

ANEXO À RESOLUÇÃO Nº 234, DE 30 DE MAIO DE 2012.

**SISTEMA DE RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA (SREA) EM
AERÓDROMOS CIVIS**

Sumário

1. ESCOPO	1
2. DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	1
2.1 TERMOS E DEFINIÇÕES	1
3 CLASSIFICAÇÃO DE AERÓDROMOS	3
4 SISTEMA DE RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA	3
4.1 GENERALIDADES	3
5 RECURSOS NECESSÁRIOS PARA O ATENDIMENTO À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA	5
6 SERVIÇO MÉDICO DE EMERGÊNCIA E REMOÇÃO DE VÍTIMAS - SME	5
7 ESTRUTURAS DE COORDENAÇÃO	6
7.1 CENTRO DE OPERAÇÕES DE EMERGÊNCIA (COE)	6
7.2 POSTO DE COORDENAÇÃO MÓVEL (PCM)	6
8 RECURSOS EXTERNOS	7
9 FERRAMENTAS DE SUPORTE À LOCALIZAÇÃO	7
9.1 MAPA DE GRADE INTERNO	7
9.2 MAPA DE GRADE EXTERNO	8
9.3 DISTRIBUIÇÃO DOS MAPAS DE GRADE	8
10 PLANOS RESULTANTES DO SREA	9
11 PLANO DE EMERGÊNCIA EM AERÓDROMO (PLEM)	9
12 PLANO DE REMOÇÃO DE AERONAVES INOPERANTES E DESINTERDIÇÃO DE PISTA (PRAI)	10
13 PLANO CONTRAINCÊNDIO EM AERÓDROMO (PCINC)	11
13.1 GENERALIDADES	11
13.2 FICHA DE LEVANTAMENTO DE INFRAESTRUTURA E RECURSOS DO SESCINC (FPCINC)	11
13.3 MANUAL DE PROCEDIMENTOS DO SESCINC (MPCINC)	13
14 EXERCÍCIOS SIMULADOS DE EMERGÊNCIA EM AERÓDROMO	14
15 DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS	15
16 RESUMO DOS REQUISITOS POR CLASSE DE AERÓDROMO	16

1. ESCOPO

1.1 Este documento estabelece os requisitos e parâmetros mínimos para o Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária (SREA) em aeródromos civis.

1.2 Os critérios regulatórios estabelecidos neste Anexo são de observância obrigatória para os operadores de aeródromos civis brasileiros, compartilhados ou não, abertos ao transporte aéreo público.

2. DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

2.1 TERMOS E DEFINIÇÕES

2.1.1 Para efeito deste Anexo aplicam-se os termos e definições estabelecidos a seguir, bem como aqueles disponíveis no RBAC 01, denominado “Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil -

Definições, Regras de Redação e Unidades de Medida” e suas alterações, Resolução nº 115/2009 – “Implantação, Operação e Manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndios em Aeródromos Civis (SESCINC)” e suas alterações, e demais normas relacionadas à matéria.

Acordo operacional de ajuda mútua é um acordo firmado entre partes do SREA que formaliza a cooperação das partes durante uma emergência real ou simulada.

Corpo de Voluntários de Emergência (CVE) é o grupo de voluntários com a função de auxiliar nas atividades de resposta à emergência aeroportuária.

Plano de Assistência às Vítimas de Acidente Aeronáutico e Apoio a Seus Familiares (PAFAVIDA) é o plano regulamentado pela IAC 200 – 1001 ou instrumento normativo que a substitua.

Plano contraincêndio de aeródromo (PCINC) é o documento que estabelece os procedimentos operacionais a serem adotados pelo SESCINC para os atendimentos às emergências ocorridas na sua área de atuação.

Plano de emergência em aeródromo (PLEM) é o documento que estabelece as responsabilidades dos órgãos, entidades ou profissionais que possam ser acionados para o atendimento às emergências ocorridas no aeródromo ou em seu entorno.

Serviço Médico de Emergência e Remoção de Vítimas (SME) é o serviço responsável pela remoção e cuidados posteriores de vítimas de uma emergência aeroportuária, seja esta associada a acidentes/incidentes aeronáuticos ou outras ocorrências no âmbito do aeródromo.

Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária (SREA) é identificado como um conjunto de recursos internos e externos ao aeródromo, com responsabilidades e procedimentos próprios, que em coordenação devem responder eficientemente a emergências aeroportuárias, visando, prioritariamente, o salvamento de vidas, bem como a mitigação de danos materiais e garantindo ao aeródromo eficaz retorno às suas operações.

2.2 ABREVIATURAS

2.2.1 Para efeito deste Anexo aplicam-se as abreviaturas apresentadas a seguir:

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil

ARP (Aerodrome Reference Point) - Ponto de Referência do Aeródromo

CACE - Carro de Apoio ao Chefe de Equipe

CCI - Carro Contraincêndio de Aeródromo

COE - Centro de Operações de Emergência

CRS - Carro de Resgate e Salvamento

CVE - Corpo de Voluntários de Emergência

EPI - Equipamento de Proteção Individual

EPR - Equipamento de Proteção Respiratória

ESEA - Exercício Simulado de Emergência em Aeródromo

FPCINC - Ficha de Levantamento de Infraestrutura e Recursos do SESCINC

IML - Instituto Médico Legal

MPCINC - Manual de Procedimentos Operacionais do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil

PAA - Parque de Abastecimento de Aeronaves

PACI - Posto Avançado Contraincêndio

PAFAVIDA - Plano de Assistência às Vítimas de Acidente Aeronáutico e Apoio a Seus Familiares

PCINC - Plano Contraincêndio de Aeródromo

PCM - Posto de Coordenação Móvel

PLEM - Plano de Emergência em Aeródromo

PRAI - Plano de Remoção de Aeronave Inoperante e Desinterdição de Pista

RBAC - Regulamento Brasileiro da Aviação Civil

SCI - Seção Contraincêndio de Aeródromo

SESCINC - Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil

SME - Serviço Médico de Emergência e Remoção de Vítimas

SREA – Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária

3 CLASSIFICAÇÃO DE AERÓDROMOS

3.1 Os aeródromos civis abertos ao tráfego aéreo público são classificados, para efeito da aplicação deste Anexo, segundo o método descrito no Anexo à Resolução ANAC nº 115, de 6 de outubro de 2009 e suas alterações.

4 SISTEMA DE RESPOSTA À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA

4.1 GENERALIDADES

4.1.1 O operador de aeródromo deve estabelecer, implantar e manter operacional um Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária (SREA) capaz de:

4.1.1.1 Responder às emergências aeroportuárias que ocorram no aeródromo e no seu entorno.

4.1.1.2 Salvar vidas.

4.1.1.3 Mitigar os danos materiais e as consequências decorrentes de uma emergência aeroportuária.

4.1.1.4 Estabelecer ações contingenciais para restauração das operações normais do aeródromo.

4.1.2 O operador de aeródromo deve garantir a disponibilidade dos recursos de infraestrutura, materiais e humanos, de modo que estes atuem de forma integrada para o atendimento às emergências aeroportuárias.

4.1.3 O Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária (SREA) inclui:

4.1.3.1 Os elos do sistema (setores, órgãos, entidades e empresas);

4.1.3.2 Os recursos humanos necessários e capacitados, conforme disposto neste Anexo;

4.1.3.3 Os recursos de infraestrutura e materiais necessários para a resposta à emergência aeroportuária;

4.1.3.4 A definição de responsabilidades e procedimentos para cada tipo de emergência;

4.1.3.5 A elaboração de planos que consolidem o planejamento das ações atribuídas a cada elo do sistema; e

4.1.3.6 A utilização de mecanismos de autoavaliação e melhoria contínua do sistema.

4.1.4 O operador de aeródromo deve estabelecer um planejamento de resposta as emergências aeroportuárias que estabeleça a abrangência, as responsabilidades e os procedimentos a serem tomados pelos elos de seu SREA.

4.1.4.1 As responsabilidades e procedimentos pertinentes a cada um dos participantes, internos e externos ao aeródromo, no processo de planejamento e atendimento às emergências aeroportuárias, devem estar consolidadas em acordos de ajuda mútua.

4.1.5 O operador de aeródromo deve:

4.1.5.1 Ao estabelecer o planejamento de resposta as emergências aeroportuárias, considerar critérios de preservação do local do acidente aeronáutico ou de evidências que possam contribuir para futuras investigações sob a responsabilidade dos órgãos competentes, observando, no entanto, que estes procedimentos não sobreponham-se à necessidade ou à oportunidade de salvamento de vidas.

4.1.5.2 Estabelecer procedimentos para desinterdição de pista e remoção de aeronaves inoperantes.

4.1.5.3 Prever a mitigação de efeitos psicológicos decorrentes de um acidente aeronáutico com foco nos profissionais que, direta ou indiretamente, estejam envolvidos nas ações de resposta à emergência aeroportuária.

4.1.5.4 Estabelecer procedimentos para avaliar o sistema após a realização de exercício simulado ou da ocorrência de uma emergência, bem como definir ações para corrigir as falhas encontradas e aprimorar continuamente o SREA.

4.1.5.5 Garantir que os operadores aéreos tenham acesso às informações, procedimentos e responsabilidades estabelecidas para todos os elos do SREA.

4.1.6 Os tipos de emergências aeroportuárias, que devem ser previstos no âmbito do SREA, são:

4.1.6.1 Ocorrências com aeronaves em voo ou no solo, dentro e fora da área patrimonial do aeródromo.

4.1.6.2 Ocorrências com aeronaves em áreas aquáticas, pantanosas ou de difícil acesso.

4.1.6.3 Ocorrências estabelecidas no plano de segurança da aviação civil (PSA) devido a atos de interferência ilícita.

4.1.6.4 Ocorrências com artigos perigosos.

4.1.6.5 Incêndios florestais ou em áreas de cobertura vegetal próxima ao aeródromo que, de alguma forma, interfiram na segurança das operações aéreas.

4.1.6.6 Incêndios no terminal aeroportuário ou outras instalações de infraestrutura aeroportuária.

4.1.6.7 Falhas de iluminação e queda de energia elétrica.

4.1.6.8 Controle de multidões na área do sítio aeroportuário.

4.1.6.9 Desastres naturais passíveis de ocorrência na região onde o aeródromo está localizado.

4.1.6.10 Casos de saúde pública incluindo doenças contagiosas.

4.1.6.11 Emergências médicas em geral.

4.1.6.12 Outras emergências, a critério do operador de aeródromo.

5 RECURSOS NECESSÁRIOS PARA O ATENDIMENTO À EMERGÊNCIA AEROPORTUÁRIA

5.1 O operador de aeródromo deve prover e manter operacionais os recursos necessários para resposta a emergências aeroportuárias, na seguinte composição mínima:

5.1.1 Serviços:

5.1.1.1 Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromo Civil (SESCINC)

5.1.1.2 Serviço Médico de Emergência e Remoção de Vítimas (SME)

5.1.2 Estruturas de coordenação:

5.1.2.1 Centro de Operações de Emergência (COE)

5.1.2.2 Posto de Coordenação Móvel (PCM)

5.1.3 Recursos externos:

5.1.3.1 Quaisquer entidades externas à comunidade aeroportuária, previstas no planejamento de resposta a emergências aeroportuárias, para atuarem quando de uma determinada emergência.

5.1.4 Ferramentas de suporte à localização de ocorrências, pontos de apoio e deslocamento de equipes:

5.1.4.1 Mapas de Grade, interno e externo, ou qualquer outra ferramenta de orientação e deslocamento dos órgãos do aeródromo e da comunidade do entorno, a fim de auxiliar no atendimento a emergências aeroportuárias.

6 SERVIÇO MÉDICO DE EMERGÊNCIA E REMOÇÃO DE VÍTIMAS - SME

6.1 O operador de aeródromo deve prever em seu SREA a disponibilidade de um Serviço Médico de Emergência e Remoção de Vítimas (SME) para atendimento e remoção das vítimas de uma emergência aeroportuária, seja esta associada a acidentes/incidentes aeronáuticos ou a outras ocorrências no âmbito do SREA.

6.2 O operador dos aeródromos indicados na tabela 16.1 devem implantar, como parte integrante de seu SME, um posto de atendimento pré-hospitalar com vistas a efetuar o primeiro atendimento às possíveis vítimas de acidentes/incidentes aeronáuticos ou de outras ocorrências no âmbito do sítio aeroportuário.

6.2.1 O operador de aeródromo deve instalar o posto de atendimento pré-hospitalar em local de fácil acesso para a área de movimento e terminal de passageiros.

6.2.2 O dimensionamento e o funcionamento do posto de atendimento pré-hospitalar devem obedecer às normas do Ministério da Saúde (MS) e da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA).

6.3 O operador dos aeródromos indicados na tabela 16.1 devem prover ambulâncias para apoio ao SME, em especial para remoção de vítimas a hospitais localizados no entorno do sítio aeroportuário, conforme quantidades estabelecidas nesta mesma tabela.

6.3.1 A operação das ambulâncias deve ser vinculada ao SME e efetuada por pessoal capacitado, em conformidade com as normas nacionais de trânsito.

6.3.2 O dimensionamento e operação das ambulâncias de suporte ao SME devem obedecer às normas do Ministério da Saúde (MS) e da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA).

6.3.2.1 O operador de aeródromo deve garantir que haja pelo menos um médico responsável pelo posto de atendimento pré-hospitalar e que este seja responsável pela coordenação das ações estabelecidas para o SME no PLEM.

7 ESTRUTURAS DE COORDENAÇÃO

7.1 CENTRO DE OPERAÇÕES DE EMERGÊNCIA (COE)

7.1.1 O COE deve fazer parte da infraestrutura do aeródromo, não podendo ter sua estrutura física compartilhada com outras áreas operacionais, quanto ativado.

7.1.1.1 O COE não necessita, na sua composição, de uma equipe específica, sendo facultada sua formação por profissionais que atuem em outras funções no aeródromo.

7.1.1.2 O COE deve ser ativado sempre que acionados os procedimentos previstos no PLEM ou no PRAI do aeródromo.

7.1.1.3 A composição do COE deve ser definida previamente pelo operador de aeródromo e deve contemplar ao menos um profissional da área de resposta à emergência do aeródromo.

7.1.2 O COE deve ser capaz de efetuar comunicação imediata e segura com os entes envolvidos no planejamento e nas ações de resposta à emergência aeroportuária.

7.1.3 O COE deve ser capaz de suportar a execução das atividades de coordenação e orientação geral para imediata resposta a emergências aeroportuárias.

7.2 POSTO DE COORDENAÇÃO MÓVEL (PCM)

7.2.1 O PCM deve estar internado no aeródromo e disponível em local de fácil e rápido acesso aos operadores designados.

- 7.2.2 O PCM deve ter capacidade de rápida locomoção até o local da emergência.
- 7.2.3 O PCM deve ter capacidade de locomoção própria e instalar-se em terrenos acidentados.
- 7.2.4 O PCM deve ter um sistema capaz de efetuar comunicação imediata e segura com os entes envolvidos nas ações de resposta à emergência aeroportuária e o COE.
- 7.2.5 O PCM deve ter sistema de iluminação capaz de dar suporte à execução de suas atividades.

8 RECURSOS EXTERNOS

8.1 O operador de aeródromo deve efetuar ações de coordenação com os recursos externos previstos para acionamento durante ações de resposta à emergência, de forma a garantir a imediata resposta quando do acionamento.

8.2 O operador de aeródromo deve prever em seus planos a forma de acionamento, atuação, o tempo estimado e a capacidade de atendimento dos recursos externos.

8.3 Os recursos externos que devem ser considerados pelo operador de aeródromo, quando disponíveis num raio de 8 km (oito quilômetros) em torno do ARP ou, quando não designado, do centro geométrico da pista de pouso e decolagem, são no mínimo:

8.3.1 Bombeiros urbanos;

8.3.2 Polícia;

8.3.3 Relação de Hospitais disponíveis na localidade para atendimento a feridos provenientes de emergências aeronáuticas ou aeroportuárias na área de influência do aeródromo.;

8.3.4 Serviço público de remoção e pronto atendimento a emergências médicas;

8.3.5 Instituto Médico Legal (IML);

8.3.6 Defesa Civil;

8.3.7 Autoridades de trânsito;

8.3.8 Helipontos; e

8.4 O operador de aeródromo pode considerar recursos disponíveis em um raio maior que 8 km (oito quilômetros) do ARP.

9 FERRAMENTAS DE SUPORTE À LOCALIZAÇÃO

9.1 MAPA DE GRADE INTERNO

9.1.1 O operador de aeródromo deve elaborar e disponibilizar mapa de grade interno que contenha, no mínimo, as seguintes informações:

9.1.1.1 Sistema quadriculado de coordenadas alfanuméricas;

9.1.1.2 Ponto de encontro dos órgãos envolvidos na resposta à emergência aeroportuária;

9.1.1.3 Localização da SCI e do PACI, quando houver;

9.1.1.4 Rotas preferenciais para veículos de emergência aeroportuária;

- 9.1.1.5 Portões e rotas para acesso dos auxílios providos de recursos externos;
- 9.1.1.6 Localização de posto médico e ambulâncias (quando houver);
- 9.1.1.7 Pontos de abastecimento de água disponíveis em ações de resposta à emergência aeroportuária, tais como caixas d'água, hidrantes, tanques ou cisternas;
- 9.1.1.8 Posicionamento padrão dos CCI para cada uma das cabeceiras em acionamentos em condição de urgência;
- 9.1.1.9 Ponto remoto estabelecido pelo operador de aeródromo para o caso de atos de interferência ilícita; e
- 9.1.1.10 Cabeçalho (título), data de revisão do mapa e legenda.

9.1.2 O mapa de grade interno deve ser elaborado em escala adequada à visualização das informações nele contidas e que permita um fácil manuseio por seus usuários.

9.2 MAPA DE GRADE EXTERNO

9.2.1 O operador de aeródromo deve elaborar e disponibilizar mapa de grade externo que abranja um raio de 8 km (oito quilômetros) em torno do ARP ou, quando não designado, do centro geométrico da pista de pouso e decolagem e que contenha as seguintes informações:

- 9.2.1.1 Sistema quadriculado de coordenadas alfanuméricas;
- 9.2.1.2 Perímetro do sítio aeroportuário;
- 9.2.1.3 Cursos d'água e áreas pantanosas;
- 9.2.1.4 Fontes alternativas de água localizadas na área de abrangência;
- 9.2.1.5 Vias de acesso ao aeródromo;
- 9.2.1.6 Localização de recursos externos, em especial bombeiros, hospitais e helipontos;
- 9.2.1.7 Rotas preferenciais em casos de emergência; e
- 9.2.1.8 Cabeçalho (título), data de revisão do mapa e legenda.

9.2.2 O mapa de grade externo deve ser elaborado em escala adequada à visualização das informações nele contidas e que permita um fácil manuseio por seus usuários.

9.3 DISTRIBUIÇÃO DOS MAPAS DE GRADE

- 9.3.1 O operador de aeródromo deve manter cópia dos mapas de grade nos seguintes locais:
 - 9.3.1.1 Órgão de controle de tráfego aéreo do aeródromo, quando houver;
 - 9.3.1.2 COE;
 - 9.3.1.3 Na sala de Comunicação da SCI e PACI, quando houver;
 - 9.3.1.4 PCM;
 - 9.3.1.5 Posto de serviços médicos, quando houver;
 - 9.3.1.6 CCI, CRS e CACE; e

9.3.1.7 Outros veículos de apoio a emergência aeroportuária.

10 PLANOS RESULTANTES DO SREA

10.1 O operador de aeródromo deve registrar os resultados do planejamento de emergência nos seguintes documentos formais:

10.1.1 Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM), documento que deve conter os procedimentos de coordenação das ações para atendimento a emergências descritas no item 4.1.6 deste Anexo.

10.1.2 Plano de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pista (PRAI), organizado como um anexo do PLEM, é documento de caráter ostensivo que tem como objetivo o retorno às operações na área onde ocorreu a emergência.

10.1.3 Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC), documento que contém os procedimentos operacionais relacionados ao SESCINC, com vistas a facilitar a rapidez das ações, otimizar a aplicação dos recursos disponíveis e resguardar os componentes do SESCINC quando da adoção destes procedimentos.

10.2 Os PLEM/PRAI e PCINC devem ser revisados sempre que houver a realização de um exercício simulado de emergência em aeródromos, uma emergência que requeira a ativação do SREA ou uma alteração significativa nas características operacionais do aeródromo.

10.3 O operador de aeródromo deve assinar todos os planos produzidos no âmbito do SREA.

10.4 O operador de aeródromo deve observar os requisitos da tabela 16.1 quanto à obrigatoriedade de elaboração dos planos citados acima.

10.5 Modelos para elaboração do PLEM/PRAI e PCINC encontram-se disponíveis no sítio da ANAC na rede mundial de computadores.

10.5.1 Ao operador de aeródromo Classe I que não opere voos regulares é permitida a adoção de modelo simplificado de PLEM/PRAI que se encontra disponível no sítio da ANAC na rede mundial de computadores.

10.6 O operador de aeródromo deve prever ações de capacitação para que o conteúdo do PLEM/PRAI e PCINC sejam de amplo conhecimento para todos os envolvidos na resposta à emergência aeroportuária.

10.7 O PLEM/PRAI e PCINC e suas respectivas atualizações devem ser formalmente encaminhados à ANAC.

10.7.1 O operador de aeródromo Classe I deve encaminhar formalmente o PLEM/PRAI simplificado à ANAC, conforme disposto na tabela 16.1.

10.7.2 Os procedimentos previstos nos PLEM/PRAI e PCINC são de responsabilidade do operador aeroportuário, devendo ser validados e atualizados sempre que necessário.

11 PLANO DE EMERGÊNCIA EM AERÓDROMO (PLEM)

11.1 O operador de aeródromo é responsável pela elaboração e disponibilização do PLEM a todos os envolvidos na resposta à emergência aeroportuária.

11.2 O operador de aeródromo deve prever ações coordenadas no PLEM, capazes de atender às situações de emergência aeroportuária definidas no item 4.1.6.

11.3 O operador de aeródromo deve considerar o seguinte conteúdo mínimo em seu PLEM:

11.3.1 Tipos de emergências consideradas;

11.3.2 Lista dos órgãos envolvidos no planejamento de emergência aeroportuária, sejam tais órgãos pertencentes ou não à estrutura organizacional do operador de aeródromo;

11.3.3 Lista telefônica dos órgãos envolvidos, direta ou indiretamente, no atendimento à emergência aeroportuária;

11.3.4 Responsabilidades e ações de cada órgão envolvido para cada tipo de resposta à emergência aeroportuária prevista;

11.3.5 Mapas de grade interno e externo, conforme estabelecido nos itens 9.1 e 9.2;

11.3.6 Fluxogramas de acionamento para cada tipo de emergência aeroportuária prevista no aeródromo e a forma de acionamento de cada recurso a qualquer hora; e

11.3.7 Lista identificando os acordos operacionais de ajuda mútua estabelecidos pelo operador de aeródromo e os demais órgãos envolvidos no atendimento a emergências aeroportuárias, em especial quanto aos recursos externos.

11.3.8 Identificação e contato do responsável pela coordenação das ações descritas no PLEM.

11.4 O operador de aeródromo deve observar princípios de fatores humanos quando da elaboração do PLEM, conforme disposto no item 4.1.5.3

12 PLANO DE REMOÇÃO DE AERONAVES INOPERANTES E DESINTERDIÇÃO DE PISTA (PRAI)

12.1 O operador de aeródromo é responsável pela elaboração e disponibilização do PRAI a todos os envolvidos na resposta à emergência aeroportuária e operadores aéreos que atuem no aeródromo.

12.1.1 O PRAI é parte integrante do PLEM, devendo ser colocado como um anexo a este.

12.2 O operador de aeródromo deve prever ações de capacitação para que o conteúdo do PRAI e as responsabilidades definidas neste Plano sejam de amplo conhecimento para todos os envolvidos na resposta à emergência aeroportuária.

12.3 O operador de aeródromo deve prever ações coordenadas no PRAI, objetivando o retorno às operações do aeródromo, devendo abordar o seguinte conteúdo mínimo:

12.3.1 Procedimentos e prazos para desinterdição de pista, quando não envolvidas aeronaves;

12.3.2 Procedimentos e prazos para a remoção de aeronave inoperante;

12.3.2.1 O operador de aeródromo, ao estabelecer o prazo para a remoção de aeronave inoperante, deve considerar o impacto à segurança das operações aéreas no aeródromo e os aspectos econômicos associados à descontinuidade daquelas operações.

12.3.3 A relação dos equipamentos disponíveis para remoção de aeronaves no aeródromo e em suas adjacências, sua localização, a empresa detentora e os contatos para acionamento dos seus responsáveis a qualquer hora;

12.3.4 A relação das empresas que operam no aeródromo ou prestam serviços no aeródromo, com os contatos para acionamento, a qualquer hora, de seus responsáveis; e

12.3.5 A indicação da empresa detentora do conjunto de remoção para aeronaves de grande porte, com os contatos para acionamento, a qualquer hora, de seus responsáveis.

12.4 O operador do aeródromo deve publicar no Serviço de Informações Aeronáuticas:

12.4.1 A capacidade do aeródromo para remoção de aeronaves inoperantes, expresso em termos do maior modelo de aeronave que o aeródromo está equipado para remover.

12.4.2 Os contatos para acionamento do responsável pela coordenação das ações descritas no PRAI.

12.5 O operador de aeródromo não pode remover aeronave acidentada, seus destroços e objetos por ela transportados sem prévia liberação pelo responsável pela investigação SIPAER, quando aplicável.

12.5.1 A remoção de aeronave acidentada, seus destroços e objetos por ela transportados é permitida, sem prévia liberação pelo responsável pela investigação SIPAER, quando necessária para salvar vidas, atender pessoas vitimadas, restaurar a segurança da operação ou preservar a propriedade de terceiros.

13 PLANO CONTRAINCÊNDIO EM AERÓDROMO (PCINC)

13.1 GENERALIDADES

13.1.1 O PCINC deve ser estruturado em duas partes:

13.1.1.1 Ficha de Levantamento de Infraestrutura e Recursos SESCINC (FPCINC) - documento que reúne informações administrativas e operacionais referentes à infraestrutura e aos recursos disponíveis do SESCINC para atuação na resposta a emergências aeroportuárias.

13.1.1.2 Manual de Procedimentos do SESCINC (MPCINC) - documento que reúne posturas operacionais padronizadas a serem adotadas pelo SESCINC para as ações de resposta a emergências aeroportuárias no âmbito de sua área de atuação.

13.1.2 Nos aeródromos em que existam situações de operações com baixa visibilidade, devem ser estabelecidos procedimentos específicos para atendimento às emergências nestas condições.

13.1.3 Modelo para elaboração do PCINC encontra-se disponível no sítio da ANAC na rede mundial de computadores.

13.2 FICHA DE LEVANTAMENTO DE INFRAESTRUTURA E RECURSOS DO SESCINC (FPCINC)

13.2.1 A FPCINC deve conter:

13.2.1.1 Informações iniciais:

- 13.2.1.1.1 Ato de Aprovação emitido pelo operador de aeródromo;
- 13.2.1.1.2 Controle de atualizações;
- 13.2.1.1.3 Sumário;
- 13.2.1.1.4 Abreviaturas; e
- 13.2.1.1.5 Conceitos Fundamentais.
- 13.2.1.2 Informações Operacionais:
 - 13.2.1.2.1 Área de atuação do SESCINC.
 - 13.2.1.2.2 Descrição das condições geográficas do sítio aeroportuário e de seu entorno, dentro do raio de atuação do SESCINC, tais como:
 - 13.2.1.2.2.1 Características do terreno;
 - 13.2.1.2.2.2 Existência de acidentes geográficos;
 - 13.2.1.2.2.3 Áreas de difícil acesso para os CCI e demais veículos de apoio; e
 - 13.2.1.2.2.4 Relação das instalações do aeródromo a serem protegidas pelo SESCINC e os principais riscos de incêndio.
 - 13.2.1.2.3 Indicação do Nível de Proteção Contra Incêndio Requerido - NPCR do aeródromo para fins de contraincêndio e salvamento.
 - 13.2.1.2.4 Indicação do Nível de Proteção Contra Incêndio Existente - NPCE do aeródromo.
 - 13.2.1.2.5 Relação dos principais recursos operacionais existentes:
 - 13.2.1.2.5.1 Materiais e equipamentos de apoio às operações de resgate;
 - 13.2.1.2.5.2 Materiais e equipamentos de apoio às operações de combate a incêndio;
 - 13.2.1.2.5.3 CCI disponíveis, em linha e em reserva técnica, com descrição sucinta de suas características técnicas;
 - 13.2.1.2.5.4 Veículos de apoio disponíveis e descrição sucinta de suas características técnicas;
 - 13.2.1.2.5.5 Embarcações disponíveis (se aplicável) e descrição sucinta de suas características técnicas; e
 - 13.2.1.2.5.6 Relação dos agentes extintores nos CCI em linha, CCI em reserva técnica e quantidades em estoque:
 - 13.2.1.2.5.6.1 Requeridos para o NPCR do aeródromo;
 - 13.2.1.2.5.6.2 Disponíveis para a utilização pelo SESCINC; e
 - 13.2.1.2.5.6.3 Método de estocagem e segregação caso não garanta de forma documental que os agentes extintores, principal e complementar, fornecidos para o SESCINC sejam compatíveis com os já existentes e em utilização nos CCI e em estoque.
 - 13.2.1.2.6 Quantitativo do efetivo do SESCINC, operacional e administrativo, por especialidade e por regime de escala utilizado.

- 13.2.1.2.7 Quantitativo dos conjuntos de Equipamentos de Proteção Individual - EPI e Equipamentos de Proteção Respiratória - EPR disponíveis para uso do efetivo.
- 13.2.1.2.8 Descrição do funcionamento do sistema de alarme da SCI.
- 13.2.1.2.9 Descrição do funcionamento do sistema de comunicação do SESCINC.
- 13.2.1.2.10 Relação das principais aeronaves que operam no aeródromo com as seguintes informações:
 - 13.2.1.2.10.1 Modelo;
 - 13.2.1.2.10.2 Categoria de contraincêndio da aeronave;
 - 13.2.1.2.10.3 Dimensões (Comprimento e Largura Máxima da Fuselagem);
 - 13.2.1.2.10.4 Quantidade máxima de passageiros transportados;
 - 13.2.1.2.10.5 Quantidade de tripulantes;
 - 13.2.1.2.10.6 Quantidade de saídas de emergência;
 - 13.2.1.2.10.7 Quantidade máxima de combustível transportado; e
 - 13.2.1.2.10.8 Croqui com a indicação das saídas de emergência da aeronave.
- 13.2.1.2.11 Mapas de grade interno e externo.

13.3 MANUAL DE PROCEDIMENTOS DO SESCINC (MPCINC)

13.3.1 O MPCINC deve conter:

- 13.3.1.1 Controle de atualizações.
- 13.3.1.2 Sumário.
- 13.3.1.3 Procedimentos operacionais para a atuação das equipes de serviço nas seguintes situações:
 - 13.3.1.3.1 Emergências com aeronaves em voo e no solo, abrangendo condição de socorro e condição de urgência;
 - 13.3.1.3.2 Emergência com aeronaves fora da área do aeródromo;
 - 13.3.1.3.3 Incêndios em instalações aeroportuárias;
 - 13.3.1.3.4 Incêndios florestais ou em áreas de cobertura vegetal próxima ao aeródromo e que, de alguma forma, interfiram na segurança das operações aéreas;
 - 13.3.1.3.5 Incêndios ou vazamento de combustíveis em operações de reabastecimento, ou sendo transportado no lado ar ou estocado no PAA;
 - 13.3.1.3.6 Ocorrências com materiais perigosos;
 - 13.3.1.3.7 Remoção de animais e dispersão de avifauna (quando aplicável);
 - 13.3.1.3.8 Iluminação de emergência em pista de pouso e decolagem (quando requerido);
 - 13.3.1.3.9 Vistoria de pátios e pistas (quando aplicável);

- 13.3.1.3.10 Condições meteorológicas de baixa visibilidade (quando requerido);
- 13.3.1.3.11 Atendimento à aeronave presidencial (quando requerido); e
- 13.3.1.3.12 Outras situações particulares ao aeródromo ou contidas no PLEM que exijam a atuação do SESCINC.
- 13.3.1.3.13 Descrição dos locais e processos para abastecimento alternativo de água dos CCI, quando aplicável.

14 EXERCÍCIOS SIMULADOS DE EMERGÊNCIA EM AERÓDROMO

14.1 O operador de aeródromo deve realizar Exercícios Simulados de Emergência em Aeródromos (ESEA) para:

14.1.1 Aferir a funcionalidade dos procedimentos previstos no Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária (SREA), descritos nos planos citados no item 10.

14.1.2 Melhorar continuamente a eficácia do Sistema de Resposta à Emergência Aeroportuária (SREA)

14.2 O ESEA deve ser realizado, a cada edição, em diferentes áreas do aeródromo e suas adjacências, com diferentes horários e tipos de emergência simulada.

14.3 O ESEA é dividido nos seguintes módulos:

14.3.1 Módulo COE

14.3.1.1 Simular a formação do COE e o acionamento dos órgãos envolvidos na resposta a uma emergência.

14.3.2 Módulo Comunicação e Alarmes

14.3.2.1 Simular a utilização dos meios de comunicação e o acionamento dos alarmes utilizados em uma emergência.

14.3.3 Módulo Ferramentas de Suporte

14.3.3.1 Simular o uso dos mapas de grade na comunicação e localização.

14.3.4 Módulo PCM

14.3.4.1 Simular a coordenação de campo das ações dos órgãos envolvidos na resposta a uma emergência.

14.3.5 Módulo Recursos Externos e Internos

14.3.5.1 Simular as ações de atendimento à emergência de um ou mais recursos externos ou internos.

14.3.6 Módulo SME

14.3.6.1 Simular a triagem, atendimento e remoção de vítimas.

14.3.7 Módulo CVE (quando existir CVE)

14.3.7.1 Simular a formação, encontro, organização do CVE e atendimento a vítimas.

14.3.8 Módulo PCINC (quando existir PCINC)

14.3.8.1 Simular os procedimentos do SESCINC para a resposta a uma emergência.

14.3.9 Módulo Salvamento Aquático (quando exigida embarcação de resgate e combate a incêndio)

14.3.9.1 Simular os procedimentos de resgate e salvamento aquático para a resposta a uma emergência.

14.3.10 Módulo PRAI

14.3.10.1 Simular o acionamento dos meios previstos no PRAI.

14.3.11 Módulo PAFAVIDA (quando houver serviço de transporte aéreo público)

14.3.11.1 Simular as ações de assistência às vítimas de acidente aeronáutico e apoio a seus familiares.

14.3.12 Módulo Exercício Completo (para aeródromos Classe IV)

14.3.12.1 Simular a totalidade das ações de resposta a uma emergência.

14.4 Os operadores de aeródromo deverão aferir num período não superior a 3 anos os módulos previstos no item 14.3.

14.5 Os exercícios simulados envolvendo recursos externos devem ser precedidos de reuniões de planejamento com a participação de todos os entes envolvidos.

14.5.1 Devem ser produzidas atas formais caracterizando as tratativas e decisões das reuniões de planejamento.

14.6 O operador de aeródromo deve elaborar relatório final de avaliação do ESEA, registrando o resultado das avaliações em formulário próprio, que deverá estar disponível no aeródromo para consulta em inspeções e para envio à ANAC quando solicitado.

14.7 O operador de aeródromo deve estabelecer e documentar procedimentos padronizados para avaliação dos exercícios simulados com vistas a detecção e correção de falhas, bem como melhoria contínua do SREA.

14.8 O operador de aeródromo deve informar à ANAC até o dia 31 de dezembro de cada ano a programação de exercícios simulados previstos para o ano subsequente.

14.8.1 A informação deve ser encaminhada segundo formulário padrão disponível no sítio da ANAC na rede mundial de computadores.

14.9 Quando solicitado, no prazo estabelecido pela ANAC, o operador de aeródromo deverá realizar a aferição de um ou mais módulos de ESEA.

15 DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

15.1 O item 6.2 deste Anexo (obrigatoriedade de posto de atendimento pré-hospitalar) entrará em vigor um ano após a publicação desta norma.

16 RESUMO DOS REQUISITOS POR CLASSE DE AERÓDROMO

16.1 A tabela 16.1 resume os principais requisitos desta norma em função da classe de aeródromo.

Requisitos	Descrição	Aeródromos			
		Classe I	Classe II	Classe III	Classe IV
6	Do Serviço Médico de Emergência e Remoção de Vítimas - SME	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório
6.2	Posto de atendimento pré-hospitalar	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Obrigatório
6.3	Ambulâncias	Não exigido	1 (uma)	1 (uma)	2 (duas)
7	Das estruturas de coordenação do SREA	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório
8	Dos recursos externos	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório
9	Das ferramentas de suporte à localização de ocorrências, pontos de apoio e deslocamento de equipes	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório
10	Dos planos e manuais resultantes do SREA	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório
11	Do Plano de Emergência em Aeródromo (PLEM)	Obrigatório modelo simplificado	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório
12	Do Plano de Remoção de Aeronaves Inoperantes e Desinterdição de Pista (PRAI)	Obrigatório modelo simplificado	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório
13	Do Plano Contraincêndio de Aeródromo (PCINC)	Obrigatório se houver SESCINC	Obrigatório se houver SESCINC	Obrigatório se houver SESCINC	Obrigatório se houver SESCINC
14	Dos exercícios simulados de emergência em aeródromo	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório	Obrigatório

Tabela 16.1 – Resumo dos requisitos por classe de aeródromo.