



Diretiva Operacional Nacional nº 4 DIRACAERO

Dispositivo Integrado de Resposta a Acidentes com Aeronaves

Maio de 2013



GOVERNO DE
PORTUGAL

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO
INTERNA



Edição

Autoridade Nacional de Protecção Civil

Proposta e validação

Comandante Operacional Nacional – José Manuel Moura

Elaboração

Comando Nacional de Operações de Socorro
Gabinete do Presidente

Autoridade Nacional de Protecção Civil

Av. do Forte em Carnaxide
2794-112 Carnaxide / Portugal
Tel.: +351 214 247 100 / Fax: +351 214 247 180
geral@prociv.pt / www.prociv.pt

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

DESPACHO

Por determinação expressa de Sua Excelência o Ministro da Administração Interna, homologo a Diretiva Operacional Nacional que visa estabelecer, para o ano de 2013, a Diretiva Operacional Nacional para acidentes com aeronaves, conforme proposta da Autoridade Nacional de Protecção Civil.

Lisboa, 28 de maio de 2013

O Secretário de Estado da Administração Interna



Filipe Lobo D'Ávila

RESOLUÇÃO

A Comissão Nacional de Protecção Civil, na qualidade de órgão de coordenação em matéria de protecção civil e ao abrigo das alíneas f) e i), do n.º 2, do artigo 36.º da Lei de Bases da Protecção Civil, e do disposto no n.º 1, do artigo 7.º da Portaria n.º 302/2008, de 18 de abril, aprova, por deliberação de 29 de maio de 2013, a presente Diretiva Operacional Nacional que visa estabelecer o Dispositivo Integrado de Resposta a Acidentes com Aeronaves (DIRACAERO), conforme proposta da Autoridade Nacional de Protecção Civil e que mereceu despacho de homologação em 11 de março de 2013, de SE o Secretário de Estado da Administração Interna.

Carnaxide, 29 de maio de 2013

A Secretária da Comissão Nacional de Protecção Civil,



Ana Freitas

ÍNDICE

1. PRINCIPAIS REFERÊNCIAS LEGISLATIVAS	5
2. OUTRAS REFERÊNCIAS	6
3. LISTA DE ANEXOS	7
4. SITUAÇÃO	7
5. FINALIDADE	8
6. ENQUADRAMENTO	8
7. ÂMBITO E VIGÊNCIA	8
8. MISSÃO	10
9. EXECUÇÃO	10
10. INSTRUÇÕES DE COORDENAÇÃO	12
11. CONCEITOS E DEFINIÇÕES	13
12. MONITORIZAÇÃO E ALERTA	13
13. ORGANIZAÇÃO DO COMANDO, CONTROLO E COMUNICAÇÕES	13
14. EQUIPAS DE RECONHECIMENTO E AVALIAÇÃO DA SITUAÇÃO (ERAS)	14
15. PERÍMETROS DE SEGURANÇA	14
16. GESTÃO DA INFORMAÇÃO	15
17. ADMINISTRAÇÃO E LOGÍSTICA	16
18. EXERCÍCIOS	16
19. DISPOSIÇÕES FINAIS	17
LISTA DE DISTRIBUIÇÃO	18
ANEXOS	21

DIRETIVA OPERACIONAL NACIONAL N.º 4

DISPOSITIVO INTEGRADO DE RESPOSTA A ACIDENTES COM AERONAVES

1. PRINCIPAIS REFERÊNCIAS LEGISLATIVAS

- a) Lei n.º 81/2009, de 21 de agosto – Lei de Vigilância em Saúde Pública;
- b) Lei n.º 53/2008, de 29 de agosto – Lei de Segurança Interna;
- c) Lei n.º 65/2007, de 12 de novembro – Organização da Protecção Civil Municipal;
- d) Lei n.º 27/2006, de 3 de julho – Lei de Bases da Protecção Civil (LBPC);
- e) Lei n.º 45/2004, de 19 de agosto – Estabelece o regime jurídico das perícias médico-legais e forenses;
- f) Lei n.º 48/90, de 24 de agosto – Lei de Bases da Saúde;
- g) 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;
- h) Decreto-Lei n.º 75/2007, de 29 de março com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 73/2012, de 26 de março – Lei Orgânica da Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC);
- i) 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;
- j) 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;
- k) Decreto-Lei n.º 247/2007, de 27 de junho – Regime Jurídico dos Corpos de Bombeiros;
- l) Decreto-Lei n.º 220/2007, de 29 de maio – Lei Orgânica do Instituto Nacional de Emergência Médica;
- m) Decreto-Lei n.º 134/2006, de 25 de julho – Sistema Integrado de Operações de Protecção e Socorro (SIOPS);
- n) Decreto-Lei n.º 22/2006, de 2 de fevereiro – Consagra o Serviço de Protecção da Natureza (SEPNA) e o Grupo de Intervenção de Protecção e Socorro (GIPS) da Guarda Nacional Republicana (GNR);
- o) Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março – Estrutura da Autoridade Marítima Nacional – Direcção Geral da Autoridade Marítima;
- p) Decreto-Lei n.º 318/99, de 26 de julho – Investigação de acidentes com aeronaves;

- q) Decreto-Lei n.º 253/95, de 30 de setembro – Sistema de Busca e Salvamento Aéreo;
- r) Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de janeiro – Sistema de Busca e Salvamento Marítimo;
- s) 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;
- t) Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de abril – Instituto Nacional de Aviação Civil;
- u) Portaria n.º 1358/2007, de 15 de outubro – Equipas de Intervenção Permanentes;
- v) Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de outubro – Estabelece o regime da investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil;
- w) 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;
- x) Despacho do Secretário de Estado da Protecção Civil n.º 22 396/2007, de 6 de agosto – Criação da Força Especial de Bombeiros (FEB);
- y) Declaração da CNPC n.º 344/2008, de 2 de setembro – Regulamento de Funcionamento dos Centros de Coordenação Operacional;
- z) Declaração da Comissão Nacional de Protecção Civil (CNPC) n.º 97/2007, de 6 de fevereiro – Estado de Alerta Especial para as Organizações Integrantes do Sistema Integrado de Operações de Protecção e Socorro (SIOPS);

2. OUTRAS REFERÊNCIAS

- a) Convenção Internacional da Aviação Civil;
- b) Convenção SAR1979 da International Maritime Organization;
- c) Diretiva Operacional N.º 006/CEMGFA/2010, de 18 de janeiro de 2010 – Participação das Forças Armadas em Acções de Protecção Civil;
- d) Diretiva Operacional Nacional (DON) n.º 1 – Dispositivo Integrado de Operações de Protecção e Socorro, da Autoridade Nacional de Protecção Civil;
- e) Diretiva de articulação dos Serviços de Busca e Salvamento Marítimo e Aéreo de 21 de julho de 2009;
- f) Manual “International Aeronautical Maritime Search and Rescue” (IAMSAR).

3. LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	Competências das entidades participantes
ANEXO 2	Conceitos e Definições
ANEXO 3	Procedimentos de Monitorização e Alerta
ANEXO 4	Procedimentos Operacionais de resposta a acidentes com aeronaves fora dos perímetros das infraestruturas aeroportuárias
ANEXO 5	Procedimentos relativos à informação sobre pessoas e tipo de carga
ANEXO 6	Equipas de Reconhecimento e Avaliação da Situação
ANEXO 7	Lista de Acrónimos

4. SITUAÇÃO

- a) Os acidentes com aeronaves, pese embora não sejam um fenómeno frequente, configuram situações de elevada complexidade, quer pela resposta que exigem, quer pelo impacto que têm, sobretudo nas famílias das vítimas, nas empresas detentoras dos meios, na sociedade em geral e até nos próprios operacionais.
- b) Até à data, os registos disponíveis apontam para a ocorrência de 9 acidentes significativos com aeronaves, dos quais resultaram 512 vítimas mortais, para além dos danos materiais.
- c) Por outro lado, e segundo as estatísticas internacionais disponíveis, os acidentes com aviões de transporte aéreo, regular e não regular, comerciais de passageiros ocorrem maioritariamente nas áreas dos aeroportos ou na sua vizinhança.
- d) Apesar dos contornos específicos que lhes estão associados, as operações de resposta e de gestão de consequências que decorrem de eventuais acidentes desta natureza deverão, tanto quanto possível, enquadrar-se nos pressupostos operacionais previstos no âmbito do Sistema Integrado de Operações de Protecção e Socorro (SIOPS) (Ref. m), respeitando ainda os mecanismos previstos ao nível da coordenação institucional e do comando operacional.
- e) Existe em Portugal diversa legislação reguladora da aviação civil e militar, quer nacional, quer internacional, assim como procedimentos de socorro bem instituídos para fazer face a situações de acidente. No entanto, importa garantir que a globalidade das ações de resposta, que se desenvolvem em diversos níveis e integram diferentes entidades, decorrem da forma mais coordenada possível, em respeito pelas competências específicas de cada entidade envolvida.
- f) Impõe-se assim a adoção de um documento atualizado e ajustado à nova realidade em matéria de proteção e socorro e que permita responder com eficácia, rapidez e segurança a cenários que envolvam acidentes com aeronaves.

5. FINALIDADE

- a) A finalidade da presente Diretiva é definir e consolidar os procedimentos ao nível da proteção e do socorro no quadro restrito das operações de resposta a desenvolver pelas forças e serviços com responsabilidade na matéria após a ocorrência de um acidente com uma aeronave fora dos perímetros das infraestruturas aeroportuárias referidas no ponto 7.c).
- b) Esta Diretiva constitui-se ainda como um instrumento de planeamento, organização, coordenação e comando operacional e ainda como documento de referência para os planos e diretivas das outras entidades públicas ou privadas da área da protecção e do socorro de modo a constituir base doutrinária, no quadro das acções de resposta a situações de emergência, envolvendo acidentes com aeronaves.

6. ENQUADRAMENTO

Na sequência de um acidente com aeronaves, existem três fases distintas que importa considerar no contexto da presente Diretiva. São elas:

- c) **Busca e salvamento aéreo** dirigido às aeronaves, passageiros e tripulantes das mesmas, responsabilidade atribuída à Força Aérea Portuguesa (FAP) – Comando Aéreo (CA) – *Rescue Coordination Centre* (RCC LISBOA), conforme o disposto no documento de Ref.⁹ q. Nesta fase está incluída a prestação de socorro imediato às aeronaves, bem como o salvamento de tripulantes e passageiros, até ao momento em que a Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC) assuma o comando e controlo das operações, no caso de um acidente em terra. Importa assim garantir que o RCC LISBOA é sempre a primeira entidade a ser informada de um incidente ou acidente com uma aeronave. Quando uma outra entidade tem conhecimento de um incidente ou acidente envolvendo uma aeronave deve de imediato garantir a rápida e expedita passagem dessa informação ao RCC LISBOA.
- d) **Segurança** incluindo-se aqui a contenção de danos, extinção de incêndios, e outros, e na sequência da fase anterior, a prestação de socorro não só aos ocupantes da aeronave acidentada, mas também a outras pessoas no solo (ou água) directa ou indirectamente afectadas pela situação em curso.
- e) **Investigação** atribuída às autoridades competentes civis ou militares e inclui, entre outras, tarefas auxiliares como o isolamento da área, preservação de destroços, recolha de evidências e testemunhos.

7. ÂMBITO E VIGÊNCIA

- a) Em respeito e cumprimento da legislação internacional e nacional em vigor no domínio da aeronáutica, assim como das competências definidas e consolidadas cometidas às diferentes organizações nacionais neste quadro, esta Diretiva, assim como os procedimentos nela definidos, restringe-se exclusivamente àquela que é a componente da protecção e do socorro enquanto ações desenvolvidas após a suspeita e/ou confirmação de um acidente envolvendo uma aeronave fora dos perímetros das infraestruturas aeroportuárias.

- b) A Força Aérea Portuguesa (FAP) assume em todo o momento a responsabilidade máxima pelas componentes da busca e salvamento, assim como pelo acionamento dos meios necessários à sustentação das operações associadas.
- c) A presente Diretiva é de âmbito nacional e aplica-se a todo o território continental e a todas as organizações e entidades que concorrem e cooperam para a proteção e socorro, concretamente no que respeita a ações de resposta a eventuais acidentes com aeronaves fora das unidades militares com infraestruturas aeronáuticas e dos perímetros das seguintes infraestruturas aeroportuárias:
- Aeroporto Francisco Sá Carneiro (Porto);
 - Aeroporto de Lisboa;
 - Aeroporto de Faro;
 - Terminal Civil de Beja;
 - Aeródromo de Tires/Cascais.
- d) No interior das unidades militares com infraestruturas aeronáuticas e nas suas áreas de servidão aplicam-se os procedimentos previstos nos respectivos Planos para Emergência com Aeronaves (PPEA) – planos específicos das unidades militares para resposta a ocorrências com aeronaves.
- e) No interior dos perímetros das infraestruturas aeroportuárias acima referidas aplicam-se os procedimentos previstos nos respetivos Planos de Emergência do Aeroporto (PEA).
- f) Para além do perímetro destas infraestruturas, até 1 km de raio do início e 1 km de raio do fim de pista, podendo estas distâncias ser estendidas, e sempre que a tipologia da área permita a progressão dos meios de salvamento e combate a incêndios do aeródromo fora do perímetro da infraestrutura, aplicam-se os procedimentos previstos nos respectivos PPEA e PEA e cujas áreas de atuação estão vertidas nos respectivos mapas de quadrículas.
- g) Os procedimentos constantes nos Planos de Emergência dos aeroportos subordinam-se exclusivamente às normas da aviação civil e são aprovados pelo Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC).
- h) Sempre que a intervenção dos meios da unidade militar ou do aeroporto se realize nas áreas referidas na alínea anterior, a unidade militar ou o aeroporto são, respetivamente, responsáveis pelo comando e coordenação das ações de salvamento e combate a incêndios, no espaço restrito dos destroços da aeronave, no Teatro de Operações (TO).
- i) Os PPEA e PEA, e os procedimentos que dos mesmos decorrem, devem ser do conhecimento de todas as entidades integrantes e observados escrupulosamente em todo o momento.
- j) Excecionam-se do âmbito desta Diretiva os acidentes, por razão da sua natureza e por via dos artigos 18º e 19º da Lei de Segurança Interna, cuja responsabilidade recai no âmbito das Forças e Serviços de Segurança (FSS) ou do Sistema de Segurança Interna (SSI).

- k) Excecionam-se igualmente do âmbito desta Diretiva as situações que sejam classificadas como situações de guerra, estado de sítio ou estado de emergência, no âmbito das quais, conforme o previsto no artigo 59.º da Lei de Bases da Protecção Civil, as atividades de protecção civil se subordinam ao disposto na Lei de Defesa Nacional e na Lei sobre o Regime do Estado de Sítio e do Estado de Emergência.
- l) Independentemente das exceções acima referidas mantêm-se válidos, naquelas situações, os procedimentos ao nível da protecção e do socorro, previstos na presente Diretiva.
- m) A presente Diretiva é de aplicação imediata a partir da data de homologação e até que sejam alterados os seus conteúdos.

8. MISSÃO

Garantir uma adequada, expedita e eficaz mobilização de meios e recursos, humanos e técnicos, passíveis de, coordenadamente e sob um comando único, responder às situações de protecção e socorro que deverão ser desenvolvidas perante acidentes envolvendo aeronaves fora das unidades militares com infraestruturas aeronáuticas e dos perímetros das infraestruturas aeroportuárias antes referidas.

9. EXECUÇÃO

a) Conceito

- i) A presente Diretiva visa estabelecer um dispositivo integrado de resposta a acidentes com aeronaves (DIRACAERO), capaz de garantir o eficaz cumprimento da missão antes referida, identificando os mecanismos e procedimentos de direcção e coordenação política, coordenação institucional e comando operacional aplicáveis às forças, serviços e demais instituições que partilham responsabilidades e competências nesta área de intervenção.
- ii) Os procedimentos e mecanismos previstos na presente Diretiva, conforme antes referido, não prejudicam, nas situações de exceção e em conformidade com os procedimentos previstos na Lei de Segurança Interna, a eventual avocação conjuntural da coordenação, comando e controlo operacional da situação em causa pelo Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna.

b) Direcção Política

A Direcção Política é assumida:

- i) Ao nível nacional e distrital, pelo Ministro da Administração Interna;
- ii) Ao nível municipal, pelo Presidente da Câmara Municipal.

c) Coordenação Política

A Coordenação Política é garantida:

- i) Ao nível nacional, pela Comissão Nacional de Protecção Civil (CNPC);
- ii) Ao nível distrital, pela Comissão Distrital de Protecção Civil (CDPC);
- iii) Ao nível municipal, pela Comissão Municipal de Protecção Civil (CMPC).

d) Coordenação Institucional

A Coordenação Institucional é garantida:

- i) Ao nível nacional, pelo Centro de Coordenação Operacional Nacional (CCON);
- ii) Ao nível distrital, pelo Centro de Coordenação Operacional Distrital (CCOD);
- iii) Ao nível municipal, pela Comissão Municipal de Protecção Civil (CMPC).

e) Comando Operacional

O Comando Operacional é assumido:

- i) Ao nível nacional, pelo Comandante Operacional Nacional (CONAC), ou seu substituto legal;
- ii) Ao nível distrital, pelo Comandante Operacional Distrital (CODIS), ou seu substituto legal;
- iii) Ao nível municipal, pelo Comandante Operacional Municipal (COM) desde que acionados os respetivos Planos de Emergência;
- iv) Ao nível da área de actuação do Corpo de Bombeiros, pelo Comandante do Corpo de Bombeiros (CB);
- v) Ao nível dos Teatros de Operações (TO), pelo Comandante das Operações de Socorro (COS).

f) Forças e Serviços

No âmbito da presente Diretiva participam as seguintes entidades, forças e serviços, atuando, para o efeito, no âmbito das suas competências, as quais constam do **ANEXO 1** à presente Diretiva.

- i) Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC);
- ii) Agência Portuguesa do Ambiente (APA);
- iii) ANA, Aeroportos de Portugal SA (ANA);
- iv) Câmaras Municipais (CM);

- v) Corpos de Bombeiros (CB);
- vi) Cruz Vermelha Portuguesa (CVP),
- vii) Direcção-Geral da Autoridade Marítima / Polícia Marítima (DGAM);
- viii) Direcção-Geral da Saúde (DGS);
- ix) Empresa de Meios Aéreos do Estado (EMA);
- x) Estado-Maior General das Forças Armadas (EMGFA);
- xi) Estradas de Portugal (EP);
- xii) Força Especial de Bombeiros (FEB);
- xiii) Força Aérea Portuguesa (FAP);
- xiv) Guarda Nacional Republicana (GNR);
- xv) Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves (GPIAA);
- xvi) Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC);
- xvii) Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM);
- xviii) Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses (INMLCF);
- xix) Instituto Português do Sangue (IPS);
- xx) Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC);
- xxi) Marinha / Autoridade Marítima Nacional (Marinha/AMN);
- xxii) Navegação Aérea de Portugal (NAV);
- xxiii) Polícia de Segurança Pública (PSP);
- xxiv) Polícia Judiciária (PJ);
- xxv) Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF).

10. INSTRUÇÕES DE COORDENAÇÃO

- a) Em todo o momento serão respeitados os pressupostos da resposta operacional previstos no quadro do SIOPS e sem prejuízo das dependências hierárquicas e funcionais associadas às diversas forças e serviços envolvidos em cada operação em concreto.
- b) Os CDOS da ANPC deverão desenvolver Planos de Operações Distritais (PLANOP) decorrentes da presente Diretiva.
- c) Os procedimentos operacionais a desenvolver no âmbito do socorro são os previstos no **ANEXO 4** da presente Diretiva.

11. CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Constam do **ANEXO 2** à presente Diretiva os conceitos e definições mais pertinentes para fins de enquadramento e cumprimento da mesma.

12. MONITORIZAÇÃO E ALERTA

- a) A monitorização do espaço aéreo nacional é da competência da FAP e da NAV.
- b) Nos corredores de acesso às infraestruturas aeroportuárias, compete às entidades gestoras dos mesmos garantir a monitorização dos respectivos voos.
- c) Nos casos em que aeronaves em voo no espaço aéreo continental, ou em aproximação ao mesmo, detetem algum problema passível de provocar um acidente, o mesmo é reportado às entidades competentes (NAV e/ou FAP), que por sua vez se encarregam de disseminar o alerta pelas demais entidades relevantes, assim como de desenvolver os procedimentos necessários.
- d) Por outro lado, e em caso de acidente visionado em terra, os alertas poderão ter outras fontes, nomeadamente através das centrais 112 ou 112.pt ou das centrais de despacho de outros Agentes de Proteção Civil (APC), como sejam, nomeadamente, as FSS e os CB.
- e) No **ANEXO 3** constam os principais procedimentos a ter em conta em matéria de monitorização e alerta.

13. ORGANIZAÇÃO DO COMANDO, CONTROLO E COMUNICAÇÕES

Para efeitos das operações que decorrem desta Diretiva, e que se encontram previstas no **ANEXO 4**, a organização do Comando, Controlo e Comunicações deverá obedecer aos seguintes princípios:

a) Comando e Controlo

- i) Aplicam-se às situações de proteção e socorro decorrentes da presente Diretiva os procedimentos em matéria de Gestão de Operações previstos no SIOPS e na DON n.º 1 - DIOPS (Ref.ª dd). Estas situações são as que ocorrem após a passagem da coordenação das operações do RCC LISBOA para a ANPC.
- ii) Dependendo da dimensão efetiva ou estimada da ocorrência, o CNOS pode chamar a si a gestão direta da mesma, nomeando um elemento para a função de COS.
- iii) Havendo razões que o justifiquem e a ocorrência em causa seja classificada pelas forças de segurança competentes como um incidente tático-policial, estas poderão chamar a si a gestão da mesma, mantendo-se contudo o dispositivo no âmbito da proteção e socorro responsável pela componente da gestão das consequências na vertente "*safety*". Nestes casos, o elemento que assumia a função de COS passa a articular-se diretamente com o Comandante Gestor do Incidente ou um responsável por este indicado, podendo integrar o Posto de Comando do Incidente (*security*).

b) Comunicações

Pretende-se com esta DON:

- i) Garantir a centralização da organização e gestão de todas as comunicações no (s) CDOS envolvido (s), assegurando a ligação deste (s) com o Posto de Comando Operacional (PCO), eventualmente instalado no TO, veículos não integrados no TO, responsáveis operacionais aos diversos níveis, oficiais de ligação das diversas entidades e com as equipas de apoio de outras entidades públicas ou privadas.
- ii) Organizar e garantir a intercomunicação entre o CNOS e o CDOS e entre estes e os PCO;
- iii) Centralizar a organização e gestão tática das comunicações num TO no respectivo PCO, aplicando-se as normas operacionais sobre comunicações, cumprindo-se os procedimentos rádio e a forma de rede dirigida;
- iv) Garantir a decisão, pelo COS e em articulação com o CDOS de acordo com as normas definidas, dos canais de comando, táticos e de manobra para funcionamento no TO;
- v) Garantir a hierarquia das comunicações nos TO, adequando-as aos diversos níveis de comando e chefia colocados a funcionar por decisão do COS;
- vi) Garantir a utilização de Veículos de Comando e Comunicações (VCOC) que atuam, por decisão dos CODIS ou do CONAC, sempre que o dispositivo ou a situação no terreno o justifiquem;
- vii) Garantir a prontidão do Centro Tático de Comando (CETAC) em permanência à ordem do CONAC.

14. EQUIPAS DE RECONHECIMENTO E AVALIAÇÃO DA SITUAÇÃO (ERAS)

- a) No quadro das operações de resposta a emergências, decorrentes de acidentes com aeronaves, assume-se como fundamental proceder, de forma rápida e expedita, a uma avaliação da situação e a um reconhecimento do local do acidente.
- b) Neste sentido, são criadas as Equipas de Reconhecimento e Avaliação da Situação dedicadas (ERAS).
- c) O conceito das ERAS, assim como a respectiva missão e composição constam do **ANEXO 6** da presente Diretiva.

15. PERÍMETROS DE SEGURANÇA

Todas as operações desencadeadas no âmbito desta Diretiva deverão ser sempre sujeitas a rigorosas medidas de segurança, nomeadamente no que respeita aos respetivos perímetros das áreas afetadas, os quais são sempre da responsabilidade da Força de Segurança territorialmente competente, conforme os procedimentos constantes no **ANEXO 4**.

16. GESTÃO DA INFORMAÇÃO

a) Informação Operacional

i) 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. São estes:

- (1) As ações desencadeadas após o alerta;
- (2) As entidades envolvidas;
- (3) Os recursos envolvidos: humanos e materiais;
- (4) As eventuais vítimas (feridos leves, graves e mortos).

ii) A gestão da informação operacional é assegurada em três níveis distintos e que se interligam:

(1) 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.

(2) 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 CNOS.

(3) Ao nível do CNOS

Ao CNOS 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 ANPC e tutela política.

b) Informação ao Público

i) Em caso de ocorrência de acidente com aeronaves, cabe à ANPC, sob a 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 e no que respeita concretamente ao socorro, recorrendo para tal aos meios mais adequados disponíveis, nomeadamente, o sítio da ANPC na Internet.

ii) O contacto com os familiares das pessoas a bordo da aeronave acidentada compete à autoridade designada pelo Estado Português, à qual deve ser distribuída a lista validada, com base nas informações disponíveis, de todas as pessoas a bordo [esta lista é

confidencial], nos termos do artº 20º do Regulamento (UE) nº 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de outubro. Cabe à transportadora aérea prestar a informação pertinente no âmbito das suas responsabilidades previstas no seu Plano de Emergência Interno e em estreita ligação com as autoridades envolvidas.

- iii) Considerando a sensibilidade associada a eventos desta natureza, todas as entidades envolvidas deverão coordenar esforços no sentido de garantir, desde a fase inicial da ocorrência, o desenvolvimento de uma estratégia concertada que permita uma comunicação eficaz e esclarecedora quer com o público em geral, quer com os órgãos de comunicação social.
- iv) Quando verificados os pressupostos elencados nos pontos 7 i) e 7 j) da presente Diretiva, a responsabilidade pela Informação ao Público deverá, da mesma forma, transitar para a força de segurança territorialmente competente ou para a esfera da Defesa Nacional.

17. ADMINISTRAÇÃO E LOGÍSTICA

- a) No âmbito das operações que decorrem da presente 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 respectiva área.
- c) Compete ainda às Câmaras Municipais, e no que respeita à respetiva área geográfica, articular-se com as entidades relevantes com vista a garantir um adequado e atempado apoio logístico e de sustentação 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.

18. EXERCÍCIOS

- a) De forma a validar e adequar os pressupostos operacionais constantes da presente Diretiva, importa garantir que, com uma periodicidade razoável, são levados a cabo exercícios de proteção civil com cenários que os permitam testar.
- 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.

19. DISPOSIÇÕES FINAIS

A presente Diretiva entra em vigor a partir da data de aprovação em sede de Comissão Nacional de Proteção Civil.

Carnaxide, 27 de maio de 2013

O Presidente,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Manuel Mateus Costa da Silva Couto', written in a cursive style.

Manuel Mateus Costa da Silva Couto

LISTA DE DISTRIBUIÇÃO

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 da Ministra do Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território
Chefe de Gabinete do Ministro da Saúde
Chefe de Gabinete do Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Administração Interna
Chefe de Gabinete do Secretário de Estado da Administração Interna
Chefe do Gabinete do Secretário-Geral do Sistema de Segurança 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
Procurador-Geral da República

Para execução e/ou planeamento interno

Presidente da ANPC
Diretores Nacionais da ANPC
Comandante Operacional Nacional
Comandantes Operacionais Distritais
Unidades Orgânicas da ANPC
SALOC do Comando Nacional de Operações de Socorro
SALOC dos Comandos Distritais de Operações de Socorro

Para execução e/ou planeamento externo

Agência Portuguesa do Ambiente
Associações Humanitárias de Bombeiros
ANA, Aeroportos e Navegação Aérea
Comandante da Força Especial de Bombeiros
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
Direcção-Geral da Autoridade Marítima
Direcção-Geral da Saúde
Direcção Nacional da Polícia Judiciária
Direcção Nacional da Polícia de Segurança Pública
Empresa de Meios Aéreos do Estado
Estado-Maior da Armada
Estado-Maior do Exército
Estado-Maior da Força Aérea
Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves
Instituto Nacional de Aviação Civil
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

ANEXO 1

COMPETÊNCIAS DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

No quadro da presente DON, compete:

1) À Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC)

a) Através das respetivas unidades orgânicas:

- i) 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;
- ii) 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 Operações de Socorro (CNOS):

- i) Garantir a permanente articulação com o RCC Lisboa;
- ii) 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;
- iii) Receber ou emitir solicitações de meios adicionais considerados necessários para a gestão de emergências decorrentes de acidentes com aeronaves, seja através da Comissão Europeia, por via do Mecanismo Comunitário de Protecção Civil ou através de outros acordos internacionais e/ou regionais;
- iv) Assegurar a permanente articulação com os Comandos Distritais de Operações de Socorro (CDOS);
- v) Garantir, em caso de ocorrência confirmada de acidente com aeronave, e após a necessária articulação com as entidades aeronáuticas:
 - (1) A apresentação, em tempo útil, ao Presidente da ANPC, de proposta para o accionamento do Estado de Alerta Especial do Sistema Integrado de Operações de Protecção e Socorro (SIOPS);
 - (2) O accionamento de Equipas de Reconhecimento e Avaliação da Situação (ERAS), cuja natureza, âmbito e missão constam do **ANEXO 6** à presente DON;
 - (3) O fluxo de informação permanente e em tempo real com o (os) CDOS afetado (s);
 - (4) O estabelecimento dos necessários contactos com as entidades competentes, com vista a uma eventual mobilização de meios;
 - (5) A informação permanente ao Ministro da Administração Interna, através do Presidente da ANPC, sobre a situação em curso;

- (6) O acionamento do apoio técnico considerado necessário, nomeadamente junto das Unidades Orgânicas (UO) relevantes da ANPC;
 - (7) A informação ao público, designadamente através dos Órgãos de Comunicação Social (OCS) e do sítio na internet da ANPC.
- c) Através dos Comandos Distritais de Operações de Socorro (CDOS):
- i) Assegurar a permanente monitorização da situação distrital em matéria de proteção e socorro;
 - ii) Assegurar a permanente articulação com os APC de âmbito distrital, nomeadamente através dos respetivos Oficiais de Ligação e Serviços Municipais de Proteção Civil (SMPC);
 - iii) Garantir, em caso de ocorrência de acidente com uma aeronave:
 - (1) O despacho imediato para o local dos meios considerados mais adequados e necessários, em articulação com o CNOS;
 - (2) O rápido isolamento da área pela força de segurança territorialmente competente;
 - (3) A informação imediata ao CNOS.

2) À Agência Portuguesa do Ambiente (APA)

- a) Centralizar a informação oriunda das Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) ao nível da monitorização da qualidade do ar, nomeadamente quando se registarem ultrapassagens dos limites de alerta para o dióxido de enxofre, dióxido de azoto e ozono e proceder à sua divulgação através do sítio www.qualar.org
- b) Articular com a ANPC os aspetos mais relevantes sempre que o presente cenário se verifique ou seja previsível.

3) À ANA Aeroportos (ANA)

- 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, se necessário e de acordo com as suas disponibilidades, as operações de socorro que se venham a desenvolver fora das suas áreas de jurisdição.

4) Às Câmaras Municipais (CM)

- 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 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 das mesmas ativarem os respetivos Planos Municipais de Emergência de Protecção Civil.

5) Aos Corpos de Bombeiros (CB)

- a) Transmitir de imediato ao respectivo 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, exceto os meios de emergência médica, os quais são despachados pelo INEM;
- 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.

6) À Cruz Vermelha Portuguesa (CVP)

- a) Apoiar as operações de socorro que se venham a desenrolar no espetro 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 CNOS, a nível distrital, com o CDOS e no local da ocorrência, com o COS.

7) À Direcção-Geral da Autoridade Marítima / Polícia Marítima (DGAM)

- a) Exercer a autoridade do Estado, designadamente em matéria de fiscalização, policiamento e segurança da navegação, de pessoas e bens, na respetiva área de jurisdição, nos termos dos números seguintes:

- i) Exercer as competências que lhe são cometidas no âmbito da Lei de Segurança Interna;
 - ii) Dirigir operacionalmente, enquanto responsável de proteção civil, 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;
 - iii) 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.
 - iv) Efetuar a investigação da ocorrência em caso de naufrágios e proceder de acordo com o estipulado na legislação do registo civil;
 - v) Prestar o auxílio e socorro a naufragos e a embarcações, utilizando os recursos materiais da capitania ou requisitando-os a organismos públicos e particulares se tal for necessário;
 - vi) 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;
 - vii) Salvaguarda de provas e medidas cautelares de polícia e colaboração com a Polícia Judiciária e GPIAA na investigação do acidente.
- b) 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 MRCC ou o MRSC adequado.
- c) Os Capitães dos Portos assumem a função de ON SCENE COORDINATOR se tal for delegado pelo MRCC Lisboa.
- d) Os Capitães dos Portos atuam como Comandante das Operações de Socorro (COS) de acordo com a Diretiva Operacional Nacional n.º 1 – DIOPS, em articulação com o Comandante Distrital das Operações de Socorro do distrito onde se localiza a respetiva Capitania do Porto.
- e) Ao pessoal da Polícia Marítima (PM) compete garantir e fiscalizar o cumprimento da lei nas áreas de jurisdição do Sistema de Autoridade Marítima, com vista, nomeadamente, a preservar a regularidade das atividades marítimas e a segurança e os direitos dos cidadãos, sendo o respetivo pessoal considerado órgão de polícia criminal para efeitos de aplicação da legislação processual penal, e os inspetores, subinspetores e chefes considerados, no âmbito das suas competências, autoridades de polícia criminal.

8) À Direcção-Geral da Saúde (DGS)

- 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.

9) À Empresa de Meios Aéreos do Estado (EMA)

Apoiar as operações de protecção e socorro através da mobilização dos meios aéreos que possam vir a ser solicitados pela ANPC/CNOS.

10) Ao Estado-Maior General das Forças Armadas (EMGFA)

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

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

11) Às Estradas de Portugal (EP)

- a) 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 da EP.
- b) Assegurar a operacionalidade das infraestruturas rodoviárias geridas pela empresa que se considerem relevantes para suporte às ações de socorro.

12) À Força Especial de Bombeiros (FEB)

Cumprir as missões que lhes venham a ser atribuídas pelos CDOS e/ou pelo CNOS, 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.

13) À Força Aérea Portuguesa (FAP)

a) Ao nível da Monitorização e Alerta

- i) Através dos seus Órgãos e Serviços de Tráfego Aéreo e Centro de Relato e Controlo monitorizar o espaço aéreo, sob a sua jurisdição, identificando e reportando as situações anómalas;

b) Ao nível da Busca e Salvamento

- i) Através dos seus Órgãos do Serviço de Busca e Salvamento Aéreo (RCC's e unidades aéreas) é responsável por proceder às ações de busca e salvamento relativas a acidentes ocorridos com aeronaves;
- ii) Ao RCC de Lisboa compete garantir com eficácia a organização dos recursos a utilizar nas ações de busca e salvamento, no âmbito da presente Diretiva, de acordo com as competências específicas definidas no art.º 9º do Decreto-Lei n.º 253/95, de 30 de setembro;
- iii) Disponibilizar unidades aéreas, em permanência ou reserva, para as ações de busca e salvamento atribuídas.

c) Ao nível da Investigação de Incidentes e Acidentes

- i) No caso de qualquer incidente ou acidente envolvendo aeronave militar, portuguesa ou estrangeira efetuar a investigação da ocorrência ou participar em Comissão de Investigação conjunta. Para tal, a Força Aérea possui a COCINV (Comissão Central de Investigação) que é uma comissão permanente, activada por ordem do General CEMFA (Chefe do Estado Maior da Força Aérea). As Unidades Base da Força Aérea possuem também uma Comissão própria para investigar as ocorrências que, pela sua natureza, não obriguem à ativação da COCINV.
- ii) No caso concreto das aeronaves da Marinha Portuguesa, decorrente de Protocolo existente, a investigação é efetuada por Comissão própria com a colaboração da Força Aérea;
- iii) Em casos de acidente ou incidente envolvendo aeronaves de estado ou entidades militares e entidades ou aeronaves civis aplica-se o previsto no art.º 13º do Decreto-Lei 318/99, de 11 de agosto.

14) À Guarda Nacional Republicana (GNR)

- a) Garantir, através de valências especializadas, as missões específicas de busca, resgate e socorro;
- b) Constituir, no seu âmbito, Equipas de Reconhecimento e Avaliação da Situação (ERAS) com capacidade para proceder ao reconhecimento do local do acidente e a uma rápida avaliação da situação;
- c) 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;
- d) Estabelecer, na sua área de jurisdição, um perímetro de segurança e condicionar os acessos à área afetada pelo acidente;

- e) Estabelecer corredores de segurança para evacuação de feridos ou acesso dos meios de socorro ao local do acidente;
- f) 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, na sua área geográfica de responsabilidade, ou nas restantes áreas quando em reforço de outras forças e serviços;
- g) Providenciar escoltas de desembarçamento de trânsito aos meios de socorro;
- h) Garantir a segurança das infraestruturas sensíveis e dos equipamentos essenciais às operações de socorro.

15) Ao Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves (GPIAA)

a) Internamente (C3)

O GPIAA é a autoridade nacional de investigação de segurança de acidentes e incidentes com aeronaves civis e, como tal, é responsável pela condução e controlo da actividade 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.

b) Ao nível da Investigação

- i) O Investigador Responsável (IR) pela investigação de segurança é nomeado pelo Diretor do GPIAA;
- ii) A condução das investigações de segurança é feita de acordo com o estipulado pela legislação comunitária e nacional e ainda as normas e práticas recomendadas pela Internacional Civil Aviation Organization (ICAO);
- iii) A investigação de segurança não tem por objetivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades;
- iv) Após as ações de salvamento, e em cooperação com as restantes entidades e autoridades, o Investigador Responsável, tem, nomeadamente, o direito a:
 - Aceder imediata e livremente ao local do acidente, bem como à aeronave, ao seu conteúdo ou aos seus destroços;
 - 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;
 - Aceder de imediato e controlar os registadores de voo, os seus conteúdos e quaisquer outras gravações relevantes;
 - 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;
 - Assegurar a rastreabilidade e manter a custódia dos registadores de voo e de todas as provas materiais, caso seja também aberta uma investigação judiciária;

- Solicitar, e contribuir para, uma autópsia completa dos corpos das vítimas mortais e aceder de imediato aos resultados desses exames ou dos testes efetuados a amostras recolhidas;
- 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;
- Convocar e ouvir testemunhas e requerer que apresentem ou produzam informações ou elementos de prova pertinentes para a investigação de segurança;
- Prestar informação sobre o desenvolvimento da investigação de segurança, em especial às famílias das vítimas, tendo em conta os deveres de confidencialidade.

c) Ao nível da Notificação:

- 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;
- Notificar a Comissão Europeia e a ICAO.

d) No âmbito das Comunicações/Gestão de Informação:

- Informar a Tutela, atualmente a Secretaria de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (SEOPTC);
- Providenciar aconselhamento ao SEOPTC em relação a questões de segurança operacional;
- Emitir informação relativamente ao progresso da investigação de segurança;
- Publicar um relatório sobre a investigação de segurança do acidente;
- Manter ligação com as diversas autoridades e entidades que participam nas atividades relacionadas com o acidente com aeronaves civis.

e) Externamente:

- Agir em conformidade com o Anexo 13 da Convenção de Chicago, incluindo prestar assistência a autoridades estrangeiras de investigação de segurança quando para isso for solicitado;
- 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;
- 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.

16) Ao Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC)

- Participar na qualidade de conselheiro do investigador responsável, em todas as investigações de segurança realizadas e sob o controlo e à discricção do investigador responsável;

- b) Na qualidade de conselheiro nomeado nos termos do Regulamento N.º 996/2010, prestar assistência ao representante ou representantes acreditados dos Estados-Membros em todas as investigações de segurança realizadas num país terceiro para as quais uma autoridade responsável pelas investigações de segurança seja convidada a designar um representante acreditado em conformidade com as normas e práticas recomendadas internacionais para a investigação de acidentes e incidentes com aeronaves, sob a supervisão do representante acreditado;
- c) Os participantes do INAC referidos anteriormente têm, nomeadamente, o direito de:
 - i) Visitar o local do acidente e examinar os destroços;
 - ii) Propor temas para interrogatórios e obter depoimentos de testemunhas;
 - iii) Receber cópias de toda a documentação pertinente e obter informações factuais relevantes;
 - iv) Participar na leitura dos registos gravados, com exceção dos gravadores de áudio e vídeo da cabina de pilotagem;
 - v) Participar nas actividades de investigação fora do local do acidente, designadamente perícias a componentes, testes e simulações, reuniões de informação técnica e de acompanhamento técnico, salvo nas que tiverem por objetivo determinar as causas ou formular recomendações de segurança.
 - vi) As autoridades nacionais da aviação civil prestam apoio nas investigações em que participem, disponibilizando à autoridade responsável pela investigação de segurança em causa as informações, os conselheiros e os equipamentos solicitados.

17) Ao Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM)

- a) Organizar, coordenar e participar na atividade de emergência médica, de forma a garantir aos sinistrados a pronta e adequada prestação de cuidados médicos, nomeadamente:
 - i) Rececionar os pedidos de socorro nos Centros de Orientação de Doentes Urgentes (CODU) do INEM;
 - ii) Realizar a triagem clínica, promovendo a activação dos meios, INEM e os pertencentes aos parceiros do Sistema Integrado de Emergência Médica (SIEM), em função da gravidade da/s vítima/s e meios disponíveis;
 - iii) Organizar, coordenar e supervisionar, no terreno, o estabelecimento de prioridades clínicas;
 - iv) Prestar cuidados médicos de emergência, através das suas equipas próprias, e supervisionar a actividade das equipas dos parceiros do SIEM;
 - v) Estabelecer prioridades clínicas das vítimas observadas (em função da necessidade de continuação do tratamento), de forma a garantir a adequada referenciação hospitalar destas;

- vi) Organizar, coordenar e supervisionar o transporte das vítimas até aos Postos Médicos Avançados (PMA) e destes às unidades de saúde de referência;
- vii) Prestar, organizar e supervisionar, o apoio psicológico de emergência a vítimas, circunstâncias, equipas de emergência, e familiares, em articulação com outras entidades nesta área;
- b) Identificar necessidades suplementares (na área dos cuidados médicos de emergência pré-hospitalar), propor meios e recursos, montá-los, organizá-los, coordená-los e supervisioná-los no terreno, como sejam os:
 - i) Postos Médicos Avançados (PMA);
 - ii) Hospitais de Campanha.
- c) Efetuar e manter atualizados os registos das vítimas observadas, tratadas e evacuadas.

18) Ao Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses (INMLCF)

- a) Assumir a investigação forense para identificação dos corpos, com vista à sua entrega aos familiares;
- b) Assumir também outras tarefas de investigação forense, de acordo com o ordenado pelo Ministério Público;
- c) Gerir as Zonas de Reunião de Mortos (ZRnM) e os necrotérios provisórios (NecPro);
- d) Mobilizar a Equipa Médico-Legal de Intervenção em Desastres (EML-DVI), acionando os seus sistemas de alerta próprios;
- e) Coordenar, através da EML-DVI portuguesa, as Equipas de Mortuária provenientes da ajuda internacional.

19) Ao Instituto Português do Sangue (IPS)

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) Ao Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC)

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) À Marinha

Através do Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo de Lisboa (Maritime Rescue Coordination Centre Lisboa – MRCC Lisboa):

- a) Cooperar, nos termos dispostos na ref. q), com o Serviço de Busca e Salvamento Aéreo, em específico com o Rescue Coordination Centre (RCC) Lisboa, nas ações de salvamento no caso de queda de aeronave no mar;
- b) Exercer através do MRCC Lisboa a coordenação dos meios envolvidos numa operação de busca e salvamento de um meio aéreo no mar, detendo o controlo e condução de qualquer tipo de meio naval ou marítimo.

22) À Navegação Aérea de Portugal (NAV)

- a) A prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo nas Regiões de Informação de Voo (RIV) sob a responsabilidade Portuguesa – Lisboa e Santa Maria, garantindo o cumprimento da regulamentação Nacional e Internacional nas melhores condições de Segurança, otimizando capacidades, privilegiando a eficiência e sem descuidar preocupações ambientais.
- b) Assegurar permanentemente a monitorização do espaço aéreo continental.
- c) Detetar, pelos meios disponíveis, situações associadas a eventuais acidentes com aeronaves.

23) À Polícia de Segurança Pública (PSP)

- a) Garantir, através de valências especializadas, as missões específicas de busca, resgate e socorro;
- b) Constituir no seu âmbito, Equipas de Reconhecimento e Avaliação da Situação (ERAS) com capacidade para proceder ao reconhecimento do local do acidente e a uma rápida avaliação da situação;
- c) Garantir a ordem e a tranquilidade públicas e a segurança e a proteção das pessoas e dos bens;
- d) Proteger, socorrer e auxiliar os cidadãos e defender e preservar os bens que se encontrem em situações de perigo, por causas provenientes da acção humana ou da natureza;
- e) Garantir a segurança de infraestruturas consideradas sensíveis ou indispensáveis às operações de proteção civil, se aplicável;
- f) Garantir a segurança de área nos Postos de Comando;
- g) Garantir o controlo de acessos a pessoas devidamente autorizadas aos Postos de Comando Operacional;
- h) Garantir a segurança da área no TO em estreita coordenação com outros agentes de proteção civil;
- i) Providenciar escoltas de desembarçamento de trânsito aos meios de socorro;
- j) Assegurar o condicionamento de acesso de pessoas e veículos ao TO.

24) À Polícia Judiciária (PJ)

- 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 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 INMLCFCF;
- 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 (IRN);
- k) Assegurar a partilha de dados *ante-mortem* e de dados *post-mortem* com as autoridades competentes;
- 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.

25) Ao Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF)

a) No plano nacional:

- i) Vigiar e fiscalizar os 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;
- ii) 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;
- iii) Controlar e fiscalizar a permanência e atividades dos estrangeiros em todo o território nacional;
- iv) Proceder à investigação dos crimes de auxílio à imigração ilegal, bem como investigar outros com eles conexos, sem prejuízo da competência de outras entidades;
- v) Assegurar a gestão e a comunicação de dados relativos à Parte Nacional do Sistema de Informação Schengen (NSIS) e de outros sistemas de informação comuns aos Estados membros da União Europeia no âmbito do controlo da circulação de pessoas, bem como os relativos à base de dados de emissão dos passaportes (BADEP);
- vi) Cooperar com as representações diplomáticas e consulares de outros Estados, acreditadas em Portugal, nomeadamente no repatriamento dos seus nacionais;

- vii) Assegurar o cumprimento das atribuições previstas na legislação sobre entrada, permanência, saída e afastamento de estrangeiros do território nacional;
- viii) Coordenar a cooperação entre as forças e serviços de segurança 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.

b) No plano internacional:

Colaborar com os serviços similares estrangeiros, podendo estabelecer formas de cooperação.

ANEXO 2

CONCEITOS E DEFINIÇÕES

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

Acidente

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:

a) Uma pessoa sofre ferimentos graves ou mortais devido à sua presença na aeronave, ou ao contacto direto com qualquer parte da aeronave, incluindo as partes que se tenham desprendido da aeronave, ou à exposição directa 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

b) 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, pára-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

c) A aeronave desaparece ou fica totalmente inacessível.

Aeronave

Qualquer máquina que consiga uma sustentação na atmosfera devido às reações do ar, que não as do ar sobre a superfície terrestre.

Incidente

Ocorrência, que não seja um acidente, associada à operação de uma aeronave e que afete ou possa afetar a segurança das operações.

Incidente Grave

Incidente relacionado com a operação de uma aeronave que envolve circunstâncias que indicam que existiu uma elevada probabilidade de ocorrência de um acidente, o que, no caso das aeronaves tripuladas, se produz entre o momento em que uma pessoa embarca na aeronave com vista à realização de um 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.

ANEXO 3

MONITORIZAÇÃO E ALERTA

1. Monitorização

A NAV e a FAP detêm o exclusivo da responsabilidade da monitorização do espaço aéreo continental. Compete a estas entidades, de acordo com a legislação em vigor, assegurar permanentemente a monitorização daquele espaço assim como detetar, pelos meios disponíveis, situações associadas a eventuais acidentes com aeronaves.

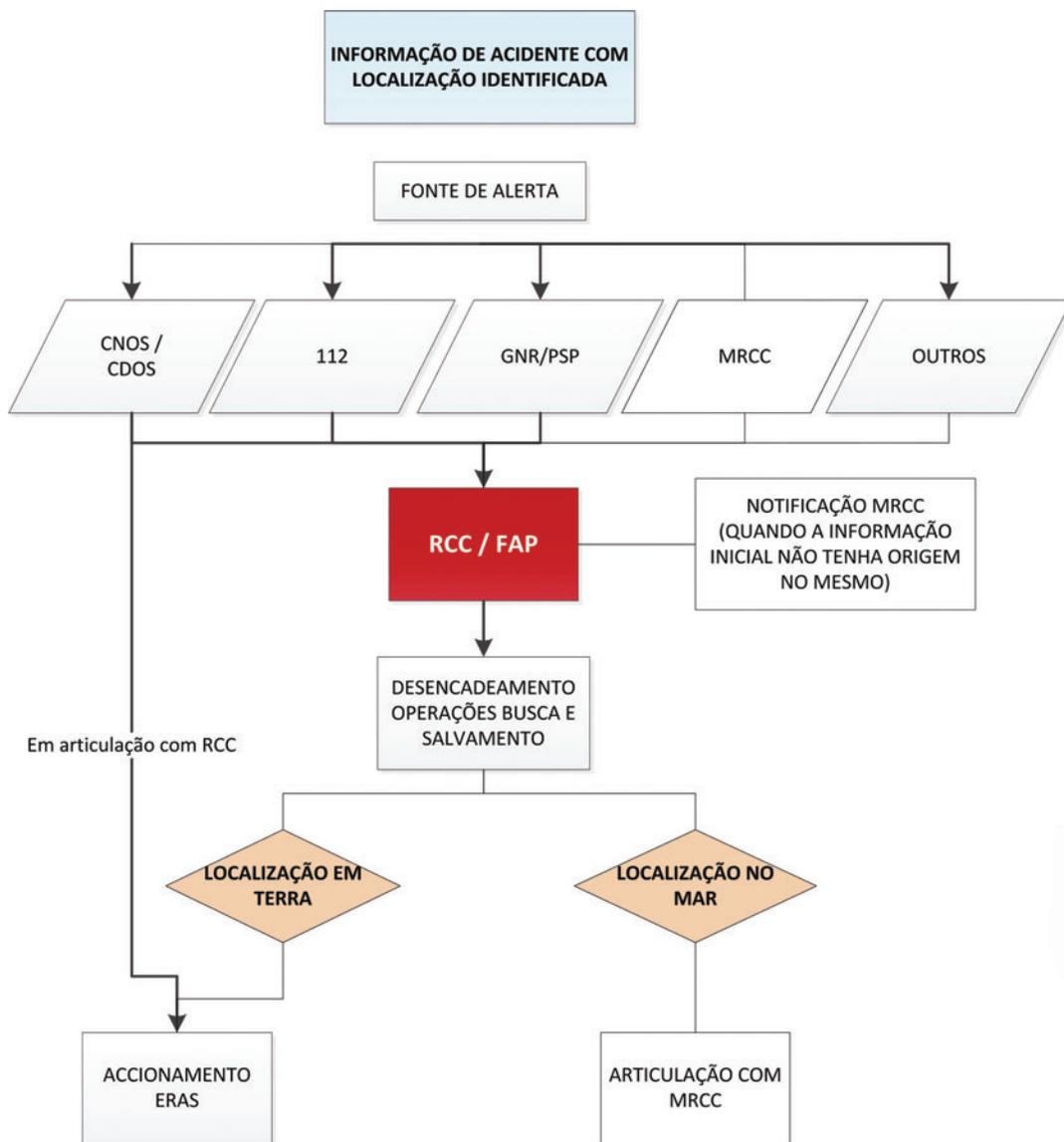
2. Alerta

- a) Considerando o exposto no ponto anterior, podemos considerar que a maioria dos alertas associados a acidentes com aeronaves, emanarão das entidades antes referidas.
- b) No entanto, importa considerar outras possíveis fontes de alerta, nomeadamente: populares diretamente para o número nacional de emergência – 112, Corpos de Bombeiros, Forças de Segurança ou até mesmo para as estruturas desconcentradas da ANPC, pese embora estas possam configurar uma exceção.
- c) Sendo o RCC a entidade máxima responsável pelas operações de busca e salvamento a desencadear após informação de possível acidente envolvendo aeronaves, importa garantir que todas as entidades recetoras de um alerta para uma situação desta natureza informem, em respeito pela cadeia hierárquica própria, pelos meios mais expeditos e no mais curto espaço de tempo, aquele Centro.
- d) Caberá ao RCC o comando e controlo das operações de busca e salvamento que se desenvolvam fora dos perímetros das infraestruturas aeroportuárias, articulando-se para o efeito com a entidade máxima responsável em matéria de proteção e socorro, sempre que necessário.

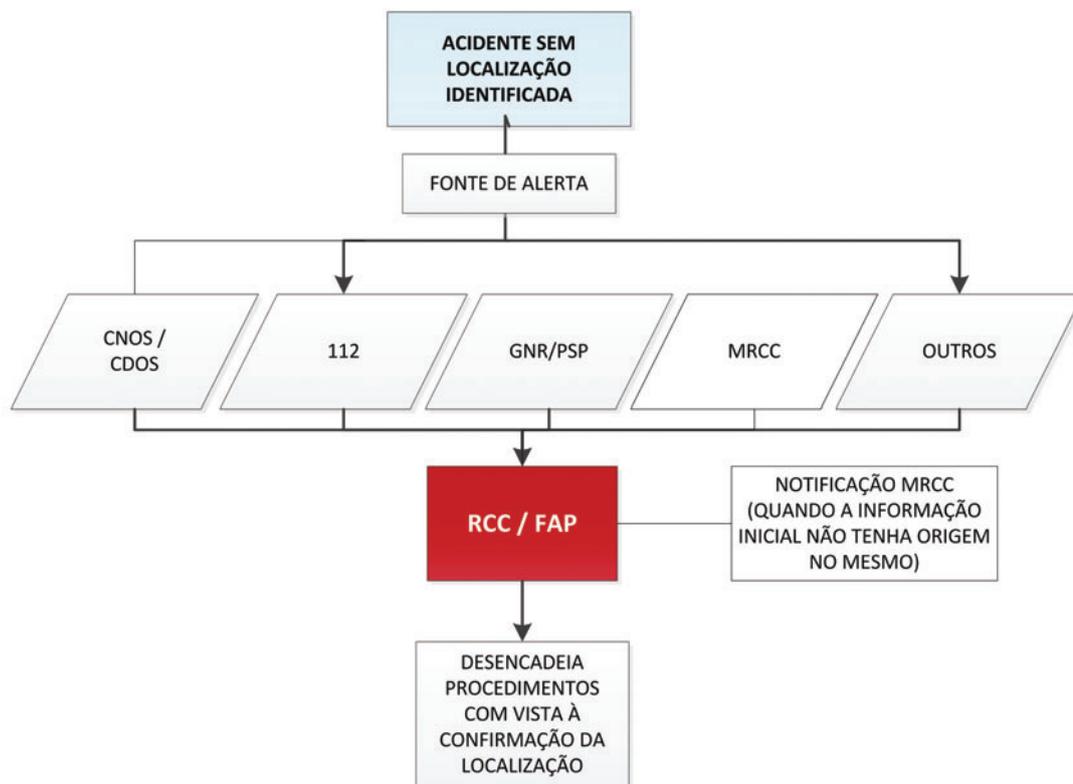
3. Procedimentos de Coordenação

Com vista a garantir uma efetiva coordenação entre todas as entidades envolvidas na fase do alerta, deverão ser observados os seguintes procedimentos:

a) Acidente com Localização Identificada



b) Acidente sem Localização Identificada



ANEXO 4

PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS DE RESPOSTA A ACIDENTES COM AERONAVES FORA DAS UNIDADES MILITARES COM INFRAESTRUTURAS AERONÁUTICAS E DOS PERÍMETROS DAS INFRAESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS

COORDENAÇÃO GERAL E ACÇÕES A DESENVOLVER

1) Coordenação geral

- a) O RCC assume o controlo de todas as operações de busca e salvamento até ao momento de passagem das funções de coordenação do socorro à ANPC;
- b) Quando os acidentes se verificarem no mar, o RCC coordena todos os esforços de busca, salvamento e socorro inicial com o Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo (MRCC – *Maritime Rescue Coordination Centre*), da Marinha;
- c) O Capitão do Porto assume, no seu espaço de jurisdição, a função de COS, em articulação com o respetivo CDOS da ANPC. Nestes casos, e na sua área de intervenção, a ANPC é responsável pelas operações que se venham a desenvolver no âmbito do socorro, em apoio ao Capitão do Porto.

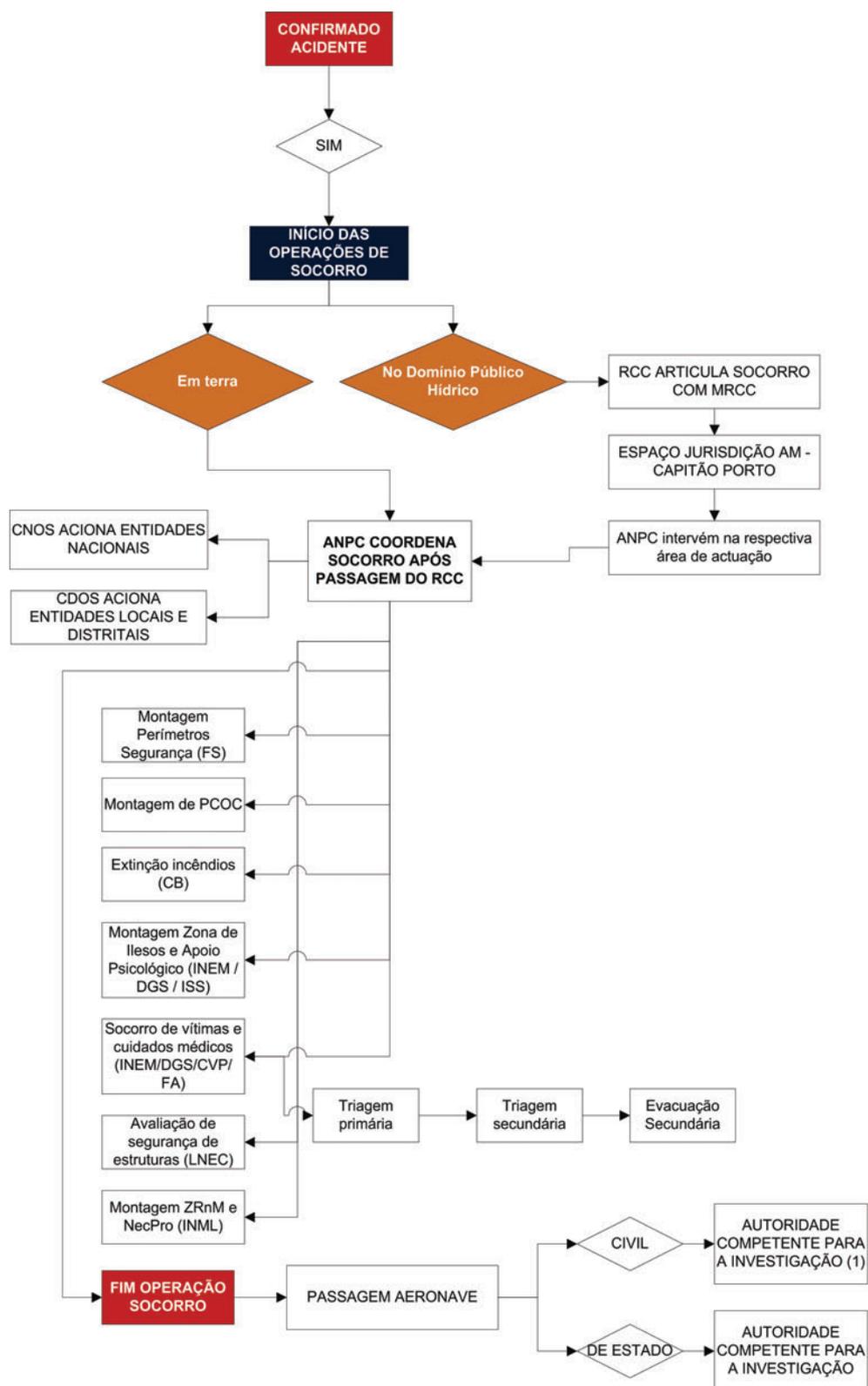
2) Ações a desenvolver

Pretende-se assegurar:

- a) Através da primeira força/serviço presente no Teatro de Operações (TO):
 - i) Que são iniciados os primeiros procedimentos de socorro;
 - ii) Que são mobilizados para o TO os meios de socorro adicionais mais adequados.
- b) Através da ANPC:
 - i) A rápida montagem, no TO, de um Posto de Comando Operacional (PCO) que permita assegurar, em permanência, a coordenação da situação e uma eficaz gestão das operações;
 - ii) A implementação das necessárias medidas de proteção, quer em relação aos operacionais envolvidos, quer em relação à população em geral;
 - iii) O acionamento de todas as organizações pertinentes para a operação em curso;
 - iv) O envolvimento das respectivas Câmaras Municipais, nomeadamente através dos Serviços Municipais de Proteção Civil (SMPC);
 - v) Que são mobilizados para o TO os meios necessários para controlar eventuais derrames de substâncias perigosas para a via pública e atmosfera.

- c) Através da Força de Segurança (FS) territorialmente competente:
- i) Que são implementadas 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;
 - ii) Que são desenvolvidos 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) Através do INEM:
- i) E com a eventual colaboração da DGS, CVP e Forças Armadas, 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;
 - ii) A prestação direta e a coordenação das equipas envolvidas no apoio psicológico imediato às vítimas e equipas de socorro, colaborando ainda no apoio aos familiares das vítimas, desde que identificadas pelas autoridades competentes.
- e) Através do LNEC:
- i) Que são mobilizados 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;
 - ii) Que são propostas, se necessário, medidas imediatas de actuação, mesmo que de carácter provisório, que permitam corrigir ou minimizar situações de insuficiência ou de risco.
- f) Através do INMLCF:
- i) A constituição de Zonas de Reunião de Mortos (ZRnM) e de Necrotérios Provisórios (NecPro);
 - ii) A integridade das zonas onde foram referenciados e recolhidos os cadáveres com vista a garantir a preservação de provas, a análise e recolha das mesmas;
 - iii) O correto tratamento dos cadáveres, conforme os procedimentos operacionais previstos;
 - iv) A capacidade de transporte de cadáveres ou partes de cadáveres;
 - v) Uma eficaz recolha de informações que possibilite proceder, com a máxima rapidez e eficácia, à identificação dos cadáveres, nomeadamente no que respeita à colheita de dados *Post-mortem* (PM), colheita de dados *Ante-mortem* (AM) e cruzamento de dados PM/AM, de forma a garantir uma correta tramitação processual de entrega dos corpos identificados;
 - vi) A inventariação dos locais destinados a sepultamentos de emergência.
- g) Todas as forças intervenientes na operação devem ainda garantir a preservação do local do acidente e dos destroços da aeronave de forma a permitir o início das investigações de segurança e judiciais pelas respetivas autoridades competentes.

FLUXOGRAMA DE PROCEDIMENTOS



Autoridades Competentes para a Investigação

Aeronave civil – a investigação é efectuada pela Autoridade de Investigação de Segurança (GPIAA) e pela Polícia Judiciária.

Aeronave de estado – a investigação é efectuada pela Comissão Central de Investigação da Força Aérea (COCINV) e a investigação criminal pela Autoridade de Investigação Judiciária adequada.

ANEXO 5

PROCEDIMENTOS RELATIVOS À INFORMAÇÃO SOBRE PESSOAS E TIPO DE CARGA

1. As operadoras aéreas devem adoptar procedimentos que permitam elaborar, com a máxima brevidade possível:
 - **Lista validada, com base nas melhores informações disponíveis, de todas as pessoas a bordo, bem como o seu local de assento no interior do avião;**
 - **Lista das mercadorias a bordo.**
2. Estas listas são colocadas à disposição da autoridade responsável pela investigação de segurança de acidentes, ou seja, o GPIAA, da autoridade designada pelo Estado Português para entrar em contacto com os familiares das pessoas a bordo e, se necessário, das unidades médicas que possam necessitar dessas informações para tratar das vítimas.
3. 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 actos 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 20º, n.º 4, do Regulamento (EU) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de Outubro).
4. 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 IATA.
5. As cargas perigosas podem ser divididas em 3 categorias:
 - **Substâncias que estão permitidas ser transportadas por via aérea de acordo com as normas internacionais de embalagem e transporte;**
 - **Substâncias que estão sujeitas a autorizações especiais;**
 - **Substâncias que estão proibidas de serem transportadas por via aérea.**
6. No entanto, também 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 um "Grande Acidente".
 - **Substâncias inflamáveis (ex. combustíveis, óleos, fluidos hidráulicos etc.)**
 - **Substâncias perigosas ou letais (ex. depósitos de hidrazina, compósitos e armamento militar)**
 - **Sistemas pressurizados (ex. contentores para o transporte de fluidos, gases comprimidos, extintores etc.)**
 - **Carga (ex. matérias perigosas e não-perigosas)**

- **Sistemas de evacuação dos aviões (ex. mangas de evacuação inativas, portas ou saídas de emergência bloqueadas etc.)**
 - **Pirotécnicos (ex. materiais associados a equipamento de emergência/sobrevivência- (barcos, coletes, flares etc.))**
7. Toda esta informação deverá ser, no local do acidente, nomeadamente em sede de Posto de Comando Operacional (PCO), devidamente partilhada com as entidades que detêm competência na mitigação dos danos decorrentes do acidente.

ANEXO 6

EQUIPAS DE RECONHECIMENTO E AVALIAÇÃO DA SITUAÇÃO

1. Situação

- a) 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 Rescue Coordination Centre (RCC) da Força Aérea Portuguesa (FAP), assim como um correto reconhecimento dos locais onde os mesmos ocorrem, são constituídas, no âmbito da presente Diretiva Operacional Nacional (DON), as Equipas de Avaliação e Reconhecimento da Situação para Acidentes com Aeronaves (ERAS).
- b) Conforme definido na Finalidade e Âmbito da presente Diretiva, excluem-se do domínio de intervenção destas Equipas as infraestruturas aeroportuárias já referidas (ponto 7, c).

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 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 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, que coordena.
- c) As ERAS são constituídas no âmbito distrital.
- d) As duas ERAS da FEB já formatadas assumem-se como reserva.

4. Competências

Compete às ERAS:

- a. Proceder ao reconhecimento e avaliação da situação em causa.

- b. Reportar ao CDOS da área geográfica do acidente, da forma mais expedita, todas as informações pertinentes associadas ao mesmo;
- c. Articular todos os aspetos pertinentes com as Forças e Serviços de Segurança (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

- i. As ERAS são preferencialmente compostas por 4 elementos e uma viatura.
- ii. Podem constituir as ERAS as seguintes entidades:
 - 1. Corpo de Bombeiros (CB) com responsabilidade de atuação na área em causa;
 - 2. Guarda Nacional Republicana (GNR) ou Polícia de Segurança Pública (PSP), dependendo sua área de responsabilidade;
 - 3. Força Especial de Bombeiros (FEB).
- iii. Caberá aos respetivos Comandantes Operacionais Distritais (CODIS):
 - 1. Articular previamente com as entidades referidas no ponto anterior a definição de escalas de serviço rotativas para a composição das ERAS e respectivas modalidades de accionamento.
 - 2. Garantir uma adequada coordenação entre os elementos dos CB, FEB e os elementos das FSS.
- iv. O CNOS constitui ERAS de nível nacional, funcionando como reserva e composta por elementos da FEB.

b. Equipamento

Por forma a garantir o cumprimento da sua missão, as ERAS deverão ser dotadas de:

- i. Telemóvel;
- ii. Equipamento de Comunicações Rádio;
- iii. Computador portátil com acesso à internet.

6. Acionamento

As ERAS distritais são acionadas à ordem dos CODIS e em articulação com o CNOS, 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. Enquanto em operação, as ERAS reportam ao COS, sem prejuízo da informação a transitar pelo canal hierárquico da (s) entidade (s) que as tenha (m) constituído.
- b. No espaço de jurisdição marítima o COS é o Capitão do Porto com jurisdição na área do acidente.
- c. Para todos os efeitos, e no âmbito de operações *safety*, o elemento mais graduado dos bombeiros coordena a ERAS.
- d. Enquanto não existir um COS no TO, o coordenador da ERAS, elemento mais graduado, assume essa função e reporta operacionalmente ao respectivo CODIS, ou, no caso da ERAS Nacional, ao CNOS.

ANEXO 7

LISTA DE ACRÓNIMOS

AMN	Autoridade Marítima Nacional
ANA	Aeroportos de Portugal
ANPC	Autoridade Nacional de Protecção Civil
APA	Agência Portuguesa do Ambiente
APC	Agente(s) de Protecção Civil
CA	Comando Aéreo
CB	Corpos de Bombeiros
CCDR	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional
CCOD	Centro de Coordenação Operacional Distrital
CCON	Centro de Coordenação Operacional Nacional
CDOS	Comando Distrital de Operações de Socorro
CDPC	Comissão Distrital de Protecção Civil
CEMFA	Chefe de Estado-Maior da Força Aérea
CETAC	Centro Tático de Comando
CB	Corpo de Bombeiros
CM	Câmara Municipal
CMPC	Comissão Municipal de Protecção Civil
CNOS	Comando Nacional de Operações de Socorro
CNPC	Comissão Nacional de Protecção Civil
COCINV	Comissão Central de Investigação
CODIS	Comandante Operacional Distrital
CODU	Centro de Orientação de Doentes Urgentes
COM	Comandante Operacional Municipal
CONAC	Comandante Operacional Nacional
COS	Comandante das Operações de Socorro
CPX	Command Post Exercise
CVP	Cruz Vermelha Portuguesa
DGAM	Direcção-Geral da Autoridade Marítima
DIOPS	Dispositivo Integrado de Operações de Protecção e Socorro
DIRACAERO	Dispositivo Integrado de Resposta a Acidentes com Aeronaves
EMGFA	Estado-Maior General das Forças Armadas
EML-DVI	Equipa Médico-Legal de Intervenção em Desastres
EP	Estradas de Portugal
ERAS	Equipas de Reconhecimento e Avaliação da Situação
FAP	Força Aérea Portuguesa
FEB	Força Especial de Bombeiros
FSS	Forças e Serviços de Segurança
GNR	Guarda Nacional Republicana
GPIAA	Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves
ICAO	International Civil Aviation Organization
INAC	Instituto Nacional de Aviação Civil

INEM	Instituto Nacional de Emergência Médica
INMLCF	Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses
IPS	Instituto Português do Sangue
IR	Investigador Responsável
LIVEX	Live Exercise
LNEC	Laboratório Nacional de Engenharia Civil
MRCC	Maritime Rescue Coordination Centre
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
PJ	Polícia Judiciária
PLANOP	Plano de Operações
PMA	Posto Médico Avançado
PPEA	Plano para Emergências com Aeronaves
PSP	Polícia de Segurança Pública
RCC	Rescue Coordination Centre
SEF	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
SIEM	Sistema Integrado de Emergência Médica
SIOPS	Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro
SSI	Sistema de Segurança Interna
TO	Teatro de Operações
UO	Unidade Orgânica
VCOC	Veículo de Comando e Comunicações
ZRnM	Zona de Reunião de Mortos