



Diretiva Operacional Nacional nº 4 DIRACAERO

DISPOSITIVO INTEGRADO DE RESPOSTA A ACIDENTES COM AERONAVES
2021

Edição

Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil

Proposta e validação

Comandante Nacional de Emergência e Proteção Civil – André Filipe Fernandes

Elaboração

Comando Nacional de Emergência e Proteção Civil

Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil

Av. do Forte – 2794-112 Carnaxide – Portugal

Tel.: +351 214 247 100

geral@prociv.pt | www.prociv.pt

DIRETIVA OPERACIONAL NACIONAL N.º 4
DISPOSITIVO INTEGRADO
DE RESPOSTA A ACIDENTES COM AERONAVES

RESOLUÇÃO

(Extrato)

A Comissão Nacional de Proteção Civil, ao abrigo das alíneas f) e i), do n.º 2 do artigo 36.º da Lei de Bases da Proteção Civil, aprovada pela Lei n.º 27/2006, de 3 de julho, na sua redação atual, e do disposto no n.º 1 do artigo 7.º da Portaria n.º 302/2008, de 18 de abril, aprova a Diretiva Operacional Nacional que estabelece o Dispositivo Integrado de Resposta a Acidentes com Aeronaves (DIRACAERO), conforme proposta da Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil.

Carnaxide, 21 de abril de 2021

A Secretária da Comissão Nacional de Proteção Civil,



Ana Freitas

DESPACHO

No âmbito das competências que me foram delegadas pelo Ministro da Administração Interna através do Despacho n.º 798/2020, publicado na 2.ª série do *Diário da República* n.º 14, de 21 de janeiro, homologo a Diretiva Operacional Nacional que estabelece o Dispositivo Integrado de Resposta a Acidentes com Aeronaves (DIRACAERO), nos termos da Resolução da Comissão Nacional de Proteção Civil de 21 de abril de 2021.

Lisboa, 5 de maio de 2021

A Secretária de Estado da Administração Interna,



ÍNDICE

1. REFERÊNCIAS	Pág. 5
2. LISTA DE ANEXOS	Pág. 8
3. SITUAÇÃO	Pág. 9
4. FINALIDADE	Pág. 10
5. ÂMBITO	Pág. 12
6. MISSÃO	Pág. 12
7. EXECUÇÃO	Pág. 12
8. INSTRUÇÕES DE COORDENAÇÃO	Pág. 14
9. ADMINISTRAÇÃO E LOGÍSTICA	Pág. 15
10. ORGANIZAÇÃO DO COMANDO E CONTROLO E DAS COMUNICAÇÕES	Pág. 15
11. GESTÃO DA INFORMAÇÃO	Pág. 16
12. EXERCÍCIOS	Pág. 18
LISTA DE DISTRIBUIÇÃO	Pág. 19
ANEXOS	Pág. 21

DISPOSITIVO INTEGRADO DE RESPOSTA A ACIDENTES COM AERONAVES

1. REFERÊNCIAS

- a. Lei n.º 28/2013, de 12 de abril – Lei da Autoridade Aeronáutica Nacional;
- b. Lei n.º 81/2009, de 21 de agosto - Lei de Vigilância em Saúde Pública;
- c. Lei n.º 53/2007, de 31 de agosto - Lei Orgânica da PSP;
- d. Lei n.º 63/2007, de 6 de novembro – Lei Orgânica da GNR;
- e. Lei n.º 53/2008, de 29 de agosto – Lei de Segurança Interna;
- f. Lei n.º 58/2008, de 31 de maio - Lei da Água;
- g. Lei n.º 65/2007, de 12 de novembro – Organização da Proteção Civil Municipal (Alterada pelo Decreto-Lei n.º 44/2019, de 1 de abril, que republica o diploma);
- h. Lei n.º 27/2006, de 3 de julho – Lei de Bases da Proteção Civil (LBPC) (Alterada pela Lei Orgânica n.º 1/2011, de 30 de novembro e pela Lei n.º 80/2015, de 3 de agosto, que republica o diploma);
- i. Lei n.º 45/2004, de 19 de agosto – Estabelece o regime jurídico das perícias médico-legais e forenses;
- j. Lei n.º 48/90, de 24 de agosto – Lei de Bases da Saúde;
- k. Lei Orgânica n.º 1/2011, de 30 de novembro – Transfere competências dos governos civis e dos governadores civis para outras entidades da Administração Pública em matéria de reserva de competência legislativa da Assembleia da República;
- l. Decreto-Lei n.º 114/2011, de 30 de novembro – Procede à transferência das competências dos governos civis, no âmbito da competência legislativa do Governo, para outras entidades da Administração Pública, estabelece as regras e os procedimentos atinentes à liquidação do património dos governos civis e à definição do regime legal aplicável aos seus funcionários, até à sua extinção;
- m. Decreto-Lei n.º 36/2017, de 28 de março – Orgânica do Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários e de Acidentes Ferroviários (GPIAAF);
- n. Decreto-Lei n.º 82/2009, de 2 de abril – Estabelece o regime jurídico da designação, competência e funcionamento das entidades que exercem o poder de autoridades de saúde;
- o. Decreto-Lei n.º 72/2013, de 31 de maio – Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro (Sistema criado pelo Decreto-Lei n.º 134/2006, de 25 de julho, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 114/2011, de 30 de novembro);
- p. Decreto-Lei n.º 45/2019, de 1 de abril – Lei Orgânica da Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC) (Até à entrada em funcionamento das novas estruturas operacionais, mantêm-se as previstas nos artigos 18.º e 20.º do Decreto-Lei n.º 73/2013 de 31 de maio, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 163/2014, de 31 de outubro. Até à aprovação da portaria a que se refere o artigo 21.º da Lei n.º 4/2004, de 15 de janeiro, mantêm-se a estrutura nuclear estabelecida no âmbito do Decreto-Lei n.º 73/2013 de 31 de maio, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 163/2014, de 31 de outubro);
- q. Lei n.º 38/2017, de 2 de junho – Regime Jurídico dos Corpos de Bombeiros;
- r. Decreto-Lei n.º 22/2006, de 2 de fevereiro – Consagra o Serviço de Proteção da Natureza (SEPNA) e o Grupo de Intervenção de Proteção e Socorro (GIPS) da Guarda Nacional Republicana (GNR);

- s. Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março – Estrutura da Autoridade Marítima Nacional – Direção Geral da Autoridade Marítima;
- t. Decreto-Lei n.º 36/2017, de 28 de março – Orgânica do GPIAAF;
- u. Decreto-Lei n.º 253/95, de 30 de setembro – Sistema Nacional de Busca e Salvamento Aéreo;
- v. Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de janeiro – Sistema Nacional de Busca e Salvamento Marítimo;
- w. Decreto-Lei n.º 318/99, de 11 de agosto, alterado pelo Decreto-Lei n.º 149/2007, de 27 de abril – Estabelece os princípios que regem a investigação de segurança de acidentes e incidentes com aeronaves civis;
- x. Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março – Lei orgânica da ANAC;
- y. Decreto-Lei n.º 113/2018 de 16 de dezembro – Criação da Unidade de Emergência de Proteção e Socorro na GNR;
- z. Portaria n.º 434/2008, de 18 de junho – Estrutura dos comandos territoriais de polícia e respetivas subunidades;
- aa. Portaria n.º 340/2019, de 1 de outubro – Atualiza o dispositivo do Comando Distrital de Beja e do Comando Metropolitano de Lisboa, e cria duas subunidades operacionais especializadas em matéria de segurança aeroportuária;
- bb. Portaria n.º 1358/2007, de 15 de outubro – Equipas de Intervenção Permanentes (alterada pela Portaria n.º 75/2011, de 15 de fevereiro);
- cc. Regulamento (EU) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de outubro de 2010 relativo à investigação e prevenção de acidentes na aviação civil;
- dd. Despacho do Secretário de Estado da Proteção Civil n.º 22396/2007, de 6 de agosto – Criação da Força Especial de Proteção Civil (FEPC);
- ee. Declaração da CNPC n.º 344/2008, de 2 de setembro – Regulamento de Funcionamento dos Centros de Coordenação Operacional;
- ff. Declaração da Comissão Nacional de Proteção Civil (CNPC) n.º 97/2007, de 6 de fevereiro – Estado de Alerta Especial para as Organizações Integrantes do Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro (SIOPS);
- gg. Regulamento de Execução 923/2012 da Comissão de 26 setembro 2012 – Estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea;
- hh. 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;
- ii. Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão de 12 de fevereiro de 2014 que estabelece requisitos e procedimentos administrativos relativos aos aeródromos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho;
- jj. Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de fevereiro de 1947 – Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional;
- kk. Decreto do Governo n.º 32/85, de 16 de agosto – Convenção Internacional para a Busca e Salvamento Marítimo;
- ll. Diretiva Operacional N.º 32/CEMGFA/2018, de 30 de maio – Participação das Forças Armadas em Ações de Proteção Civil;
- mm. Diretiva Operacional Nacional (DON) n.º 1 – Dispositivo Integrado de Operações de Proteção e Socorro, da Autoridade Nacional de Proteção Civil;

- nn. Diretiva de articulação dos Serviços de Busca e Salvamento Marítimo e Aéreo, de 21 de julho de 2009;
- oo. Protocolo – Quadro Bases Gerais de Cooperação entre a Marinha, Força Aérea e a Autoridade Nacional de Proteção Civil em matéria de Busca e Salvamento, de 10 de julho de 2007;
- pp. Documento 9731 “*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*” - Edição de 2019 da Organização da Aviação Civil Internacional.

2. LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1 – Acrónimos, conceitos e definições	Pág.18
ANEXO 2 – Competências das entidades participantes	Pág.22
ANEXO 3 – Procedimentos Operacionais	Pág.36
ANEXO 4 – Monitorização e Alerta	Pág.40
ANEXO 5 – Circuitos de Comunicações	Pág.41
ANEXO 6 – Lista de Contactos	Pág.44
ANEXO 7 – Equipas de Reconhecimento e Avaliação da Situação	Pág.45
ANEXO 8 – Procedimentos relativos à informação sobre pessoas e tipo de carga	Pág.48

3. SITUAÇÃO

- a. Os acidentes com aeronaves, sobretudo os resultantes da queda das mesmas, configuram situações complexas e, frequentemente, de elevada projeção mediática, exigindo a articulação entre entidades com responsabilidades em diversos setores que porventura sejam fundamentais à resposta ao cenário em causa, nomeadamente, no âmbito da busca e salvamento, serviços de tráfego aéreo, operações de proteção e socorro, emergência médica, investigação de acidentes, forças de segurança e proteção ambiental, sem prejuízo de outros cujo envolvimento se revele necessário;
- b. Os Órgãos dos Serviços de Tráfego Aéreo (STA), são os responsáveis pela prestação do Serviço de Alerta às aeronaves nos termos da regulamentação internacional em vigor, cabendo-lhes notificar as entidades competentes quando uma aeronave necessita do Serviço de Busca e Salvamento, continuando a providenciar-lhe a assistência adequada;
- c. A salvaguarda da vida humana, em caso de acidente com aeronaves dentro das Regiões de Informação de Voo sob gestão nacional, é da responsabilidade do Serviço de Busca e Salvamento Aéreo (SBSA) que funciona no âmbito da Força Aérea (FA), conforme Decreto-Lei n.º 253/95, de 30 de setembro;
- d. A ocorrência de um acidente com uma aeronave pode ser relatada por outros canais para além dos STA, por exemplo, através do número europeu de emergência (112), sendo a adequação e a rapidez de ativação dos meios de resposta aos diferentes cenários e, por inerência, da salvaguarda da vida humana, dependente do procedimento que estiver estabelecido para o processamento oportuno dos referidos relatos;
- e. Considerando a potencial abrangência associada à definição de acidente com aeronave, constante na alínea a. do ponto 2. do Anexo 1, a presente Diretiva foi elaborada tendo em consideração a resposta a acidentes resultantes da queda de aeronaves;
- f. Face à necessidade de responder com eficácia, rapidez e segurança a cenários de acidentes resultantes da queda de aeronaves, na observância da regulamentação nacional e internacional, civil e militar, impõe-se a existência de um documento que estabeleça procedimentos de coordenação para as operações de proteção e socorro, em particular as que deverão ser desenvolvidas pelas entidades da Estrutura auxiliar do Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Aéreo, previsto no artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 253/95, de 30 de setembro;
- g. Adicionalmente, as ações de resposta a este tipo de ocorrências serão também articuladas em respeito dos procedimentos operacionais previstos no domínio do Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro (SIOPS), constantes do Decreto-Lei n.º 72/2013, de 31 de maio.

4. FINALIDADE

- a. A presente Diretiva tem por finalidade contribuir para o reforço dos processos de interação entre o Centro de Coordenação de Busca e Salvamento (RCC) Lisboa, e a Estrutura Auxiliar de Busca e Salvamento, previsto no artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 253/95 e ainda, sistematizar os procedimentos a desenvolver pelas forças e serviços com responsabilidades na área da proteção e socorro, em resposta a acidentes resultantes da queda de aeronaves, excluindo as situações em que a resposta atrás referida já esteja previamente estabelecida nos planos de emergência para os aeroportos e restantes aeródromos, civis ou militares.
- b. Enquadramento
 - (1) A resposta a um acidente resultante da queda de uma aeronave é um processo que implica a envolvimento de múltiplos intervenientes importando, pois, sistematizar um modelo de empenhamento adequado que, simultaneamente, permita identificar inequivocamente e a todo o tempo, qual a entidade primariamente responsável pela coordenação/comando das operações;
 - (2) Para efeitos da presente Diretiva, considera-se que a resposta a acidentes resultantes da queda de uma aeronave decorre em função de cinco atividades:
 - (a) **MONITORIZAÇÃO:** O acompanhamento da evolução dos voos em espaço aéreo sob responsabilidade nacional é efetuado de forma permanente pelos STA da Navegação Aérea de Portugal (NAV) e da FA, assim como, pelo Sistema de Defesa Aérea Nacional.
 - (b) **ALERTA:** Excecionalmente os casos em que o alerta possa ocorrer através de fonte não oficial (nomeadamente via 112), são normalmente os STA ou o Sistema de Defesa Aérea Nacional a desencadear o alerta inicial para o RCC Lisboa. Contudo, outras entidades ou testemunhas poderão comunicar acidentes com aeronaves, normalmente através do número europeu de emergência (112). Nestes casos, deverão existir procedimentos que garantam o encaminhamento urgente destes relatos para o RCC Lisboa.
 - (c) **BUSCA:** Decorrente de um alerta relativo à queda de uma aeronave, cuja posição exata não é conhecida, mas que se estime estar localizada na Região de Busca e Salvamento de Lisboa (SSR Lisboa), é competência exclusiva do RCC Lisboa garantir com eficácia a organização dos recursos a empenhar nas ações de busca.
 - (d) **SALVAMENTO:** Sendo conhecida a localização da aeronave, quer em função dessa informação ter sido incluída no reporte inicial, quer em resultado de buscas que tenham sido efetuadas posteriormente, o RCC Lisboa é responsável pela coordenação dos meios de socorro até que a ANEPC comunique que assume a coordenação daqueles meios em terra. Quando as operações de salvamento decorram em ambiente marítimo, o RCC Lisboa é responsável pela coordenação das mesmas até serem dadas por terminadas as ações de socorro no mar, momento a partir do qual a ANEPC assume

o controlo das operações de socorro em articulação com os órgãos locais de Autoridade Marítima.

(e) INVESTIGAÇÃO: Paralelamente com o desenvolvimento das operações de socorro, a força de segurança territorialmente competente estabelece o perímetro de segurança, a fim de preservar os destroços e a área do acidente. As autoridades competentes para a investigação de acidentes com aeronaves são:

1. O Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e Acidentes Ferroviários (GPIAAF) e a Polícia Judiciária (PJ), para as aeronaves civis;
2. A Comissão Central de Investigação da FA (COCINV) e a Autoridade de Investigação Judiciária adequada, para as aeronaves de militares.

5. ÂMBITO

- a. Na observância da legislação internacional e nacional em vigor no domínio da aeronáutica, assim como das competências atribuídas às diversas entidades, esta Diretiva está dirigida para a coordenação da componente da proteção e do socorro, com as operações de busca e salvamento enquanto ações desenvolvidas após a confirmação da queda de uma aeronave na área de Portugal Continental, contida na SRR Lisboa;
- b. Quando a resposta a um acidente com aeronave decorra de planos de emergência aprovados, tais como os estabelecidos para as várias infraestruturas aeronáuticas nacionais, civis e militares, as ações de proteção e socorro serão conduzidas em conformidade com os procedimentos aprovados nos respetivos planos, não se aplicando a presente Diretiva;
- c. Esta Diretiva destina-se, primariamente, às entidades identificadas na alínea b) do ponto 6, e constitui-se, ainda, como um instrumento de planeamento e de referência para os planos e diretivas das outras entidades públicas ou privadas da área da proteção e do socorro, no quadro das ações de resposta a situações de acidentes resultantes da queda de aeronaves;

6. MISSÃO

Garantir uma adequada mobilização e atuação de recursos, humanos e técnicos, apoiados num princípio de comando centralizado e execução descentralizada, capazes de responder às situações de proteção e socorro a desenvolver perante acidentes resultantes da queda de aeronaves, nas situações em que não existam planos de emergência pré-definidos para responder aos mesmos.

7. EXECUÇÃO

a. Conceito

Esta Diretiva visa estabelecer definir e consolidar os procedimentos ao nível da proteção e do socorro no quadro restrito das operações de resposta a acidentes decorrentes da queda de aeronaves, de forma a contribuir para o eficaz cumprimento da missão pelas forças, serviços e demais entidades com competências nesta área de intervenção.

b. Entidades Intervenientes

No âmbito desta Diretiva participam as seguintes entidades, forças e serviços, atuando, para o efeito, no âmbito das suas competências, conforme O à presente Diretiva:

- (1) Agência Portuguesa do Ambiente (APA)
- (2) Autoridade Aeronáutica Nacional (AAN)
- (3) Autoridade Marítima Nacional (AMN)
- (4) Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC)

- (5) Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC)
- (6) ANA, Aeroportos de Portugal SA
- (7) Câmaras Municipais (CM)
- (8) Corpos de Bombeiros (CB)
- (9) Cruz Vermelha Portuguesa (CVP)
- (10) Direção-Geral da Saúde (DGS)
- (11) Estado-Maior General das Forças Armadas (EMGFA)
- (12) Força Aérea (FA)
- (13) Força Especial de Proteção Civil (FEPC)
- (14) Guarda Nacional Republicana (GNR)
- (15) Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e Acidentes Ferroviários (GPIAAF)
- (16) Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP)
- (17) Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM)
- (18) Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses (INMLCF)
- (19) Instituto Português do Sangue (IPS)
- (20) Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC)
- (21) Marinha (Marinha)
- (22) Navegação Aérea de Portugal (NAV)
- (23) Polícia de Segurança Pública (PSP)
- (24) Polícia Judiciária (PJ)
- (25) Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF)

c. Equipas de Reconhecimento e Avaliação da Situação (ERAS)

- (1) No quadro das operações de resposta a emergências, decorrentes de acidentes com aeronaves em terra, assume-se como fundamental proceder, de forma rápida e expedita, a uma avaliação da situação e a um reconhecimento do local do acidente;
- (2) Neste sentido, quando a situação assim o justifique, e por solicitação do RCC Lisboa ou da ANEPC, poderão ser criadas Equipas de Reconhecimento e Avaliação da Situação (ERAS) dedicadas;
- (3) O conceito das ERAS, assim como a respetiva missão e composição constam do ANEXO 7 da Diretiva.

8. INSTRUÇÕES DE COORDENAÇÃO

- a. A resposta operacional será desenvolvida em respeito, primariamente, ao estabelecido na alínea g) do n.º 2 do Artigo 9.º, e no Artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 253/95 de 30 de setembro, assim como na Cláusula 6.ª do Protocolo-Quadro em referência oo.;
- b. Adicionalmente, serão cumpridos os pressupostos do SIOPS, sem prejuízo das dependências hierárquicas e funcionais associadas às diversas entidades envolvidas em cada operação em concreto;
- c. Os procedimentos operacionais a desenvolver no âmbito do socorro são os que se encontram previstos no Anexo 3 da presente Diretiva.
- d. Monitorização e Alerta.
 - (1) Os órgãos dos serviços de tráfego aéreo da FA e da NAV Portugal prestam o serviço de alerta:
 - (a) A todas as aeronaves às quais são prestados os serviços de controlo de tráfego aéreo;
 - (b) Na medida do possível, a todas as outras aeronaves que tenham apresentado um plano de voo ou que sejam de algum modo conhecidas dos serviços de tráfego aéreo;
 - (c) A qualquer aeronave que se saiba ou suspeite de que está a ser objeto de interferência ilícita.
 - (2) Em caso de acidente visionado em terra, os alertas poderão ter origem em outras fontes, nomeadamente através dos Centros Operacionais 112, Salas de Operações da ANEPC ou das centrais de despacho de outros Agentes de Proteção Civil (APC), como sejam, nomeadamente, as Forças e Serviços de Segurança (FSS) e os Corpos de Bombeiros (CB).
 - (3) No Anexo 4 constam os principais procedimentos a ter em conta em matéria de monitorização e alerta no âmbito do SBSA.
- e. Perímetros de Segurança

Todas as operações desencadeadas no âmbito desta Diretiva deverão ser sempre sujeitas a rigorosas medidas de segurança, nomeadamente no que respeita implementação de perímetros de segurança em redor de toda a área onde se dê o acidente, os quais são sempre da responsabilidade da força de segurança territorialmente competente, conforme os procedimentos constantes em 4. do Anexo 3.
- f. Constam do Anexo 1 à presente Diretiva os conceitos e definições mais pertinentes para fins de enquadramento e cumprimento da mesma.

9. ADMINISTRAÇÃO E LOGÍSTICA

- a. No âmbito das operações que decorrem desta Diretiva, e desde que em cumprimento da missão legalmente atribuída, cada entidade assume os custos associados à mobilização dos respetivos meios e recursos.
- b. O apoio logístico às operações, nomeadamente no que respeita à alimentação para os operacionais envolvidos e o abastecimento de combustíveis, e sempre que estas se estendam por mais de 6 horas, deverá ser assegurado pela(s) Câmara(s) Municipal(ais) da respetiva área.
- c. Compete ainda à(s) Câmara(s) Municipal(ais), e no que respeita à respetiva área geográfica, articular com as entidades relevantes com vista a garantir um adequado e atempado apoio logístico e de sustentação logística às operações em curso, nomeadamente no que respeita à remoção de resíduos e águas residuais, sempre em estreita observância pelas regras de segurança e garantindo a colaboração das entidades com competência específica para o efeito.

10. ORGANIZAÇÃO DO COMANDO E CONTROLO E DAS COMUNICAÇÕES

Para efeitos das operações que decorrem desta Diretiva, a organização do Comando, Controlo e Comunicações deverá obedecer ao circuito indicado no Anexo 5, seguindo os seguintes princípios:

a. Comando e Controlo

- (1) O Comando geral das operações para resposta a acidentes decorrentes da queda de aeronaves estará centralizado no RCC Lisboa, sendo transferido para a ANEPC logo que esta comunique que assume o controlo das operações de socorro em terra;
- (2) Durante a condução das operações de Busca e Salvamento pelo RCC Lisboa serão cumpridos os procedimentos de coordenação estabelecidos na cláusula 3.^a e cláusula 6.^a do Protocolo-Quadro, documento em referência oo.;
- (3) Após a ANEPC assumir o comando das operações de proteção e socorro em terra, as ações previstas na presente Diretiva decorrem em conformidade com os procedimentos para a Gestão de Operações previstos no SIOPS e na DON N.º 1 – DIOPS, respetivamente, documentos em referências o. e mm..

b. Comunicações

- (1) Os circuitos para a comunicação de alertas relativamente à queda de aeronaves, assim como para a coordenação das operações de resposta a estes acidentes, constituem o Anexo 5 à presente Diretiva, constando no Anexo 6 os principais contactos de articulação entre entidades.
- (2) Adicionalmente, devem ser assegurados:

- (a) Circuito de comunicações diretas entre o RCC Lisboa e a ANEPC para resposta a estes acidentes resultantes da queda de aeronaves, conforme previsto na cláusula 4.ª do Protocolo-Quadro em referência oo.;
- (b) Centralização da organização e gestão de todas as comunicações nos Comandos Distritais de Operações de Socorro (CDOS) envolvidos, assegurando a ligação destes com o Posto de Comando Operacional (PCO), eventualmente instalado no Teatro de Operações (TO), os veículos não integrados no TO, os responsáveis operacionais aos diversos níveis, os oficiais de ligação das diversas entidades e com as equipas de apoio de outras entidades públicas ou privadas;
- (c) Intercomunicação entre o Comando Nacional de Emergência e Proteção Civil (CNEPC) e o CDOS e entre estes e os PCO;
- (d) Centralização da organização e gestão tática das comunicações num TO no respetivo PCO, aplicando-se as normas operacionais sobre comunicações e cumprindo-se os procedimentos rádio, nomeadamente os que dizem respeito a uma rede dirigida;
- (e) Decisão, pelo Comandante das Operações de Socorro (COS) em articulação com o CDOS de acordo com as normas definidas, dos canais de comando, táticos e de manobra para funcionamento no TO;
- (f) Hierarquia das comunicações nos TO, adequando-as aos diversos níveis de comando e chefia colocados a funcionar por decisão do COS;
- (g) Utilização de Veículos de Comando e Comunicações (VCOC) que atuam, por decisão dos Comandantes Operacionais Distritais (CODIS) ou do Comandante Nacional de Emergência e Proteção Civil (CONEPC), sempre que o dispositivo ou a situação no terreno o justifique;
- (h) Prontidão do Centro Tático de Comando (CETAC) em permanência à ordem do CONEPC.

11. GESTÃO DA INFORMAÇÃO

a. Informação Operacional

- (1) Entende-se por informação operacional aquela que resulta do tratamento de todos os dados pertinentes e disponíveis, relacionados com a operação em causa e que permitem conhecer a globalidade da situação em matéria de resposta, nomeadamente:
 - (a) As ações desencadeadas após o alerta;
 - (b) As entidades envolvidas;
 - (c) Todos os recursos humanos e materiais envolvidos;

- (d) As eventuais vítimas (feridos leves, graves e mortos) e desaparecidos;
 - (e) A condição geral da aeronave;
 - (f) O manifesto de carga (ANEXO 8).
- (2) A gestão da informação operacional, no âmbito da ANEPC, é assegurada em três níveis distintos e que se interligam.
- (a) Ao nível do PCO

Ao PCO responsável pela gestão direta da ocorrência, na figura do COS, cabe assegurar a recolha de todos os dados pertinentes e a transmissão da informação operacional ao CDOS.
 - (b) Ao nível do CDOS

Ao CDOS responsável cabe analisar a informação operacional recebida, complementá-la com os dados adicionais eventualmente disponíveis neste nível e transmiti-la pelos meios mais expeditos ao CNEPC.
 - (c) Ao nível do CNEPC

Ao CNEPC cabe rececionar a informação transmitida do nível distrital, analisá-la, complementá-la quando necessário e tomar as decisões operacionais que se imponham, em articulação com os demais APC e sob orientação do Presidente da ANEPC e tutela política.

b. Informação ao Público

- (1) Considerando a sensibilidade associada a eventos desta natureza, dependendo da fase em que se encontre a operação, compete à entidade com responsabilidade na coordenação e controlo das operações gerir o desenvolvimento de uma estratégia concertada entre as entidades envolvidas, que permita uma comunicação eficaz e esclarecedora, quer com o público em geral, quer com os órgãos de comunicação social.
- (2) Desta forma, em caso de acidente decorrente da queda de uma aeronave, a responsabilidade pela informação ao público compete:
 - (a) À FA, através dos seus órgãos ou serviços competentes, até que sejam concluídas as operações de Busca e Salvamento Aéreo, determinadas pelo RCC Lisboa, conforme previsto na alínea b. do n.º 12 da Diretiva de Articulação dos Serviços de Busca e Salvamento Marítimo e Aéreo, de 21 de julho de 2009, documento em referência nn.;
 - (b) À ANEPC, após a conclusão das ações de Busca e Salvamento Aéreo e/ou na sequência da transferência do controlo das operações de socorro do RCC Lisboa para esta Autoridade, sob tutela política do Ministério da Administração Interna e

em articulação com as demais entidades nacionais com competência nesta área de intervenção, desenvolver as ações consideradas como relevantes com vista a manter o público informado sobre as ações de resposta em curso, sobretudo no que respeita concretamente ao socorro, recorrendo para tal aos meios mais adequados disponíveis, nomeadamente, o sítio da ANEPC na Internet;

(c) À entidade prevista para esse efeito no respetivo Plano de Emergência do Aeroporto (PEA), quando o acidente ocorra num aeródromo certificado.

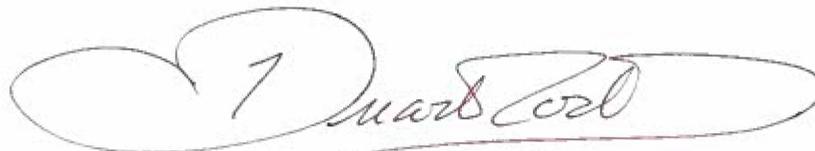
(3) O contacto com os familiares das vítimas resultantes do acidente com a aeronave, é coordenado pela ANEPC recorrendo às entidades consideradas relevantes para o efeito, decorrendo das características do evento.

12. EXERCÍCIOS

- a. De forma a validar e adequar os pressupostos operacionais constantes da presente Diretiva, importa garantir que, com uma periodicidade de, pelo menos, 2 em 2 anos, são efetuados exercícios com cenários que os permitam testar, não excluindo a possibilidade da realização de exercícios parcelares.
- b. Quanto à natureza destes exercícios, poder-se-á optar pelos exercícios de natureza CPX (*Command Post Exercises*) ou LIVEX (*Live Exercise*), em função das disponibilidades.
- c. A responsabilidade pela promoção e gestão dos exercícios de validação da presente diretiva cabe à ANEPC.

Carnaxide, 16 de abril de 2021.

O Presidente,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'José Manuel Duarte da Costa', enclosed within a large, loopy, hand-drawn oval shape.

José Manuel Duarte da Costa

LISTA DE DISTRIBUIÇÃO

Para Execução / Planeamento Interno

Presidente da ANEPC
Diretores Nacionais da ANEPC
Comandante Nacional de Emergência e Proteção Civil
Comandantes de Agrupamento Distrital
Comandantes Operacionais Distritais
Unidades Orgânicas da ANEPC
SALOP do Comando Nacional de Emergência e Proteção Civil
SALOGÉ dos Comandos Distritais de Operações de Socorro

Para Execução / Planeamento

Agência Portuguesa do Ambiente
Associações Humanitárias de Bombeiros
ANA, Aeroportos de Portugal SA
Autoridade Aeronáutica Nacional (AAN)
Autoridade Nacional da Aviação Civil
Comandante da Força Especial de Proteção Civil
Comandantes dos Corpos de Bombeiros
Comando Geral da Guarda Nacional Republicana
Comando-Geral da Polícia Marítima
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve
Corpos de Bombeiros
Cruz Vermelha Portuguesa
Direção-Geral da Autoridade Marítima
Direção-Geral da Saúde
Direção Nacional da Polícia Judiciária
Direção Nacional da Polícia de Segurança Pública
Direção Nacional do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
Estado-Maior da Armada
Estado-Maior da Força Aérea
Estado-Maior da General das Forças Armadas
Gabinete do Secretária-Geral do Sistema de Segurança Interna
Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários
Infraestruturas de Portugal, S.A.
Instituto Nacional de Emergência Médica
Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses
Instituto Português do Mar e da Atmosfera
NAV – Navegação Aérea de Portugal

Para Conhecimento

Associação Nacional de Bombeiros Profissionais
Associação Nacional de Freguesias
Associação Nacional de Municípios Portugueses
Chefe de Gabinete do Presidente da República
Chefe de Gabinete da Presidente da Assembleia da República
Chefe de Gabinete do Primeiro Ministro
Chefe de Gabinete do Ministro da Presidência
Chefe de Gabinete do Ministro da Defesa Nacional
Chefe de Gabinete do Ministro da Administração Interna
Chefe de Gabinete da Ministra da Justiça
Chefe de Gabinete do Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
Chefe de Gabinete do Ministro do Ambiente e da Ação Climática
Chefe de Gabinete do Ministro da Saúde
Chefe de Gabinete do Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Administração Interna
Chefe de Gabinete da Secretária de Estado da Administração Interna
Chefe de Gabinete do Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas
Escola Nacional de Bombeiros
Liga dos Bombeiros Portugueses
Presidentes de Câmaras Municipais
Procuradora-Geral da República

ANEXO 1 À DON N.º 4/2020/ANEPC

ACRÓNIMOS, CONCEITOS E DEFINIÇÕES

1. LISTA DE ACRÓNIMOS

AAN – Autoridade Aeronáutica Nacional
AMN – Autoridade Marítima Nacional
ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil
ANEPC – Autoridade Nacional de Proteção Civil
CA – Comando Aéreo
CB – Corpos de Bombeiros
CCBS – Centro Coordenador de Busca e Salvamento
CCDR – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional
CCOD – Centro de Coordenação Operacional Distrital
CCON – Centro de Coordenação Operacional Nacional
CCTAL – Centro de Controlo de Tráfego Aéreo de Lisboa
CDOS – Comando Distrital de Operações de Socorro
CDPC – Comissão Distrital de Proteção Civil
CEMFA – Chefe do Estado-Maior da Força Aérea
CETAC – Centro Tático de Comando
CMPC – Comissão Municipal de Proteção Civil
CNEPC – Comando Nacional de Emergência e Proteção Civil
CNPC – Comissão Nacional de Proteção Civil
CNUDM – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
COCINV – Comissão Central de Investigação
CODIS – Comandante Operacional Distrital
CODU – Centro de Orientação de Doentes Urgentes
COM – Coordenador Municipal de Proteção Civil
CONEPC – Comandante Nacional de Emergência e Proteção Civil
COS – Comandante das Operações de Socorro
DIOPS – Dispositivo Integrado de Operações de Proteção e Socorro
DPM - Domínio Público Marítimo
EML-DVI – Equipa Médico-Legal de Intervenção em Desastres
ERAS – Equipas de Reconhecimento e Avaliação da Situação
FA – Força Aérea
FSS – Forças e Serviços de Segurança
GPIAAF – Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários
ICAO – *Internacional Civil Aviation Organization*
IR – Investigador Responsável
MRCC - *Martime Rescue Coordination Centre* (Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo)
NAV – Navegação Aérea de Portugal
NecPro – Necrotério Provisório
NSIS – Sistema de Informação Schengen
OCS – Órgãos de Comunicação Social

PCO – Posto de Comando Operacional
PEA – Plano de Emergência do Aeroporto
PMA – Posto Médico Avançado
RCC – *Air Rescue Coordination Centre* (Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Aéreo)
SBSA – Serviço de Busca e Salvamento Aéreo
SBSM – Serviço de Busca e Salvamento Marítimo
SIOPS – Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro
SMPC – Serviços Municipais de Proteção Civil
STA – Serviços de Tráfego Aéreo
TO – Teatro de Operações
UO – Unidade Orgânica
VCOC – Veículo de Comando e Comunicações
ZRnM – Zona de Reunião de Mortos

2. CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeitos da presente Diretiva, aplicam-se os seguintes conceitos e respetivas definições:

- a. **Acidente com aeronave:** Acontecimento ligado à operação de uma aeronave que, no caso das aeronaves tripuladas, se produz entre o momento em que uma pessoa embarca na aeronave com a intenção de efetuar o voo e o momento em que todas as pessoas são desembarcadas ou, no caso das aeronaves não tripuladas, entre o momento em que a aeronave está pronta para avançar com vista à realização de um voo e o momento em que fica imobilizada no final do voo e o sistema de propulsão primária é desligado, no qual:
- (1) Uma pessoa sofre ferimentos graves ou mortais devido à sua presença na aeronave, ou ao contato direto com qualquer parte da aeronave, incluindo as partes que se tenham desprendido da aeronave, ou à exposição direta ao sopro dos reatores, exceto se os ferimentos resultarem de causas naturais, tiverem sido provocados à pessoa por ela própria ou por terceiros ou se os ferimentos forem sofridos por passageiros clandestinos escondidos fora das zonas habitualmente destinadas aos passageiros e à tripulação; ou
 - (2) A aeronave sofre danos ou falhas estruturais que afetem negativamente as características de resistência estrutural, de desempenho ou de voo e que normalmente exigiriam uma reparação considerável ou a substituição do componente afetado, exceto em caso de falha ou avaria do motor, quando os danos se limitem a um único motor (incluindo a sua blindagem ou acessórios), às hélices, pontas das asas, antenas, sondas, pás, pneumáticos, travões, rodas, carenagens, painéis, portas do trem de aterragem, para-brisas, revestimento da aeronave (como pequenas amolgadelas ou perfurações), ou em caso de danos menores nas hélices, pás principais, trem de aterragem, e danos provocados por queda de granizo ou colisão com aves (incluindo perfurações do radome); ou
 - (3) A aeronave desaparece ou fica totalmente inacessível.

- b. **Aeronave:** Qualquer máquina que consiga uma sustentação na atmosfera devido às reações do ar, que não as do ar sobre a superfície terrestre;
- c. **Centro de Coordenação de Busca e Salvamento:** Órgão responsável por garantir a organização eficiente dos serviços e a coordenação das operações de busca e salvamento, numa determinada Região de Busca e Salvamento;
- d. **Conselheiro:** Uma pessoa nomeada por um Estado, com base nas suas qualificações, para prestar assistência ao seu representante acreditado no âmbito de uma investigação de segurança;
- e. **Estrutura auxiliar do Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Aéreo:** Todas as entidades que colaboram com o SBSA, conforme previsto no Artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 253/95, de 30 de setembro;
- f. **Incidente:** Ocorrência, que não seja um acidente, associada à operação de uma aeronave e que afete ou possa afetar a segurança das operações;
- g. **Infraestrutura Aeronáutica/Aeroportuária:** Conjunto de infraestruturas associadas a aeroportos e aeródromos. Incluem os terminais de aeroportos, as pistas e os edifícios e equipamentos de suporte da navegação aérea;
- h. **Órgão dos serviços de tráfego aéreo:** Termo genérico usado para, conforme os casos, designar o órgão de controlo de tráfego aéreo, o centro de informação de voo, o serviço de informação de voo do aeródromo ou o serviço de despacho de aeronaves;
- i. **Representante acreditado:** Uma pessoa designada por um Estado, com base nas suas qualificações, para participar numa investigação de segurança realizada por outro Estado. O representante acreditado designado por um Estado-Membro pertence a uma autoridade responsável por investigações de segurança;
- j. **Região de Busca e Salvamento:** Uma área de dimensões definidas, associada a um Centro de Coordenação de Busca e Salvamento, no interior da qual são prestados Serviços de Busca e Salvamento;
- k. **Serviço de Alerta:** Serviço prestado por um órgão dos serviços de tráfego aéreo cujo objetivo é notificar os organismos competentes sempre que uma aeronave tenha necessidade da intervenção dos serviços de busca e salvamento e prestar assistência a esses organismos sempre que estes o solicitem;
- l. **Serviço de Busca e Salvamento Aéreo:** Serviço que inclui a monitorização, comunicação e coordenação de alertas de perigo com aeronaves e funções de Busca e Salvamento, onde se inclui a assistência médica inicial, e/ou evacuação médica, com recurso a meios públicos e privados, incluindo aeronaves e navios cooperantes, assim como outros veículos ou instalações;
- m. **Serviços de tráfego aéreo:** Termo genérico usado para, conforme os casos, designar os serviços de informação de voo, os serviços de alerta, os serviços consultivos de tráfego aéreo, os serviços de controlo de tráfego aéreo (serviços de controlo de área, serviço de controlo de aproximação ou serviço de controlo do aeródromo).

ANEXO 2 À DON N.º 4/2021/ANEPC

COMPETÊNCIAS DAS ENTIDADES PARTICIPANTES

1. Autoridade Aeronáutica Nacional

Regular o Serviço de Busca e Salvamento Aéreo, conforme previsto na alínea f) do Artigo 7.º da Lei n.º 28/2013 de 12 de abril.

2. Autoridade Nacional de Aviação Civil

- a. Participar, sempre que solicitado pelo GPIAAF, na qualidade de conselheiro do investigador responsável (IR), em todas as investigações de segurança realizadas e sob o controlo e à discricção do investigador responsável;
- b. Os participantes da ANAC referidos no ponto anterior têm, nomeadamente, os direitos e deveres previstos no artigo 8º do Regulamento EU 996/2010. Visitar o local do acidente e examinar os destroços.

3. Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil

- a. Através das respetivas unidades orgânicas:
 - (1) Garantir o desenvolvimento das ações estimadas como necessárias em matéria de sensibilização e informação ao público, designadamente durante as situações de emergência que se venham a verificar;
 - (2) Garantir, em sede de Planeamento de Emergência, que os vários planos de emergência de proteção civil, sempre que necessário e relevante, contemplam e respeitam as normas e procedimentos que decorrem da presente Diretiva.
- b. Através do Comando Nacional de Emergência e Proteção Civil (CNEPC):
 - (1) Garantir a permanente articulação com o RCC Lisboa;
 - (2) Assegurar a permanente monitorização da situação nacional em matéria de proteção e socorro, designadamente de todas as ocorrências passíveis de ser enquadradas na presente Diretiva;
 - (3) Receber ou emitir solicitações de meios adicionais considerados necessários para a gestão de uma emergência decorrente de acidentes com aeronaves, seja através da Comissão Europeia, por via do Mecanismo Comunitário de Proteção Civil ou através de outros acordos internacionais e/ou regionais;
 - (4) Assegurar a permanente articulação com os CDOS;

- (5) Garantir, em caso de ocorrência confirmada de acidente com aeronave, e após a necessária articulação com as entidades aeronáuticas:
- (a) A apresentação, em tempo útil, ao Presidente da ANEPC, de proposta para o acionamento do Estado de Alerta Especial do SIOPS;
 - (b) O acionamento de Equipas de Reconhecimento e Avaliação da Situação (ERAS), cuja natureza, âmbito e missão constam do Anexo 7 à presente DON;
 - (c) O fluxo de informação permanente e em tempo real com o(os) CDOS afetado(s);
 - (d) O estabelecimento dos necessários contatos com as entidades competentes, com vista a uma eventual mobilização de meios;
 - (e) A informação permanente ao Ministro da Administração Interna, através do Presidente da ANEPC, sobre a situação em curso
 - (f) O acionamento do apoio técnico considerado necessário, nomeadamente junto das Unidades Orgânicas (UO) relevantes da ANEPC;
 - (g) A informação ao público, designadamente através dos Órgãos de Comunicação Social (OCS) e da Página ANEPC Online;
 - (h) O acionamento do apoio aos familiares das vítimas.
- c. Através dos CDOS:
- (1) Assegurar a permanente monitorização da situação distrital em matéria de proteção e socorro;
 - (2) Assegurar a permanente articulação com os APC de âmbito distrital, nomeadamente através dos respetivos Oficiais de Ligação e Serviços Municipais de Proteção Civil (SMPC);
 - (3) Garantir, em caso de ocorrência de acidente com uma aeronave:
 - (a) O despacho imediato para o local dos meios considerados mais adequados e necessários, em articulação com o CNEPC;
 - (b) O rápido isolamento da área pela força de segurança territorialmente competente;
 - (c) A informação imediata ao CNEPC.

4. Agência Portuguesa do Ambiente

- a. Centralizar a informação oriunda das Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) ao nível da monitorização da qualidade do ar, e proceder à sua divulgação, nomeadamente das ultrapassagens aos limiares de alerta para o dióxido de enxofre, dióxido de azoto e ozono quando o índice QualAr for mau para os poluentes com efeitos na saúde, através da app Qualar e sítio de internet www.qualar.org;

- b. Avaliar, caso o acidente tenha impacto nos recursos hídricos, os efeitos ocorridos e definir as medidas de minimização para os diferentes impactos identificados, articular com as entidades gestoras caso existam origens de água para abastecimento público afetadas;
- c. Avaliar, caso o acidente tenha impacto nos solos, os efeitos ocorridos e definir as medidas de minimização para os diferentes impactos identificados;
- d. Divulgar aos cidadãos informações e recomendações caso sejam afetadas zonas balneares, através do sítio da APA ou de comunicados de imprensa;
- e. Articular com a ANEPC os aspetos mais relevantes sempre que o presente cenário se verifique ou seja previsível.

5. ANA, Aeroportos de Portugal SA

- a. Assegurar, nas infraestruturas aeroportuárias da sua jurisdição, o cumprimento das normas de segurança e dos procedimentos decorrentes dos Planos de Emergência existentes;
- b. Assegurar, nas eventuais operações de socorro, sempre que necessário, os meios e recursos das forças e serviços competentes, em cumprimento dos procedimentos operacionais decorrentes dos Planos de Emergência;
- c. Apoiar, sempre que possível, e de acordo com as suas disponibilidades, as operações de socorro que se venham a desenvolver fora das suas áreas de jurisdição até 1000 metros da soleira das pistas.

6. Câmaras Municipais

- a. Apoiar técnica e logisticamente, e na medida das suas possibilidades, as operações em curso na sua respetiva área geográfica;
- b. Garantir a articulação institucional com os demais agentes de proteção de proteção civil e outras entidades de âmbito municipal;
- c. Promover a permanente avaliação da situação e, sempre que se justifique, acionar as respetivas Comissões Municipais de Proteção Civil, considerando a eventual necessidade de ativarem os respetivos Planos Municipais de Emergência de Proteção Civil.

7. Corpos de Bombeiros

- a. Transmitir de imediato ao respetivo CDOS todas as informações disponíveis sobre a ocorrência em causa;
- b. Despachar para o local da ocorrência, e pela forma mais expedita, os meios de socorro considerados mais adequados e apetrechados com os equipamentos de segurança apropriados;

- c. Proceder às eventuais ações de busca, resgate e socorro, em respeito pelas normas de segurança aplicáveis às situações em causa;
- d. Apoiar, sempre que necessário, as forças de segurança em eventuais operações de evacuação de populações da área afetada.

8. Cruz Vermelha Portuguesa

- a. Apoiar as operações de socorro que se venham a desenrolar no espectro da presente Diretiva, nomeadamente no âmbito da Busca e Salvamento, Assistência Sanitária / Emergência Médica, Psicológica e Social e Apoio à Sobrevivência, de acordo com o seu estatuto, princípios, capacidades e disponibilidade, em coordenação, colaboração e cooperação com os demais Agentes de Proteção Civil;
- b. Colaborar na evacuação secundária de feridos, e na instalação de estruturas de alojamento temporário e levantamento de cadáveres nos locais onde a sua Rede comporte estes meios;
- c. Articular-se, no cumprimento de todas as missões de intervenção, apoio, socorro e assistência no âmbito desta diretiva, a nível nacional, com o CNEPC, a nível distrital, com o CDOS e no local da ocorrência, com o COS.

9. Autoridade Marítima Nacional

- a. A AMN é uma estrutura que tem por missão prioritária contribuir para as ações de vigilância e fiscalização, para a segurança marítima e para a proteção e preservação do meio marinho, no quadro de funções típicas do Estado costeiro, tal como resulta do estatuído na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) e nas demais convenções internacionais ratificadas pelo Estado Português sobre os espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, garantir o cumprimento da lei nesses espaços, bem como coordenar as ações relacionadas com a autoridade do Estado no mar, sendo a sua estrutura integrada, nos termos da lei, e como entidades de cariz técnico, executivo e operacional, pela Direção-Geral da Autoridade Marítima e pela Polícia Marítima;
- b. Especificamente, e atentas as competências dos seus órgãos locais, designadamente atuando como Autoridade Marítima Local, está-lhes legalmente cometido o exercício da autoridade do Estado nos respetivos espaços de jurisdição, designadamente em matéria de fiscalização e segurança da navegação, de pessoas e bens, nos termos dos números seguintes (aplicáveis ao presente âmbito material):
 - (1) Exercer as competências que lhe são cometidas no âmbito da lei de segurança interna;
 - (2) Dirigir operacionalmente, agente de proteção civil, e como entidade de socorro e emergência, as ações decorrentes das competências que, neste âmbito, lhe estão legalmente cometidas, em cooperação com outras entidades e sem prejuízo das competências da tutela nacional da proteção civil, atento, ainda, ao que se estatui nos artigos 46º e 48º-A da Lei de Bases da Proteção Civil, na redação que lhe foi dada pela Lei n.º 80/2015, de 3 de agosto;

- (3) Proceder a inquérito em caso de sinistros marítimos e, relativamente aos acidentes que envolvam feridos ou mortos, efetuar as diligências processuais necessárias, sob direção da competente autoridade judiciária, sem prejuízo da investigação técnica de acidentes;
- (4) Efetuar a investigação da ocorrência em caso de naufrágios e proceder de acordo com o estipulado na legislação do registo civil;
- (5) Receber os relatórios e protestos de mar apresentados pelos comandantes das embarcações nacionais, comunitárias e de países terceiros e proceder à respetiva instrução processual;
- (6) Exercer a autoridade do Estado a bordo de navios ou embarcações comunitárias e estrangeiras, nos termos do definido no artigo 27º da CNUDM;
- (7) Prestar o auxílio e socorro a náufragos e a embarcações, utilizando os recursos materiais da capitania ou requisitando-os a organismos públicos e particulares se tal for necessário;
- (8) Publicar avisos à navegação quanto a atividades ou acontecimentos nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, bem como promover a divulgação dos que sejam aplicáveis na área de jurisdição portuária, sem prejuízo das competências específicas do Instituto Hidrográfico;
- (9) Os Capitães dos Portos, logo que tomem conhecimento da ocorrência, tomam ação imediata para que seja prestada assistência dentro dos limites da sua capacidade e alertam, caso necessário, outras entidades que possam prestar assistência, notificando pela via mais rápida o Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo / *Maritime Rescue Coordination Centre* (MRCC) de Lisboa ou o *Maritime Rescue Sub-Centre* (MRSC) adequado, de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de janeiro;
- (10) Os Capitães dos Portos assumem a função de *ON SCENE COORDINATOR* se tal for delegado pelo MRCC Lisboa;
- (11) Os Capitães dos Portos atuam como COS de acordo com a DON N.º 1 - DIOPS, em articulação com o Comandante Distrital das Operações de Socorro do distrito onde se localiza a respetiva Capitania do Porto;
- (12) Sendo a Polícia Marítima uma força de segurança armada, uniformizada e hierarquizada dotada de competência específica e qualificada para o exercício de funções no âmbito das atribuições da AMN, e nos seus espaços de jurisdição, e estruturada territorialmente para apoiar, em especial, a Autoridade Marítima Local (AML), compete-lhe, em especial, garantir e fiscalizar o cumprimento da lei, preservar a regularidade das atividades marítimas, a segurança e os direitos, liberdades e garantias dos cidadãos, bem como executar todos os atos, medidas de polícia e medidas especiais de polícia no âmbito das suas atribuições e, no aplicável, desenvolver e realizar atos e diligências no âmbito processual penal que a lei define ou o Ministério Público determine;

- (13) Neste contexto, e como órgão de polícia e de polícia criminal, compete-lhe executar todas as medidas de controlo necessárias a navios e embarcações em âmbito marítimo e portuário, bem como, designadamente em cooperação com a PJ e o Gabinete de Investigação de Acidentes, assegurar o controlo de acessos ao local e promover a salvaguarda de provas e aplicar medidas cautelares e de polícia quando em matéria de investigação de acidentes.

10. Direção-Geral da Saúde

- a. Proceder à requisição de serviços, de estabelecimentos e profissionais de saúde, em situações de grave emergência em Saúde Pública, mediante declaração pública do membro do Governo responsável pela área da saúde;
- b. Garantir a aplicação do Plano Nacional de resposta a emergências em Saúde Pública, aplicando as medidas adequadas para prevenção e controlo de doenças;
- c. Coordenar e assegurar a vigilância epidemiológica a nível nacional, e no quadro da organização internacional nesse domínio;
- d. Assegurar, vinte e quatro horas por dia, uma ligação operacional direta com a rede de autoridades de saúde e outros responsáveis por serviços e estabelecimentos de saúde;
- e. Assegurar, ininterruptamente, pelos meios de comunicação eficazes disponíveis, a ligação com os hospitais, centros de saúde, laboratórios e outras entidades operacionais;
- f. Colaborar e articular com organizações internacionais eventuais medidas conjuntas, sempre que adequado, e garantir a receção, análise e emissão de notificações nos sistemas de alertas internacionais;
- g. Assegurar a articulação com serviços de saúde europeus e internacionais, sempre que o caso justifique o recurso a esta colaboração;
- h. Divulgar aos cidadãos informações e recomendações de saúde pública, através do sítio da DGS ou de comunicados de imprensa.

11. Estado-Maior General das Forças Armadas

Promover a necessária articulação entre a ANEPC e os três Ramos, designadamente no que se refere:

- a. Ao acompanhamento das situações em curso, ou previsíveis, através do Oficial de Ligação destacado em permanência no CNEPC;
- b. Ao encaminhamento para os Ramos de eventuais pedidos que venham a ser apresentados pela ANEPC/CNEPC.

12. Infraestruturas de Portugal

- a. No âmbito da Infraestrutura Ferroviária:
Garantir as condições de segurança no acesso à infraestrutura ferroviária caso esta seja afetada pela ocorrência.
- b. No âmbito da Infraestrutura Rodoviária:
 - (1) Colaborar na seleção dos itinerários recomendados para suporte às ações de socorro e disponibilizar informação sobre os mesmos, incluindo o acesso ao Centro de Controlo de Tráfego;
 - (2) Assegurar a operacionalidade das infraestruturas rodoviárias geridas pela empresa que se considerem relevantes para suporte às ações de socorro.

13. Força Aérea

- a. Prestar o serviço de alerta nas áreas em que é responsável pela prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo;
- b. Assegurar o funcionamento do Serviço de Busca e Salvamento Aéreo, sob a direção do CEMFA, conforme previsto no Artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 253/95, de 30 de setembro, através dos RCC Lisboa e RCC Lajes, respetivamente, nas Regiões de Busca e Salvamento de Lisboa e Lajes.

14. Força Especial de Proteção Civil

Cumprir as missões que lhes venham a ser atribuídas pelos CDOS e/ou pelo CNEPC, em carácter de reforço e complemento à ação dos CB e demais forças envolvidas, nomeadamente:

- a. Nas ações de busca, resgate e socorro;
- b. Nas ações de apoio a eventuais operações de evacuação de populações.

15. Guarda Nacional Republicana

- a. Ao nível das suas funções como força de segurança e na sua área territorial de responsabilidade:
 - (1) Participar, no seu âmbito de atuação, na constituição de ERAS com capacidade para proceder ao reconhecimento do local do acidente e a uma rápida avaliação da situação;
 - (2) Estabelecer, na sua área de jurisdição, perímetros de segurança e condicionar os acessos à área afetada pelo acidente;
 - (3) Estabelecer corredores de segurança para evacuação de feridos ou acesso dos meios de socorro ao local do acidente;

- (4) Providenciar escoltas de desembaçamento de trânsito aos meios de socorro;
- (5) Garantir a segurança das infraestruturas sensíveis e dos equipamentos essenciais às operações de socorro;
- (6) Promover, sob coordenação da ANEPC, e através de valências especializadas, as missões específicas de busca, resgate e socorro;
- (7) Promover apoio psicossocial em colaboração e coordenação com os serviços da Segurança Social;
- (8) Empregar a sua viatura com meios SIRESP, sempre que necessário e por solicitação das entidades competentes;
- (9) Auxiliar no abastecimento de combustíveis à área sinistrada, utilizando as capacidades que tem disponíveis e quando solicitado pelas autoridades competentes;
- (10) Proteger, socorrer e auxiliar os cidadãos e defender e preservar os bens que se encontrem em situações de perigo, por causas provenientes da ação humana ou da natureza;
- (11) Salvaguarda de provas e medidas cautelares de polícia e colaboração com a PJ e GPIAAF na investigação do acidente.

b. No âmbito das suas competências específicas:

Executar ações de prevenção e de intervenção de primeira linha, em todo o território nacional, em situação de emergência de proteção e socorro, designadamente nas ocorrências de incêndios florestais ou de matérias perigosas, catástrofes e acidentes graves.

16. Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários

a. Internamente:

O GPIAAF é a autoridade nacional com competência de investigação de segurança de acidentes e incidentes com aeronaves civis e, como tal, é responsável pela condução e controlo da atividade de investigação de segurança. Coordena os investigadores de segurança, bem como os representantes acreditados dos Estados que têm o direito de participar nas investigações de segurança, nos termos da Convenção de Chicago e da legislação comunitária e nacional.

(1) Ao nível da Investigação

- (a) O IR pela investigação de segurança é nomeado pelo Chefe da Unidade da Aviação Civil do GPIAAF;
- (b) A condução das investigações de segurança é feita de acordo com o estipulado pela legislação europeia e nacional e ainda pelas normas e práticas recomendadas pela Internacional Civil Aviation Organization (ICAO);

- (c) A investigação de segurança não tem por objetivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades;
 - (d) Sem prejuízo das ações de salvamento, e em articulação com as restantes entidades e autoridades, o Investigador Responsável, tem, nomeadamente, o direito a:
 - 1. Aceder imediata e livremente ao local do acidente, bem como à aeronave, ao seu conteúdo ou aos seus destroços;
 - 2. Assegurar a elaboração imediata de uma lista de elementos de prova e a recolha controlada dos destroços ou componentes para a realização de perícias ou análises;
 - 3. Aceder de imediato e controlar os registadores de voo, os seus conteúdos e quaisquer outras gravações relevantes;
 - 4. Aceder, no prazo máximo de duas horas após a notificação, à lista de pessoas a bordo (tripulantes e passageiros) e de imediato à lista de mercadorias perigosas a bordo;
 - 5. Assegurar a rastreabilidade e manter a custódia dos registadores de voo e de todas as provas materiais de que necessite para a investigação;
 - 6. Solicitar, e contribuir para, uma autópsia completa dos corpos das pessoas mortalmente feridas e aceder de imediato aos resultados desses exames ou dos testes efetuados a amostras recolhidas;
 - 7. Solicitar perícias médicas efetuadas às pessoas envolvidas na operação da aeronave ou solicitar que sejam realizadas análises das amostras recolhidas dessas pessoas e aceder de imediato aos resultados dessas perícias ou análises;
 - 8. Convocar e ouvir testemunhas e requerer que apresentem ou produzam informações ou elementos de prova pertinentes para a investigação de segurança;
 - 9. Prestar informação sobre o desenvolvimento da investigação de segurança, em especial às famílias das vítimas, tendo em conta os deveres de confidencialidade.
- (2) Ao nível da Notificação:
- (a) Notificar as Autoridades de Investigação de Segurança dos Estados de Registo, do Operador, de Desenho e de Fabrico, bem como dos Estados dos passageiros a bordo;
 - (b) Notificar a Agência Europeia para Segurança na Aviação e a ICAO.
- (3) No âmbito das Comunicações/Gestão de Informação:
- (a) Informar a sua Tutela;

- (b) Emitir informação relativamente ao progresso da investigação de segurança;
 - (c) Publicar um relatório sobre a investigação de segurança do acidente;
 - (d) Manter ligação com as diversas autoridades e entidades que participam nas atividades relacionadas com o acidente com aeronaves civis.
- b. Externamente:
- (1) Agir em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 996/2010 e com o Anexo 13 da Convenção de Chicago, incluindo prestar assistência a autoridades estrangeiras de investigação de segurança quando para isso for solicitado;
 - (2) Cooperar com as diversas autoridades suscetíveis de participar nas atividades relacionadas com a investigação de segurança, nomeadamente as autoridades judiciárias e de busca e salvamento;
 - (3) Cooperar com a Autoridade Marítima logo que a fase de Busca e Salvamento (SAR) tenha terminado e a segurança de vida no local se encontre garantida em caso de acidente com aeronaves civis em ambiente marítimo.

17. Instituto Nacional de Emergência Médica

- a. Coordenar todas as atividades de saúde em ambiente pré-hospitalar, a triagem e evacuações primárias e secundárias, a referenciação e transporte para as unidades de saúde adequadas, bem como a montagem de Postos Médicos Avançados (PMA) ou outras estruturas de emergência médica;
- b. Garantir a articulação com todos os outros serviços e organismos do Ministério da Saúde, bem como com os serviços prestadores de cuidados de saúde, ainda que não integrados no Serviço Nacional de Saúde;
- c. Prestar, organizar e coordenar o apoio psicológico de emergência a vítimas, circunstantes, equipas de emergência, e familiares, em articulação com outras entidades nesta área;
 - (1) Na eventual necessidade de apoio a familiares das vítimas, que não se encontram em território Nacional, será sempre efetuada a articulação com o Ministério dos Negócios Estrangeiros;
 - (2) Atender e identificar as necessidades psicológicas suplementares dos intervenientes nas operações de salvamento e de investigação durante a fase de emergência, e providenciar a referenciação para as entidades competentes em cuidados de continuidade. (*Trauma Risk Management*- TriM).
- d. Assegurar um sistema de registo de vítimas desde o TO até às unidades de saúde de destino;
- e. O INEM articula-se, no âmbito desta diretiva, a nível nacional com o CNEPC, a nível distrital com o CDOS e no local da ocorrência com o COS.

18. Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses

- a. Coadjuvar técnica e operacionalmente o Ministério Público na coordenação dos serviços mortuários;
- b. Assumir a gestão e coordenação das tarefas de mortuárias decorrentes do evento, em colaboração com o GPIAFF, designadamente, a investigação forense para identificação dos corpos, mediante procedimentos internacionais DVI (*Disaster Victim Identification*);
- c. Mobilizar e manter mobilizada a equipa Médico-Legal de Intervenção em Desastres (EML-DVI), acionando os seus sistemas de alerta próprios;
- d. Disponibilizar elementos para integrar Equipas Responsáveis por Avaliação de Vítimas mortais e recolha de prova (ERAVmrp) no Teatro de Operações;
- e. Gerir as Zonas de Reunião de Mortos (ZRnM) e os Necrotérios Provisórios (NecPro);
- f. Informar o Ministério Público acerca do número de mortos identificadas ou por identificar no NecPro;
- g. Assumir a coordenação da informação *Post Mortem* (PM) obtida nos NecPro, em colaboração com a PJ;
- h. Colaborar com dados *Ante Mortem* (AM), no Centro de Recolha de Informação, ativado pela PJ;
- i. Ativar e gerir o(s) "Centro(s) de Reconciliação de Dados" localizados nos NecPro, garantindo a emissão dos certificados de óbito;
- j. Assumir a gestão do cruzamento da informação *Post Mortem* (PM) e *Ante Mortem* (AM) no(s) "Centro(s) de Reconciliação de Dados", em colaboração com a PJ;
- k. Assumir outras tarefas de investigação forense, de acordo com o ordenado pelo Ministério Público;
- l. Coordenar, através da EML-DVI portuguesa, as Equipas de Mortuária provenientes da ajuda internacional.

19. Instituto Português do Sangue

Apoiar, em articulação com as restantes entidades com competências no domínio da saúde e emergência médica, a satisfação de eventuais necessidades ao nível de sangue.

20. Laboratório Nacional de Engenharia Civil

Participar na definição de procedimentos necessários à contenção de danos e à minimização de situações de risco em estruturas afetadas pelo acidente, sempre que se verifiquem situações de maior exigência técnica ou de segurança.

21. Marinha

Através do MRCC Lisboa:

- a. Exercer a coordenação dos meios do Serviço de Busca e Salvamento Marítimo (SBSM) envolvidos numa operação de busca e salvamento de uma aeronave no mar, detendo o controlo de qualquer tipo de meio naval, em apoio ao RCC que detém a responsabilidade de coordenação da operação;
- b. Cooperar com a investigação de segurança liderada pelo GPIAAF com o envolvimento e coordenação dos meios nas ações de recolha de evidências no caso de queda de aeronave no mar.

22. Navegação Aérea de Portugal

- a. Prestar o serviço de alerta nas áreas em que é responsável pela prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo;
- b. Através do Centro de Controlo de Tráfego Aéreo de Lisboa (CCTAL), informar o RCC logo que considere que uma aeronave se encontra num estado de emergência, de acordo com o quadro regulamentar da prestação do serviço de alerta;
- c. Na eventualidade de ocorrer um estado de emergência numa aeronave quando se encontrar sob controlo de uma torre de controlo de aeródromo ou de um órgão de controlo de aproximação, o órgão deve informar imediatamente o CCTAL que, por sua vez, deve informar o CCBS (RCC), salvo quando a natureza da emergência torne desnecessária a comunicação ao CCTAL ou ao CCBS (RCC);
- d. Sem prejuízo da alínea anterior, sempre que a urgência da situação o exigir, os órgãos de controlo associados a um aeródromo devem, em primeiro lugar, alertar e tomar todas as medidas necessárias para mobilizar as organizações locais de emergência e busca apropriadas, com capacidade para prestar a assistência imediata requerida.

23. Polícia de Segurança Pública

- a. Ao nível das suas funções como força de segurança e na sua área territorial de responsabilidade:
 - (1) Participar, no seu âmbito de atuação, na constituição de ERAS com capacidade para proceder ao reconhecimento do local do acidente e a uma rápida avaliação da situação;
 - (2) Estabelecer, na sua área de jurisdição, perímetros de segurança e condicionar os acessos à área afetada pelo acidente;
 - (3) Estabelecer corredores de segurança para evacuação de feridos ou acesso dos meios de socorro ao local do acidente;
 - (4) Providenciar escoltas de desembaçamento de trânsito aos meios de socorro;

- (5) Garantir a segurança das infraestruturas sensíveis e dos equipamentos essenciais às operações de socorro;
 - (6) Promover, sob coordenação da ANEPC, ações de socorro empregando o Grupo Operacional Cinotécnico e o Centro de Inativação de Engenheiros Explosivos e Segurança em Subsolo;
 - (7) Promover apoio psicossocial em colaboração e coordenação com os serviços da Segurança Social;
 - (8) Empregar a sua viatura com meios SIRESP, sempre que necessário e por solicitação das entidades competentes;
 - (9) Auxiliar no abastecimento de combustíveis à área sinistrada, utilizando as capacidades que tem disponíveis e quando solicitado pelas autoridades competentes;
 - (10) Proteger, socorrer e auxiliar os cidadãos e defender e preservar os bens que se encontrem em situações de perigo, por causas provenientes da ação humana ou da natureza;
 - (11) Salvaguarda de provas e medidas cautelares de polícia e colaboração com a PJ e GPIAAF na investigação do acidente.
- b. No âmbito das suas competências específicas:
- (1) Na sua área de jurisdição, promover a eficaz e eficiente partilha de informação de segurança relevante entre área de sinistro e as instalações policiais aeroportuárias (internacionais), considerando as atribuições específicas da PSP nestas últimas;
 - (2) Promover segurança a altas entidades sempre que existam vítimas desta natureza ou que se considere que necessitam de medidas especiais de proteção pessoal, dentro das suas atribuições em termos de segurança pessoal;
 - (3) Ao nível da gestão da gestão dos Centros Operacionais 112:
 - (a) Notificar automaticamente o RCC através do elemento de ligação na ANEPC presente nos Centros Operacionais 112;
 - (b) Na ausência de elemento de ligação, articular diretamente com o CNEPC a notificação do RCC;
 - (c) Qualquer outro esclarecimento ou articulação com o 112, deverá ser efetuado através dos supervisores dos Centros Operacionais respetivos (CONor: 214 236 461; COSul: 214 236 411).

24. Polícia Judiciária

- a. Investigar os crimes cuja investigação lhe seja cometida pela autoridade judiciária competente para a direção do processo em causa;

- b. Investigar os crimes dolosos ou agravados pelo resultado, quando for elemento do tipo a morte de uma pessoa;
- c. Investigar os crimes de captura ou atentado à segurança de transporte por ar, água, caminho-de-ferro ou de transporte rodoviário a que corresponda, em abstrato, pena igual ou superior a 8 anos de prisão;
- d. Investigar ações contra a segurança do Estado;
- e. Investigar situações de incêndio, explosão, libertação de gases tóxicos ou asfixiantes ou substâncias radioativas, desde que, em qualquer caso, o facto seja imputável a título de dolo;
- f. Investigar crimes executados com bombas, granadas, matérias ou engenhos explosivos, armas de fogo e objetos armadilhados, armas nucleares, químicas ou radioativas;
- g. Assegurar, em articulação com a investigação de segurança a cargo do GPIAAF, o levantamento, tratamento, encaminhamento e análise de evidências físicas existentes no local do acidente;
- h. Garantir a recolha de dados *post-mortem* para a rápida identificação dos cadáveres, em articulação com o INMLCF;
- i. Assegurar os recursos humanos e tecnológicos no tratamento, pesquisa automatizada, comparação e identificação dos dados biométricos.
- j. Assumir o cruzamento dos dados *post-mortem* e dos dados *ante-mortem* e, quando se trate de cidadãos nacionais, a confirmação das respetivas identidades, em articulação com o Instituto de Registos e Notariado;
- k. Assegurar a partilha de dados *ante-mortem* e de dados *post-mortem* com as autoridades competentes através do Laboratório de Polícia Científica e da Unidade de Cooperação Internacional;
- l. Garantir a realização de exames e perícias na obtenção dos dados *ante-mortem* das vítimas;
- m. Realizar outros exames e perícias no âmbito da balística, biologia, documentos, escrita manual, física, lofoscopia, química e toxicologia que sejam determinados pelas autoridades competentes;
- n. Colaborar com a investigação de segurança liderada pelo GPIAAF nos termos da legislação europeia e nacional e com base nos protocolos de entendimento assinados.

25. Serviço de Estrangeiros e Fronteiras

- a. No plano nacional:
 - (1) Vigiar e fiscalizar nos postos de fronteira, incluindo a zona internacional dos portos e aeroportos, a circulação de pessoas, podendo impedir o desembarque de passageiros e tripulantes de embarcações e aeronaves indocumentados ou em situação irregular;

- (2) Impedir o desembarque de passageiros e tripulantes de embarcações e aeronaves que provenham de portos ou aeroportos de risco sob o aspeto sanitário, sem prévio assentimento das competentes autoridades sanitárias;
- (3) Proceder ao controlo da circulação de pessoas nos postos de fronteira, impedindo a entrada ou saída do território nacional de pessoas que não satisfaçam os requisitos legais exigíveis para o efeito;
- (4) Autorizar e verificar a entrada de pessoas a bordo de embarcações e aeronaves;
- (5) Controlar e fiscalizar a permanência e atividades dos estrangeiros em todo o território nacional;
- (6) Proceder à investigação dos crimes de auxílio à imigração ilegal, bem como investigar outros com eles conexos, sem prejuízo da competência de outras entidades;
- (7) Assegurar a gestão e a comunicação de dados relativos à parte nacional do Sistema de Informação Schengen (NSIS) e, sem prejuízo das competências de outras entidades, de outros sistemas de informação comuns aos Estados membros da União Europeia no âmbito do controlo da circulação de pessoas, nomeadamente o Sistema de Informação de Vistos (VIS) e o Sistema de Informação Antecipada de Passageiros (APIS), bem como os relativos ao sistema de informação do passaporte eletrónico português (SIPEP);
- (8) Cooperar com as representações diplomáticas e consulares de outros Estados, devidamente acreditadas em Portugal, nomeadamente no repatriamento dos seus nacionais;
- (9) Assegurar o cumprimento das atribuições previstas na legislação sobre a entrada, permanência, saída e afastamento de estrangeiros do território nacional;
- (10) Assegurar as relações de cooperação com todos os órgãos e serviços do Estado, nomeadamente com os demais serviços e forças de segurança, bem como com organizações não-governamentais legalmente reconhecidas;
- (11) Coordenar a cooperação entre as FSS nacionais e de outros países em matéria de circulação de pessoas, do controlo de estrangeiros e da investigação dos crimes de auxílio à imigração ilegal e outros com eles conexos;
- (12) Emitir o passaporte comum e o passaporte temporário português.

b. No plano internacional:

- (1) Assegurar, através de oficiais de ligação, os compromissos assumidos no âmbito da cooperação internacional nos termos legalmente previstos;
- (2) Colaborar com os serviços similares estrangeiros, podendo estabelecer formas de cooperação.

ANEXO 3 À DON N.º 4/2021/ANEPC

PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS, COORDENAÇÃO GERAL, AÇÕES A DESENVOLVER E ÁREAS DE SEGURANÇA

1. Coordenação Geral

- a. Conforme alínea b) do n.º 1, e alínea h) do n.º 2 do Artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 253/95, o RCC Lisboa é a entidade responsável por iniciar, conduzir, controlar, coordenar e encerrar, ou dar por findas, as operações de Busca e Salvamento Aéreo;
- b. A responsabilidade referida no número anterior cessa apenas quando sejam dadas por concluídas as ações de Busca e Salvamento Aéreo sob o comando do RCC Lisboa, e/ou quando a ANEPC assuma o comando das operações de socorro em terra.

2. Ações a desenvolver

- a. Acidentes com aeronaves em posição desconhecida, em terra ou no mar:
 - (1) Quando a posição da aeronave acidentada não seja conhecida, ou, ainda que conhecida, se localize em ambiente marítimo, o RCC Lisboa terá de ser informado, a fim de iniciar as operações para a localização da mesma e promover a prestação de socorro imediato;
 - (2) O RCC Lisboa conduz as operações de Busca e Salvamento Aéreo mobilizando e coordenando a atuação dos meios da estrutura permanente e auxiliar do SBSA;
 - (3) No caso de um acidente com uma aeronave em terra, em posição desconhecida, o RCC Lisboa é responsável por cumprir os procedimentos e ativar os meios necessários à condução das buscas e prestação de socorro imediato, até que a ANEPC assuma o controlo das operações de socorro.
- b. Acidentes com aeronaves sobre terra cuja posição é conhecida:
 - (1) Quando o alerta relativamente a um acidente com uma aeronave em terra inclua a localização do mesmo, e os meios de socorro já estejam a ser mobilizados, a ANEPC informa o RCC Lisboa das ações em curso e da hora a que assumiu o controlo das operações de socorro;
 - (2) No caso de o RCC Lisboa ser a primeira entidade a receber o alerta de um acidente em terra com uma aeronave, e a localização do mesmo seja conhecida, despoleta as ações previstas para a prestação de socorro imediato a aeronaves e assume a coordenação dos meios, até que a ANEPC informe que assume o controlo das operações de socorro.

3. Ações a desenvolver, pelas entidades da estrutura auxiliar do SBSA

a. Primeira força/serviço presente no TO

- (1) Inicia os primeiros procedimentos de socorro;
- (2) Informa RCC Lisboa diretamente ou através da ANEPC.

b. ANEPC

- (1) Montagem, no TO, de um PCO que permita assegurar, em permanência, a coordenação da situação e uma eficaz gestão das operações;
- (2) Implementa as medidas de proteção, quer em relação aos operacionais envolvidos, quer em relação à população em geral;
- (3) Aciona todas as organizações pertinentes para a operação em curso;
- (4) Coordena com as Câmaras Municipais pertinentes, nomeadamente através dos SMPC;
- (5) Mobiliza para o TO os meios necessários para controlar eventuais derrames de substâncias perigosas para a via pública e atmosfera.

c. Força de Segurança (FS) territorialmente competente

- (1) Implementa as necessárias medidas de segurança no local, nomeadamente através da definição e manutenção de um perímetro de segurança e definição de itinerários de acesso e evacuação;
- (2) Desenvolve os procedimentos necessários a uma eventual evacuação da população da área afetada, ou a aplicação de outras medidas pertinentes, em articulação com o COS.

d. INEM

- (1) Realiza a triagem, estabilização e o início do apropriado tratamento médico das potenciais vítimas no local, bem como a coordenação da evacuação secundária de eventuais vítimas para unidades hospitalares adequadas à continuação do tratamento, com a colaboração dos parceiros do Sistema Integrado Emergência Médica (SIEM);
- (2) Coordena as equipas destacadas para a prestação do apoio psicológico imediato às vítimas e às equipas de socorro, colaborando ainda no apoio psicológico aos familiares das vítimas, desde que identificadas pelas autoridades competentes.

e. Capitão do Porto

Assume, no seu espaço de jurisdição, a função de COS, em articulação com o respetivo CDOS da ANEPC, sendo esta última Autoridade, na sua área de intervenção, responsável pelas operações que se venham a desenvolver no âmbito do socorro.

f. LNEC

- (1) Mobiliza para o TO os peritos necessários a uma correta avaliação das condições de segurança estrutural de construções afetadas pelo acidente, sempre que se verifiquem danos que exijam inspeções de maior exigência técnica ou de segurança;
- (2) Propõe, se necessário, medidas imediatas de atuação, mesmo que de carácter provisório, que permitam corrigir ou minimizar situações de insuficiência ou de risco.

g. APA

Sempre que estejam em causa a afetação dos recursos hídricos:

- (1) Que são mobilizados os meios de para uma correta avaliação da afetação dos recursos hídricos, nomeadamente de origens de água para abastecimento público e zonas balneares;
- (2) Que são propostas, se necessário, medidas imediatas de atuação, mesmo que de carácter provisório, que permitam corrigir ou minimizar situações de risco.

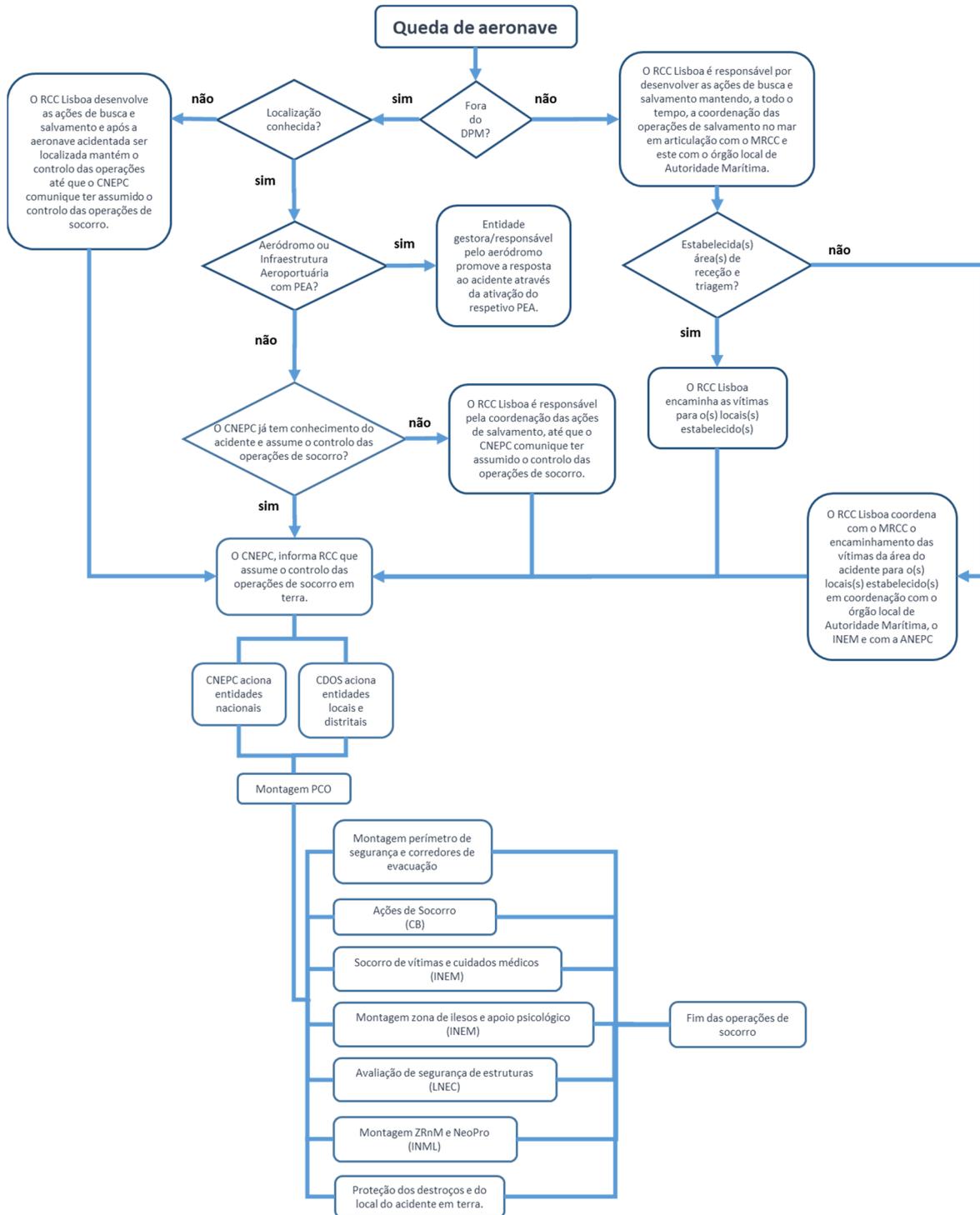
h. INMLCF

- (1) Determina as ZRnM e os NecPro;
- (2) Preserva a integridade das zonas onde foram referenciados e recolhidos os cadáveres, com vista a salvaguardar a integridade das provas, assim como, a análise e recolha das mesmas;
- (3) Procede ao tratamento dos cadáveres, conforme os procedimentos operacionais previstos;
- (4) Mobiliza os meios para transporte de cadáveres ou partes de cadáveres;
- (5) Recolhe informações que possibilitem proceder, com a máxima rapidez e eficácia, à identificação dos cadáveres, de forma a garantir uma correta tramitação processual de entrega dos corpos identificados, nomeadamente no que respeita a:
 - (a) Colheita de dados *Post-mortem*(PM);
 - (b) Colheita de dados *Ante-mortem* (AM);
 - (c) Cruzamento de dados PM/AM.
- (6) Inventaria os locais destinados a sepultamentos de emergência.

4. Áreas de segurança

- a. Todas as entidades intervenientes nas operações devem desenvolver a suas ações tendo em consideração a necessidade de preservar o local do acidente e os destroços da aeronave, de forma a não interferir com as futuras investigações de segurança e judiciais que serão desenvolvidas pelas autoridades competentes;
- b. Terminada a fase de socorro, as necessidades de manter a segurança da investigação devem ser asseguradas através da manutenção no local dos meios necessários e adequados ao evento;
- c. É interdito a qualquer pessoa, sem prévia autorização do investigador responsável, modificar o estado do local onde tenha ocorrido um acidente, dele retirar seja o que for, bem como manipular ou deslocar a aeronave ou elementos seus, salvo por imposição de ações de salvamento ou segurança das populações;
- d. Compete às entidades policiais, Forças Armadas, diretores dos aeroportos, aeródromos e heliportos assegurar que o local do acidente é isolado para preservar os elementos que poderão constituir meios de prova para a investigação subsequente, sem prejuízo das ações de salvamento.

5. Fluxograma de procedimentos



ANEXO 4 À DON N.º 4/2021/ANEPC

MONITORIZAÇÃO E ALERTA

1. Monitorização

- a. Os STA, decorrente da prestação do Serviço de Alerta, serão quem, normalmente, desencadeará as ações iniciais para resposta a acidentes decorrentes de da queda de aeronaves.
- b. Os órgãos dos serviços de tráfego aéreo da FA e da NAV Portugal prestam o serviço de alerta:
 - (1) A todas as aeronaves às quais são prestados serviços de controlo de tráfego aéreo;
 - (2) Na medida do possível, a todas as outras aeronaves que tenham apresentado um plano de voo ou que sejam de algum modo conhecidas dos serviços de tráfego aéreo;
 - (3) A qualquer aeronave que se saiba ou suspeite de que está a ser objeto de interferência ilícita.

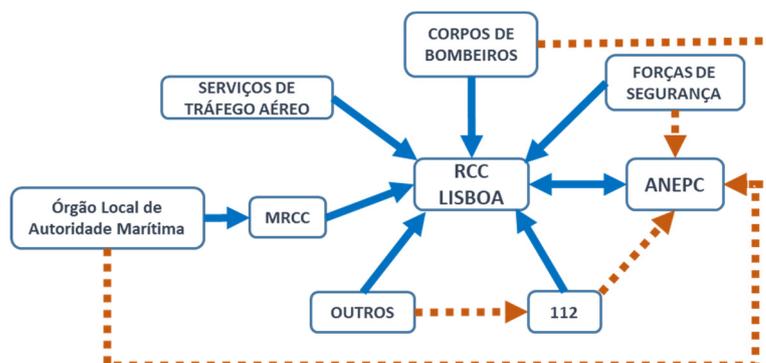
2. Alerta

- a. Os órgãos dos serviços de tráfego aéreo da FA e da NAV Portugal são responsáveis por notificar o RCC Lisboa sempre que uma aeronave tenha necessidade da intervenção do SBSA e por prestar assistência a àquele RCC sempre que este o solicite.
- b. Relativamente a acidentes com aeronaves na SRR Lisboa:
 - (1) Os órgãos dos STA da NAV Portugal efetuam a notificação para o RCC Lisboa, através da posição militar existente no Centro de Controlo de Tráfego Aéreo de Lisboa;
 - (2) Os órgãos dos STA da FA efetuam a notificação diretamente para o RCC Lisboa.
- c. Contudo, em determinadas situações poderão ser outras fontes a efetuar aquele alerta, nomeadamente, testemunhas do acidente (através do número europeu de emergência), CB, FSS, etc. Nestes casos, deverão existir procedimentos que garantam o encaminhamento daquela comunicação, sem demora, para o RCC Lisboa.

ANEXO 5 À DON N.º 4/2021/ANEPC

CIRCUITOS DE COMUNICAÇÕES

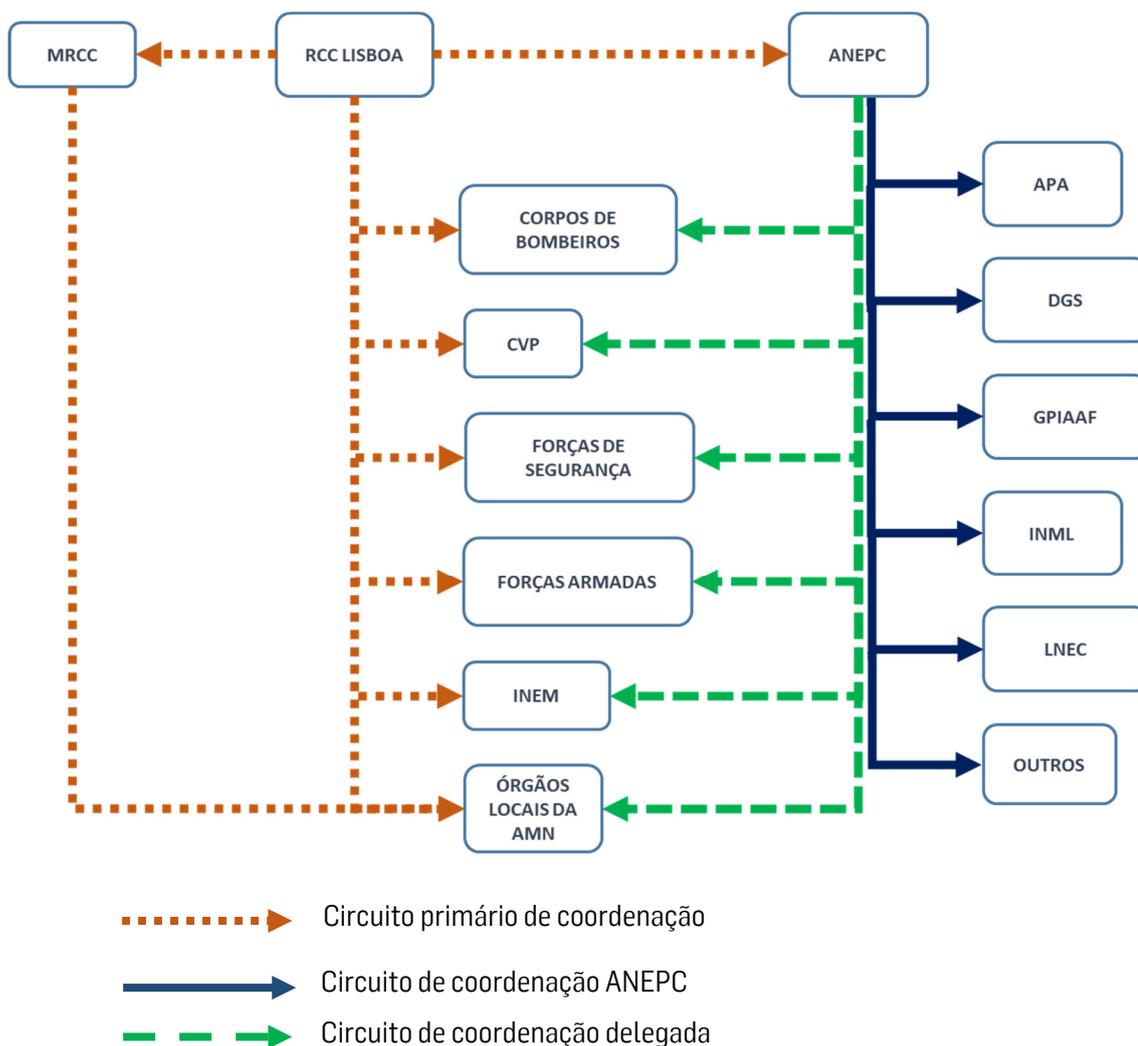
1. Circuito de comunicação para o alerta inicial associado à queda de uma aeronave



- ➡ Circuito de comunicação primário
➡ Circuito de comunicação alternativo

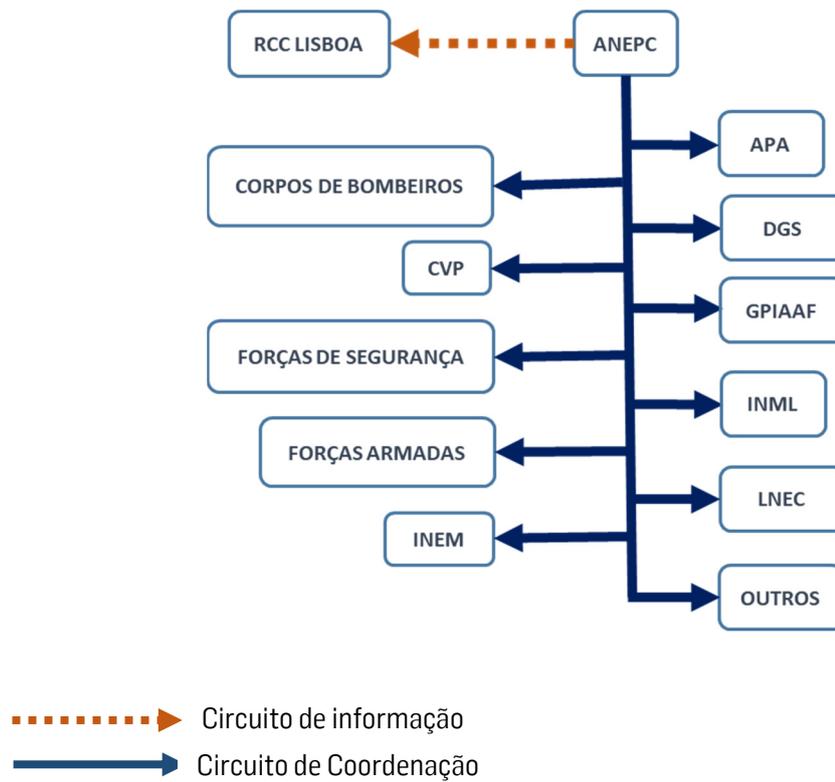
- Qualquer entidade que tenha conhecimento da ocorrência deverá efetuar o alerta inicial diretamente para o RCC Lisboa, através dos contactos constantes no ponto 3. do Anexo 6;
- Contudo, na eventualidade do alerta relativamente à queda de uma aeronave ser veiculado pelo circuito alternativo, em detrimento do circuito primário, compete à ANEPC estabelecer procedimentos internos que garantam o reencaminhamento urgente da informação do acidente para o RCC Lisboa;
- O RCC Lisboa mantém a ANEPC informada dos alertas que receba relativamente à queda de aeronaves, exceto quando o alerta inicial tenha sido despoletado por aquela entidade.

2. Circuito de comunicações para a coordenação de operações pelo RCC Lisboa



- A coordenação das operações desenvolvidas pelos meios ativados em resposta à queda de uma aeronave é da competência do RCC Lisboa, através da comunicação direta com as entidades pertinentes da estrutura permanente e auxiliar do SBSA, representado pelo "Circuito primário de coordenação", o qual deverá ser desenvolvido de forma a incluir os contactos pertinentes, nomeadamente, os que constam no ponto 3. do Anexo 6;
- A ANEPC promove, conforme necessário, as coordenações subsequentes com as entidades que não dispõem de meios para a resposta inicial de emergência, representado pelo "Circuito de coordenação ANEPC";
- A ANEPC, em função de delegação/coordenação para o efeito pelo RCC Lisboa, poderá ficar responsável por apoiar aquele RCC, facilitando as coordenações com as restantes entidades da estrutura auxiliar do SBSA, representado pelo "Circuito de coordenação delegada".

3. Circuito de comunicações após a ANEPC assumir o controlo das operações de socorro



Após assumir o controlo das operações de socorro a ANEPC promove, conforme necessário, as coordenações subsequentes com as entidades pertinentes, informando o RCC Lisboa da conclusão das operações de socorro.

ANEXO 6 À DON N.º 4/2021/ANEPC

LISTA DE CONTACTOS

1. A presente lista visa facilitar a consulta dos contactos urgentes/H24 dos representantes das entidades nela constantes, e contribuir para a organização dos circuitos de comunicações referidos no Anexo 5 da presente Diretiva;
2. Compete a cada entidade manter os respetivos contactos atualizados junto da ANEPC, podendo o presente Anexo ser atualizado e distribuído sem necessidade de ser emitida uma nova versão da presente Diretiva;
3. Contactos:
 - a. AMN – Autoridade Marítima Nacional**
 - (1) Contactos via MRCC.
 - b. CNEPC – Comando Nacional de Emergência e Proteção**
 - (1) Primário: +351 214 165 100;
 - (2) Alternativo: +351 965 929 441.
 - c. CVP – Cruz Vermelha Portuguesa**
 - (1) Sala de Operações Nacional: +351 300 501 900.
 - d. MRCC Lisboa– Maritime Rescue Coordination Centre**
 - (3) Primário: +351 214 401 919
 - (4) Alternativo: +351 21 440 19 50
 - e. PSP – Polícia de Segurança Pública**
 - (5) CONor: +351 214 236 461;
 - (6) COSul: +351 214 236 411.
 - f. RCC Lisboa**
 - (7) Primário: +351 217 708 216 – Coordenador de Missão SAR;
 - (8) Alternativo: +351 217 708 207/205 – Oficial de Serviço às Operações do Comando Aéreo.
 - g. SEF – Centro de Situação de Fronteiras**
 - (9) +351 214236662 – Sala de Situação;
 - (10) +351 961705882 – Prevenção;
 - (11) +351 964599782 – Coordenador(a).

ANEXO 7 À DON N.º 4/2021/ANEPC

EQUIPAS DE RECONHECIMENTO E AVALIAÇÃO DA SITUAÇÃO

1. Situação

Considerando a necessidade de garantir uma rápida capacidade de avaliação da situação perante acidentes que envolvam aeronaves, em apoio às autoridades nacionais com competência na matéria, nomeadamente o RCC Lisboa e o GPIAAF, assim como um correto reconhecimento dos locais onde os mesmos ocorrem, são constituídas, no âmbito da presente DON, as ERAS para Acidentes com Aeronaves.

2. Missão

As ERAS têm como missão proceder a um reconhecimento do local do acidente e a uma rápida avaliação da situação em causa, reportando, pelas vias mais expeditas, ao escalão superior o resultado da sua intervenção. Estas ações/informações deverão ser sempre, e a todo o momento, articuladas com o RCC.

3. Conceito da Operação

- a. As ERAS constituem-se, em primeira instância, como um instrumento de busca terrestre auxiliar das operações de Busca e Salvamento Aéreo da responsabilidade do RCC, conforme previsto no Artigo 6º do Decreto-Lei n.º 253/95, de 30 de setembro.
- b. A informação recolhida pelas ERAS poderá ainda constituir, na maioria dos casos, fator de apoio ao acionamento dos meios complementares de intervenção, sem prejuízo do acionamento imediato dos meios de primeira intervenção julgados como adequados a cada caso em concreto e sempre em estreita articulação com o RCC Lisboa, que coordena.
- c. As ERAS são constituídas no âmbito distrital.
- d. As duas ERAS da FEPC já formatadas assumem-se como reserva.

4. Competências das ERAS no âmbito da cooperação com o SBSA

- a. Proceder ao reconhecimento e avaliação da situação em causa;
- b. Reportar ao RCC Lisboa, da forma mais expedita, todas as informações pertinentes para o desenvolvimento das operações de socorro, mantendo informado o CDOS da área geográfica do acidente;
- c. Articular todos os aspetos pertinentes com as FSS presentes no local;
- d. Solicitar meios adicionais de resposta sempre que, com os meios disponíveis no local, não seja possível responder de forma adequada.

5. Composição e Equipamento

a. Pessoal

- (1) As ERAS são preferencialmente compostas por 4 elementos e uma viatura;
- (2) Podem constituir as ERAS as seguintes entidades:
 - (a) CB com responsabilidade de atuação na área em causa;
 - (b) GNR ou PSP, dependendo da área de responsabilidade;
 - (c) FEPC.
- (3) Caberá aos respetivos CODIS:
 - (a) Articular previamente com as entidades referidas no ponto anterior a definição de escalas de serviço rotativas para a composição das ERAS e respetivas modalidades de acionamento;
 - (b) Garantir uma adequada coordenação entre os elementos dos CB, FEPC e os elementos das FSS.
- (4) O CNEPC constitui ERAS de nível nacional, funcionando como reserva e composta por elementos da FEPC;
- (5) Os elementos que constituem as ERAS deverão ter frequentado formação específica, nomeadamente no que diz respeito, aos procedimentos de aproximação à aeronave, à utilização das ferramentas de georreferenciação e de comunicação e à preservação de evidências.

b. Equipamento

Por forma a garantir o cumprimento da sua missão, as ERAS deverão estar equipadas com:

- (1) Telemóvel;
- (2) Equipamento de Comunicações Rádio (preferencialmente SIRESP e banda aeronáutica);
- (3) Equipamento radiolocalização (coordenadas registadas em Graus, Minutos, Décimas de minuto no Datum WGS 84);
- (4) Computador portátil com acesso à internet.

6. Acionamento

As ERAS distritais são acionadas à ordem dos CODIS e em articulação com o CNEPC, o qual se articula, para este efeito, com o RCC.

7. Responsabilidade da Autoridade Marítima

A Autoridade Marítima, através do Capitão do Porto, organiza, para seu espaço de jurisdição, a sua própria capacidade ao nível da avaliação e reconhecimento.

8. Comando e Controlo

- a. A atuação das ERAS, enquanto integradas no dispositivo de Busca e Salvamento Aéreo, será determinada pelo RCC Lisboa;
- b. Enquanto em operação, as ERAS reportam ao COS, sem prejuízo da informação transitar pelo canal hierárquico da(s) entidade(s) que as tenha(m) constituído;
- c. No espaço de jurisdição marítima o COS é o Capitão do Porto com jurisdição na área do acidente;
- d. Para todos os efeitos, e no âmbito de operações *safety*, o elemento mais graduado dos bombeiros coordena a ERAS;
- e. Enquanto não existir um COS no TO, o coordenador da ERAS, elemento mais graduado, assume essa função e reporta operacionalmente ao respetivo CODIS, ou, no caso da ERAS Nacional, ao CNEPC.

ANEXO 8 À DON 4/2021/ANEPC

PROCEDIMENTOS RELATIVOS À INFORMAÇÃO SOBRE PESSOAS E TIPO DE CARGA

1. As operadoras aéreas devem adotar procedimentos que permitam elaborar, com a máxima brevidade possível:
 - a. Lista de passageiros validada, com base nas melhores informações disponíveis, de todas as pessoas a bordo, bem como o seu local de assento no interior do avião;
 - b. Lista das mercadorias a bordo.
2. Podem ainda ser adotados procedimentos junto do SEF, no âmbito da identificação e documentação de pessoas, atentas as suas competências orgânicas e meios ao dispor, sendo que no caso de acidentes com aeronaves, cuja origem seja fora de Espaço Schengen, o Centro de Situação de Fronteiras do SEF deve ser informado no mais curto espaço de tempo possível.
3. Estas listas são colocadas à disposição da autoridade responsável pela investigação de segurança de acidentes, ou seja, o GPIAAF, da autoridade designada pelo Estado Português para entrar em contato com os familiares das pessoas a bordo e, se necessário, das unidades médicas que possam necessitar dessas informações para tratar das vítimas.
4. Os nomes das pessoas a bordo só são tornados públicos depois de os familiares dessas pessoas terem sido informados pelas autoridades competentes. A lista das pessoas a bordo é confidencial, em conformidade com os atos jurídicos da União Europeia e com a legislação nacional, e, sob reserva dessas disposições, os nomes das pessoas que figuram nessa lista só são tornados públicos se os familiares das pessoas a bordo não se opuserem (art.º 20.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de outubro).
5. A determinação do tipo de carga transportada por uma aeronave acidentada é um fator essencial para todas as entidades que estão presentes no local do acidente. O transporte de cargas perigosas está regulamentado a nível internacional quer pela ICAO, quer pela *International Air Transport Association* (IATA).
6. As cargas perigosas podem ser divididas em 3 categorias:
 - a. Substâncias que estão permitidas ser transportadas por via aérea de acordo com as normas internacionais de embalagem e transporte;
 - b. Substâncias que estão sujeitas a autorizações especiais;
 - c. Substâncias que estão proibidas de serem transportadas por via aérea.
7. O conhecimento atempado do tipo e modelo de aeronave é indispensável, visto existirem substâncias que fazem parte dos equipamentos da própria aeronave e que podem afetar de algum modo os elementos de socorro. A seguinte lista enumera alguns tipos de perigos associados a acidentes resultantes da queda de aeronaves:
 - a. Substâncias inflamáveis: combustíveis, óleos, fluidos hidráulicos, baterias, etc.;

- b. Substâncias perigosas ou letais: depósitos de hidrazina, compósitos e armamento militar, etc.;
 - c. Sistemas pressurizados: contentores para o transporte de fluidos, gases comprimidos, extintores, etc.;
 - d. Carga: matérias perigosas e não-perigosas;
 - e. Sistemas de evacuação dos aviões: mangas de evacuação inativas, portas ou saídas de emergência bloqueadas, etc.;
 - f. Pirotécnicos: materiais associados a equipamento de emergência/sobrevivência (ex. paraquedas balísticos, barcos, coletes, *flares*, etc.).
- 8.** Toda esta informação deverá ser, no local do acidente, nomeadamente em sede de PCO, devidamente partilhada com as entidades que detêm competência na mitigação dos danos decorrentes do acidente;
- 9.** A aproximação à aeronave deve ser feita por pessoal treinado para o efeito.