

PORTUGAL - O IMPACTO DO CORONAVÍRUS (COVID-19) NO SECTOR DA AVIAÇÃO COMERCIAL

O Governo decreta, através do Despacho n.º 666-B/2021, de 14 de janeiro, as novas regras do tráfego aéreo com destino e a partir de Portugal assim várias perguntas se colocam neste momento para uma fase tão difícil do setor aéreo. **Quais são as atuais restrições de voos impostas por Portugal para outros países?**

O recente Despacho n.º 666-B/2021, de 14 de janeiro, autoriza o tráfego aéreo com destino e a partir de Portugal continental de todos os voos de e para: (i) países que integram a União Europeia, (ii) países associados ao Espaço Schengen (Liechtenstein, Noruega, Islândia e Suíça); e (iii) Austrália, China, Coreia do Sul, Japão, Nova Zelândia, Ruanda, Singapura e Tailândia, e as regiões administrativas especiais de Hong Kong e Macau, numa base de reciprocidade. O referido despacho autoriza ainda o tráfego aéreo com destino e a partir de Portugal continental de todos os voos de e para países que não integram a União Europeia ou que não sejam países associados ao Espaço Schengen exclusivamente para viagens essenciais. Consideram-se viagens essenciais, nos termos referidos na Recomendação (UE) 2020/912 do Conselho, de 30 de junho de 2020, designadamente as destinadas a permitir o trânsito ou a entrada ou saída de Portugal de: a) cidadãos nacionais da União Europeia, nacionais de Estados associados ao Espaço Schengen e membros das respetivas famílias, nos termos da Diretiva 2004/38/CE do Parlamento e do Conselho, e nacionais de países terceiros com residência legal num Estado-Membro da União Europeia; e b) nacionais de países terceiros em viagem por motivos profissionais, de estudo, de reunião familiar, por razões de saúde ou por razões humanitárias. Estão também fora das restrições, nomeadamente, os voos de apoio ao regresso dos cidadãos nacionais ou aos titulares de autorização de residência em Portugal continental. Importa salientar que certas medidas sanitárias podem ser aplicáveis, nomeadamente, a obrigatoriedade de apresentação de comprovativo de realização de teste laboratorial para rastreio da infeção por SARS-CoV-2, com resultado negativo, realizado nas últimas 72 horas anteriores ao momento do embarque (à exceção das crianças que não tenham completado 24 meses de idade) ou a realização do teste no aeroporto à chegada a Portugal, em casos excecionais. Estas regras são válidas até às 23:59 h do dia 30 de janeiro de 2021.9

A minha temperatura corporal pode ser controlada à chegada aos aeroportos internacionais de Portugal continental?

Sim. Todos os passageiros que aterrem em aeroportos internacionais em Portugal continental podem ser sujeitos a um rastreio da temperatura corporal através de infravermelhos. Caso seja detetada uma temperatura corporal igual ou superior a 38.ºC, os passageiros devem ser encaminhados imediatamente para um espaço adequado para repetir a medição da temperatura corporal.

Adicionalmente, podem ainda ser sujeitos ao teste para despiste da infeção por SARS-CoV-2, se a avaliação da situação o justificar. Este procedimento deve ser realizado por profissionais de saúde devidamente habilitados, sendo a ANA, S.A. responsável pelo mesmo.

A Covid-19 foi considerada como "circunstância extraordinária" para efeitos do Regulamento 261/2004 sobre direitos dos passageiros dos transportes aéreos?

A Comissão Europeia publicou a 19 de março as "Orientações para a interpretação dos regulamentos da UE em matéria de direitos dos passageiros no contexto do desenvolvimento da situação da Covid-19", nos termos das quais, foram analisados os direitos dos passageiros dos transportes aéreos em caso de cancelamento de voos. Geralmente, em caso de cancelamento de voo, e dependendo das circunstâncias, os passageiros podem ter direito a: (i) reembolso; (ii) reencaminhamento; (iii) direito a assistência e (iv) direito a indemnização. Contudo, a transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar a indemnização acima referida se puder provar que o cancelamento se ficou a dever a "circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis". A este propósito, a Comissão Europeia considerou que este requisito se

deve considerar cumprido: "sempre que as autoridades públicas proíbem expressamente certos serviços de transporte ou proíbem a circulação de pessoas de uma forma que exclua, de facto, a possibilidade de o serviço de transporte em questão ser operado"; ou "sempre que a transportadora decidir cancelar um serviço de transporte e demonstrar que esta decisão se justificava por razões de proteção da saúde da tripulação" A Comissão também entende que a condição acima referida também pode ser considerada preenchida, dependendo das circunstâncias, "sempre que o cancelamento ocorre em circunstâncias em que a circulação correspondente de pessoas não é totalmente proibida, mas limitada a pessoas que beneficiam de derrogações (por exemplo, nacionais ou residentes do Estado em causa)". Isto significa que, nas 2 primeiras situações acima identificadas, não será devida uma indemnização aos passageiros (em caso de cancelamento do voo) e, na última situação, a indemnização poderá não ser devida, dependendo das circunstâncias. Importa, contudo, salientar que os casos de "circunstâncias extraordinárias" acima referidos não podem ser considerados exaustivos.

Que medidas foram criadas relativamente a viagens organizadas por agências de viagens e turismo?

Quanto a esta matéria, consulte as medidas excecionais analisadas no separador "Turismo".

Quais são as medidas tomadas relativamente a alocação de faixas horárias para atenuar os efeitos da Covid-19?

O Regulamento (UE) 2020/459 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de março de 2020, e, mais recentemente, o Regulamento Delegado (UE) 2020/1477 da Comissão, de 14 de outubro de 2020, alteraram o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade, permitindo a suspensão da regra geral "use it or lose it". Segundo esta regra, as transportadoras aéreas, por forma a manterem o seu direito (i.e., grandfather right) de utilizar as faixas horárias (tanto de aterragem como de descolagem) que lhes tenham sido atribuídas num determinado período de programação durante o período de programação equivalente seguinte, devem comprovar a utilização das mesmas durante pelo menos 80% do tempo durante o período de programação para o qual a utilização das faixas lhe foram atribuídas. Ao abrigo da derrogação agora aprovada, devem considerar-se utilizadas pela transportadora aérea a que tinham inicialmente sido atribuídas: as faixas horárias atribuídas para o período compreendido entre 1 de março de 2020 e 27 de março de 2021 (não obstante, relativamente às faixas horárias atribuídas numa data posterior a 8 de abril de 2020, só se consideram como utilizadas se tiverem sido postas à disposição do coordenador para reatribuição a outras transportadoras aéreas; e as faixas horárias atribuídas para o período compreendido entre 23 de janeiro de 2020 e 29 de fevereiro de 2020, no que diz respeito a serviços aéreos entre aeroportos da União e aeroportos da República Popular da China ou da Região Administrativa Especial de Hong Kong da República Popular da China.

Existem preocupações específicas relacionadas com as operações de carga aérea durante o surto de COVID-19?

A Comissão Europeia, através da Comunicação (2020/C 100 I/01), publicada em 27 de março de 2020, relativa às "Orientações da Comissão Europeia destinadas a facilitar as operações de transporte aéreo de carga durante o surto da COVID-19" ("Orientações"), convidou os Estados-Membros, a facilitar as operações de transporte de carga aérea durante o surto da COVID-19. Neste contexto, a Comissão Europeia incentivou os Estados-Membros a aplicarem uma série de medidas operacionais, durante a crise da COVID-19, para facilitar o transporte aéreo de carga e ajudar a reduzir os custos adicionais. Essas medidas incluem: a) No que se refere ao transporte proveniente do exterior da UE, conceder sem demora todas as autorizações e licenças necessárias, sempre que tal seja juridicamente viável, incluindo direitos de tráfego temporários para as operações adicionais de carga aérea, mesmo que sejam efetuadas em aeronaves de passageiros b) Suspender temporariamente, ou aplicar de forma flexível, a proibição de voos noturnos e a restrição das faixas horárias nos aeroportos para as operações essenciais de carga aérea c) Facilitar a operação de aeronaves de passageiros para o transporte exclusivamente de carga, incluindo o reposicionamento da tripulação de voos de carga aérea, pessoal médico e qualquer pessoa envolvida no transporte de mercadorias, independentemente

do modo de transporte d) Assegurar que a tripulação de carga aérea e o pessoal responsável pela manutenção e movimentação sejam considerados como pessoal crítico em caso de confinamento ou recolher obrigatório e) Assegurar que, sempre que possível, seja mantida capacidade de carga suficiente se os aeroportos regionais forem encerrados por razões económicas, ou considerar a possibilidade de manter os aeroportos abertos exclusivamente para o transporte de carga aérea, assegurando, em qualquer caso, que os aeroportos abertos dispõem de capacidade suficiente para as operações de carga aérea a fim de assegurar o processamento e a entrega em tempo útil f) Isentar de restrições de viagem o pessoal de transporte assintomático envolvido no transporte de mercadorias, incluindo as tripulações g) Isentar das medidas de confinamento as tripulações de voo assintomáticas, bem como o pessoal de carga e o pessoal do aeroporto assintomático a trabalhar na pista, desde que existam protocolos sanitários adequados h) Permitir isenções ad hoc aceleradas a fim de dar resposta a circunstâncias imprevistas, como operações de emergência súbitas e imprevisíveis i) Permitir que o pessoal na pista efetue o seu trabalho de forma segura e eficaz, fornecendo-lhe orientações sobre as precauções sanitárias a tomar num ambiente de carga aérea e apoiando-o, colocando ao seu dispor produtos de higiene adequados j) Incentivar as companhias aéreas de carga e de correio expresso, a reservarem, a título excepcional, capacidade para o fornecimento de bens essenciais, nomeadamente material médico e de emergência, e a aplicarem taxas de envio razoáveis a esses fornecimentos Todas as medidas acima indicadas devem aplicar-se de forma equitativa aos cidadãos da UE e aos nacionais de países terceiros, caso sejam essenciais para assegurar a livre circulação de carga na e para a EU. A Comissão Europeia continuará a acompanhar a situação e fornecerá orientações adicionais, se for caso disso Neste âmbito, todas as interdições de tráfego aéreo aprovadas por Portugal, mencionadas no nosso comentário à questão 1, preveem algum tipo de exceção aplicável aos voos para transporte de carga ou de correio.

Existe algum limite máximo de passageiros por aeronave que deva ser cumprido?

Nos termos da Portaria n.º 106/2020, de 2 de maio, a lotação de passageiros admitida por aeronave foi reduzida para dois terços da lotação normalmente prevista. Contudo, nos termos da Portaria n.º 125/2020, de 25 de maio, esta limitação foi revogada às 00:00 do dia 1 de junho.