



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 07/2020

DATA: 22 de abril de 2020

ASSUNTO: Prorrogação a título excepcional do prazo para manutenção da experiência recente dos tripulantes de voo 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 concernentes 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 a 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 renovação das condições de proficiência necessárias para a manutenção de experiência recente obrigatória, e se encontra impossibilitado de o fazer em tempo útil, seja por razões pessoais ou do respetivo operador.

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 de a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) definir, a título excecional, promover a prorrogação do prazo e das condições para a manutenção da experiência recente dos tripulantes de voo, identificadas na presente Circular de Informação Aeronáutica (CIA) e necessários ao desempenho destas funções.

2. OBJETIVO

A presente CIA tem por objetivo divulgar a deliberação do Conselho de Administração da ANAC que determinou as seguintes condições excecionais, sujeitas aos requisitos especificados, caso a caso, descritas nas normas relevantes:

- a) Inclusão de tripulantes não adequados ou parcialmente adequados, considerando o requerido na norma ORO.FC.100(c) da Parte ORO do 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;
- b) Derrogação de condições relacionadas com a norma FCL.060(b) e (c) Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil;
- c) Utilização de sistemas sintéticos de treino (*full flight simulators* – FFS e *flight simulation training devices* – FSTD) qualificados por países terceiros, desde que os mesmos tenham capacidades e características similares aos

requeridos para o ambiente EASA, e utilizados como medidas de mitigação para aquisição de proficiência manual de voo;

- d) Utilização de simuladores diferentes de “*Full flight simulators* – FFS” que tenham pelo menos características similares de configuração tipo, estrutura, modelização de voo, reação no solo e manuseio, comandos de voo e forças de retorno, conforme apropriado ao treino previsto, e desde que não apresentem características de treino negativo ou reversivo, e utilizados como medidas de mitigação para aquisição de proficiência manual de voo ou prática de procedimentos.

3. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

A presente CIA aplica-se aos tripulantes de voo, abrangidos por um programa de treino aprovado e enquadrados num operador abrangido pela Parte ORO do Regulamento (UE) n.º 965/2012, da Comissão, de 5 de outubro de 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 1178/2011, da Comissão, de 3 de Novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho;
- 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.

5. DESCRIÇÃO

5.1 PRORROGAÇÃO DO PRAZO DE VALIDADE DE EXPERIÊNCIA RECENTE

Os tripulantes de voo são obrigados a manter experiência recente que permite garantir o desempenho desejado e em segurança.

Considerando, na atual situação de pandemia, as várias dificuldades em promover o treino adequado e a continuidade da operação, as mesmas são consideradas condições de exceção para promover a requerida experiência recente, contudo, sujeito às medidas de mitigação identificadas no Ponto 5.3 da presente CIA.

Tendo em consideração a necessidade de adoção de medidas de prevenção e de mitigação associadas ao combate à disseminação do COVID-19, o Conselho de Administração da ANAC deliberou, 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, 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 prorrogação e de mitigação aplicáveis à experiência recente requerida aos tripulantes de voo, conforme descrição enunciada no Ponto 2 da presente CIA;
- b) Instruir os operadores em causa a promover meios alternativos de treino e mitigação, considerando as limitações e o enquadramentos descritos de seguida.

5.2 PRAZO DE PRORROGAÇÃO

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

5.3 PROCEDIMENTOS DE MITIGAÇÃO

5.3.1 DEFINIÇÕES PRÉVIAS

Para efeitos da aplicação das medidas de mitigação previstas na presente CIA devem ser consideradas as seguintes definições:

- a) Não Qualificado (NQ) / *Not recent*: Um piloto que não efetuou, enquanto piloto aos comandos, nenhuma descolagem, aproximação ou aterragem nos últimos 90 dias;

- b) Parcialmente Qualificado (PQ) / *Partially recent*. Um piloto que efetuou enquanto piloto aos comandos, pelo menos:
- (i) 2 descolagens, aproximações e aterragens nos últimos 90 dias;
 - (ii) 1 descolagem, aproximação e aterragem nos últimos 30 dias.
- c) Qualificado (Q) / *Recent*. Um piloto que cumpre integralmente com o descrito na norma FCL.060 do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, isto é, efetuou pelo menos 3 descolagens, aproximações e aterragens nos últimos 90 dias;
- d) Operações Restritas / *Restricted operations* (ROps): Uma ou mais restrições operacionais ao voo de modo a reduzir exposição a riscos associados com a exposição a condições mais críticas para a segurança do voo. Por exemplo, podem ser consideradas limitações de vento cruzado, altitudes de aproximação elevadas, restrições de condições na superfície da pista, despacho com limitações de aterragem automática (*autoland*) ou similares condições técnicas ou outras aplicáveis ao operador ou ambiente de operação;
- e) Supervisor de Linha / *Line supervisor* (LTC): Um piloto especificamente treinado e nomeado para executar funções de piloto comandante em voos de linha sob supervisão (LIFUS) no contexto definido nas normas ORO.FC 220 e ORO.FC.230, ambas do Regulamento (UE) n.º 965/2012;
- f) Instrutor Tipo / *Type Rating Instructor* (TRI): Instrutor em voo com privilégios para conduzir voos em linha sob supervisão;
- g) Códigos de Cor: A considerar na tabela abaixo:
- (i) **Amarelo / Yellow**: Extensão do tempo de experiência recente especificados na norma FCL.060 do Regulamento (UE) n.º 1178/2011;
 - (ii) **Vermelho / Red**: Desvio ou incumprimento da norma FCL.060 do Regulamento (UE) n.º 1178/2011;
 - (iii) **Verde / Green**: Aplicação de medidas de mitigação;
 - (iv) **Cinzento / Grey**: Em cumprimento com a norma FCL.060 do Regulamento (UE) n.º 1178/2011;
 - (v) **Branco / White**: Em cumprimento com os tempos de experiência recente descritos na norma FCL.060 do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.

5.3.2 TABELA DE COMPOSIÇÃO DE TRIPULAÇÕES E MEDIDAS DE MITIGAÇÃO

A tabela abaixo sintetiza os cenários considerados na presente CIA:

FCL.060	90 dias	120 dias	150 dias	180 dias
(b)(1) (3 descolagens, aproximações e aterragens nos últimos 90 dias)	Piloto 1: NQ Piloto 2: NQ			
	Não prorrogável nem mitigável. Requer efetuar treino para pelo menos um dos piloto.			
	Caso #1 Piloto 1: Q Piloto 2: PQ			
	Medidas de mitigação - Operação restrita ou 3 descolagens, aproximações e aterragens em FSTD com as características descritas em 2 (c) ou (d) .			
	Caso #2 Piloto 1: Q e comandante no voo Piloto 2: PQ			
	Medidas de mitigação - O comandante tem que executar a primeira descolagem, aproximação e aterragem. - Operação restrita ou 3 descolagens, aproximações e aterragens em FSTD com as características descritas em 2 (c) ou (d).			
(b)(2)(ii) (PIC à noite com qualificação IR)	Caso #3 De acordo com a validade eventualmente prorrogada da qualificação IR			
(b)(3)(ii) (pelo menos 3 sectores como co-piloto de substituição, nos últimos 90 dias)	Caso #4 Co-Piloto de substituição: NQ			
	Medidas de mitigação - Pelo menos 1 sector como piloto de substituição no mesmo tipo ou classe se o outro piloto é qualificado (Q) e não é considerado inexperiente face ao AMC1 ORO.FC.200(a)(a)			
(c)(1) CAT Extensão até 120 dias desde que o piloto efetue os voos de linha sob a supervisão de um instrutor (TRI) ou de um examinador de qualificação de tipo (TRE).	Piloto 1: NQ Piloto 2: Q e TRI/TRE			
	Caso #5 Piloto 1: NQ Piloto 2: Q e TRI/TRE			
	Medidas de mitigação - Operação restrita.			
	Caso #6 Piloto 1: PQ Piloto 2: PQ e TRI/TRE ou LTC			
	Medidas de mitigação - Operação restrita.			
	Caso #7 Piloto 1: NQ Piloto 2: PQ e TRI/TRE ou Q - LTC			
	Medidas de mitigação - Operação restrita.			

Salvo as situações em que não é possível proceder à prorrogação do prazo de validade da experiência recente, face aos requisitos da norma FCL.060 do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 ou porque o seu cumprimento não pode ser isentado, todas as restantes situações, se prorrogadas pelo operador, **carecem de uma análise de risco**, individual ou coletiva (englobando uma família de casos similares).

No caso de serem utilizadas medidas de mitigação diferentes ou adicionais às definidas na tabela *supra*, estas carecem de nível igual ou superior de acréscimo de segurança para a operação.

5.3.3 MEDIDAS DE MITIGAÇÃO

Os Estados-Membros podem, nos termos e nas condições previstas no artigo 71.º do Regulamento (UE) 2018/1139, aplicar medidas excecionais alternativas às exigidas pelos presentes Regulamentos para o cumprimento dos requisitos que lhe são aplicáveis em caso de circunstâncias imprevisíveis urgentes que afetem essas pessoas ou de necessidades operacionais urgentes dessas pessoas.

A atual situação de pandemia e as medidas tomadas pelo Governo justificam o recurso ao previsto no acima identificado preceito legal. Porém, e com vista a garantir a segurança operacional, torna-se necessário impor medidas de mitigação face à prorrogação dos prazos de validade em causa.

Os operadores devem observar as seguintes medidas de mitigação de forma a poder considerar prorrogações ao seu pessoal de voo, conforme definido no Ponto 2 da presente CIA:

- (1) Caso sejam utilizadas medidas englobando os equipamentos definidos em 2 (c) e/ou (d) devem:
 - a) Efetuar uma análise de diferenças e de impacto no treino entre um equipamento adequado e outro parcialmente adequado;
 - b) Efetuar formação teórica prévia sobre as diferenças, pelo menos recorrendo a um *briefing* sobre o assunto;
 - c) Evitar toda a transferência de treino negativo.

- (2) Caso sejam utilizadas medidas de restrições operacionais (ROps), estas devem:
- a) Ser documentadas na forma de *Temporary Revisions* ou outra forma de comunicação formal do operador;
 - b) Ser assegurado que cada despacho de aeronave é feito em cumprimento das medidas restritivas impostas;
 - c) Ser consideradas restrições operacionais praticáveis e que reduzam a exposição a condições limites, como descrito acima.
- (3) Todos os treinos alternativos considerados como medida de mitigação para a experiência recente carecem de registo nos termos em uso no operador em causa e devem mencionar claramente a forma e o equipamento utilizado, devendo ser autenticados pelo formador e pelo formando.
- (4) O responsável pelo treino do operador deve promulgar e aprovar internamente as metodologias e conteúdos do treino a efetuar, em substituição do programa normalmente executado.
- (5) Os operadores que pretendam beneficiar da aplicação de medidas de prorrogação, de entre os casos #1 a #7 enunciados na tabela *supra*, devem notificar previamente a ANAC, indicando sucintamente as medidas de mitigação consideradas.
- A notificação pode ser feita de uma forma individual ou agregada.
- A referida notificação deve ser enviada eletronicamente para o endereço de correio ops@anac.pt.
- Caso não seja possível realizar a notificação prévia, deve o operador efetuar a notificação de forma célere, imediatamente após a aplicação da medida de mitigação.
- (6) Até ao fim da validade da prorrogação, deve o operador readquirir condições de proficiência normal em cumprimento do previsto na norma FCL.060 do Regulamento (UE) n.º 1178/2011.
- (7) Os casos omissos ou desviantes dos definidos na tabela *supra* devem:
- a) Ser alvo de pedido, caso a caso, à ANAC, indicando claramente a análise de risco e as mitigações consideradas.
 - b) Carecer sempre de aprovação, caso a caso, da ANAC, prévia à sua implementação.

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