



CIRCULAR DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA PORTUGAL

INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

Aeroporto Humberto Delgado | 1749-034 Lisboa
Tel: +351 218 423 502 | Fax: +351 218 410 612
AFS: LPPTYAYI | E-mail: ais@anac.pt

CIA n.º 18/2021

DATA: 20 de julho de 2021

ASSUNTO: Medidas operacionais para prevenir a disseminação da infeção SARS-CoV-2

1. INTRODUÇÃO

Considerando a evolução do surto de SARS-CoV-2 causando a doença COVID-19, a 11 de março de 2020 foi declarada a existência de uma pandemia pela Organização Mundial de Saúde (OMS).

Baseada nos reportes publicados pela OMS, pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) e pelo Centro Europeu de Prevenção e Controlo das Doenças (ECDC), a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (EASA) publicou o “*Safety Information Bulletin*” SIB 2020-02, entretanto revisto, neste momento na revisão 5, no qual fornece orientações para as autoridades aeronáuticas, operadores de aeronaves e aeródromos para reduzir o risco de disseminar o SARS-CoV-2.

Posteriormente e, de modo a prevenir a disseminação do SARS-CoV-2 a partir de superfícies potencialmente contaminadas dentro das aeronaves, a EASA emitiu a SD 2020-01 na qual determina os objetivos de segurança a serem atingidos pelas autoridades no que respeita aos operadores certificados de acordo com o Regulamento (UE) n.º 965/2012, da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, na sua redação atual, e recomenda, como ações corretivas a

serem tomadas para atingir os referidos objetivos, a limpeza e desinfecção das aeronaves envolvidas no transporte aéreo comercial de passageiros após cada voo proveniente de uma área afetada com alto risco de transmissão da doença COVID-19.

Após a emissão desta SD, com base nas evidências mais recentes e estados epidemiológicos à data, a EASA emitiu a SD 2020-03, que substituiu a SD 2020-01.

Desde a emissão das referidas SD's, a situação da doença COVID-19 evoluiu e, após atingir valores de pico, chegou-se a um número menor de casos. Adicionalmente, o avanço na vacinação contribuiu para a diminuição do risco de transmissão, reduzindo assim as taxas de incidência.

Com base no descrito anteriormente, a EASA emitiu a SD 2021-04 que substituiu a SD 2020-03 e introduziu novas ações corretivas baseadas em análise de risco.

No cumprimento das referidas SD's, a ANAC tem vindo a informar e a questionar os operadores nacionais no sentido da verificação do cumprimento das medidas requeridas pelas SD's, inspecionando periodicamente os referidos operadores no âmbito do cumprimento do ICAO CART e da implementação das *guidelines* no seio do protocolo EASA-ECDC.

Assim, e com o objetivo de contribuir para o cumprimento da SD 2021-04 pelos operadores nacionais torna-se pertinente a emissão da presente Circular de Informação Aeronáutica (CIA) de modo a divulgar o seu conteúdo.

2. OBJETIVO

A presente CIA, em cumprimento da SD 2021-04, tem por objetivo informar os operadores supervisionados pela ANAC, sobre as ações corretivas preconizadas pela EASA no sentido de minimizar o risco de transmissão da doença COVID-19 aos passageiros, à tripulação e a outro pessoal relacionado com a aviação através de superfícies de aeronaves potencialmente contaminadas.

3. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

A presente CIA aplica-se a todos os operadores aéreos envolvidos no transporte aéreo comercial de passageiros de acordo com o Regulamento (UE) n.º 965/2012, da Comissão, de 5 de outubro de 2012, sob supervisão da ANAC.

4. DESCRIÇÃO

4.1. De acordo com a SD 2021-04, os operadores devem garantir que uma aeronave não seja utilizada para o transporte aéreo comercial de passageiros para/ de/ dentro do território sujeito às provisões do Tratado da União Europeia, a menos que tenha sido limpa e completamente desinfetada, recorrendo a substâncias adequadas para uso em aviação (Ver Nota 1 da SD 2021-04 no Anexo I à presente CIA, da qual faz parte integrante) no mínimo uma vez em cada 7 dias, exceto se a aeronave não tiver sido utilizada para o transporte de passageiros desde a última limpeza e desinfecção.

Adicionalmente, a frequência das ações de limpeza e desinfecção deve ser determinada com base numa análise de risco feita pelo operador, que tome em consideração as taxas de incidência de acordo com a Recomendação do Conselho 2020/1475 na sua versão atual, circulação das variantes de preocupação (VoCs) no território onde a aeronave é operada (Ver notas 2, 3 e 4 da SD 2021-04 no Anexo I à presente CIA) e considerando também outras medidas de mitigação implementadas (por exemplo, obrigação de apresentar um teste negativo antes do embarque, utilização dos certificados de vacinação/ recuperação – certificados digitais COVID-19 ou equivalentes, duração dos efeitos de desinfecção das substâncias utilizadas, entre outros).

A título de exemplo, o intervalo de limpeza e desinfecção pode ser reduzido para uma vez em cada 24 horas quando, desde a última limpeza e desinfecção, a aeronave foi operada numa área considerada de alto risco, muito alto risco, ou risco desconhecido, ou numa área com grande circulação de VoCs.

4.2. Nos termos da mesma SD, qualquer aeronave utilizada por operadores sob a supervisão da ANAC, para o transporte aéreo comercial de passageiros, na qual tenha sido identificado a bordo um caso suspeito de COVID-19, não deve ser operada na referida modalidade de transporte aéreo, a menos que, após

identificado o caso, a aeronave seja limpa e desinfetada recorrendo a substâncias adequadas para uso em aviação (Ver Nota 1 da SD 2021-04 no Anexo I à presente CIA).

4.3. Qualquer aeronave operada por operadores sob a supervisão da ANAC, utilizada para o transporte aéreo comercial de passageiros deve, em conformidade com a referida SD, ser limpa e desinfetada recorrendo a substâncias adequadas para uso em aviação (Ver Nota 1 da SD 2021-04 no Anexo I à presente CIA), antes do próximo voo, após notificação ao operador de que foi transportado um caso confirmado de COVID-19, num voo prévio, a menos que a mesma já tenha sido efetuada após esse voo. Quando a notificação é recebida pelo operador no momento em que a aeronave está em operação com passageiros a bordo, a limpeza e desinfeção deve ser efetuada imediatamente após o desembarque dos passageiros.

4.4. Adicionalmente, devem os operadores, de modo a garantir que o risco para a saúde a bordo de aeronaves de transporte aéreo de passageiros operadas para/ de/ dentro do território sujeito às provisões do Tratado da União Europeia é adequadamente mitigado, manter a implementação das *guidelines* no âmbito do protocolo EASA-ECDC e das medidas de acordo com o ICAO CART.

4.5. No sentido de garantir que as instruções desta CIA são implementadas pelos operadores, a ANAC irá manter uma supervisão destas atividades por forma a monitorizar o grau de cumprimento das mesmas.

5. REFERÊNCIAS

EASA Safety Directive (SD) No.: 2021-04

6. DATA DE ENTRADA EM VIGOR

A presente CIA entra em vigor na data da sua publicação na página eletrónica da ANAC.

= FIM DA CIRCULAR =

O Presidente do Conselho Administração

Luís Miguel Ribeiro

Anexo I – Notas referidas na SD 2021-04

Nota 1: *Substâncias apropriadas são, por exemplo, as recomendadas pelo ECDC ou pela Direção Geral de Saúde (DGS). A elegibilidade dessas substâncias deve ser verificada face à documentação dos fabricantes das aeronaves. Um maior detalhe acerca dos princípios de limpeza e desinfeção pode ser encontrado no Protocolo de Segurança da Saúde da Aviação efetuado entre a EASA e o ECDC e nas instruções emanadas pela EASA para a limpeza e desinfeção de aeronaves.*

Nota 2: *A avaliação de risco dos Estados-Membros UE/ EEE deve ser baseada no último mapa publicado pelo ECDC em suporte da Recomendação do Conselho 2020/1475.*

Nota 3: *A disseminação das VoC nos Estados-Membros UE/ EEE deve ser verificada com base no painel das variantes do SARS-CoV-2 disponibilizado pelo ECDC e nos últimos detalhes das VoC do SARS-CoV-2.*

Nota 4: *Para operações em países terceiros, devem ser utilizados os critérios para a avaliação de risco emitidos em suporte da Recomendação do Conselho 2020/1475 em comparação com os dados oficiais reportados pelo respetivo país. Para as VoCs, a avaliação deve ter em consideração a avaliação dos Estados-Membros UE/ EEE afetados (por exemplo, para a Alemanha a avaliação das VoCs em países terceiros deve incluir a lista de países considerados como áreas variantes fornecida pelo instituto Robert Koch). Quando não estão disponíveis dados ou os mesmos são insuficientes para permitir uma avaliação de risco, os respetivos países/ áreas devem ser avaliados como áreas cinzentas.*