



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 06/2020

DATA: 22 de abril de 2020

ASSUNTO: Isenções e prorrogações concedidas a título excecional às limitações aos tempos de voo e de serviço do pessoal tripulante por força da pandemia COVID-19

1. INTRODUÇÃO

Em 30 de janeiro de 2020, a Organização Mundial de Saúde declarou o coronavírus SARS-CoV-2, agente causador da doença COVID-19, como uma situação de emergência de saúde pública de âmbito internacional, tendo, em 11 de março de 2020, classificado esta doença como uma pandemia internacional.

O Conselho de Ministros, em 12 de março de 2020, aprovou uma resolução relativa a um conjunto de medidas destinadas aos cidadãos, às empresas, às entidades públicas e privadas e aos profissionais relativas à infeção epidemiológica por SARS-CoV-2 e à doença COVID-19. Paralelamente, foi publicado o Decreto-Lei n.º 10-A/2020, de 13 de março, que foi o primeiro ato normativo que estabeleceu medidas excecionais e temporárias relativas à situação epidemiológica do novo Coronavírus - COVID 19.

Posteriormente, como é do conhecimento público, o Decreto do Presidente da República n.º 14-A/2020, de 18 de março, declarou o estado de emergência nacional, situação que foi já renovada duas vezes e que, em consequência, deu origem, nomeadamente, à adoção de diversas medidas de contingência e

restrição de atividades económicas e de direitos, liberdades e garantias dos cidadãos, com o propósito de conter a propagação da situação epidemiológica.

Ao nível do setor da aviação civil é, igualmente, necessário adotar medidas de exceção que permitam garantir ou assegurar a normalidade e continuidade do exercício de funções por parte de quem se encontra habilitado com um título profissional aeronáutico e que, no presente momento ou nos próximos dias ou semanas, teria de promover atos necessário à isenção e prorrogação temporária de algumas limitações relativas aos tempos de voo e de serviço de tripulantes de aeronaves, decorrentes da impossibilidade de aplicar as regras regulamentadas e por razões externas ao operador, motivadas pelo controle pandémico em vigor.

Considerando a atual situação de pandemia resultante do COVID-19, as medidas adotadas pelo Governo português e a necessidade de adotar medidas ao nível da aviação civil, determinaram a necessidade da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) estabelecer, a título excepcional, as condições de isenção de requisitos e prorrogação aos tempos de voo e de serviço (*Flight Time Limitations* – FTL), previstos no Regulamento (UE) n.º 965/2012, da Comissão, de 5 de outubro de 2012, identificados na presente Circular de Informação Aeronáutica e necessários ao desempenho destas funções.

2. OBJETIVO

A presente Circular de Informação Aeronáutica (CIA) tem por objetivo definir, a título excepcional, as condições, sujeitas aos requisitos especificados, caso a caso, descritas nas normas relevantes:

- a) Isenção do requerido na norma ORO.FTL.110(j) da Parte ORO do Regulamento (UE) n.º 965/2012;
- b) Prorrogação dos tempos máximos de serviço de voo previstos na norma ORO.FTL.205, e especificações de certificação (CS) associados, da Parte ORO do Regulamento (UE) n.º 965/2012;
- c) Redução do período de repouso mínimo longe da base previsto na norma ORO.FTL.235(b) e (c), do CS FTL 1.235(c) da Parte ORO do Regulamento (UE) n.º 965/2012;

- d) Redução do período de repouso mínimo longe da base quando não associado a um programa de gestão de fadiga em conformidade com a norma ORO.FTL.120 do Regulamento (UE) n.º 965/2012.

3. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

A presente Circular de Informação Aeronáutica aplica-se aos tripulantes ao serviço de um operador aéreo abrangido pela Parte ORO do Regulamento (UE) n.º 965/2012.

4. REFERÊNCIAS

- Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação;
- 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, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (na redação atual, resultante de diversas alterações).
- Subparte Q do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil, na redação que foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 859/2008 da Comissão, de 20 de Agosto de 2008.

5. PROCEDIMENTOS DE MITIGAÇÃO

5.1 REQUISITOS DE OPERAÇÃO

Os tripulantes obedecem a requisitos de descanso de modo a preservar a sua condição física e mental, de modo a maximizar a condução segura da aeronave e a execução de qualquer voo.

Contudo, e decorrente de condições excecionais, alguns voos, independentemente da sua necessidade ou premência, ficam limitados ou impossibilitados face à limitação dos tempos de voo e de serviço dos tripulantes.

No entanto, e na atual situação de exceção, é possível equacionar soluções alternativas pontuais que assegurem níveis equivalentes de segurança e a manutenção das operações.

Tendo em consideração a necessidade de adoção de medidas de prevenção e mitigação associada ao combate à disseminação do COVID-19, determina-se, nos termos das disposições conjugadas do artigo 71.º do Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018 e da alínea g) do n.º 6 do artigo 4.º e artigos 29.º e 30.º dos Estatutos da ANAC, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, o seguinte:

- a) Aplicar um conjunto de medidas de exceção e de mitigação aplicáveis aos operadores aéreos e tripulantes conforme descrição enunciada no Ponto 2 da presente CIA.
- b) Especificamente, estão abrangidas as seguintes situações abaixo identificadas s:
 - (i) Extensão aos períodos de serviço de voo diários (PSV) (*daily Flight Duty Period* – FDP), quando exista necessidade notória de incumprimento do descrito na norma ORO.FTL.205 (b), (d), (e) e (f), e CS associados, do Regulamento (UE) n.º 965/2012;
 - (ii) Existência de um período de repouso longe de base (*at outstation, away from home base*) que considere facilidades de repouso a bordo da aeronave em derrogação do conceito de alojamento adequado (*not in suitable accommodation*);
 - (iii) Um período de repouso reduzido sem obrigação de implementação de um programa de gestão de fadiga (*fatigue risk management* – FRM), de acordo com a norma ORO.FTL.120 do Regulamento (UE) n.º 965/2012;
 - (iv) O equivalente aos pontos anteriores, descrito na Subparte Q do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, especificamente nas normas OPS 1.1105, OPS 1.1110, OPS 1.1115;
- c) Instruir os operadores em causa a promover os atos necessários à prossecução e aprovação do previsto em a) e b) do presente Ponto, caso a caso, para voos específicos que não disponham de outras soluções alternativas.

5.2 PRAZO DE DERROGAÇÃO

As isenções e prorrogações identificadas no Ponto anterior são concedidas por um **prazo máximo de 4 meses**, entre o período compreendido entre **1 de abril e 31 de julho de 2020**, sujeitas ao cumprimento das medidas de mitigação identificadas abaixo.

5.3 MEDIDAS DE MITIGAÇÃO

Os operadores aéreos devem observar as seguintes medidas de mitigação de forma a poder considerar as isenções e as prorrogações aos seus tripulantes, conforme definido no Ponto 2 da presente CIA:

(1) Efetuar uma análise de riscos que:

- a) Determine a probabilidade e severidade da fadiga especificamente relacionadas com o voo em causa;
- b) Identifique perigos relacionados com a fadiga dos tripulantes e apresente medidas de mitigação associadas que reduzam o risco tanto quanto possível.
- c) Tome em consideração os efeitos cumulativos de outras exceções ou derrogações, se existentes.
- d) Seja aprovado pela ANAC, após verificação e antes da concessão da isenção e/ou da prorrogação.

(2) Condições a considerar pelos operadores aéreos na elaboração das propostas de medidas de mitigação:

- a) Deve ser evitada, tanto quanto possível, a extensão ao Período de Serviço de Voo (PSV) sem tripulação reforçada;
- b) Deve ser dada prioridade ao uso de aeronaves com facilidades de repouso a bordo Classe 1.

Em aeronaves não equipadas com Classe 1, devem ser criadas condições Classe 2 ou 3 e que englobem, pelo menos, cortinas de

separação e isolamento dos restantes passageiros e ocupantes (locais não adjacentes a passageiros);

- c) No caso de tripulações totalmente reforçadas, quando uma esteja em posicionamento, deve ser verificado se o tempo de repouso a bordo é adequado face ao período em serviço seguinte;
- d) Deve ser assegurado um período de repouso em base antes e depois da rotação que inclua PSV estendido, e/ou um mínimo de 10 horas de repouso longe de base;
- e) Em particular, para um PSV estendido até 24 horas (incluindo ou não repouso em voo), o repouso antes de voo / serviço em base deve ser no mínimo de 40 horas e o repouso mínimo fora de base não pode ser inferior a 8 horas.

O repouso em base após serviço deve ser, no mínimo, de 72 horas;

- f) Para aeronaves equipadas com facilidades de repouso Classe 1, o período de repouso mínimo longe de base, que pode ser substituído por descanso a bordo nessas facilidades, não pode ser inferior a 6 horas;
- g) Quando o repouso longe de base é efetuado com o recurso a equipamento na aeronave, deve ser garantido fornecimento de eletricidade e controlo de temperatura a bordo;
- h) No caso de redução de repouso mínimo, o operador é isentado de implementar um programa de gestão de risco de fadiga (FRM) e deve ser dada prioridade ao assegurado pela análise de risco definida e requerida no Ponto (1) acima, sobretudo no que respeita às mitigações respeitantes a descanso reduzido;
- i) O operador deve assegurar que, como mínimo:
 - (i) A tripulação de voo está aclimatizada no fuso horário do ponto de partida (base);
 - (ii) São disponibilizadas à tripulação de voo comida e bebida para a rotação completa;
 - (iii) O repouso em voo é efetuado durante a fase de cruzeiro, no caso de tripulação reforçada.

- j) O operador deve assegurar que a hora de apresentação é adequada e permite completar as tarefas no solo, tendo em consideração as condições específicas do voo, da aeronave e dos aeroportos envolvidos.

As tarefas no solo incluem:

- (i) Tarefas de pré-voo (bríflingues, documentação, movimentação para a posição de estacionamento da aeronave, etc).
- (ii) Tarefas de pré-descolagem (verificações de segurança a bordo, embarque, reabastecimentos, registos de carga, bríflingue de tripulação e verificações antes de descolagem).

- (3) Os operadores que pretendam beneficiar da aplicação das medidas previstas na presente CIA devem requerer previamente à ANAC a sua aprovação, indicando sucintamente os fundamentos que determinam esta necessidade e instruir com a análise de risco correspondente ao pedido a apresentar.

O requerimento pode ser enviado em formato eletrónico para a ANAC através do endereço de correio ops@anac.pt.

- (4) A decisão que recair sobre o pedido apresentado será, preferencialmente, comunicada por via eletrónica e no cumprimento do disposto no Código do Procedimento Administrativo.

- (5) Os casos omissos ou desviantes do definido nesta CIA devem:

- a) Ser alvo de pedido caso a caso à ANAC, indicando claramente a análise de risco e mitigações consideradas;
- b) Carecer sempre de aprovação prévia da ANAC, a efetuar caso a caso.

6. REVOGAÇÃO

Não aplicável.

7. DATA DE ENTRADA EM VIGOR

A presente CIA entra em vigor na data da sua publicação produzindo efeitos a 1 de abril de 2020, vigorando até ao dia 31 de julho de 2020.

= FIM DA CIRCULAR =

O Presidente do Conselho de Administração

Luís Miguel Ribeiro