

**REVISÃO DA INSTRUÇÃO  
AOS OPERADORES AÉREOS  
SOBRE  
MEDIDAS PARA EVITAR O  
CONTÁGIO E A DISSEMINAÇÃO  
DO COVID-19 DURANTE O VOO**

**(CORREDOR DE SAÚDE  
PÚBLICA)**

<p>REVISÃO DA INSTRUÇÃO Nº 04/AAC/2020</p> <p>REVISÃO 03</p>	<p>Aprovação</p>  <p>Cabo Verde <b>AAC</b> AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL CIVIL AVIATION AUTHORITY</p>	<p>28/04/2021 Página 1 de 34</p>
--	--	--------------------------------------



**REGISTO DE REVISÕES**

Revisão N°	Norma Afetada	Data da Revisão	Revisão N°	Norma Afetada	Data da Revisão
Revisão 01	Secção 3, parágrafo m); Secção 4, parágrafo 4.4 (tabela).	15-07-2020			
Revisão 02	Secção 3, parágrafos e), o); Secção 4, parágrafo 4.4 (tabela) - Nota; Epígrafe secção 6; parágrafo 6.2, alíneas d), h), k), l), m), n), o), p), q); parágrafo 8.2.6.5, alíneas d); subsecção 8.2.7; parágrafos 9.6, 9.13, 9.14; parágrafo 11.1.3; parágrafo 12.1.5; Epígrafe secção 13; parágrafos 13.1.2.	12-10-2020			
Revisão 03	parágrafo 6.2, alínea s); parágrafos 6.3 e 6.4; parágrafo 8.2.5; parágrafos 8.2.7.4, 8.2.7.5 e 8.2.7.6; parágrafo 8.2.9, parágrafo 11.1.11, parágrafos 11.4.2, 11.4.3 e 11.4.4; parágrafos 13.1, 13.2 e 13.3; Anexo E	28-04-2021			



## **REVISÃO DA INSTRUÇÃO Nº 04/AAC/2020**

A autoridade aeronáutica emitiu, a 19 de junho deste ano, a instrução nº 04/AAC/2020, com o intuito de prevenir e controlar a disseminação do COVID-19 e agir de acordo com as normas e recomendações da OACI, fornecendo orientações aos operadores aéreos, relativamente às medidas a serem adotadas aquando da retoma das operações, após o levantamento gradual das restrições impostas pela pandemia do COVID-19, de modo a evitar a sua propagação entre o pessoal aeroportuário e os passageiros em viagem.

Contudo, aquando da aprovação da Resolução nº 96/2020, de 9 de julho, no âmbito da retoma dos voos domésticos, reforçando os procedimentos de check-in para a proteção dos passageiros, impôs-se a revisão da Instrução nº 04/AAC/2020 (Revisão 01).

Após a interdição das ligações aéreas com países sinalizados com a Covid-19 e atendendo aos efeitos nefastos da suspensão dos voos na economia, o Governo decidiu, através da Resolução nº 138/2020, de 12 de outubro, pelo restabelecimento da ligação aérea plena com determinados países. Neste sentido, para garantir a harmonização com a referida Resolução, a autoridade aeronáutica aprova uma segunda revisão à Instrução nº 04/AAC/2020, visando o processamento seguro de passageiros e tripulação. Igualmente, aproveitou-se para atualizar o texto normativo da presente instrução, para incorporar as últimas recomendações da OACI (State letter AN 5/28-20/97 de 23 de Setembro de 2020) no que se refere a medidas de proteção dos passageiros e tripulação, procedimentos de desinfeção e de manutenção de rotina de aeronaves.

Tendo em conta as últimas recomendações da OACI - constantes no “Council Aviation Recovery Task Force” (CART - Take-off: Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis – segunda e terceira edição, 5 de novembro 2020 e 17 março 2021, respetivamente), a autoridade aeronáutica aprova a terceira revisão da Instrução nº 04/AAC/2020, de modo a ajustar as medidas para mitigar os riscos da propagação da COVID-19.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 15º dos Estatutos da Agência Aviação Civil aprovados pelo Decreto-Lei n.º 47/2019, de 28 de outubro, conjugados com o número 2 do artigo 173º, ambos do Código Aeronáutico aprovado pelo Decreto-Legislativo nº 1/2001, de 20 de agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo nº 4/2009, de 7 de setembro manda a Agência de Aviação Civil publicar o seguinte:



## **1. OBJECTO**

A presente instrução tem como objetivo regular as operações aéreas, especificamente no que concerne ao processamento seguro de passageiros e tripulação, em contexto COVID-19.

## **2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO**

Esta instrução é aplicável aos operadores aéreos.

## **3. REFERÊNCIAS**

Esta instrução baseou-se nos seguintes documentos:

- a) OACI Anexo 9 à Convenção de Chicago de 1944;
- b) OACI – Electronic Bulletin 2020/30, de 11 de maio;
- c) OACI – Doc. 10144 – Handbook for CAAs on the Management of Aviation Safety Risk Related to COVID-19;
- d) OACI – Council Aviation Recovery Task Force (CART) - Take-off: Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis, 27 May 2020;
- e) OACI State letter AN 5/28-20/97 de 23 de Setembro de 2020;
- f) EASA – COVID-19 Aviation Health Safety Protocol;
- g) IATA - Roadmap to safely Restarting aviation;
- h) IATA – Passenger Process Restart – Building the trust;
- i) WHO guidance “Operational Considerations for managing COVID-19 cases outbreak in aviation;
- j) CAAC (China) Preventing Spread of Coronavirus Disease (COVID-19) for Airlines – Fourth Edition;
- k) Resolução nº 77/2020, 29 de maio – aprova estratégia e a calendarização do levantamento gradual das medidas restritivas e de distanciamento social, impostas no quadro da contenção à pandemia do COVID-19;
- l) Resolução nº 85/2020, de 18 de junho, altera a Resolução nº 77/2020, de 29 de maio, que aprova estratégia de levantamento gradual de medidas restritivas e de distanciamento social, e estabelece normas de controlo sanitário aplicáveis nas viagens domésticas e internacionais de passageiros;
- m) CV-CAR 7 – Instrumentos e Equipamentos;
- n) Resolução nº 96/2020, de 9 de julho que procede à segunda alteração da Resolução nº 77/2020, de 29 de maio, alterada pela Resolução nº 85/2020, de 18 de junho, que aprova estratégia de levantamento gradual de medidas restritivas e estabelece as condições gerais de segurança sanitária, aplicáveis às instituições, empresas, serviços ou atividades, assim como os procedimentos específicos a observar, por razões de saúde pública, no contexto da prevenção da contaminação por SARS-CoV-2 e edita normas de controlo sanitário aplicáveis nas viagens domésticas de passageiros;

- o) Resolução nº 138/2020, 12 de outubro que autoriza, com efeitos a partir das zeros horas do dia 12 de outubro de 2020, o tráfego aéreo e marítimo, comercial de passageiros, com destino e a partir de Cabo Verde, e ainda as operações de escala técnica e de abastecimento de aeronave nos aeroportos nacionais que possam envolver o descanso das tripulações e passageiros, bem como a atracação ou acostagem de navios de recreio, veleiros cargueiros e navios de pesca, e respetivo embarque de passageiros e tripulantes.

#### 4. CORREDOR DE SAÚDE PÚBLICA (CSP)

4.1. Adota-se o conceito de “Corredor de Saúde Pública” (CSP) para assegurar que as operações aéreas sejam efetuadas de forma contínua e com o mínimo de restrições possíveis, em ambiente seguro, de modo a evitar a propagação do COVID-19 através das ligações aéreas e ainda proteger a saúde e a segurança da tripulação e passageiros.

4.2. Os elementos principais desse conceito são o uso de “tripulações limpas”, “aeronaves limpas”, “instalações limpas” e o transporte de “passageiros limpos”.

**Nota:** O termo “Limpo”, neste contexto, refere-se à implementação de medidas para garantir, tanto quanto possível, um *status* “livre de COVID-19”.

4.3. O conceito de CSP estabelece uma abordagem baseada nos riscos e nos princípios de gestão de segurança.

**Nota:** Dada a falta de vacina, de um tratamento definitivo e das limitações de testes, o risco de os passageiros e da tripulação contraírem o COVID-19 durante as viagens aéreas não pode ser completamente eliminado, mas pode ser mitigado significativamente aplicando medidas adequadas de segurança.

4.4. As medidas a adotar por cada um dos *stakeholders*, estão descritas, de forma resumida, na tabela abaixo:

Medidas	Operador Aeroportuário	Operador Aéreo	Pessoal Aeroportuário	Prestadores de Serviço	Membros da Tripulação	Passageiros
Higiene das mãos,	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Etiqueta respiratória	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Distanciamento físico	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Máscaras faciais	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Material promocional de saúde	Sim, em coordenação.		Sim, deve seguir as recomendações e disseminar os materiais/informações, quando necessário, e no cumprimento das suas funções.	Sim, deve seguir as recomendações e disseminar os materiais/informações, quando necessário, e no cumprimento das suas funções.	Sim, deve seguir as recomendações e disseminar os materiais/informações, quando necessário, e no cumprimento das suas funções.	Sim, deve ler e seguir as recomendações

<b>Limpeza e Desinfecção</b>	Sim	Sim	N/A	Sim	N/A	N/A
<b>Medição de Temperatura</b>	Sim, quando requerido pelas autoridades nacionais.	N/A	Possível, caso o operador aeroportuário não tenha implementado um programa de monitorização da saúde do seu pessoal.	Possível, caso o empregador não tenha implementado um programa de monitorização da saúde do seu pessoal.	Possível, caso o operador aéreo não tenha implementado um programa de monitorização da saúde do seu pessoal.	Sim, pode ser submetido quando requerido pelo aeroporto em coordenação com as autoridades nacionais.
<b>Cabines para avaliação de passageiros</b>	Sim	N/A	N/A	N/A	N/A	Sim. Casos duvidosos devem ser melhor avaliados.
<b>Interação reduzida entre o pessoal e os passageiros</b>	N/A	Sim. Apenas serviços essenciais. Evitar filas para o lavabo. Designar um lavabo para a tripulação.	N/A	N/A	N/A	Sim – deve seguir as recomendações.
<b>Procedimentos especiais de desembarque</b>	Sim, em coordenação com as autoridades de saúde pública locais.		Sim, quando aplicável, fazer cumprir as instruções das autoridades de saúde pública locais.	Sim, quando aplicável, fazer cumprir as instruções das autoridades de saúde pública locais.	Sim, quando aplicável, fazer cumprir as instruções das autoridades de saúde pública locais.	Sim, seguir as instruções da tripulação e pessoal de terra.

**Nota:** Distanciamento físico - A aplicação do distanciamento físico conforme recomendado pelas autoridades de saúde nem sempre pode ser possível dentro de espaços fechados como a cabina de aeronave ou sala de embarque num aeroporto. Embora o distanciamento físico deve ser implementado nos aeroportos e a bordo de aeronave sempre que possível, a implementação de outras medidas combinadas como uso das máscaras, processo de atribuição de assentos, procedimentos de embarque ordeiro e limitação do movimento de passageiros e tripulação a bordo da aeronave, podem reduzir a transmissão se o objetivo de distanciamento físico de 1.5 m não puder ser cumprido.

## 5. AVALIAÇÃO DOS RISCOS

**5.1.** Com base no desenvolvimento da pandemia, nos pontos de origem dos voos, bem como em outros indicadores, como o número de passageiros a bordo da aeronave, tempo de voo e natureza especial do voo, esta instrução divide os mesmos em três níveis, a saberem, voos de alto, médio e baixo risco (Anexos A e B).

**5.2.** Devem ser implementadas medidas diferenciadas de prevenção e controlo para os diferentes níveis de risco, ajustados em tempo real, de acordo com o desenvolvimento da pandemia.

**5.3.** Os Anexos A e B à presente instrução, e que dela fazem parte integrante, devem ser utilizados para a avaliação e definição dos diferentes níveis de riscos.

## **6. PROTEÇÃO PARA TRIPULANTES, PESSOAL DE MANUTENÇÃO E DE LIMPEZA**

**6.1.** De acordo com os níveis de risco de voo, as diferentes classes profissionais podem seguir os respectivos padrões de proteção individual, conforme o Anexo C à presente instrução, e que dela fazem parte integrante.

**6.2.** Para a proteção individual, deve-se ter em conta o seguinte:

- a) A máscara deve estar próxima ao rosto, cobrindo completamente o nariz e a boca. Durante uso ou remoção a camada externa não deve ser tocada para evitar a contaminação das mãos. Uma vez humedecidas por secreções ou contaminadas, as máscaras faciais devem ser substituídas imediatamente por novas, e as mãos devem ser limpas com desinfetante antes e após a substituição;
- b) Os membros da tripulação de voo devem usar máscaras durante o voo, sempre que necessário e desde que não interfira na execução das suas funções. Durante voos de alto risco os tripulantes devem trocar de máscara pelo menos uma vez a cada 4 horas, ou sempre que necessário;
- c) Todo o equipamento de proteção descartável, após a sua utilização, deve ser colocado em sacos descartáveis de resíduos de risco biológico ou em saco duplo de lixo, devidamente selados e identificados. Após o voo, eles devem ser manuseados em conformidade com as orientações das autoridades sanitárias nacionais e/ou da Organização Mundial da Saúde (OMS);
- d) A tripulação pode usar lenços de desinfecção à base de álcool ou desinfetante sem álcool para limpar e desinfetar as mãos. Para o efeito o operador aéreo deve providenciar quantidade suficiente de produtos de limpeza e desinfetante para uso durante o voo;
- e) Quando os tripulantes não têm certeza se suas mãos estão limpas, devem evitar tocar no nariz, boca e olhos com as mãos. Ao espirrar ou tossir, deve-se abaixar a cabeça ou afastar-se dos passageiros e membros da tripulação próximos, cobrindo a boca e o nariz com lenço de papel ou cotovelo flexionado. Após tocar ou descartar resíduos, as mãos devem ser limpas com sabão ou desinfetante usando água corrente, seguida de limpeza e desinfecção;
- f) Quando utilizado, os óculos de proteção/viseira reutilizáveis devem ser rapidamente esterilizados, lavados com água limpa e secos após cada uso. Deve-se evitar limpar óculos de proteção anti embaciamento com desinfetante;
- g) Os membros da tripulação devem reduzir a entrada e saída do *cockpit* e usar o sistema da intercomunicação para comunicação sempre que possível por forma a evitar contato próximo;
- h) Deve-se evitar que dois membros da tripulação façam suas refeições ao mesmo tempo;

- i) Deve-se usar alimentos pré-embalados o máximo possível, e fazer uso de desinfetante para limpar e desinfetar as mãos antes das refeições. Quando as condições das aeronaves permitirem, os tripulantes devem usar um lavabo exclusivo, e reduzir sua visita à mesma;
- j) Deve-se proceder à limpeza do *cockpit* sempre que existe troca de tripulação;
- k) Na medida do possível, os equipamentos de demonstração de segurança não devem ser partilhados por forma a reduzir a probabilidade de transmissão do vírus. Se tiverem que ser partilhados, devem ser considerados meios alternativos de demonstração sem os equipamentos ou os equipamentos devem ser devidamente higienizados entre as utilizações;
- l) De modo a minimizar qualquer possibilidade de infeção cruzada almofadas, mantas, lençóis não devem ser utilizados por diversas pessoas, a menos que as coberturas sejam desinfetadas. Os operadores aéreos podem distribuir provisões pessoais à sua tripulação que deve assegurar que os itens são removidos e devidamente ensacados após utilização;
- m) Os operadores aéreos devem assegurar que quando a máscara é utilizada pela tripulação, máscaras de oxigénio possam ser rapidamente colocadas na face, devidamente seguras, seladas e fornecendo o oxigénio necessário, e a tripulação de voo tem a orientação correta como proceder para esse efeito;
- n) Apenas um membro da tripulação de voo ou tripulação técnica deve ser permitido desembarcar da aeronave para realizar a inspeção externa, reabastecimento de combustível, entre outros serviços, e em todo o caso deve evitar o contacto direto com o pessoal de terra;
- o) A tripulação deve monitorar sintomas como a febre, tosse, dificuldade respiratória ou outros sintomas COVID-19. Caso manifestem alguns desses sintomas deve permanecer em casa ou no hotel, notificar o operador aéreo e seguir as orientações das autoridades sanitárias e do programa de prevenção e proteção do operador aéreo até ser considerado apto para regressar ao trabalho;

**Nota:** De acordo com a OMS considera-se febre quando a temperatura é igual ou superior a 38°C.

- p) A tripulação deve registar a sua temperatura, pelo menos duas vezes ao dia durante o período de serviço e a qualquer momento que sinta indisposta;
- q) No ato de apresentação para serviço, o operador deve medir a temperatura da tripulação. Caso for detetada febre, o tripulante deve ser encaminhado imediatamente para o espaço de isolamento onde deverá ser submetido a um segundo rastreio de febre, sem detrimento das demais medidas sanitárias legalmente impostas;

- r) No caso previsto no número anterior, se a avaliação da situação o justificar, devem ser sujeitos a teste de RT-PCR ou qualquer outro teste molecular validado à COVID-19, pelas entidades competentes;
- s) Devem ser utilizadas pela tripulação de voo ou por outros que acedam ao *cockpit* máscaras médicas ou não-médicas, conforme definido pelo operador aéreo. O operador aéreo deve realizar uma avaliação de risco antes de determinar se as máscaras podem ser retiradas após fecho da porta do *cockpit*. As máscaras devem ser utilizadas sempre que tripulação de voo abandone o *cockpit*.

**6.3.** O operador aéreo deve estabelecer um programa de garantia de saúde para o seu pessoal que permite a implementação de medidas que facilitem a continuidade das operações, tais como:

- a) A não imposição de medidas de quarentena à tripulação quando em escala ou em descanso, a fim de cumprir com os requisitos de tempo de limitação de voo;
- b) A não sujeição da tripulação a rastreio ou restrições aplicáveis a viajantes;
- c) Métodos de rastreio para as tripulações menos invasivas possível.

**6.4.** As mesmas medidas de proteção e monitorização de saúde aplicadas pela tripulação de voo em operação de aeronaves devem ser aplicadas durante o uso de simuladores de voo ou outros dispositivos de treino.

## **7. SERVIÇOS A BORDO**

### **7.1. Voos de baixo risco**

- 7.1.1.** Deve ser prestado serviço de *catering* normal. A tripulação de cabine deve limpar e desinfetar as mãos antes e após a preparação das refeições.
- 7.1.2.** Nos voos internacionais, os lavabos devem ser limpos uma vez a cada 2 horas e após cada voo.
- 7.1.3.** Nos voos domésticos a limpeza dos lavabos deve ser feita após cada voo.
- 7.1.4.** Após a desinfecção, as luvas devem ser descartadas e as mãos limpas e desinfetadas de imediato.
- 7.1.5.** Caso seja detetado algum caso suspeito a bordo devem ser seguidos os procedimentos estabelecidos na secção 11.
- 7.1.6.** Nos voos domésticos deve-se restringir ao máximo o uso do lavabo.
- 7.1.7.** Todos os passageiros devem fazer uso de máscaras durante todo voo.

## **7.2. Voos de médio risco**

- 7.2.1. Os procedimentos de preparação de alimentos devem ser simplificados. Deve-se fornecer alimentos pré-embalados.
- 7.2.2. Nos voos internacionais, os lavabos devem ser limpos e desinfetados uma vez a cada 2 horas e após cada voo.
- 7.2.3. Nos voos domésticos, a limpeza dos lavabos deve ser efetuada após cada voo.
- 7.2.4. Após a desinfecção, as luvas devem ser descartadas e as mãos limpas e desinfetadas de imediato.
- 7.2.5. Se for detetado algum caso suspeito a bordo devem ser seguidos os procedimentos estabelecidos na secção 11.
- 7.2.6. Nos voos domésticos deve-se restringir ao máximo o uso do lavabo.
- 7.2.7. Todos os passageiros devem fazer uso de máscaras durante todo voo.

## **7.3. Voos de alto risco**

- 7.3.1. Cada membro da tripulação de cabine deve ser designado para prestar serviço numa área específica, evitar contato próximo com os passageiros, e fornecer apenas o serviço de bordo necessário. Os membros da tripulação de cabine podem ser designados para fornecer serviços básicos aos membros da tripulação de *cockpit*, quando necessário.
- 7.3.2. Deve-se fornecer alimentos pré-embalados e água engarrafada antes ou durante o embarque de passageiros. Com exceção de casos especiais, o serviço de *catering* não deve ser fornecido a bordo.
- 7.3.3. Nos voos internacionais, os lavabos devem ser limpos uma vez a cada hora, e após cada voo.
- 7.3.4. Nos voos domésticos, a limpeza dos lavabos deve ser a cada 2 utilizações e após cada voo.
- 7.3.5. Após a desinfecção, as luvas devem ser descartadas e as mãos limpas e desinfetadas de imediato.
- 7.3.6. Todos os passageiros devem fazer uso de máscaras durante todo voo.

7.3.7. Se for detetado algum caso suspeito a bordo devem ser seguidos os procedimentos estabelecidos na secção 11.

## **8. LIMPEZA DE ROTINA E DESINFECÇÃO PREVENTIVA DE AERONAVE**

### **8.1. Limpeza de rotina**

8.1.1. A limpeza da aeronave (processo húmido) deve ser realizada durante a escala, para se evitar a propagação de substâncias infecciosas. Uma limpeza completa e detalhada, deve ser realizada sempre após a conclusão dos voos diários.

8.1.2. Os procedimentos detalhados de limpeza estão descritos no Anexo D à presente instrução, e que dela faz parte integrante.

8.1.3. Deve-se dar prioridade à limpeza dos lavabos e *galleys*, caso as condições forem limitadas, e não permitirem uma limpeza completa e detalhada.

### **8.2. Desinfecção preventiva**

8.2.1. Os programas de desinfecção preventiva devem ter como objetivo a desinfecção de todas as aeronaves de passageiros, com base na classificação de risco do voo.

8.2.2. Para efeitos do disposto no parágrafo anterior, deve-se levar em conta a dimensão da aeronave, assim como o tempo de escala.

8.2.3. A desinfecção preventiva deve ser realizada com base nos diferentes níveis de risco, ou sempre que for feito voos com passageiros suspeitos.

8.2.4. A desinfecção só deve ser levada a cabo por profissionais devidamente treinados e qualificados para o efeito pelas autoridades sanitárias.

8.2.5. Os métodos de desinfecção utilizados devem ter em conta as recomendações do fabricante de aeronave, das autoridades sanitárias nacionais e da OMS.

### **8.2.6. Frequência**

8.2.6.1. A desinfecção preventiva deve ser feita regularmente, pelo menos uma vez por semana para voos de baixo e médio risco.

8.2.6.2. Para voos de alto risco, a desinfecção preventiva deve ser realizada após cada voo, e o efeito da mesma deve ser avaliada regularmente, se as condições permitirem.

**8.2.6.3.** Aeronaves não equipadas com o sistema de filtros HEPA (*High Efficiency Particulate Air*), devem ser desinfetadas sempre que possível ou após a conclusão dos voos diários.

### **8.2.7. Procedimentos para desinfecção**

**8.2.7.1.** Diferentes panos e esfregões devem ser usados para corredores, lavabos e *galleys* e devem ser marcados com cores diferentes.

**8.2.7.2.** Pessoas diferentes devem ser designadas para cada uma das áreas mencionadas, quando as condições o permitirem.

**8.2.7.3.** Durante a desinfecção, as superfícies devem ser esfregadas com panos humedecidos com desinfetante, e após um período de reação, um processo de limpeza normal deve ser realizado como forma de evitar o efeito erosivo nos componentes da cabine devido à exposição prolongada ao desinfetante.

**8.2.7.4.** O desinfetante (solução de álcool isopropílico) não deve ser pulverizado no *cockpit*, na cabina ou compartimento de carga. Não deve ser permitido que o líquido desinfetante junte ou pingue nos equipamentos no *cockpit* ou na cabina ou mesmo entre em contacto com equipamentos críticos nos compartimentos de carga (detetor de fumo, equipamento eletrónico de operação da porta, bocal de descarga do extintor de fogo).

**8.2.7.5.** A aplicação do desinfetante deve ser feita com recurso a panos humedecidos com desinfetante em substituição ao método de pulverização, conforme as recomendações do fabricante da aeronave. Um número limitado de garrafas com o desinfetante deve ser utilizado a bordo por forma a evitar o risco de derramamento da solução de álcool isopropílico, tendo em conta que a solução é inflamável.

**8.2.7.6.** As superfícies devem ser limpas (pó ou outros detritos) antes da aplicação do desinfetante por forma a aumentar a sua eficácia.

**8.2.7.7.** A desinfecção de áreas principais deve começar no topo, descendo para o chão, no sentido áreas limpas - áreas sujas, prosseguindo na seguinte ordem:

- a) **Corredores** - bagageiras superiores, luzes de leitura, saídas de ar, painéis laterais, janelas, assentos (mesas de bandeja, apoios de braços, unidades de

controle de passageiros, painéis decorativos), armários/cacifos, divisórias, prateleiras de revistas, assentos de cabine;

- b) **Lavabos** - A desinfecção dos lavabos deve ser realizada progressivamente, começando nas áreas contaminadas em direção às áreas limpas, conforme é descrito a seguir: sanitas, depósitos de lixo, lavabos, paredes laterais do lavatório, superfícies de portas, maçanetas, cinzeiros (se instalados) e trincos;
- c) **Galley** - Fornos, caldeiras de água, máquinas de café, instalações, armários, armários/gavetas e depósitos de lixo;
- d) **Cockpit** - para aeronaves em que o *cockpit* está rigidamente separado da cabine de passageiros, a desinfecção preventiva deve ser considerada apenas quando a tripulação de voo tiver uma escala mais longa, resultando na saída da tripulação da área restrita do aeródromo (nomeadamente, deslocação ao hotel para um período de descanso), nas áreas consideradas de alto risco. Caso contrário, o *cockpit* deve estar sujeito à limpeza de rotina. Tendo em conta o aumento da probabilidade de mudança inadvertida da posição dos *switch* durante a desinfecção, e limpeza, o operador aéreo e a tripulação de voo devem reforçar os procedimentos de verificação da posição correta dos *switch* e dispositivos de controlo antes do início de operação da aeronave.

### **8.2.8. Desinfetantes**

- 8.2.8.1. Os produtos de limpeza e desinfecção da aeronave, bem como os procedimentos de sanitização, devem ser aprovados pelas autoridades sanitárias e pelos fabricantes de aeronaves ou Estado de desenho, por forma a evitar o uso de produtos corrosivos e garantir a compatibilidade dos mesmos com os componentes da aeronave.
- 8.2.8.2. Para além do disposto no parágrafo anterior, deve-se ter em conta a inflamabilidade dos produtos desinfetantes aprovados pelo fabricante pelo que se deve acautelar potenciais fontes de ignição. Deve ser dada especial atenção aos compartimentos de carga onde há maior probabilidade de se encontrar fontes de ignição não visíveis.
- 8.2.8.3. O operador aéreo deve implementar um programa de monitorização contínua dos efeitos dos desinfetantes utilizados nos equipamentos ou superfícies por forma a controlar eventuais danos causados pelos mesmos. Em caso de danos deve-se contactar o fabricante do componente para instruções e indicação de desinfetantes alternativos. Deve-se ter um cuidado especial com a aplicação dos desinfetantes em superfícies porosas ou de couro.

### 8.2.9. Registo de desinfeção

A desinfeção da aeronave deve ser devidamente registada de acordo com o modelo descrito no Anexo E à presente instrução, e que dela faz parte integrante.

## 9. MANUTENÇÃO DE ROTINA DA AERONAVE

9.1. Os operadores aéreos que operam aeronaves que utilizam a recirculação do ar da cabine devem instalar e usar filtros HEPA, de acordo com as especificações do fabricante.

9.2. Caso não sejam possíveis a instalação e o uso de filtros HEPA, deve-se evitar o uso de recirculação do ar da cabine inteiramente, desde que seja confirmado que isso não comprometa quaisquer funções críticas de segurança (nomeadamente, arrefecimentos dos componentes aviônicos, pressurização da cabine).

9.3. Quando os filtros HEPA estão instalados, os ventiladores (“*recirculation fans*”) devem funcionar continuamente, selecionando-se o “*high pack flow*”, promovendo o aumento do fluxo de ar fresco, sempre que possível.

**Nota:** Os filtros de ar particulado de alta eficiência (*High Efficiency Particulate Air - HEPA*) demonstraram um bom desempenho com partículas do tamanho do vírus SARS-Cov-2 (aproximadamente 70-120 nm).

9.4. Os operadores de aeronaves devem considerar a revisão dos seus procedimentos para o uso dos ventiladores dos sistemas de ar condicionado, com base em informações dos fabricantes da aeronave.

9.5. Caso os ventiladores não estejam disponíveis, os operadores de aeronaves devem procurar obter instruções junto dos fabricantes, por forma a cumprir com o estipulado no parágrafo anterior.

9.6. Os operadores de aeronaves devem obter a confirmação, e seguir as instruções, para o uso contínuo da configuração “*high pack flow*”, junto dos fabricantes. Caso os procedimentos operacionais em voo da aeronave requeiram que os *packs* sejam desligados para a descolagem, assim que for permitido, os mesmos devem ser ligados novamente.

9.7. Dada a importância de minimizar a transmissão do vírus para que a aviação permaneça um meio de transporte seguro e confiável, os operadores devem fazer o despacho das aeronaves das respetivas bases de operação/manutenção, com todos os *packs* operacionais, configurados no modo “*high pack flow*” e com os ventiladores operacionais.

9.8. Devem ser desenvolvidos procedimentos para uma melhor configuração, no caso de um dos *itens* ficarem inoperacionais, após despacho da aeronave.

- 9.9.** HEPA devem ser substituídos de acordo com instruções do manual do fabricante, em estrita conformidade com os requisitos de prevenção e proteção pessoal do Manual de Manutenção de Aeronaves, e com base no programa de prevenção e proteção pessoal para o pessoal de manutenção de aeronaves. O filtro deve ser colocado num saco plástico especial, desinfetado com desinfetante de cloro e selado.
- 9.10.** Durante as operações de terra e de manutenção, a aeronave deve ser ventilada utilizando o seu sistema de ventilação, conforme aplicável.
- 9.11.** Os equipamentos de fornecimento de ar externos, devem ser evitados.
- 9.12.** Após a chegada, as portas da cabine e do compartimento de carga devem ser abertas para ventilação antes da realização dos trabalhos de manutenção, e o tempo de ventilação natural deve ser prolongado.
- 9.13.** Após a conclusão das tarefas de manutenção, a equipa de manutenção deve desinfetar as mãos e remover o equipamento de proteção na ordem especificada, antes de desinfetar novamente as mãos, seguindo o programa interno de prevenção e proteção pessoal para o pessoal de manutenção de aeronaves. O operador aéreo e/ou Organização de Manutenção Aprovada deve estabelecer procedimentos que garante um ambiente seguro de trabalho ao pessoal de manutenção, tentando minimizar, se possível, o número de pessoas em contacto com as superfícies de contacto frequente, tais como painéis de acesso, maçanetas, *switch*.
- 9.14.** O operador aéreo deve estabelecer procedimentos de manutenção a serem aplicados após os procedimentos de desinfeção no sentido de verificar o correto posicionamento de manípulos de controlo, interruptores, botões de painéis de controle entre outros, nos compartimentos de voo, de passageiro e de carga. O fecho dos painéis de acesso e de portas deve ser também verificado.

## **10. GESTÃO DE PASSAGEIROS A BORDO**

- 10.1.** Os operadores aéreos devem disponibilizar material de informação aos passageiros sobre a aplicação de medidas de prevenção, incluindo:
- a) Higienização das mãos, particularmente antes de comer ou beber e após o uso do lavabo;
  - b) Uso apropriado das máscaras;
  - c) Etiqueta respiratória;
  - d) Limitação do contacto com as superfícies da cabine;

- e) Limitação do serviço a bordo;
  - f) Redução do uso dos bocais de fornecimento de ar individuais ao máximo possível. Em todo o caso, devem ser seguidas as recomendações do fabricante da aeronave.
- 10.2. Os operadores aéreos devem incluir na demonstração de segurança que em caso de emergência os passageiros devem remover as máscaras antes do uso das máscaras de oxigênio da aeronave.
  - 10.3. Para além do estipulado no parágrafo anterior, os operadores aéreos devem instruir a tripulação de cabina a remover as máscaras em caso de emergência de forma a facilitar a comunicação de instruções aos passageiros.
  - 10.4. Os operadores aéreos devem implementar medidas para evitar que os passageiros façam fila nos corredores ou *galleys*, para o uso dos lavabos.
  - 10.5. Para além do estipulado no parágrafo anterior, se possível, devem reservar um lavatório para uso exclusivo da tripulação, de preferência o mais próximo do *cockpit*.
  - 10.6. Os operadores aéreos e operadores aeroportuários devem colaborar de forma a assegurar que os passageiros não são mantidos a bordo da aeronave sem uma ventilação adequada por mais do que 30 minutos.
  - 10.7. Para além de outras medidas de higiene e saúde que devem ser observadas a todo o momento, quando permitido pela ocupação de passageiros, configuração da cabine e requisitos de peso e balanceamento, os operadores aéreos devem assegurar ao máximo possível o distanciamento físico dos passageiros.
  - 10.8. Membros da mesma família e indivíduos viajando juntos, que partilham a mesma residência, podem sentar-se juntos.
  - 10.9. O processo de distribuição dos assentos pode ser modificado em conformidade.
  - 10.10. Se o distanciamento físico não pode ser garantido devido à ocupação de passageiros, configuração de cabine ou outras limitações operacionais, os passageiros e membros de tripulação de cabina devem seguir a todo o momento todas as outras medidas preventivas, incluindo, higiene das mãos, etiqueta respiratória e uso da máscara.
  - 10.11. Os operadores aéreos devem reduzir o serviço a bordo ao mínimo necessário para assegurar o conforto e bem-estar dos passageiros e limitar o contato entre a tripulação de cabina e os passageiros, tendo em consideração a duração do voo.

**10.12.** As seguintes medidas devem ser consideradas:

- a) Eliminação da venda de produtos *duty free* ou outros não essenciais;
- b) Redução do serviço de alimentação e bebidas;
- c) Preferência aos alimentos pré-empacotados e selados, incluindo bebidas como bebidas em lata;
- d) Quando possível, evitar os pagamentos envolvendo o toque ou contacto como pagamentos em dinheiro para mitigar a transmissão entre a tripulação de cabina e os passageiros.

**10.13.** Os passageiros devem permanecer sentados com os cintos apertados o máximo possível.

**10.14.** Apesar dos passageiros serem lembrados que devem ter máscaras suficientes para a duração da viagem, os operadores aéreos devem levar um número suficiente de máscaras a bordo para fornecer aos passageiros, especialmente para viagens de longo curso, onde pode ser aconselhado pelas autoridades de saúde a mudança de máscaras.

**10.15.** Um processo seguro de eliminação das máscaras deve ser implementado.

**10.16.** Os operadores aéreos devem utilizar diferentes meios de promoção de saúde antes e durante o voo, para explicar as medidas de mitigação do risco tais como, uso das máscaras, higiene, redução do serviço a bordo, filtragem, ventilação e troca do ar, para estimular a adesão dos passageiros às medidas implementadas.

**10.17.** Uma atenção especial deve ser dada à prevenção e tratamento dos passageiros desordeiros no contexto da pressão exercida pela pandemia.

**10.18.** Para efeitos do disposto no parágrafo anterior, devem ser consideradas ações multidimensionais começando com a informação e preparação do passageiro acerca das medidas implementadas e com atenção aos procedimentos e ações da tripulação para mitigar o risco.

## **11. EMERGÊNCIA MÉDICA DURANTE O VOO**

### **11.1. Princípios de atuação**

**11.1.1.** Se for detetado algum passageiro com sintomas suspeitos de COVID-19 durante o voo, devem ser adotados os seguintes procedimentos:

- a) Ativar os procedimentos a bordo para a tripulação de cabina referentes a gestão de passageiros doentes;
  - b) O estojo de precaução universal (UPK) deve estar a bordo da aeronave, a qual é requerida operar com pelo menos um membro de tripulação de cabina, em conformidade com o parágrafo (f) da subsecção 7.I.155 do CV-CAR 7;
  - c) Adicionalmente ao conteúdo estabelecido no parágrafo (b) da NI: 7.I.155 do CV-CAR 7, o UPK deve conter:
    - i) Pó que converte líquidos expelidos em granulado;
    - ii) Desinfetante / toalhete germicida para limpeza de superfícies;
    - iii) Máscara facial / ocular (separada - óculos de proteção e máscara médica ou combinada-viseira);
    - iv) Luvas (descartáveis);
    - v) Avental de proteção;
    - vi) Vestuário de proteção de corpo inteiro e com mangas compridas (se disponível);
    - vii) Saco descartável de resíduos de risco biológico (se disponível).
- 11.1.2.** Antes de entrar em contato com o passageiro doente ou suspeito, ou tocar em substâncias contaminadas (como vômitos, excreções ou sangue) objetos ou superfícies contaminadas, os tripulantes devem usar equipamento de proteção individual (EPI), conforme descrito no Anexo C.
- 11.1.3.** Sempre que possível, o passageiro ou tripulante com sintomas suspeitos deve ser separado dos restantes passageiros e tripulação, no mínimo de 1 metro, dois assentos, em todas as direções, em conformidade com a configuração da cabine e ser atribuído uma máscara, deslocando os passageiros que estejam próximos do passageiro ou tripulante sintomático.
- 11.1.4.** Nas aeronaves com um único lavabo, deve-se limitar o uso do lavatório apenas para situações de emergência.
- 11.1.5.** O lavabo mais próximo da zona onde se encontrar os passageiros suspeitos deve ser reservado exclusivamente para uso desses, de modo a evitar infecção cruzada, nas aeronaves com mais do que um lavabo.

- 11.1.6. Um tripulante de cabina deve ser designado para prestar serviços essenciais de bordo aos passageiros com sintomas suspeitos.
- 11.1.7. Exceto pela necessidade de realizar a operação por razões de segurança operacional, o tripulante de cabina designado deve evitar contato próximo com outros membros da tripulação.
- 11.1.8. A tripulação de cabina deve informar ao comandante da aeronave sobre o passageiro suspeito/doente, com sintomas de COVID-19, este por sua vez emite uma notificação ao aeródromo de destino, e solicita cooperação na transferência do passageiro após aterragem.
- 11.1.9. O operador aéreo deve fornecer aos serviços de saúde o manifesto de passageiros (OACI Anexo 9, Apêndice 2) e o formulário de localização do passageiro, no modelo da OACI apresentado no Anexo 9, Apêndice 13 ou modelo de IATA, se o passageiro ou membro de tripulação apresentar sinais/sintomas de doença respiratória aguda abordo da aeronave.
- 11.1.10. O Formulário de Localização do Passageiro (FLP) deve ser preenchido pela pessoa doente e potenciais contactos abordo. A informação recolhida deve ser submetida pelos membros de tripulação aos serviços de saúde. Até a situação de emergência de saúde pública internacional for considerada terminada, um número adequado do FLP deve estar disponível abordo de aeronaves de passageiros. Dependendo da avaliação de risco local, os serviços de saúde podem solicitar que todos os passageiros e a tripulação completem o FLP.
- 11.1.11. A desinfecção da aeronave deve ser devidamente registada de acordo com o modelo descrito no Anexo E à presente instrução, e que dela faz parte integrante.

## **11.2. Desinfecção simultânea da aeronave**

- 11.2.1. A desinfecção simultânea refere-se à desinfecção oportuna de itens e locais potencialmente contaminados por doentes ou pessoas infetadas assintomáticas.
- 11.2.2. Quando contaminado com sangue, secreções respiratórias, vômitos, excreções e outros líquidos contaminantes, a cabine da aeronave deve ser desinfetada de acordo com os seguintes procedimentos:
- a) Usar/Vestir Equipamento de proteções individual (EPI);
  - b) Preparar desinfetante de acordo com as orientações das autoridades sanitárias nacionais e/ou Organização Mundial da Saúde (OMS);

- c) Cobrir as secreções, sangue, vômito, excreções e outros contaminantes uniformemente com desinfetante absorvente por 3-5 minutos para permitir que eles sejam solidificados;
- d) Recolher os contaminantes coagulados com pás de coleta portáteis e colocar em sacos descartáveis de resíduos biológicos ou em saco duplo de lixo, devidamente selados e identificados;
- e) Esterilizar duas vezes a área contaminada com desinfetante pré-preparado, verificar se o desinfetante permanece na superfície contaminada por 3-5 minutos e depois lavar a área duas vezes com água limpa ou limpar a área com um pano húmido antes de secar com toalhas. Colocar as toalhas e outros desinfetantes em sacos descartáveis de resíduos biológicos ou em saco duplo de lixo, devidamente selados e identificados;
- f) Limpar e desinfetar as mãos antes de remover as proteções na seguinte ordem:
  - i) Tirar roupas de proteção (aventais), luvas, aplicar desinfetante da pele com um pano para a limpeza e desinfecção das mãos;
  - ii) Depois tirar os óculos, as máscaras faciais e, finalmente, aplicar o desinfetante da pele com um pano para desinfecção da pele, limpar as mãos e outras partes do corpo que possam ter sido expostas a contaminantes;
- g) Colocar todas as proteções usadas e itens contaminados dentro de um saco descartável de resíduos de risco biológico ou em saco duplo de lixo, devidamente selado, feche coloque a etiqueta "Resíduos de risco biológico" perto do selo;
- h) Manter o saco descartável de resíduos de risco biológico ou o saco duplo de lixo em um local apropriado/seguro temporariamente para evitar perda, danos ou contaminação das refeições a bordo;
- i) Informar o departamento de operações de terra no destino para preparar e assumir o comando.

### **11.3. Desinfecção terminal da aeronave**

**11.3.1.** Desinfecção terminal refere-se à desinfecção completa após uma fonte potencial de infecção deixar um local relevante.

**11.3.2.** Se uma aeronave tiver transportado passageiros com sintomas suspeitos, uma desinfecção terminal deve ser aplicada depois do voo.

- 11.3.3. Após os passageiros e tripulantes saírem da aeronave, as portas da cabine devem ser fechadas, o ar condicionado deve ser ligado e regulado na sua potencia máxima, para permitir pelo menos uma troca de ar completa na cabine.
- 11.3.4. Uma vez concluída a troca de ar, a área onde os passageiros suspeitos com sintomas, e os lavabos devem ser desinfetados antes de prosseguir com a desinfecção terminal seguindo o princípio geral de desinfecção completa de fora para o dentro e de cima para baixo.
- 11.3.5. Após a desinfecção, a cabine de passageiros deve ser limpa de acordo com os requisitos de limpeza pós-voo.
- 11.3.6. Para os voos em escala que transportam passageiros com sintomas suspeitos, como primeiro movimento, suas cadeiras e áreas circundantes devem ser desinfetadas durante a escala, e após o voo uma desinfecção terminal deve ser realizada cobrindo toda a cabine.

#### **11.4. Desinfecção do porão da aeronave**

- 11.4.1. Se restos de animais ou contaminantes suspeitos de natureza contagiosa forem encontrados no porão da aeronave, deve ser realizada a desinfecção terminal pós-voo.
- 11.4.2. O desinfetante (solução de álcool isopropílico) não deve ser pulverizado no compartimento de carga. Não deve ser permitido que o líquido desinfetante entre em contacto com equipamentos críticos nos compartimentos de carga (detetor de fumo, equipamento electrónico de operação da porta, bocal de descarga do extintor de fogo).
- 11.4.3. A aplicação do desinfetante deve ser feita com recurso a panos humedecidos com desinfetante em substituição ao método de pulverização, conforme as recomendações do fabricante da aeronave. Um número limitado de garrafas com o desinfetante deve ser utilizado a bordo por forma a evitar o risco de derramamento da solução de álcool isopropílico.
- 11.4.4. As superfícies devem ser limpas (pó ou outros detritos) antes da aplicação do desinfetante por forma a aumentar a sua eficácia.

## **12. QUARENTENA DOS MEMBROS DA TRIPULAÇÃO**

### **12.1. Gestão de quarentena de tripulantes**



- 12.1.1.** Se algum membro da tripulação apresentar sintomas como febre, fadiga e/ou tosse seca fora de serviço e tem um histórico de epidemiologia (como histórico de viver, viajar e ter contatos nas ilhas, e regiões de alto risco), ele deve ser tratado de acordo com os requisitos do Programa de Controle e Prevenção COVID-19.
- 12.1.2.** Tripulantes que trabalharam no mesmo voo ou tiveram contato próximo com o membro da tripulação que apresentar sintomas da doença nesse dia ou nos 2 dias anteriores ao aparecimento dos sintomas acima, devem ser colocadas instantaneamente em quarentena centralizada e, onde as condições não permitirem, elas podem ser colocadas em quarentena domiciliar sob observação médica.
- 12.1.3.** Se algum membro da tripulação apresentar sintomas como febre, fadiga e/ou tosse seca durante horas de serviço, deve deixar de desempenhar suas funções logo que possível, colocar a máscara, notificar o Piloto Comandante e manter o distanciamento físico quando possível. Após a aterragem deve reportar-se ao médico do operador aéreo e às autoridades sanitárias.
- 12.1.4.** Depois de aterragem e desembarque de passageiros e outros tripulantes, um veículo especial deve ser enviado para transportar o membro da tripulação, referido no parágrafo acima, para uma instalação médica designada para exame, devendo os outros membros da tripulação ser colocados em quarentena conforme o parágrafo 12.1.1.
- 12.1.5.** Caso a tripulação de voo demonstrar sintomas, o operador aéreo deve considerar se a remoção da cabine de voo é uma medida de mitigação apropriada no âmbito da avaliação de risco e deve estabelecer procedimentos para determinar se o desvio de rota é necessário.
- 12.1.6.** Quando qualquer passageiro a bordo apresenta sintomas como febre, fadiga e tosse seca, os comissários de bordo designados para prestar serviços de bordo a esse passageiro com sintomas do COVID-19, devem ficar em quarentena centralizada após a aterragem do voo, e onde as condições não permitirem, eles podem ficar em quarentena domiciliar, sob observação médica, enquanto outros membros da tripulação não precisam ficar em quarentena.
- 12.1.7.** Se os membros da tripulação tiverem contato direto com o passageiro, mas estiveram bem protegidos de acordo com as diretrizes da presente instrução, eles podem ser dispensados de quarentena.
- 12.1.8.** Todos os membros da tripulação precisam monitorar suas condições de saúde e relatar imediatamente qualquer anormalidade que possa surgir.

**12.1.9.** Quando um operador aéreo for informado pela autoridade sanitária ou pelo departamento de quarentena, que um voo operado pelo operador aéreo, transportou um caso confirmado, suspeito ou assintomático, os membros da tripulação envolvidos devem ficar em quarentena conforme o parágrafo 12.1.3.

**12.1.10.** Quando os tripulantes voam em voos *charter* e outros voos especiais de missão (transporte de emergência de materiais e equipas médicas) **De e Para** ilhas e regiões seriamente afetadas pela pandemia, eles geralmente não precisam ficar sob quarentena médica e observação, após o retorno, desde que cumpram estritamente os seguintes requisitos:

- a) Nenhum membro da tripulação deve ser autorizado a desembarcar da aeronave (os operadores em terra devem ser solicitados a fazer inspeções externas, reabastecimento, entre outros);
- b) Nenhum pessoal de terra deve ter permissão para embarcar na aeronave;
- c) As portas devem ser fechadas imediatamente para a viagem de volta após a conclusão do transporte de pessoal e materiais médicos assistenciais, sem limpeza, recarga de água ou disposição de resíduos no aeródromo de destino;
- d) A desinfecção terminal da aeronave deve ser realizada após retorno à base;
- e) Antes da aterragem da aeronave, o *flight dispatcher* deve informar os tripulantes mais uma vez para preparar a viagem de volta seguindo os cinco passos acima.

## **12.2. Período de quarentena**

**12.2.1.** O período de observação médica refere-se a 14 dias após o último contato dos tripulantes com passageiros ou outros membros da tripulação suspeitos ou confirmados.

**12.2.2.** Durante esse período, se as pessoas suspeitas tiverem sido dadas como caso negativo pela autoridade sanitária, a quarentena e observação médica dos membros da tripulação pode ser dispensada.

## **12.3. Medidas de quarentena**

- 12.3.1. Os tripulantes sob observação médica devem informar a temperatura corporal e condições de saúde para o departamento relevante dos operadores aéreos todas as manhãs e todas as noites.
- 12.3.2. Os membros da tripulação em quarentena centralizada ou em casa e os membros da tripulação em observação devem seguir as recomendações emitidas pelas autoridades sanitárias sobre as medidas de prevenção e proteção a todo o momento.
- 12.3.3. Quando um membro da tripulação sob observação mostra algum sintoma durante a observação (como febre, calafrios, tosse seca, tosse, expetoração, congestão nasal, dor de garganta, dor de cabeça, fadiga, dor muscular, dificuldades respiratórias, dispneia, náusea, vômito, diarreia e / ou dor abdominal), o operador aéreo em questão deve informar imediatamente o departamento de saúde pública local e enviar o tripulante a unidade de assistência médica designada para diagnóstico e tratamento.
- 12.3.4. Após o período de observação médica, o membro da tripulação sob observação deve ser dispensado da observação médica se não mostrar sinais de sintomas.

### **13. GESTÃO DA TRIPULAÇÃO EM ESCALA /TRÂNSITO**

- 13.1. Os membros de tripulação envolvidos em voos com escala não devem ser colocados sob quarentena ou detidos para observações durante a escala, a menos que se tenha conhecimento de exposição a um passageiro com sintomas ou a uma tripulação a bordo com sintomas ou ainda durante a escala.
- 13.2. Se a tripulação necessitar de escala ou trânsito numa estação no exterior, o operador aéreo deve assegurar o cumprimento com os regulamentos e as políticas de saúde pública relevantes aliadas às medidas identificadas pela avaliação de risco conduzida pelo operador, que deve ter em conta as específicas condições locais.
- 13.3. Na ausência de uma avaliação de risco, o operador aéreo deve implementar o seguinte:
  - a) Coordenar a viagem entre a aeronave e o hotel para a tripulação, assegurando que as medidas de higiene e o distanciamento físico sejam adotadas, incluindo no veículo;
  - b) As tripulações devem seguir a todo o momento as recomendações das autoridades de saúde sobre as medidas de prevenção e proteção, tais como, uso

das máscaras, distanciamento físico, higienização das mãos, etiqueta respiratória e nos alojamentos:

- i) Evitar o contacto com o público e permanecer no quarto do hotel, exceto em caso de necessidade de atendimento médico, ou para realização de outras atividades essenciais, incluindo exercício físico;
  - ii) Evitar a prática de exercícios físicos em lugares com fraca ventilação;
  - iii) Evitar utilizar as instalações comuns do hotel, como piscina e outras áreas afins;
  - iv) Evitar lugares lotados e passeios desnecessários;
  - v) Alimentar-se no quarto ou em caso de indisponibilidade do serviço de quartos, no restaurante do hotel sozinho;
  - vi) Monitorar regularmente os sintomas, incluindo febre;
- c) Se precisarem sair, devem informar o PIC ou outro membro da tripulação designado pelo operador aéreo, que deve informar diariamente o paradeiro da tripulação ao departamento relevante do operador aéreo;
- d) Se a tripulação manifestar sintomas indicativas de COVID-19, durante a escala ou trânsito, deve reportar ao operador aéreo e procurar assistência médica para a avaliação de possível infecção, cooperar com a avaliação e possível monitorização futura, de acordo com os procedimentos implementados no país (por exemplo avaliação no quarto do hotel ou quarto de isolamento do hotel, ou noutra localização alternativa);
- e) Se a tripulação for avaliada e não for declarada como suspeita de COVID-19, o operador aéreo pode tratar do seu repatriamento para a base;
- f) Se a tripulação for considerada suspeita ou confirmada como um caso de COVID-19, tal tripulação pode ser medicamente repatriada através de meios apropriados, se existir algum acordo que permita o repatriamento da tripulação à base principal.
- 13.4.** Os operadores aéreos devem comunicar informações sobre o desenvolvimento da pandemia, informando os membros da tripulação sobre as mudanças no desenvolvimento da pandemia local em tempo oportuno.
- 13.5.** Para além do disposto no parágrafo anterior, os operadores aéreos devem fornecer aos membros da tripulação uma quantidade suficiente de equipamento de proteção individual.



#### **14. USO ADEQUADO DE EPI**

Deve ser seguido as recomendações das autoridades sanitárias para orientar os profissionais da aviação civil sobre como usar corretamente máscaras, chapéus, luvas, óculos e outros equipamentos de proteção individual, e higienizar adequadamente as mãos.

#### **15. REGIME SANCIONATÓRIO**

O incumprimento das obrigações estabelecidas na presente instrução, constitui contraordenação punível ao abrigo do Regime Jurídico das Contraordenações Aeronáuticas Civas.

#### **16. PRODUÇÃO DE EFEITOS**

A presente instrução produz efeitos com a sua entrada em vigor e permanece válida enquanto se mantiver a situação do COVID-19 no país.

#### **17. ENTRADA EM VIGOR**

A presente instrução entra em vigor no dia 4 de maio de 2021.

Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos 28 de abril de 2021. – O Presidente, Abraão dos Santos Lima.



**ANEXO A**  
**Matriz de avaliação dos riscos - Voos Domésticos**

**Notas:**

1. Os casos no local de origem devem ser definidos pelas autoridades sanitárias.
2. A classificação do nível de risco epidêmico dos voos é atualizada semanalmente ou sempre que se justifique.
3. A classificação do nível de risco epidêmico dos voos de transferência é contabilizada com base no segmento com maior pontuação; e a classificação do nível de risco epidêmico dos voos com escala é contabilizada com base na duração total do voo.
4. O número de passageiros de um voo de carga é contabilizado como 0.
5. Os níveis de risco podem ser atualizados adequadamente em caso de emergências e voos especiais.
6. De acordo com a soma das pontuações, os níveis de risco podem ser divididos em alto, médio e baixo.  
Voos de baixo risco: 3-4  
Voos de médio risco: 5-6  
Voos de alto risco: 7-8

<b>Fatores Pont.</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
Casos confirmados no lugar de Origem (N)	0-50	51-100	> 100
Numero de Passageiros (%)	0-60	60-80	> 80
Duração dos Voos (horas)	00-04	> 04	--

## ANEXO B

### Matriz de avaliação dos riscos – Voos Internacionais

**Notas:**

1. Taxa de prevalência no local de origem: número de casos confirmados / população em milhões
2. Os casos de origem internacional devem ser definidos por países ou regiões (referência da fonte de dados: OMS e sites das autoridades do Estado/Região).
3. A classificação do nível de risco epidêmico para voos internacionais é atualizada diariamente.
4. A classificação do nível de risco epidêmico dos voos de transferência é contada na base do segmento com pontuações mais altas; e a classificação do nível de risco epidêmico dos voos com escala é contada com base na duração total do voo.
5. O número de passageiros de um voo de carga é contada como 0.
6. Os níveis de risco podem ser atualizados adequadamente em caso de emergências e voos especiais.
7. De acordo com a soma das pontuações, os níveis de risco podem ser divididos em alto, médio e baixo.  
 Voos de baixo risco: 3-6  
 Voos de médio risco: 7-9  
 Voos de alto risco: 10-12

<b>Pont.</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
<b>Fatores</b>						
Taxa de prevalência no local de origem (/ milhão)	0-10	11-25	26-50	51-100	101-150	> 150
Número de Passageiros (%)	0-60	61-80	> 80	—	—	—
Duração de voos(horas)	< 4	4-8	> 8	—	—	—



ANEXO C

Uso de EPI para pessoal de tripulação, manutenção e limpeza

Tipo de Pessoal	Risco de voo	Máscara cirúrgica	Máscara KN95 / N95	Máscara Médica	Óculos/Visseiras	Fato de Proteção descartável	Luvas médicas descartáveis	Capas de sapatos descartáveis	Bonê médico descartável
		Tripulação de voo	Baixo e Médio	✓					
Alto			✓		✓				
Missões Especiais de Transporte				✓	✓				
Baixo e Médio	✓								
Tripulação da cabine	Alto		✓		✓		✓		
	Tarefa de Transporte Especial			✓	✓	✓	✓**	Cobertura para sapatos	✓
	Manuseio de Emergência			✓	✓	✓*	✓***		
	Substituindo HEPA		✓		✓	✓	✓		✓
Equipa de manutenção	Baixo e Médio	✓					✓	✓	✓
	Alto		✓		✓		✓	✓	✓
Pessoal de limpeza	Baixo e Médio	✓					✓	✓	✓
	Alto		✓		✓		✓	✓	✓

\* Sob circunstâncias especiais, como uma medida de emergência provisória, pode ser substituído pelo avental de proteção no UPK

\*\* Luvas de borracha descartáveis de camada dupla

**ANEXO D**  
**Procedimentos de limpeza de aeronaves**

Área	Itens de limpeza	Duração da escala		Pós-voo*
		< 60min	> 60min	
Compartimento de Voo	Limpar as mesas e suportes para copos	A pedido	√	√
	Limpar as áreas de armazenamento e prateleiras	A pedido	√	√
	Limpar assentos	A pedido	√	√
	Limpar piso / aspirar tapete	A pedido	A pedido	√
	Limpar a parte de dentro das Janelas do cockpit	A pedido	A pedido	√
	Limpar portas e paredes	A pedido	A pedido	√
	Esvaziar cinzeiros (se instalados)	√	√	√
Cabine	Descartar resíduos dos armários	√	√	√
	Descartar lixos e jornais	√	√	√
	Descartar os resíduos nos bolsos dos bancos.	√	√	√
	Limpar as mesas.	**	**	√
	Limpar assento da tripulação de cabine	A pedido	A pedido	√
	Limpar o microfone do interfone	A pedido		√
	Limpar parte interior das janelas de cabine	**	**	√
	Aspirar os assentos cobertos por tecidos		A pedido	√
	Limpar assentos cobertos de couro	**	A pedido	√
	Limpar parte exterior do compartimento superior de bagagens de mão, e a respetiva maçaneta	**	**	√
	Descartar os resíduos encontrados nos compartimentos superiores	A pedido	A pedido	√
	Limpar Pisos de PVC			√
Aspirar o tapete		A pedido	√	

	Substituir traveseiros, capas do encosto de cabeça e cobertores			√
	Limpar monitores dos assentos, e painéis da unidade de controle de serviço	**	**	√
	Limpar assentos e descanso para os braços	A pedido	A pedido	√
	Remover e aspirar as almofadas dos assentos dos passageiros			√
	Remover as manchas dos tapetes			√
	Limpar os trilhos dos assentos, saídas de ar, teto, paredes laterais, armários, anteparas e porta-revistas			√
<b>Galleys</b>	Esvaziar os depósitos de lixo e inserir novos sacos de lixo	√	√	√
	Limpar divisórias, blocos de travões dos trolleys, tetos e grades de ventilação. (saídas de ar condicionado)	A pedido	A pedido	√
	Limpar torneiras, pia e superfícies	A pedido	√	√
	Limpar mesas retráteis	A pedido	√	√
	Limpar parte de dentro e fora dos fornos	A pedido	A pedido	√
	Limpar os trolleys de serviço	A pedido	√	√
	Limpar os pisos de PVC	A pedido	A pedido	√
<b>Lavabos</b>	Esvaziar os depósitos de lixo e inserir novos sacos de lixo	√	√	√
	Limpar lavabos	√	√	√
	Limpar lavatório, torneiras e superfícies	√	√	√
	Limpar Espelhos	√	√	√
	Limpar mesa de cuidados de bebês	√	√	√
	Limpar superfícies de tabuleiros, interior e exterior das portas, maçanetas e fechaduras	√	√	√
	Limpar pisos de PVC	√	√	√

	Encher frascos de sabão	A pedido	√	√
	Repor itens de higiene	A pedido	√	√
<b>Áreas de descanso da tripulação</b>	Descartar resíduos dos armários		√	√
	Descartar lixos / jornais		√	√
	Remover folhas e outros itens		√	√
	Limpar almofadas e cobertores		√	√
	Limpar dispositivos de controle (luzes de leitura e ar condicionado) e microfone do interfone		√	√
	Aspirar o tapete			A pedido
	Limpar assentos da tripulação de cabine		√	√
	Limpar o interior dos vidros das janelas da cabine		√	√

*\*Para os voos domésticos considera-se a conclusão dos voos diários.*

*\*\*Sempre que houver embarque e/ou desembarque de passageiros.*



**ANEXO E**  
**Folha de controlo de desinfeção de aeronave**

**Matrícula da Aeronave:** \_\_\_\_\_

Date (dd/mm/yy)	Time (24hr -UTC)	Airport (ICAO code)	Remarks	Disinfector name
Aircraft areas treated		Disinfectant material	Comments	Disinfector signature
Flight deck	<input type="checkbox"/>			
Passenger cabin	<input type="checkbox"/>			
Cargo compartment(s)	<input type="checkbox"/>			
Other: _____				

Date (dd/mm/yy)	Time (24hr -UTC)	Airport (ICAO code)	Remarks	Disinfector name
Aircraft areas treated		Disinfectant material	Comments	Disinfector signature
Flight deck	<input type="checkbox"/>			
Passenger cabin	<input type="checkbox"/>			
Cargo compartment(s)	<input type="checkbox"/>			
Other: _____				

Date (dd/mm/yy)	Time (24hr -UTC)	Airport (ICAO code)	Remarks	Disinfector name
Aircraft areas treated		Disinfectant material	Comments	Disinfector signature
Flight deck	<input type="checkbox"/>			
Passenger cabin	<input type="checkbox"/>			
Cargo compartment(s)	<input type="checkbox"/>			
Other: _____				

Public health corridor (PHC) Form 2

