III. Enquadrar ambos os sacos como resíduos sólidos de classe "A 1" e gerenciá-los de acordo com o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos de Aeronaves.
- e) O SEDESA/SFA/MAPA orientará, respectivamente e conforme o caso, a Administração Aeroportuária e os Operadores de Aeronaves sobre os procedimentos até a confirmação laboratorial ou não da suspeita, de acordo com o Plano de Contingência para influenza aviária e doença de Newcastle do MAPA.

ANEXOS

QUADRO GERAL DOS ANEXOS

ANEXO "I"	ESPECIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS PARA SEGREGAÇÃO DE VIAJANTES
ANEXO "IIa"	DIRETRIZES PARA CASOS SUSPEITOS A BORDO
ANEXO "IIb"	PROCEDIMENTOS PARA LIMPEZA DOS FILTROS "HEPA"
ANEXO "IIIa"	LIMPEZA E DESINFECÇÃO OU DESCONTAMINAÇÃO DE AERONAVES E SUPERFÍCIES
ANEXO "IIIb"	EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL
ANEXO "IIIc"	AMBULÂNCIAS - REMOÇÃO DE CASOS SUSPEITOS
ANEXO "IIId"	ARTIGOS E EQUIPAMENTOS SUSPEITOS DE CONTAMINAÇÃO POR INFLUENZA

Anexo "I"

Especificação dos espaços para segregação de viajantes

a) Quanto aos espaços:

- I. Área isolada com capacidade para comportar os viajantes da maior aeronave de passageiros que possa porventura pousar.
- II. O isolamento das áreas deverá impedir qualquer cruzamento com passageiros e tripulantes de outros vôos.
- III. Acesso restrito que evite possíveis rotas de fuga por parte dos viajantes. (GT Jurídico)
- III. As áreas deverão possuir facilidade de acesso para utilização de ambulâncias por rota livre de cruzamento com o público em geral.

b) Quanto ao mobiliário os espaços para a segregação de viajantes devem conter:

- I. Sistema de som.
- II. Sanitários (masculino e feminino).
- III. Cadeiras em quantidade suficiente para idosos, gestantes e pessoas portadoras de necessidades especiais, de superfície não porosa para fácil limpeza e desinfecção.
- IV. Uma mesa de trabalho ou escrivaninha de superfície não porosa para fácil limpeza e desinfecção para a equipe de vigilância sanitária.
- V. Ponto de rede lógica, próximo à mesa de trabalho ou escrivaninha.
- VI. Maca e cadeira de rodas.
- VII. Lixeiras com tampa de superfície não porosa para fácil limpeza e desinfecção e acionamento por pedal

Diretrizes para casos suspeitos a bordo

a) A tripulação deverá:

- I. Posicionar o caso suspeito em uma área mais isolada se houver espaço disponível.
- II. Não utilizar o(s) lugar(es) ocupado(s) pelo caso suspeito reposicionado por outros passageiros e ou tripulantes, até que seja efetuada a limpeza desses lugares em terra.
- III. Designar um tripulante para observar o caso suspeito, preferencialmente àquele que já tenha atendido este passageiro. Pode ser necessário designar mais de um tripulante se o passageiro precisar de mais cuidado.
- IV. Se possível, designar um lavatório para uso exclusivo do caso suspeito. Se não for possível, devem-se limpar as superfícies normalmente tocadas do(s) lavatório(s) (torneira, maçaneta, tampa de lixeira, balcões) com água e sabão ou desinfetante, depois de o passageiro doente usar o lavatório.
- V. Fornecer máscara cirúrgica ao caso suspeito. Se o mesmo não puder usá-la por causa da dificuldade respiratória, devem ser providenciados toalhas e solicitado que ele cubra o nariz e a boca quando for tossir ou espirrar. As toalhas utilizadas devem ser recolhidas em um saco para enjôo.

b) Utilizar:

- I. Máscara cirúrgica; e
- II. Luvas descartáveis quando estiver atendendo o passageiro doente e quando tiver contato com sangue ou outros fluidos corporais. As luvas devem ser removidas com cuidado de acordo com o treinamento e descartadas conforme o parágrafo (g).
- III. As máscaras e luvas deverão ser fornecidas pela empresa aérea. As empresas aéreas devem garantir que seus funcionários tenham treinamento adequado de como utilizá-la para evitar o aumento dos riscos.
- IV. Guardar itens sujos (máscaras descartáveis, máscaras de oxigênio e tubos, roupas, travesseiros, lençóis, itens disponíveis no assento etc.) num saco para materiais de risco biológico, se houver. Se não houver, usar um saco plástico fechado e quando

GRUPO EXECUTIVO INTERMINISTERIAL PARA IMPLANTAÇÃO DO PLANO BRASILEIRO DE CONTINGÊNCIA DA PANDEMIA DE INFLUENZA

- da chegada da aeronave solicitar que o mesmo seja acondicionado em saco branco feitoso, identificado como resíduo infectante.
- V. Solicitar essas medidas também aos acompanhantes do(s) passageiro(s) (esposo (a), filhos, amigos, etc.) se eles também apresentarem todos ou alguns dos sintomas do passageiro doente.

Procedimentos para limpeza dos filtros de Ar Particulado de Alta Eficiência ("HEPA")

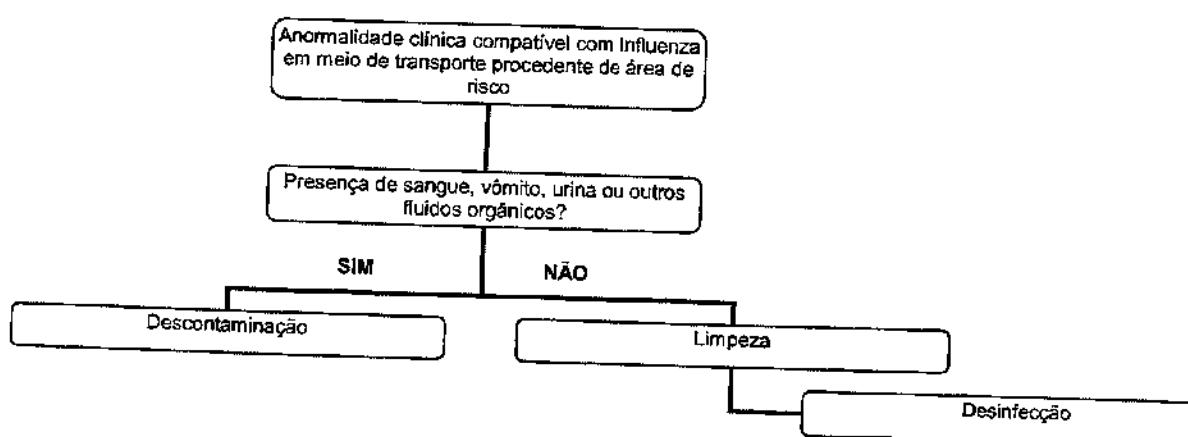
- a) O pessoal de manutenção deverá adotar as seguintes práticas durante a substituição de filtros "HEPA":
- I. Usar EPI adequado.
 - II. Durante a remoção do filtro, deve-se evitar bater, derrubar ou balançar o filtro.
 - III. Não usar compressores de ar para tentar limpar o filtro.
 - IV. O filtro "HEPA" usado deve ser colocado em um saco plástico fechado. Não se exige a utilização de sacos para materiais de risco biológico para o descarte de filtros "HEPA". As luvas descartáveis devem ser colocadas no mesmo saco plástico.
 - V. Lavar as mãos com água e sabão após o término da tarefa.

OBS: Não há necessidade de trocar filtros "HEPA" em uma aeronave que chegou com um caso suspeito, trocando-os nos intervalos recomendados pelo fabricante.

Limpeza e desinfecção ou descontaminação de aeronaves e superfícies

- a) Seguir a árvore de decisão da figura 1 abaixo e proceder conforme a tabela 1.

Figura 1: Procedimento de limpeza e desinfecção ou descontaminação.



- b) Os métodos para aplicação de produtos saneantes domissanitários devem seguir o estabelecido na tabela 1.

Tabela 1. Plano de Limpeza e Desinfecção de Meios de Transportes e Infra-Estrutura em Área de Portos, Aeroportos, Fronteiras e Recintos Alfandegados

MÉTODOS PARA APLICAÇÃO DE PRODUTOS SANEANTES DOMISSANITÁRIOS

MÉTODO	PROCEDIMENTO	PRODUTO SANEANTE A SER USADO *
MÉTODO I (Limpeza)	<p>Limpeza</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ retirar os resíduos e descartar adequadamente; ▪ friccionar às superfícies com pano e/ou escova embebida com água e detergente neutro ou enzimático; ▪ retirar os resíduos deixados após operação; ▪ enxaguar com água limpa e ou pano úmido; ▪ secar com pano limpo; ▪ promover o descarte dos panos utilizados na operação, acondicionando-os em recipientes ou sacos plásticos que devem estar de acordo com as normas regulamentares pertinentes. 	DETERGENTES DESINCRUSTANTES LIMPADORES ENZIMÁTICOS
MÉTODO II (Desinfecção)	<p>Desinfecção</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Limpeza da área contaminada; ▪ aplicar sobre a área atingida o desinfetante indicado em toda a superfície; ▪ aguardar 10 minutos; ▪ enxaguar, utilizando outro pano, repetidas vezes, com água limpa; ▪ secar com pano limpo; ▪ promover o descarte dos panos utilizados na operação, acondicionando-os em recipientes ou sacos plásticos que devem estar de acordo com as normas regulamentares pertinentes. 	HIPOCLORITO DE SÓDIO A 1% ÁLCOOL 70%
MÉTODO III (Descontaminação)	<p>Descontaminação</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Situações em que são constatadas contaminações por sangue, fezes, urina, vômitos ou outros fluidos orgânicos, quando não for possível a retirada prévia do excesso desses resíduos; ▪ interditar, isolar a área suspeita e aguardar a liberação do local pela autoridade sanitária em exercício no aeroporto; 	HIPOCLORITO DE SÓDIO A 1% ÁLCOOL 70%

GRUPO EXECUTIVO INTERMINISTERIAL PARA IMPLANTAÇÃO DO PLANO BRASILEIRO DE CONTINGÊNCIA DA PANDEMIA DE INFLUENZA

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ recolher o material suspeito; ▪ aplicar a solução desinfetante sobre a área contaminada; ▪ aguardar 10 minutos (no caso de hipoclorito de sódio a 1% e álcool 70% e para os demais tempo de ação conforme indicação do fabricante, que deve estar de acordo com normas regulamentares; ▪ proceder à desinfecção. 	
--	---	--

Outros princípios ativos não relacionados nesses grupos poderão ser utilizados nos procedimentos de limpeza, desinfecção e descontaminação, desde que aprovados pela autoridade sanitária competente, considerando as finalidades e instruções de uso indicadas pelo fabricante.

- O álcool pode provocar ressecamento de plásticos e borrachas e opacificação de acrílicos e o hipoclorito de sódio é corrosivo para metais e inativado em presença de matéria orgânica.
- O uso de hipoclorito de sódio é limitado pela presença de matéria orgânica, capacidade corrosiva e descolorante.
- Usar EPI em todas as etapas de operacionalização do PLD. Após o uso os operadores deverão promover a limpeza e desinfecção dos EPI.
- Os produtos utilizados nos procedimentos de limpeza, desinfecção e descontaminação deverão estar em conformidade com a legislação sanitária pertinente.
- Os panos utilizados nos procedimentos de limpeza e desinfecção (MÉTODOS I e II) poderão ser descartáveis ou a critério da empresa interessada, após suas utilizações, poderão ser acondicionados em sacos plásticos e encaminhados para limpeza e desinfecção para posterior utilização.
- Os equipamentos de limpeza (vassouras, escovas, rodos, etc.) deverão sofrer desinfecção com soluções indicadas no MÉTODO I, após cada jornada de trabalho. No caso de utilização em descontaminação, desinfecção ou limpeza de áreas contaminadas por microorganismos de importância epidemiológica e ou sangue, secreções ou excreções, ao término dos procedimentos operacionais, esses equipamentos deverão sofrer limpeza e desinfecção imediata.
- Quando do fracionamento, os produtos deverão ser identificados e acondicionados de acordo com a natureza e características do produto original.
- As embalagens de formulações à base de hipoclorito de sódio deverão ser opacas, estar vedadas e protegidas de fontes de luz e calor.
- Sempre que a autoridade sanitária encontrar materiais suspeitos de ser um meio de contaminação, deverá proceder ao isolamento da área, utilizar EPI e adotar as medidas sanitárias específicas.
- Os procedimentos descritos no PLD, a serem realizados após cada jornada de trabalho, deverão considerar o período de oito horas de atividade.

Equipamento de Proteção Individual

a) Itens obrigatórios de EPI

- I. Luvas de procedimentos
- II. Máscaras (equipamento de proteção respiratória)
- III. Protetores oculares
- IV. Capote
- V. Gorro
- VI. Proteção impermeável para sapatos

b) Procedimentos de utilização

I. Luvas de procedimentos

- As luvas devem ser sempre utilizadas na assistência ao caso suspeito, pois evitam o contato das mãos do profissional com sangue, fluidos corporais, secreções, excreções, mucosas, pele não íntegra e artigos ou equipamentos contaminados.
- A higienização das mãos é imprescindível, mesmo quando luvas são utilizadas.
- Trocar as luvas entre procedimentos em um mesmo caso suspeito.
- Retirar as luvas imediatamente após o seu uso, antes de tocar em artigos e superfícies não contaminados e antes de se encaminhar para assistência do caso suspeito.
- Proceder à higienização das mãos imediatamente após a retirada das luvas, para evitar a transferência de microrganismos para outros casos ou ambientes.
- Não higienizar as mãos enluvadas.
- As luvas devem ser descartadas.

II. Máscaras (equipamento de proteção respiratória)

- Utilizar máscara de proteção respiratória, tipo respirador, para partículas, sem manutenção, com eficácia mínima na filtração de 95% de partículas de até 0,3 μ (máscaras no mínimo do tipo N95 ou similares), quando:

- Entrar em recinto com caso suspeito;
- Atuar em procedimentos com risco de geração de aerossol. Exemplos: entubação, aspiração nasofaríngea, cuidados em traqueostomia e broncoscopia.
- A máscara deve ser utilizada para prevenir exposição do profissional a respingo de sangue, secreções corporais e excreções.

III. Protetores oculares

- Protetores oculares com ampla visibilidade e proteção lateral devem ser utilizados na assistência a casos suspeitos para prevenir exposição do profissional a respingo de sangue, secreções corporais e excreções.

IV. Capote

- Capote de mangas compridas deve ser utilizado na assistência à casos suspeitos. Sua utilização protege a pele e evita a contaminação da roupa durante procedimentos onde é possível a geração de respingos de sangue, fluidos corpóreos, secreções e excreções;
- Profissionais de saúde devem se certificar que eventuais lesões de pele em braços estejam cobertas com roupa seca;
- O capote deve apresentar as seguintes características: material de boa qualidade, não alergênico e resistente; proporcionar barreira antimicrobiana efetiva; permitir execução de atividades com conforto; e garantir conforto térmico ao usuário, além de disponibilidade em vários tamanhos (SOBEC, 2005);
- O capote deve ser retirado imediatamente antes da saída do local aonde se encontra o caso, devendo ser descartado em local apropriado, procedendo em seguida a higienização das mãos.

V. Gorro

- O gorro deve ser utilizado em situações de risco de geração de aerossol.

VI. Proteção impermeável para sapatos

GRUPO EXECUTIVO INTERMINISTERIAL PARA IMPLANTAÇÃO DO PLANO BRASILEIRO DE CONTINGÊNCIA DA PANDEMIA DE INFLUENZA

- Botas ou galochas (sobre – pé) de borracha ou poliuretana que se possam lavar e desinfetar depois do uso.

b) **Quem e quando se deve utilizar EPI:**

- I. Todos os profissionais de saúde ao prestar assistência ao caso suspeito (ex: médicos, enfermeiros, técnicos e auxiliares de enfermagem)
- II. Toda a equipe de suporte ao ter contato com o caso suspeito ou ao se envolver na limpeza do trajeto e ou de superfícies e ou equipamentos.
- III. A autoridade sanitária ao entrar em contato com o caso suspeito;
- IV. O caso suspeito deverá utilizar máscara desde o momento em que for identificada a suspeita de influenza até a chegada no local de isolamento.

EPI OBRIGATÓRIO PARA O PESSOAL QUE IRÁ OPERAR EM ÁREA AEROPORTUÁRIA NOS CASOS PREVISTOS

EPI	Pessoal de saúde, vigilância sanitária e de transporte de pacientes	Pessoal de limpeza, lavanderia e de gerenciamento de resíduos sólidos	Pessoal da fiscalização da RF e VIGIAGRO	Operadores de monitores
Respirador de particulado	Sim	Sim	Somente ao abrir bagagem	Não
Avental impermeável descartável	Sim	Sim	Somente ao abrir bagagem	Não
Luvas de procedimentos	Sim	Sim	Somente ao abrir bagagem	Não
Proteção de impermeável para os pés	Sim	Sim	Não	Não
Gorro descartável	Sim	Sim	Não	Não
Óculos de proteção	Sim	Sim	Somente ao abrir bagagem	Não
Higiene das mãos	Sim	Sim	Sim	Sim
Máscara cirúrgica descartável	Não	Não	Não	Não
Capote descartável de mangas compridas	Sim	Sim	Não	Não

Anexo "III c"

Limpeza e desinfecção de ambulâncias (transporte de pacientes)

- a) Os profissionais envolvidos no transporte devem utilizar EPI adequado e adotar as medidas de precaução, conforme abordado abaixo;
- b) Quando ocorrer contato do paciente com superfícies, elas devem ser limpas e desinfetadas após a realização do transporte. Por exemplo, se o paciente foi transportado em ambulância, suas partes internas devem ser limpas, utilizando desinfetante como álcool a 70% ou hipoclorito de sódio a 1%.

X. (será realizada uma consulta formal por parte do GT à SAS.)

Artigos e equipamentos suspeitos de contaminação por influenza

a) Desinfecção

- I. **desinfecção de alto nível:** destrói todas as bactérias vegetativas, micobactérias, fungos, vírus e parte dos esporos. É indicada para artigos como lâminas de laringoscópio, equipamento de terapia respiratória, anestesia e endoscópio de fibra flexível. Os agentes mais comumente usados são o glutaraldeído e o ácido peracético, além do processo de pasteurização e termodesinfecção;
- II. **desinfecção de nível intermediário:** destrói todas as bactérias vegetativas, o bacilo da tuberculose, a maioria dos fungos e vírus lipídicos. Não destrói esporos e tem ação média contra vírus não-lipídicos. É indicada para desinfecção de artigos não críticos e superfícies. Os compostos mais utilizados são formulações contendo cloro, os iodóforos, os fenóis e álcoois.

b) Esterilização

- I. A esterilização é o processo capaz de eliminar todas as formas de vida microbiana, incluindo os esporos bacterianos (Graziano; Silva; Bianchi, 2000).
- II. A esterilização pode ser realizada pelos seguintes métodos:
 - **processo físico:** vapor saturado sob pressão (ex.: autoclave) ou esterilização por cobalto 60;
 - **processo físico-químico:** esterilização por vapor de baixa temperatura e formaldeído gasoso (VBTF); por óxido de etileno (ETO) ou por plasma de peróxido de hidrogênio;
 - **processo químico:** por ácido peracético ou por glutaraldeído.

Métodos e Produtos para Processamento de Artigos Hospitalares

GRUPO EXECUTIVO INTERMINISTERIAL PARA IMPLANTAÇÃO DO PLANO BRASILEIRO DE CONTINGÊNCIA DA PANDEMIA DE INFLUENZA

ARTIGOS	MÉTODOS DE PROCESSAMENTO	AUTO CLAVE	DO GLUTARALDEI	ETO	CLORO	ALCOOL	ÁCIDO PERACÉTICO	PLASMA DE PEROXÍDO DE HIDROGÉNIO
Metais com ou sem fio de corte, sem motor e instrumental	ESTERILIZAÇÃO	X	X (*2)	X			X	
	DESINFECÇÃO		X (*1,2)					
Artigos a base de silicone ou teflon	ESTERILIZAÇÃO	X	X (*2)	X			X	
	DESINFECÇÃO		X (*1,2)		X (*3)	X (*3)		
Artigos a base de PVC, nylon e plásticos (termossensíveis)	ESTERILIZAÇÃO		X (*2)	X			X	
	DESINFECÇÃO		X (*1,2)		X (*3)	X (*3)		X
Artigos a base de látex	ESTERILIZAÇÃO	X		X				
	DESINFECÇÃO				X (*3)	X (*3)		
Artigos a base de borracha	ESTERILIZAÇÃO	X	X (*2)	X				
	DESINFECÇÃO		X (*1,2,4)		X (*3)			
Artigos a base de acrílico	ESTERILIZAÇÃO		X (*2)	X			X	
	DESINFECÇÃO		X (*1,2)		X (*3)			
Mamadeiras e bicos	ESTERILIZAÇÃO	X						
	DESINFECÇÃO				X (*3)			
Endoscópios	ESTERILIZAÇÃO	X (*5)	X (*2)	X				
	DESINFECÇÃO		X (*1,2)					
Vidros	ESTERILIZAÇÃO	X	X (*2)	X				
	DESINFECÇÃO				X (*3)	X (*3)		

GRUPO EXECUTIVO INTERMINISTERIAL PARA IMPLANTAÇÃO DO PLANO BRASILEIRO DE CONTINGÊNCIA DA PANDEMIA DE INFLUENZA

FONTE: Adaptado de Brasil. Ministério da Saúde. Coordenação de Controle de Infecção Hospitalar. Processamento de Artigos e Superfícies em Estabelecimentos de Saúde – 2. ed. Brasília, 1994.

(*1) desinfecção de alto nível
(*2) precisa ser bem enxaguado com água estéril
(*3) desinfecção de nível intermediário
(*4) retém odor
(*5) Observar as orientações do fabricante. Alguns fabricantes não recomendam esterilização em autoclave devido a risco de dano ao equipamento.

GLOSSÁRIO

Administração Aeroportuária	Estrutura organizacional do aeroporto, responsável pela sua administração, operação, manutenção e exploração.
Aeronave	Aparelho manobrável em voo, que se sustenta e circula no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, capaz de transportar pessoas e/ou coisas.
Aeroporto Internacional	Aeroporto designado como portão de entrada ou saída para o tráfego aéreo internacional, onde são efetuados trâmites aduaneiros, de imigração, de saúde pública, quarentena de animais e plantas e procedimentos similares.
Aeroporto Nacional	Aeródromo público dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves, embarque e desembarque de pessoas e/ou coisas com características adequadas às operações da aviação doméstica.
Agente de Carga Aérea	Pessoa física ou jurídica, credenciada pela autoridade aeronáutica, que agencia carga aérea, para uma empresa aérea, sendo responsável pela sua documentação oficial e pelo seu embarque, bem como providencia os controles de segurança preventivos contra atos de interferência ilícita na aviação civil.
Agente Fiscal Federal	É o servidor federal em atividade na área de fiscalização, aduaneira, sanitária, agropecuária ou ambiental.
Ambiental	Relativo à meio-ambiente
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
Antivirais	Medicamentos específicos para o tratamento e/ou prevenção de doenças causadas por vírus.
ANVISA	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
Área primária	De acordo com o Regulamento Aduaneiro (Decreto 4543), a área/zona primária é constituída pelas seguintes áreas demarcadas pela autoridade aduaneira local: a) a área terrestre ou aquática, contínua ou descontínua, nos portos alfandegados; b) a área terrestre, nos aeroportos alfandegados; e c) a área terrestre que compreende os pontos de fronteira alfandegados.
Área secundária	De acordo com o Regulamento Aduaneiro (Decreto 4543), a área/zona a zona secundária, que compreende a parte restante do território aduaneiro, nela incluídas as águas territoriais e o espaço aéreo.
Áreas aeroportuárias	São todas as instalações compreendidas dentro da área física do aeroporto
Autoclavagem	Sistema de descontaminação que conduz os resíduos até uma câmara estanque onde é feito vácuo e injetado vapor d'água (entre 105 e 150°C) sob determinadas condições de pressão. Os resíduos permanecem nesta câmara durante um determinado tempo até se tornarem estéreis, havendo o

GRUPO EXECUTIVO INTERMINISTERIAL PARA IMPLANTAÇÃO DO PLANO BRASILEIRO DE CONTINGÊNCIA DA PANDEMIA DE INFLUENZA

	descarte da água por um lado e dos resíduos pelo outro.
Autoridade Aduaneira	Fiscal Federal Aduaneiro, servidor da Secretaria da Receita Federal.
Autoridade Agropecuária	Fiscal Federal Agropecuário, servidor do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) com a atribuição de assegurar a sanidade das populações vegetais e a saúde dos rebanhos animais, seus produtos e subprodutos, a idoneidade dos insumos e serviços utilizados na agropecuária, a identidade e segurança higiênico-sanitária e tecnológica dos produtos agropecuários finais destinados aos consumidores, a promoção, o fomento, a produção e as políticas agropecuárias e o cumprimento dos acordos, tratados e convenções internacionais dos quais o Brasil seja signatário.
Autoridade Fiscal	O servidor do competente órgão ou entidade de fiscalização federal, estadual, municipal, dos Territórios, do Distrito Federal ou dos Estados partes do MERCOSUL.
Autoridade Sanitária	Fiscal Federal Sanitário. É autoridade que tem diretamente a seu cargo, em sua demarcação territorial, a aplicação das medidas sanitárias apropriadas, de acordo com as Leis e Regulamentos vigentes no território nacional, acordos, tratados e convenções internacionais dos quais o Brasil seja signatário.
Avifauna	Conjunto das espécies de aves que vivem em um determinado local ou região.
Bagagem acompanhadas	De acordo com o Regulamento Aduaneiro (Decreto 4543), bagagem acompanhada é a que o viajante traga consigo, no mesmo meio de transporte em que viaje, desde que não amparada por conhecimento de carga ou documento equivalente.
Bagagem Extraviada	Bagagem separada do passageiro ou da tripulação involuntária ou inadvertidamente.
Bagagem não identificada	Bagagem no aeroporto, com ou sem tarjeta de identificação, que não é recolhida ou identificada por passageiros.
Bagagem não restituída	Bagagem que chegou em um aeroporto e não foi restituída nem reclamada por nenhum passageiro.
Bagagens	De acordo com o Regulamento Aduaneiro (Decreto 4543), bagagem são os objetos, novos ou usados, destinados ao uso ou consumo pessoal do viajante, em compatibilidade com as circunstâncias de sua viagem, bem assim para presentear, sempre que, pela quantidade, natureza ou variedade, não permitam presumir importação com fins comerciais ou industriais.
Bagagens acompanhadas	Aquela que o viajante traz consigo, no mesmo meio de transporte em que viaja, não sujeita a conhecimento de carga ou documento equivalente.
Bagagens desacompanhadas	De acordo com o Regulamento Aduaneiro (Decreto 4543), bagagem desacompanhada é a que chegue ao País, amparada por conhecimento de carga ou documento

	equivalente.
Carga	Todo bem transportado em uma aeronave, com exceção das malas postais, provisões de bordo e bagagens acompanhadas ou extraviadas.
Cartão de Embarque	Documento emitido pela empresa aérea, contendo o número do Vôo e o nome do passageiro, com a finalidade de permitir o embarque na aeronave.
Caso suspeito	É a pessoa ou animal cuja história clínica e de possível exposição a uma fonte de infecção sugerem tratar-se de um caso verdadeiro de uma determinada doença de importância para a Saúde Pública.
Caso suspeito de infecção por novo subtipo viral	Na atualidade, indivíduo que tem história de doença respiratória aguda E de possível exposição ao vírus H5N1, conforme explicitado na última versão do Plano Brasileiro de Preparação para uma Pandemia de Influenza.
Certificado de Membro de Tripulação	Documento de identificação de tripulante, regulamentado e expedido pela empresa aérea, de uso ostensivo e obrigatório quando em atividade, para o controle de segurança da aviação civil.
Check in	Vide Despacho de Passageiro
COA	Centro de Operações Aeroportuárias. Área responsável por coordenar os procedimentos e a alocação de recursos aeroportuários.
Cocção	Técnicas utilizadas na preparação de alimentos crus sob a ação de calor. As mais utilizadas são assar, grelhar, saltear, gratinar, basear, fritar, cozer a vapor e braquear.
COE	Centro de Operações de Emergência. Local designado ou adaptado em cada aeroporto de e onde são coordenadas todas as ações durante o atendimento a uma emergência aeronáutica ou aeroportuária.
Comissaria de Bordo	Serviço de fornecimento de alimentação para passageiros e tripulantes para uso a bordo da aeronave.
Provisão de Serviço de Bordo	Vide Comissaria de Bordo
Compostagem	Processo de degradação biológica da matéria orgânica dos resíduos sólidos sobre condições aeróbias, através do qual microrganismos convertem a parte orgânica em material estável tipo húmus, conhecido como composto.
Comunidade Aeroportuária	Passageiros, tripulantes, pessoal de solo e público em geral
Conduta clínica	Procedimento diagnóstico e/ou terapêutico assumido pelo profissional de saúde baseado no estado clínico e/ou patologia do paciente.
Conhecimento Aéreo	Documento formal onde se estabelece o contrato entre o expedidor de carga e o transportador para a prestação de serviço aéreo.
Contactante (s)	Para efeito das medidas de controle correspondentes ao nível de risco 3 da atual Fase de Alerta Pandêmico, contato íntimo de um caso suspeito de infecção por novo subtipo viral é aquele que, nos últimos 10 dias, compartilhou a mesma residência ou que entrou em contato não protegido com as secreções respiratórias do paciente.

Contágio	Sinônimo de transmissão direta.
Contato	É a pessoa ou o animal que mantém ou manteve uma relação suficiente com uma pessoa ou animal infectado, ou com um ambiente contaminado, de forma tal que criou a oportunidade de contrair um agente etiológico.
Contêiner de Bagagem	Recipiente em que se armazena a bagagem para seu transporte a bordo de uma aeronaves.
Cruzamento	Vide Contato
CTNBio	Comissão Técnica Nacional de Biossegurança
CVSPAF	Coordenação de Vigilância Sanitária de Portos, Aeroportos, Fronteiras e Recintos Alfandegados
Declaração Unificada do Viajante	Documento de controle migratório de preenchimento obrigatório por todo e qualquer viajante proveniente do exterior, seja brasileiro ou estrangeiro.
Descontaminação	Processo que consiste na remoção física dos contaminantes ou na alteração de sua natureza química para substâncias inócuas (inativação), objetivando livrar indivíduos, equipamentos, ambientes, superfícies, objetos e áreas físicas de substâncias que os contaminem.
Desinfecção	Aplicação de procedimentos, após limpeza, com o objetivo de inativar agentes potencialmente infecciosos em superfícies ou objetos contaminados, por meio de exposição direta a agentes químicos ou físicos.
Despacho de Passageiro	Atividade desenvolvida no aeroporto, mediante a qual a empresa aérea gerencia o embarque do passageiro, verificando bilhete de passagem, bagagem e documentação, aplicando os procedimentos de facilitação e de segurança da aviação civil.
Despacho Remoto de Passageiro	Despacho de passageiro, realizado fora do aeroporto, com autorização especial da autoridade de aviação civil.
Empresas Aéreas	São um tipo de Operador de Aeronaves.
EPI	Equipamento de Proteção Individual
Epidemia	Ocorrência de casos de uma determinada doença em uma população humana ou animal, que excede claramente a incidência esperada em um determinado período de tempo e em uma área geográfica particular.
Epidemiologia	Estudo da distribuição das doenças na população e seus determinantes
Equipamento de Rampa	Vide Equipamento de Terra
Equipamento de Terra	Equipamento especial para a manutenção, reparos e serviços de uma aeronave no solo, incluindo os de teste, verificação, manipulação de carga e os utilizados para embarque e desembarque de passageiros.
ESATA	Empresas de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo.
Escâner	Equipamento de Raios X utilizado em aeroportos para vistoria não invasiva de cargas e bagagens.
Expedidor	Pessoa física ou jurídica, responsável pela preparação dos documentos oficiais e pelo embarque da carga, mala postal e malote.
Filtro "HEPA"	Filtro de Ar, Particulado e de Alta Eficiência (High Efficiency Particulate Air Filter), das aeronaves.
Fluxos de cargas ou de	

GRUPO EXECUTIVO INTERMINISTERIAL PARA IMPLANTAÇÃO DO PLANO BRASILEIRO DE CONTINGÊNCIA DA PANDEMIA DE INFLUENZA

passageiros	
GEI	Grupo Executivo Interministerial para implantação do Plano Brasileiro de Contingência à Pandemia de Influenza
GGPAF / ANVISA	Gerência Geral de Portos, Aeroportos, Fronteiras e Recintos Alfandegados da ANVISA
Gripe Aviária	Terminologia popular; vide Influenza Aviária
Gripe Sazonal	Vide Influenza Sazonal
H5N1	Subtipo do vírus da influenza tipo A. Esses vírus são classificados através das diferenças entre duas proteínas virais: hemaglutinina (H) e neuraminidase (N). Até hoje foram descritos 16 subtipos H e 10 subtipos N, combinados entre si.
Hidrólise alcalina	Processo de esterilização que combina métodos químicos (substâncias alcalinas) e físicos (calor).
Higienização	O mesmo que limpeza, tornar propício à saúde. Compreende os procedimentos de limpeza e desinfecção para determinada atividade.
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis.
Incineração	Processo de tratamento de resíduos por meio de combustão controlada com vistas a eliminar riscos à saúde pública, ao meio ambiente e a redução de peso e volume.
Influenza	Popularmente conhecida por gripe, é uma doença infecciosa aguda causada pelos vírus da influenza, de distribuição universal. Esses vírus são encontrados em diversas espécies animais, como o Homem, as aves, os suínos e os cavalos.
Influenza Aviária	Doença provocada pelos vírus da influenza aviária (IA); divide-se em IA de alta ou baixa patogenicidade e, excepcionalmente, pode ser transmitida a seres humanos.
Influenza Aviária de Alta Patogenicidade	Enfermidade grave causada pelos subtipos H5 ou H7 do vírus influenza do tipo A, que acarreta alta mortalidade e rápida disseminação em aves, e ocasionalmente pode infectar humanos.
Influenza Pandêmica	Corresponde a mudança no padrão de ocorrência da Influenza, devido à circulação de uma cepa viral inteiramente nova, à qual a maioria da população mundial é susceptível, devido a modificações significativas que se processaram em sua estrutura genética.
Influenza sazonal	É a ocorrência periódica (geralmente anual) da Influenza, devido à circulação de novas cepas virais que apresentam pequenas modificações em sua estrutura genética.
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária.
Inspetor de Aviação Civil - INSPAC	Pessoa credenciada pela autoridade aeronáutica ao exercício de fiscalização das atividades da aviação civil.
Limpeza	
Mala Diplomática	Bagagem contendo única e exclusivamente documentos diplomáticos e objetos destinados a uso oficial.
Mala Postal	Volume contendo correspondência e outros objetos confiados pelas administrações postais a uma empresa aérea para entrega a outras administrações postais.
Malote	Volume não enquadrado como mala postal, contendo documentos e outras coisas, confiado à empresa aérea para entregar a diferentes destinatários.

GRUPO EXECUTIVO INTERMINISTERIAL PARA IMPLANTAÇÃO DO PLANO BRASILEIRO DE CONTINGÊNCIA DA PANDEMIA DE INFLUENZA

MAPA	
Material de multiplicação animal	Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento Materiais destinados à reprodução animal (embriões, sêmen, ovos férteis) e outros.
MD	Ministério da Defesa
MMA	Ministério do Meio Ambiente
Monitor	Neste documento, ponto remoto de vídeo para acompanhamento de das imagens geradas pelos escâners
MS	Ministério da Saúde
Nasofaringe	Uma das subdivisões anatômicas da faringe, órgão do sistema respiratório. Parte nasal da faringe que se situa acima do palato mole e se abre na cavidade nasal.
Operador de Aeronaves	Pessoa jurídica (organização ou empresa) que explora ou se propõe a explorar aeronaves, para a prestação de serviços aéreos. As Empresas Aéreas são um tipo de Operador de Aeronaves.
Órgão de Controle de Tráfego Aéreo	Expressão genérica que se aplica, segundo o caso, a um centro de controle de área, a um controle de aproximação ou a uma torre de controle de aeródromo.
Orofaringe	Uma das subdivisões anatômicas da faringe, órgão do sistema respiratório. Parte mediana da faringe entre a parte posterior da cavidade bucal e a nasofaringe.
Pandemia	Epidemia de uma doença que afeta pessoas ou animais em muitos países e continentes.
Passageiro	Pessoa física usuária do serviço aéreo, transportada ou a ser transportada, com o consentimento do transportador e o correspondente contrato da prestação desse serviço.
Passageiro em Trânsito	Passageiro que permanece a bordo da aeronave ou que desembarca em aeroporto intermediário para reembocar na mesma aeronave.
Passageiro/Bagagem em Conexão	Passageiro/bagagem que efetua conexão direta entre dois vôos diferentes.
Patogenicidade	É a qualidade que tem o agente infeccioso de, uma vez instalado no organismo do homem ou do animal, produzir doenças em maior ou menor proporção entre os hospedeiros infectados.
Plano Específico do Aeroporto de Preparação para uma Pandemia de Influenza	Plano que cada aeroporto brasileiro deverá elaborar e implementar visando a Contingência da Influenza Aviária e de eventual novo subtipo viral responsável por uma nova Pandemia de Influenza no país, com base no Plano Geral dos Aeroportos.
Plano Estadual	São desdobramentos estaduais do Plano Brasileiro de Preparação para uma Pandemia de Influenza contendo características locais para uma aplicação efetiva das diretrizes gerais.
Plano Geral	Plano Brasileiro de Preparação para uma Pandemia de Influenza
Plano Geral dos Aeroportos	Plano Geral do Brasileiro de Preparação para uma Pandemia de Influenza para os Aeroportos - elaborado pelo GEI
Produtos cárneos	Carnes de qualquer espécie animal e seus subprodutos, "in natura", industrializados ou obtidos mediante tratamento por cocção, dessecção, salga, salmoura ou defumação.
Remessa expressa	Documento ou a encomenda internacional transportada, por

GRUPO EXECUTIVO INTERMINISTERIAL PARA IMPLANTAÇÃO DO PLANO BRASILEIRO DE CONTINGÊNCIA DA PANDEMIA DE INFLUENZA

		via aérea, por empresa de "courier", que requer rapidez no translado e no recebimento imediato por parte do destinatário.
Remessa internacional	postal	Mercadoria sob vigilância sanitária, agropecuária e aduaneira transportada por meio de encomenda internacional pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos - ECT.
Resíduo infectante		
Resíduos sólidos		Vide definição no PLANO DE GESTÃO DE RESÍDUOS DE VÔOS INTERNACIONAIS
Respirador de partículas		Tipo de máscara que tem a capacidade de reter pequenas partículas em suspensão no ar, impedindo-as que cheguem aos pulmões. Pode impedir a passagem de partículas virais. É um EPI.
Risco sanitário		Propriedade que tem uma atividade, serviço, substância ou produto, de produzir efeitos nocivos ou prejudiciais à saúde humana, animal e ambiental.
Secreção		Produção e descarga de substâncias específicas no meio externo pelas células de um organismo.
SEDESA		Seção/Serviço de Sanidade Agropecuária
Segregação		Separação ou isolamento.
Serviço de "Courier"		Sistema de coleta e entrega rápida de encomendas e correspondência por intermédio de agente, não credenciado pela ANAC, que é usuário do transporte aéreo.
SES		Secretaria Estadual de Saúde
SFA		Superintendência Federal de Agricultura, Pecuária e Abastecimento.
SISCOMEX		Sistema Integrado de Comércio Exterior. Instrumento administrativo que integra as atividades de registro, acompanhamento e controle das operações de comércio exterior, mediante fluxo único, computadorizado de informações.
Sistema VIGIAGRO		É um Sistema, coordenado pela Vigilância Agropecuária Internacional do MAPA e composto pelos Serviços e Unidades de Vigilância Agropecuária em Portos Organizados, Aeroportos Internacionais, Postos de Fronteira e Aduanas Especiais.
SMS		Secretaria Municipal de Saúde
Supervisor do Aeroporto		Empregado da Administração do Aeroporto responsável por supervisionar e fiscalizar as atividades que envolvem as operações e a segurança do Sistema de Infra-estrutura Aeroportuária, respondendo também pelas demais atribuições da Administração Aeroportuária fora do expediente.
SUS		Sistema Único de Saúde
SVS		Secretaria de Vigilância em Saúde
Taxidermia		Técnicas de conservação de animais com aparência de vivos.
TCSV		Termo de Controle Sanitário de Viajante
Terminal de passageiro		É o conjunto de áreas cobertas e descobertas do aeroporto, especificamente delimitadas para atendimento, embarque, desembarque e liberação do usuário do transporte aéreo
Tripulação		É o conjunto de tripulantes que exercem função a bordo de

GRUPO EXECUTIVO INTERMINISTERIAL PARA IMPLANTAÇÃO DO PLANO BRASILEIRO DE CONTINGÊNCIA DA PANDEMIA DE INFLUENZA

	aeronave, podendo ser mínima, simples, composta e de revezamento.
Tripulante	É toda pessoa que está em serviço de qualquer meio de transporte, durante o percurso de uma viagem comercial ou militar;
Vacina	Preparação contendo microorganismos vivos ou mortos ou suas frações, possuidora de propriedades antígenicas, usadas para induzir, em um indivíduo a imunidade ativa e específica contra um microorganismo.
Vacinas específicas	Vacinas contra um novo subtipo viral
Vacinas sazonais	As vacinas que são utilizadas a cada ano contra a influenza sazonal
Viajante	Passageiro, tripulante, profissional não-tripulante, ou clandestino, em viagem, num meio de transporte;
VIGIAGRO	Vigilância Agropecuária Internacional
Vigilância agropecuária	Conjunto de atividades destinadas a impedir a introdução e a disseminação de pragas e agentes etiológicos de doenças que constituam ou possam constituir ameaças à agropecuária nacional, de forma a garantir a sanidade dos produtos e a qualidade dos insumos agropecuários importados e exportados.
Vigilância epidemiológica	Conjunto de atividades técnicas dirigidas à detecção de problemas de saúde e à proposição e execução de medidas para a sua prevenção, controle, eliminação ou erradicação.
Vírus	São Parasitas intracelulares causadores de enfermidades em vários organismos, como humanos e animais. Ex: vírus da influenza.
Vôo	Significa o intervalo de tempo que transcorre desde que são fechadas as portas de uma aeronave, antes da decolagem, até que sejam abertas na chegada.
Vôo de risco	Vôo proveniente de área afetada por fator de risco sanitário, ou por transportar caso suspeito.
Zoonose	Enfermidade ou infecção naturalmente transmissível de animais para humanos ou vice-versa.
Zoosanitária	Relativo a saúde animal.

**REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
MINISTÉRIO DA DEFESA
AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA
GERÊNCIA-GERAL DE FACILITAÇÃO E SEGURANÇA**

RESOLUÇÃO N°

**ACESSO AO TRANSPORTE AÉREO DE
PASSAGEIROS QUE NECESSITAM DE
ASSISTÊNCIA ESPECIAL**

2006



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RESOLUÇÃO ANAC N° /ANAC, DE DE 2006.

Aprova as normas sobre o acesso ao transporte aéreo de passageiros que necessitam de assistência especial.

O DIRETOR-PRESIDENTE DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, tendo em vista o disposto na Constituição Federal, promulgada em 5 de outubro de 1988, na Lei N° 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, na Lei N° 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil, no Decreto N° 65.144, de 12 de setembro de 1969, que institui o Sistema de Aviação Civil, no Decreto N° 64.521, de 15 de maio de 1969 que cria a Comissão Interministerial para a Facilitação do Transporte Aéreo Internacional, no Decreto N° 75.474, de 13 de março de 1975, que altera a denominação da Comissão Interministerial para a Facilitação do Transporte Aéreo Internacional para Comissão Nacional para a Facilitação do Transporte Aéreo Internacional e dá outras providências e o disposto na Portaria N° 827/GM3, de 09 de setembro de 1987, que institui o Sistema de Facilitação, Segurança da Aviação Civil e Coordenação do Transporte Aéreo, resolve:

Art. 1º Sejam efetivadas as normas abaixo discriminadas:

Título: Acesso ao transporte aéreo de passageiros que necessitam de assistência especial.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

Art. 3º Revoga-se a IAC 2508-0796, de 01 de julho de 1996, publicada no Diário Oficial N° 27, de 7 de junho de 1996.

MILTON SÉRGIO SILVEIRA ZUANAZZI
Diretor-Presidente

PUBLICADA NO DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO N° , DE DE DE 2006.

SUMÁRIO

RESOLUÇÃO DE APROVAÇÃO, I

SUMÁRIO, II

INTRODUÇÃO, III

SIGLAS E ABREVIATURAS, IV

CONTROLE DE EMENDAS, V

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES, 1

1.1 FINALIDADE, 1

1.2 FUNDAMENTO, 1

1.3 APROVAÇÃO, 1

1.4 DISPONIBILIZAÇÃO, 1

1.5 CORRELAÇÕES, 1

1.6 CANCELAMENTO, 1

2 DISPOSIÇÕES GERAIS, 2

2.1 DEFINIÇÕES, 2

2.2 APLICABILIDADE, 3

3 DISPOSIÇÕES INICIAIS, 3

4. RESPONSABILIDADES DA ADMINISTRAÇÃO AEROPORTUÁRIA, 5

5. RESPONSABILIDADES DA EMPRESA AÉREA OU OPERADOR DE AERONAVES, 6

6. ORIENTAÇÕES DE CARÁTER GERAL, 8

7. DISPOSIÇÕES FINAIS, 10

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS, 12

ANEXOS

ANEXO 1 CLASSIFICAÇÃO E CODIFICAÇÃO DE PASSAGEIROS QUE NECESSITAM DE ASSISTÊNCIA ESPECIAL, A-1

INTRODUÇÃO

A finalidade destas normas é estabelecer diretrizes e procedimentos para assegurar o acesso pleno aos serviços de transporte aéreo pelos passageiros que necessitam de assistência especial, nos termos da Constituição Federal e legislação específica.

SIGLAS E ABREVIATURAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
CORDE	Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência
CTA	Centro Técnico Aeroespacial
GER	Gerência Regional
IFI	Instituto de Fomento e Coordenação Industrial
INSPAC	Inspetor de Aviação Civil
OACI	Organização de Aviação Civil Internacional
PFAC	Posto de Fiscalização de Aviação Civil
SAC	Seção de Aviação Civil
SEPC	Superintendência de Estudos, Pesquisas e Capacitação
SIE	Superintendência de Infra-Estrutura Aeroportuária

Controle de Emendas							
Emenda		Data da Inserção	Inserida Por	Emenda		Data da Inserção	Inserida Por
Nº	Data			Nº	Data		
01				32			
02				33			
03				34			
04				35			
05				36			
06				37			
07				38			
08				39			
09				40			
10				41			
11				42			
12				43			
13				44			
14				45			
15				46			
16				47			
17				48			
18				49			
19				50			
20				51			
21				52			
22				53			
23				54			
24				55			
25				56			
26				57			
27				58			
28				59			
29				60			
30				61			
31				62			

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**1.1 FINALIDADE**

A finalidade destas normas é estabelecer as diretrizes e procedimentos que assegurem o transporte adequado de passageiros que necessitam de assistência especial.

1.2 FUNDAMENTO

Constituição Federal, de 5 de outubro de 1988; Lei Nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica; Lei Nº 8.069, de 13 de julho de 1990, Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências; Lei Nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências; Lei Nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências; Lei Nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências; Lei Nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – CORDE, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes e dá outras providências; Lei Nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, Cria a Agência Nacional de Aviação Civil; Decreto Nº 65.144, de 12 de Setembro de 1969, Institui o Sistema de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica e dá outras providências; Decreto Nº 64.521, de 15 de maio de 1969 Cria a Comissão Interministerial para a Facilitação do Transporte Aéreo Internacional; Decreto Nº 75.474, de 13 de março de 1975, Altera a denominação da Comissão Interministerial para a Facilitação do Transporte Aéreo Internacional para Comissão Nacional para a Facilitação do Transporte Aéreo Internacional e dá outras Providências; Decreto Nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, que Regulamenta as Leis Nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000; Portaria Nº 827/GM3, de 09 de setembro de 1987, Institui o Sistema de Facilitação, Segurança da Aviação Civil e Coordenação do Transporte Aéreo e Anexo 9 à Convenção de Aviação Civil Internacional, que trata da Facilitação do Transporte Aéreo Internacional.

1.3 APROVAÇÃO

Aprovada pela Resolução ANAC nº /ANAC de de de 2006.

1.5 DISPONIBILIZAÇÃO

A – D – ET – GV – IA - IN - OD – PM – SE – SR – TA – X - INTERNET.

1.6 CORRELACÕES

RBHA-139, RBHA-121, RBHA-135 e IAC 162-1001A,

1.7 CANCELAMENTO

Esta publicação revoga a IAC 2508-0796, de 01 de julho de 1996.

2 DISPOSIÇÕES GERAIS**2.1 DEFINIÇÕES**

Administração Aeroportuária – estrutura organizacional do aeroporto, responsável pela sua administração, operação, manutenção e exploração.

Adolescente: - pessoa entre 12 (doze) e 18 (dezoito) anos de idade.

Criança: - pessoa até 12 (doze) anos de idade incompletos.

Empresa Aérea ou Operador de Aeronaves: - Empresa constituída que explora ou se propõe a explorar aeronaves para prestação dos serviços públicos de transporte aéreo regular ou não regular.

Passageiros que necessitam de assistência especial: - pessoas com deficiência, idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, gestantes, lactantes e pessoas acompanhadas por crianças de colo, crianças e adolescentes desacompanhados e demais pessoas com mobilidade reduzida.

Pessoa com deficiência: Para efeito desta IAC, foi adotada a definição estabelecida pelo Decreto Nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, que considera pessoa portadora de deficiência, além daquelas previstas na Lei no 10.690, de 16 de junho de 2003, a que possui limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade e se enquadra nas seguintes categorias:

a) deficiência física: alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, tripégia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções;

b) deficiência auditiva: perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas freqüências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000Hz;

c) deficiência visual: cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60º, ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores;

d) deficiência mental: funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como:

1. comunicação;
2. cuidado pessoal;
3. habilidades sociais;
4. utilização dos recursos da comunidade;
5. saúde e segurança;
6. habilidades acadêmicas;
7. lazer; e

8. trabalho.

e) deficiência múltipla: associação de duas ou mais deficiências.

Pessoa com deficiência motora dependente: pessoa incapaz de acessar ou abandonar a aeronave por conta própria.

Pessoa com mobilidade reduzida: Aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa portadora de deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção.

Pessoa com necessidade de oxigênio suplementar: Aquela que apresenta insuficiência crônica, de natureza respiratória ou cardíaca e que se encontre estável, em ambiente domiciliar.

Nota: Estão excluídos os casos de pessoas enfermas ou em condições instáveis de saúde que necessitam transporte aeromédico, o qual é tratado na IAC 3134 – Transporte Aéreo Público de Enfermos.

Cão-guia ou cão de acompanhamento: Animal especialmente treinado para guiar e auxiliar no desenvolvimento das atividades da vida diária das pessoas com deficiência.

2.2 APLICABILIDADE

2.2.1 Os procedimentos estabelecidos nesta regulamentação são aplicáveis aos elos do Sistema de Aviação Civil, no que for compatível, cabendo aos Inspetores de Aviação Civil (INSPAC), às Gerências Regionais, às Seções de Aviação Civil (SAC), aos Postos de Fiscalização de Aviação Civil e às Administrações Aeroportuárias fiscalizarem o seu cumprimento.

3 DISPOSIÇÕES INICIAIS

3.1. Nada nesta Instrução autoriza ou requer que uma empresa deixe de atender a qualquer regulamentação de segurança de vôo, de eficiência operacional e de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

3.2 As empresas aéreas ou operadores de aeronaves, diretamente ou sob contrato, licença ou outros arranjos não podem:

a) discriminar qualquer pessoa com deficiência, tendo como razão tal deficiência, na provisão de transporte aéreo.

b) exigir que uma pessoa com deficiência aceite serviços especiais (incluindo, mas não limitado a serviços de pré-embalagem) não requeridos por ela, exceto como previsto em 6.9.1.

c) excluir ou negar a uma pessoa com deficiência os benefícios de qualquer transporte aéreo ou serviços correlatos que sejam disponíveis para outras pessoas, mesmo no caso de haver serviços separados ou diferenciados para pessoas com deficiência.

d) tomar qualquer atitude adversa a um cidadão por causa da insistência do mesmo, diretamente ou por intermédio de terceiros, em reclamar seus direitos protegidos por esta Instrução ou por Leis vigentes.

3.3 Em suas viagens, as pessoas com deficiência têm o direito a um tratamento igual ao que se dispensa aos demais passageiros e a receber os mesmos serviços que são prestados costumeiramente ao público em geral, observadas as suas necessidades especiais de atendimento. Este direito inclui o atendimento prioritário e o acesso às informações e instruções, às instalações, às aeronaves e aos demais veículos à disposição dos passageiros nos terminais.

3.4 A fim de melhor prestar os serviços proporcionados às pessoas que necessitam de assistência especial, as empresas aéreas, seus prepostos e as administrações aeroportuárias deverão empregar uma definição comum para as distintas categorias de pessoas que necessitam dessa assistência. Para esse fim, adotarão o sistema de classificação e codificação constante do Anexo I a esta IAC.

3.5 As administrações aeroportuárias, as empresas aéreas, seus prepostos e as empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo deverão prestar às pessoas que necessitam de assistência especial todas as informações necessárias, ao longo de todas as fases de suas viagens, desde o momento em que confirmam a reserva, especialmente a partir da chegada ao aeroporto, até a saída da área pública do aeroporto de destino. Assegurarão também a estes passageiros a assistência especial necessária durante todo o trajeto da viagem independentemente do tipo de deficiência.

3.6 As administrações aeroportuárias e as empresas de transporte aéreo deverão estabelecer programas de treinamento, visando a assegurar disponibilidade de pessoal, de terra e de bordo, especialmente treinado para lidar com pessoas que necessitem de assistência especial.

3.7 As pessoas que necessitam de assistência especial deverão informar à empresa aérea transportadora sobre suas necessidades, preferivelmente no momento em que fizerem sua reserva, ou com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas antes do embarque. O descumprimento dessa recomendação não inviabilizará o embarque, excetuando-se dessa disposição o uso de oxigênio, de maca e o transporte de grupos, regulados respectivamente, nos itens 5.4.2, 5.8 e 6.11.

3.8 As administrações aeroportuárias, as empresas aéreas, seus prepostos e as empresas de serviços auxiliares adotarão as medidas necessárias para que as pessoas que necessitam de assistência especial sejam devidamente assistidas e informadas sobre como proceder nas situações abaixo, entre outras que possam ocorrer, de modo a garantir sua integridade física e moral:

- a) ao comprar bilhetes de passagem;
- b) ao consultar o quadro horário dos vôos;
- c) ao fazer a reserva;
- d) ao chegar ao aeroporto;
- e) ao ingressar no terminal;

- f) ao passar pelos pontos de controle de acesso às áreas restritas de segurança do terminal de passageiros;
- g) em trânsito nos aeroportos e nas conexões;
- h) antes, durante e depois do voo;
- i) no aeroporto de destino;
- j) em qualquer outra etapa da viagem não prevista nos itens acima (em casos de emergência, por exemplo).

3.9 A Administração Aeroportuária deverá prover balcões de informações e de atendimento (“check in”), nos aeroportos, com pelo menos uma parte da superfície acessível para atendimento às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, com mobiliário de atendimento e recepção adaptado à altura e à condição física de pessoas em cadeira de rodas, conforme os padrões das normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

3.10 As empresas aéreas ou operadores de aeronaves e as administrações aeroportuárias devem proceder à adequação do sistema de informações destinado a todos os passageiros, para o atendimento às pessoas com deficiência, inclusive auditiva ou visual, garantindo-lhes as mesmas condições de atendimento disponíveis para os demais passageiros. Estas informações devem estar ao alcance de todas as pessoas e serão fornecidas em, pelo menos, 2 (dois) idiomas, em caso de vôos internacionais, até dezembro de 2007.

3.11 As administrações aeroportuárias deverão disponibilizar, nas áreas comuns dos aeroportos, telefones adaptados a pessoas portadoras de deficiência auditiva e as empresas aéreas e seus prepostos, nas suas centrais de atendimento, também deverão dispor de tais telefones, até dezembro de 2007.

4 RESPONSABILIDADES DA ADMINISTRAÇÃO AEROPORTUÁRIA

4.1 As administrações aeroportuárias adotarão medidas necessárias para assegurar que as instalações e os serviços prestados nos aeroportos, onde opere aviação regular, estejam acessíveis para os passageiros que necessitam de assistência especial, conforme previsto no Dec. N° 5.296, de 2 de dezembro de 2004.

4.2 As administrações aeroportuárias delimitarão áreas especiais, o mais próximo possível das entradas principais dos terminais de passageiros, para o desembarque e o embarque de passageiros com deficiência. Essas áreas deverão estar sinalizadas com o símbolo internacional de acesso, conforme estabelece a Lei N° 7.405, de 10 de julho de 2001, e livre de obstáculos para a circulação das referidas pessoas com segurança e autonomia.

4.3 As administrações aeroportuárias reservarão, nos seus estacionamentos destinados ao público, pelo menos 2 (dois) por cento do total de vagas para veículos que transportem pessoa com deficiência, conforme especificações técnicas, de desenho e traçado, estabelecidas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT. Será assegurada, no mínimo, uma vaga em local próximo à entrada principal ou ao elevador, de fácil acesso à circulação de pedestres.

4.4 A transferência direta de passageiros idosos ou com deficiência, de uma aeronave para outra, deverá ser autorizada, quando necessária e possível, sempre que o tempo disponível para a conexão ou outra circunstância a justifique, sem prejuízo das normas de fiscalização e de segurança do aeroporto.

5 RESPONSABILIDADES DA EMPRESA AÉREA OU OPERADOR DE AERONAVES

5.1 As empresas aéreas deverão assegurar que, em aeroportos que não disponham de pontes de embarque ou quando, por qualquer razão, a aeronave estacionar em posição remota, sejam oferecidos veículos equipados com elevadores ou outros dispositivos apropriados para efetuar, com segurança, o embarque e desembarque de pessoas com deficiência, bem como o movimento destas entre a aeronave e o terminal, tanto na chegada quanto na saída.

Nota: Esta disposição não impede a celebração de acordos, convênios ou outros instrumentos legais entre as próprias empresas aéreas e destas com as administrações aeroportuárias, visando o cumprimento deste item.

5.2 As empresas aéreas efetuarão o embarque e a acomodação dos passageiros que necessitam de assistência especial, prioritariamente, antecedendo o embarque dos outros passageiros, mesmo daqueles possuidores de cartão de passageiro freqüente, para permitir o conforto, a segurança e o bom atendimento, durante o procedimento.

5.3 As empresas aéreas efetuarão o desembarque dos passageiros que necessitam de assistência especial, logo após o desembarque dos demais passageiros. O pessoal de bordo comandará o processo de desembarque, o qual deverá ser acompanhado por funcionários das empresas aéreas, ou por elas contratados, devidamente treinados.

5.4 No momento da reserva, independentemente do meio utilizado para realizá-la (telefone, fax, balcão da empresa aérea etc.), o atendimento deverá contemplar questionamento quanto à necessidade de assistência especial ao passageiro, a qual deverá ser registrada de acordo com os Códigos do Anexo 1, observado o que estabelece o item 3.7.

5.4.1 O questionamento a que se refere o item 5.4 visa a determinar, entre outras coisas e principalmente, a necessidade de acompanhante e/ou de uso de oxigênio pelo passageiro.

5.4.2 Quando se tratar de necessidade de oxigênio, o passageiro interessado deverá solicitá-lo à empresa aérea com uma antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas, antes do vôo, de acordo com a prescrição médica que deve ser registrada em formulário próprio de uso internacional (Medical Information Sheet - MEDIF), pelo médico do enfermo. Garantida a confidencialidade do documento (MEDIF), este deverá ser avaliado pelo serviço médico da empresa, especializado em medicina de aviação, quanto a eventuais riscos para o solicitante e aos demais passageiros, ressalvadas, ainda, as limitações expressas no RBHA 121 (121.574 – Oxigênio medicinal para uso dos passageiros).

5.5 As empresas aéreas designarão, previamente, funcionários capacitados para atender, acompanhar e acomodar, nos assentos os passageiros que necessitam de assistência especial, conforme especificado nos itens 5.7 e 5.8, abaixo.

5.5.1 As empresas aéreas disponibilizarão mecanismos de segurança adicionais para uso dos passageiros paraplégicos, tetraplégicos, amputados e outros que necessitem desse auxílio para sua firmeza e segurança durante o voo e nas operações de decolagem e pouso, até dezembro de 2007.

5.5.2 Além disso, para uso de pessoas com deficiência, as empresas aéreas deverão disponibilizar coletes salva-vidas infláveis, até dezembro de 2007.

5.5.3 As empresas aéreas disponibilizarão, até dezembro de 2006, por classe da aeronave, no mínimo 2 (dois) cartões de informações de emergência, em braille e caracteres ampliados (simultaneamente com o braille), para pessoas com baixa visão com informações que possibilitem esclarecer às pessoas com deficiência visual sobre como serão orientadas em situação de emergência.

5.6 As empresas aéreas e seus prepostos orientarão, no ato da reserva, os passageiros com deficiência para que se apresentem para o despacho, no aeroporto de embarque, com antecedência de 1 (uma) hora e 30 (trinta) minutos para vôos domésticos e de 2 (duas) horas para vôos internacionais, em relação à hora prevista de decolagem, ocasião em que os meios de atendimento serão postos à sua disposição. O uso de tais meios não acarretará qualquer ônus ao usuário.

5.7 As empresas aéreas acomodarão os passageiros com deficiência motora que utilizam cadeira de rodas em assentos especiais dotados de braços removíveis ou escamoteáveis dispostos ao lado dos corredores, nas 2^a e 3^a fileiras das aeronaves, ou nas 2^a e 3^a fileiras imediatamente atrás de uma divisória, desde que haja compatibilidade de classe escolhida e seja do interesse do passageiro em questão, ficando a 1^a fileira para o uso prioritário de crianças em berços, crianças desacompanhadas e passageiro acompanhado de cão-guia.

Nota: Caso o passageiro com deficiência física motora deseje utilizar assento na 1^a fileira, poderá ser autorizado desde que não prejudique as prioridades acima estabelecidas.

5.7.1 Os assentos mencionados no item 5.7 não poderão ser liberados para reserva de outros passageiros que não necessitam de assistência especial, até 24 (vinte e quatro) horas antes do horário previsto para a partida do voo.

5.7.2 Se uma pessoa com deficiência não fizer uma reserva com pelo menos 24 (vinte e quatro) horas de antecedência do horário previsto para a partida do voo, a empresa transportadora deve atender ao pedido dessa pessoa, reposicionando outro passageiro que não necessite de assistência especial e que esteja ocupando os assentos mencionados no item 5.7.

5.7.3 A empresa transportadora deve informar para todos os passageiros designados para os assentos mencionados no item 5.7 (passageiros que não necessitam de assistência especial) que eles estão sujeitos a reposicionamento, se for necessário utilizar seu assento

para prover acomodação requerida por pessoa com deficiência. Além disso, estes assentos devem ser identificados com o símbolo internacional de acesso.

5.7.4 A empresa transportadora deve prover as informações de que trata o item 5.7.3, acima, por meio do seu sistema eletrônico de reserva ou verbalmente pelo pessoal do setor de reserva, por anúncio nos balcões e portões de embarque, cartões ou revistas colocadas nos assentos, literatura para usuários freqüentes, ou por outros meios apropriados.

5.8 As empresas aéreas farão os arranjos necessários nas aeronaves para garantir o transporte adequado de passageiro que necessite ser transportado em maca, quando a aeronave não for tecnicamente adequada para esse tipo de transporte, desde que a solicitação seja efetuada com antecedência mínima de 48 horas de antecedência e que não afete a segurança de voo, a eficiência operacional e a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

6 ORIENTAÇÕES DE CARÁTER GERAL

6.1 As operações de embarque e desembarque de passageiros que necessitam de assistência especial serão executadas por funcionários das empresas aéreas ou por elas contratados.

6.2 Todo o pessoal, de terra e de bordo, diretamente envolvido no atendimento às pessoas que necessitam de assistência especial ou com o manuseio de seus equipamentos e auxílios, durante as diversas fases de uma viagem, deverá receber treinamento especializado. O treinamento deve incluir as técnicas de atendimento adequado às estas pessoas, sendo responsabilidade das empresas envolvidas, ou seus prepostos, providenciá-lo.

6.2.1 O pessoal responsável pelo atendimento às pessoas com deficiência que utilizam para sua locomoção equipamentos movidos a bateria deverá ter conhecimento de como manusear, embalar e acomodar a(s) bateria(s) para o transporte, como bagagem prioritária despachada, conforme preconizado no Doc. 9284 AN/905 - Instruções Técnicas para o Transporte sem Risco de Mercadorias Perigosas por Via Aérea, da OACI, devendo, em caso de dúvida, consultar o usuário desses equipamentos sobre as melhores condições e formas de acondicioná-los, considerando o grande número de modelos existentes.

6.3 Para serem homologadas, as aeronaves que irão entrar em serviço pela primeira vez ou que tenham que realizar uma remodelação de vulto deverão ser adequadas, ficando em conformidade com as normas de acessibilidade com relação aos equipamentos de bordo que incluem assentos com braços móveis (removíveis ou escamoteáveis), cadeiras de rodas de bordo, lavatório, iluminação e sinalização acessível, de acordo com o que segue:

- a) aeronaves com 30 (trinta) ou mais assentos deverão ter 10% de seus assentos com braços móveis.
- b) aeronaves com 100 (cem) ou mais assentos deverão dispor, também, de cadeira de rodas de bordo.

6.4 As cadeiras de rodas, após passarem pela inspeção especial de passageiro, nos pontos de controle de segurança dos aeroportos (PNAVSEC item 7.4.5 letra a), serão

transportadas gratuitamente no interior da cabine de passageiros, quando houver espaço disponível ou serão consideradas como bagagens prioritárias.

6.4.1 As demais ajudas técnicas utilizadas por pessoas com deficiência, tais como bengalas, muletas, andadores e outras, após passarem pela inspeção de passageiros, serão transportadas, obrigatoriamente, na cabine de passageiros. Tais ajudas só serão transportadas no compartimento de bagagem da aeronave quando suas dimensões ou as da aeronave (aeronave de pequeno porte), bem como os aspectos de segurança inviabilizarem seu transporte no interior da cabine de passageiros. Caso não possam ser transportadas na cabine de passageiros, serão consideradas como bagagens prioritárias.

6.4.2 As administrações aeroportuárias, durante a inspeção de segurança das ajudas técnicas referidas no item 6.4.1, acima, disponibilizarão cadeiras de rodas ou cadeiras comuns para uso dessas pessoas.

6.4.3 Passageiros que utilizam marca-passo ou implante coclear, não podem ser submetidos à inspeção por detector de metal (pórtico ou bastões), devendo ser utilizado procedimento alternativo que não interfira com o funcionamento desses dispositivos médicos. Na área de embarque, antes dos detectores de metal, caberá à Administração Aeroportuária colocar avisos escritos, alertando os passageiros sobre este procedimento.

6.5 No embarque, fica assegurado aos usuários de cadeira de rodas usarem as suas próprias cadeiras para se locomoverem até a porta da aeronave, após passarem pela inspeção especial de passageiro, nos controles de segurança dos aeroportos (PNAVSEC item 7.4.5 letra a) e da porta da aeronave até o terminal, por ocasião do desembarque.

6.6 A bagagem despachada por passageiros com deficiência e por seu acompanhante deve ser marcada de forma a facilitar sua identificação na área de recolhimento de bagagem pelo pessoal da empresa aérea, pelo passageiro e pelo seu acompanhante na esteira de entrega de bagagem.

6.7 O cão-guia ou cão de acompanhamento de pessoa com deficiência, atendidas as condições previstas no artigo 6º, § 1º, VIII do Decreto Nº 5.296/2004 e na Lei Nº 11.126/2005, será transportado gratuitamente, no chão da cabine da aeronave, em local adjacente a seu dono e sob seu controle, na 1ª fileira, ou imediatamente atrás de uma divisória. O cão deve estar equipado com arreio, dispensado o uso de focinheira, devendo ser observada a prioridade do transporte de criança em berço.

6.8 Para o transporte de cão-guia ou cão de acompanhamento de pessoa com deficiência, em rota nacional, será obrigatória a apresentação de carteira de vacinação atualizada, com comprovação da vacina múltipla, anti-rábica e tratamento anti-helmítico expedido por médico veterinário devidamente credenciado. Para o transporte de cão-guia ou cão de acompanhamento, em rota internacional, será obrigatória a apresentação do Certificado Zoossanitário Internacional expedido pelo Posto de Vigilância Agropecuária Internacional do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, de acordo com os requisitos exigidos pelo país de destino do animal.

6.8.1 O cão-guia ou cão de acompanhamento, em fase de treinamento, deverá ser admitido na cabine de passageiros, desde que conduzido por família hospedeira ou treinador especializado, ambos devidamente credenciados, atendidos os requisitos constantes no item 6.8 acima.

6.9 Caberá aos passageiros com deficiência, a fim de resguardar-lhes o direito à autonomia e ao livre arbítrio, definir, junto à empresa aérea, se necessitam ou não de um acompanhante, observando o que consta no item 3.7.

6.9.1 As empresas aéreas só poderão exigir um acompanhante para o passageiro com deficiência, contrariando a sua opinião, quando em seu julgamento, por razões técnicas e de segurança de voo, mediante justificativa expressa, por escrito, considere essencial a presença de um acompanhante.

6.9.2 Se a empresa aérea exigir a presença de um acompanhante para o passageiro com deficiência, deverá oferecer para o seu acompanhante, desconto de, no mínimo, 80% da tarifa cobrada do passageiro com deficiência. O acompanhante deverá viajar na mesma classe e em assento adjacente ao da pessoa com deficiência. Essa informação deve ser prestada ao passageiro no momento da reserva.

6.10 As empresas aéreas não poderão limitar, em suas aeronaves, o número de passageiros com deficiência que possam movimentar-se sem ajuda ou que estejam acompanhadas. Entretanto, por razões de segurança de voo, o transporte de passageiros com deficiência motora, dependentes e desacompanhados, fica limitado a 50% (cinquenta por cento) do número de tripulantes de cabine.

6.11 No caso de grupo, a empresa aérea deverá ser informada com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas para que sejam adotadas as medidas necessárias para o atendimento e assistência de seus membros.

7 DISPOSIÇÕES FINAIS

7.1 As empresas aéreas manterão registro dos atendimentos de transporte de passageiros que necessitam de assistência especial para acompanhamento e controle estatístico e dele darão ciência ao DAC, quando solicitadas.

7.2 As administrações aeroportuárias assegurarão que, desde a concepção até a implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos, bem como as reformas das instalações aeroportuárias, serão atendidas as normas técnicas de acessibilidade da ABNT, do Doc 9184-AN/902 da OACI – Manual de Planificação de Aeroportos, Parte 1 e as regras contidas no Dec. N° 5.296/2004.

7.3 As instalações reservadas ou destinadas às pessoas que necessitam de assistência especial devem ser adequadamente sinalizadas, de acordo com a Lei N° 7.405, de 12 de novembro de 1985 e o DOC 9636 da OACI - Sinais Internacionais para Informações a Pessoas em Aeroportos e Terminais Marítimos.

2006

RESOLUÇÃO

7.4 Esta IAC entrará em vigor na data de publicação no Diário Oficial da União da Portaria Nº /DGAC, de de de 2006, que aprova esta Instrução.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. _____ BRASIL. Lei nº 7.405, de 12 de novembro de 1985. Torna obrigatória a colocação do “Símbolo Internacional de Acesso” em todos os locais e serviços que permitam sua utilização por pessoas portadoras de deficiência e dá outras providências. *Diário Oficial* [da República Federativa do Brasil], Poder Executivo, Brasília, DF, 13 de novembro de 1985.
2. _____ Lei Nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. *Diário Oficial* [da República Federativa do Brasil], Poder Executivo, Brasília, DF, 30 de dezembro de 1986.
3. _____ Lei Nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, que Dispõe sobre o Apoio às pessoas Portadoras de Deficiência, sua Integração Social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – CORDE, Institui a Tutela Jurisdicional de Interesses Coletivos ou Difusos dessas Pessoas, Disciplina a Atuação do Ministério Público, Define Crimes, e dá outras Providências. *Diário Oficial* [da República Federativa do Brasil], Poder Executivo, Brasília, DF, 25 de outubro de 1985.
4. _____ Lei Nº 8.069, de 13 de julho de 1990, que dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências. *Diário Oficial* [da República Federativa do Brasil], Poder Executivo, Brasília, DF, 14 de julho de 1990.
5. _____ Lei Nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que Dá Prioridade de Atendimento às Pessoas que Especifica, e dá outras Providências. *Diário Oficial* [da República Federativa do Brasil], Poder Executivo, Brasília, DF, 9 de novembro de 1999.
6. _____ Lei Nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que Estabelece Normas Gerais e Critérios Básicos para a Promoção da Acessibilidade das Pessoas Portadoras de Deficiência ou com Mobilidade Reduzida, e dá outras Providências. *Diário Oficial* [da República Federativa do Brasil], Poder Executivo, Brasília, DF, 20 de dezembro de 2000.
7. _____ Lei Nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. *Diário Oficial* [da República Federativa do Brasil], Poder Executivo, Brasília, DF, 3 de outubro de 2003.
8. _____ Decreto Nº 65.144, de 12 de setembro de 1969. Institui o Sistema de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica e dá outras providências. *Diário Oficial* [da República Federativa do Brasil], Poder Executivo, Brasília, DF, 15 set 1969.
9. _____ Decreto Nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999. Dispõe sobre a política nacional para a integração da pessoa portadora de deficiência, consolida as normas de proteção e dá outras providências. *Diário Oficial* [da república Federativa do Brasil], Poder Executivo, Brasília, DF, 21 de dezembro de 1999.

10. _____ Decreto Nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.
11. _____ Portaria Nº 827/GM-3, de 9 de setembro de 1987. Institui o Sistema de Facilitação da Aviação Civil e Coordenação do Transporte Aéreo. *Diário Oficial* [da República Federativa do Brasil], Poder Executivo, Brasília, DF, 10 de setembro de 1987.
12. _____ COMANDO DA AERONÁUTICA, CENTRO TÉCNOLÓGICO DA AERONÁUTICA. Ficha de Controle de Assuntos Relevantes FCAR Nº OPE 07. In: _____. Projeto de Configuração Interior para o Acesso e Acomodação de Passageiro Portador de Deficiência. (Interior Configuration Design to Handicapped Passenger Access and Accommodation) - Nº H.01-0670-0- ERJ-170. São José dos Campos/SP: CTA, 2000.
13. _____ ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. Acessibilidade de Pessoas Portadoras de Deficiência a Edificações, Espaço, Mobiliário e Equipamentos Urbanos. NBR 9050, de 31 de maio de 2004.
14. _____ INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. Annex 9: Facilitation. 12^a ed. In. July 2005 Convention of International Civil Aviation Montreal: ICAO, 2005.
15. _____ Doc 9184 –AN/902. Airport Planning Manual, Part 1: Master Planning. 2^a ed. Montreal: ICAO, 1987. (Reprinted in 1999).
16. _____ Doc 9636. International Signs to Provide Guidance to Persons at Airports and Marine Terminals. Montreal: ICAO, 1995.
17. _____ Passenger Services Conference Resolutions Manual, 23^a ed. Montreal: IATA, 31 may 2004.

ANEXO 1 - CLASSIFICAÇÃO E CODIFICAÇÃO DE PASSEIROS QUE NECESSITAM DE ASSISTÊNCIA ESPECIAL

MEDA - Caso médico. Poderá ser exigida autorização e/ou acompanhamento médico. Não é aplicável a passageiros que somente necessitem de assistência especial no aeroporto e durante as operações de embarque e desembarque. Aplica-se aos seguintes passageiros: acidentados, engessados, pessoas que necessitam de oxigênio durante o voo, recém-nascidos em incubadora etc.

STCR - Passageiros transportados em maca.

WCHR - Cadeira de rodas – R para Rampa. O passageiro pode subir e descer escadas e caminhar de e para o seu assento, mas necessita de cadeira de rodas para se movimentar em distâncias maiores (através da rampa, da ponte de embarque, etc.).

WCHS - Cadeiras de rodas – S para degraus (“Steps”). O passageiro não pode subir ou descer escadas, mas pode caminhar de e para o seu assento, mas necessita de cadeira de rodas para se movimentar em distâncias maiores (através da rampa, ponte de embarque, etc.). Necessita de equipamento adequado para proceder ao embarque ou desembarque quando a aeronave estiver estacionada na rampa.

WCHC - Cadeira de rodas – C para assento de Cabine. O passageiro que não consegue locomover-se. Necessita de cadeira de rodas para se movimentar até a aeronave e, de e para seu assento, e de equipamento adequado para proceder ao embarque e desembarque quando a aeronave estiver estacionada na rampa.

MAAS - (“MEET and ASSIST”) – Casos especiais – Passageiros que requerem atenção especial individual durante as operações de embarque e desembarque que normalmente não é dispensada a outros passageiros. São os seguintes: Senhoras grávidas, idosos, convalescentes etc.

BLND - Passageiro com deficiência visual – Especificar se acompanhado de cão treinado para seu auxílio.

DEAF - Passageiro com deficiência auditiva – Especificar se acompanhado de cão treinado para seu auxílio.

INF - Criança de colo.

UMNR - Menores desacompanhados.

OXYG - Oxigênio para passageiros viajando, tanto sentado como em maca, que necessitam de oxigênio durante o voo.

WCBD - Cadeira de rodas movida à bateria seca.

WCBW - Cadeira de rodas movida à bateria molhada.