



# DIÁRIO DA REPÚBLICA

## ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número - Kz: 160,00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncio e assinaturas do «Diário da República», deve ser dirigida à Imprensa Nacional - E.P., em Luanda, Rua Henrique de Carvalho n.º 2, Cidade Alta, Caixa Postal 1306, www.impresanacional.gov.ao - End. teleg.: «Imprensa».	ASSINATURA		O preço de cada linha publicada nos Diários da República 1.ª e 2.ª série é de Kz: 75.00 e para a 3.ª série Kz: 95.00, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a publicação da 3.ª série de depósito prévio a efectuar na tesouraria da Imprensa Nacional - E. P.
	Ano		
	As três séries	..... Kz: 611 799.50	
	A 1.ª série	..... Kz: 361 270.00	
	A 2.ª série	..... Kz: 189 150.00	
	A 3.ª série	..... Kz: 150 111.00	

### SUMÁRIO

#### Presidente da República

**Despacho Presidencial n.º 162/18:**

Nomeia o Conselho de Administração do Instituto Nacional de Apoio às Micro, Pequenas e Médias Empresas (INAPEM).

#### Tribunal de Contas

**Despacho n.º 58/18:**

Exonera Denise da Conceição de Campos Bernardo Lopes Silvestre do cargo de Chefe da 1.ª Secção — Órgãos Locais do Estado, na 5.ª Divisão da Direcção dos Serviços Técnicos.

**Despacho n.º 59/18:**

Exonera António da Costa Jorge do cargo de Chefe da 2.ª Divisão da Direcção dos Serviços Técnicos.

**Despacho n.º 60/18:**

Nomeia Laureana Agostinho Domingos de Fontes Pereira para o cargo de Chefe da Secção Emolumentar, na Contadoria da Direcção dos Serviços Técnicos.

**Despacho n.º 61/18:**

Nomeia Juliana Diandual Pedro para o cargo de Chefe da Secção para Acompanhamento do Orçamento Geral do Estado e Elaboração do Parecer à Conta Geral do Estado, na 3.ª Divisão da Direcção dos Serviços Técnicos.

**Despacho n.º 62/18:**

Nomeia Nina Xela Sekunda Pitra Nunes para o cargo de Chefe da Secção de Fiscalização Sucessiva, na Contadoria da Direcção dos Serviços Técnicos.

#### Ministério dos Transportes

**Decreto Executivo n.º 509/18:**

Aprova o Normativo Técnico Aeronáutico n.º 31, sobre Serviços de Busca e Salvamento Aéreo. — Revoga todas as disposições que contrariem o presente Diploma.

### PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Despacho Presidencial n.º 162/18  
de 23 de Novembro

Considerando que no âmbito do processo de reestruturação que se impõe às instituições públicas ligadas ao fomento empresarial no País, foi aprovado o novo Estatuto Orgânico

do Instituto Nacional de Apoio às Micro, Pequenas e Médias Empresas (INAPEM), adoptando uma estrutura mais dinâmica e proactiva para apoiar a iniciativa empresarial privada e o seu desenvolvimento;

Assim, havendo necessidade de se proceder à nomeação dos Membros do Conselho de Administração do referido Instituto;

O Presidente da República determina, nos termos da alínea d) do artigo 120.º e do n.º 5 do artigo 125.º, ambos da Constituição da República de Angola, conjugado com o n.º 1 do artigo 16.º do Decreto Presidencial n.º 298/11, de 5 de Dezembro, o seguinte:

1.º — É nomeado o Conselho de Administração do Instituto Nacional de Apoio às Micro, Pequenas e Médias Empresas (INAPEM), composto pelas seguintes individualidades:

- a) Amito José Agostinho — Presidente;
- a) Dália Mevilde Politano Cassule — Administradora;
- b) Isabel Bethania da Silva Cipriano — Administradora;
- c) Rui Manuel de Sousa Malaquias — Administrador;
- d) Samora Kitumba de Mendonça e Silva — Administrador.

2.º — As dúvidas e omissões resultantes da interpretação e aplicação do presente Diploma são resolvidas pelo Presidente da República.

3.º — O presente Diploma entra em vigor na data da sua publicação.

Publique-se.

Luanda, aos 15 de Novembro de 2018.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

## TRIBUNAL DE CONTAS

### Despacho n.º 58/18 de 23 de Novembro

Usando da competência que me é conferida pela alínea c) do artigo 36.º da Lei n.º 13/10, de 9 de Julho, Lei Orgânica e do Processo do Tribunal de Contas, determino:

Por conveniência de serviço público, é Denise da Conceição de Campos Bernardo Lopes Silvestre exonerada do cargo de Chefe da 1.ª Secção — Órgãos Locais do Estado, na 5.ª Divisão da Direcção dos Serviços Técnicos, para o qual havia sido nomeada através do Despacho Interno n.º 022/GPTC/12, de 7 de Fevereiro.

Este Despacho produz efeitos a partir desta data.

Publique-se.

Luanda, a 1 de Novembro de 2018.

A Juíza Conselheira Presidente, *Exalquina Gambôa*.

### Despacho n.º 59/18 de 23 de Novembro

Usando da competência que me é conferida pela alínea c) do artigo 36.º da Lei n.º 13/10, de 9 de Julho, Lei Orgânica e do Processo do Tribunal de Contas, determino:

Por conveniência de serviço público, é António da Costa Jorge exonerado do cargo de Chefe da 2.ª Divisão da Direcção dos Serviços Técnicos, para o qual havia sido nomeado através do Despacho Interno n.º 048/GPTC/09, de 9 de Julho.

Este Despacho produz efeitos a partir desta data.

Publique-se.

Luanda, a 1 de Novembro de 2018.

A Juíza Conselheira Presidente, *Exalquina Gambôa*.

### Despacho n.º 60/18 de 23 de Novembro

Usando da competência que me é conferida pela alínea c) do artigo 36.º da Lei n.º 13/10, de 9 de Julho, Lei Orgânica e do Processo do Tribunal de Contas, determino:

Por conveniência de serviço público, é Laureana Agostinho Domingos de Fontes Pereira nomeada, em comissão de serviço, para exercer o cargo de Chefe da Secção Emolumentar, na Contadoria da Direcção dos Serviços Técnicos.

Este Despacho produz efeitos a partir desta data.

Publique-se.

Luanda, a 1 de Novembro de 2018.

A Juíza Conselheira Presidente, *Exalquina Gambôa*.

### Despacho n.º 61/18 de 23 de Novembro

Usando da competência que me é conferida pela alínea c) do artigo 36.º da Lei n.º 13/10, de 9 de Julho, Lei Orgânica e do Processo do Tribunal de Contas, determino:

Por conveniência de serviço público, é Juliana Diandual Pedro nomeada, em comissão de serviço, para exercer o cargo de Chefe da Secção para Acompanhamento do Orçamento Geral do Estado e Elaboração do Parecer à Conta Geral do Estado, na 3.ª Divisão da Direcção dos Serviços Técnicos.

Este Despacho produz efeitos a partir desta data.

Publique-se.

Luanda, a 1 de Novembro de 2018.

A Juíza Conselheira Presidente, *Exalquina Gambôa*.

### Despacho n.º 62/18 de 23 de Novembro

Usando da competência que me é conferida pela alínea c) do artigo 36.º da Lei n.º 13/10, de 9 de Julho, Lei Orgânica e do Processo do Tribunal de Contas, determino:

Por conveniência de serviço público, é Nina Xela Sekunda Pitra Nunes nomeada, em comissão de serviço, para exercer o cargo de Chefe da Secção de Fiscalização Sucessiva, na Contadoria da Direcção dos Serviços Técnicos.

Este Despacho produz efeitos a partir desta data.

Publique-se.

Luanda, a 1 de Novembro de 2018.

A Juíza Conselheira Presidente, *Exalquina Gambôa*.

## MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

### Decreto Executivo n.º 509/18 de 23 de Novembro

Considerando que a elaboração e adopção dos SARPs dos Anexos à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, do qual Angola é Estado Contratante, têm como principal objectivo atingir o mais alto grau de uniformização possível das normas, práticas recomendadas e procedimentos relativos a aeronaves, pessoal, rotas aéreas, aeródromos, serviços auxiliares à navegação aérea e de busca e salvamento aéreo, conforme dispõe o artigo 37.º da Convenção;

Considerando ainda que a Lei n.º 1/08, de 16 de Janeiro — Lei da Aviação Civil, nos seus artigos 91.º e 92.º consagram a necessidade de se institucionalizar os serviços de busca e salvamento por via da criação de um Sistema Nacional de Busca e Salvamento, como desde logo impõe o Anexo 12 à Convenção de Chicago;

Em conformidade com os poderes delegados pelo Presidente da República, nos termos do artigo 137.º da Constituição da República de Angola, e do n.º 2 do artigo 10.º da Lei n.º 1/08, de 16 de Janeiro, Lei da Aviação Civil, determino:

#### ARTIGO 1.º (Aprovação)

É aprovado o Normativo Técnico Aeronáutico n.º 31, sobre Serviços de Busca e Salvamento Aéreo, anexo ao presente Decreto Executivo, do qual é parte integrante.

ARTIGO 2.º  
(Revogação)

São revogadas todas as disposições legais que contrariem o presente Diploma.

ARTIGO 3.º  
(Dúvidas e omissões)

As dúvidas e omissões que se suscitarem da interpretação e aplicação do presente Diploma são resolvidas por Despacho do Ministro dos Transportes.

ARTIGO 4.º  
(Entrada em vigor)

O presente Diploma entra em vigor na data da sua publicação.

Publique-se.

Luanda, aos (...) de (...) de 2018.

O Ministro, *Ricardo Daniel Sandão Queirós Viegas de Abreu*.

## NORMATIVO TÉCNICO AERONÁUTICO N.º 31

### NTA 31 — Serviços de Busca e Salvamento Aéreo

#### PARTE A: Generalidades

##### 31.001. Objecto

a) O presente Normativo Técnico Aeronáutico prescreve as exigências técnicas aplicáveis à prestação dos serviços de tráfego aéreo em casos de busca e salvamento aéreo na República de Angola e estabelece:

- (1) Os critérios para institucionalização de uma estrutura operacional básica para garantir a prestação de serviços segura e eficiente de Busca e Salvamento Aéreo em Angola;
- (2) Os requisitos técnicos e operacionais a observar por todos os intervenientes no Sistema de Busca e Salvamento (SAR) Aéreo;
- (3) O poder de regulador e fiscalizador da Autoridade da Aviação Civil, relativos à organização e funcionamento do Sistema de Busca e Salvamento;
- (4) Os requisitos e o perfil do pessoal técnico, envolvido em operações de resgate, busca e salvamento aéreo em Angola;
- (5) A obrigação do Estado Angolano em garantir serviços de busca e salvamento aéreo e marítimo durante vinte e quatro horas por dia, se accionado o sistema SAR.

##### 31.003. Aplicabilidade

- a) O presente Normativo é aplicável a todas as aeronaves civis e de Estado, que operem no território nacional.
- b) É aplicável às aeronaves de Estados, com os quais o Estado Angolano esteja vinculado, ao abrigo de convenções internacionais ou acordos regionais.
- c) As regras, disposições e instruções contidas neste Normativo Técnico Aeronáutico regem a busca e salvamento da aeronave e seus ocupantes, que

estejam em perigo ou desaparecidos dentro da FIR de Luanda.

##### 31.005. Definições e Acrónimos

a) Os termos abaixo mencionados são usados no presente Normativo Técnico Aeronáutico (NTA) com os seguintes significados:

- (1) *Aeronave de Busca e Salvamento*. Aeronave dotada de equipamento especializado, que permite levar a cabo eficazmente as missões de busca e salvamento;
- (2) *Amaragem forçada*. Pouso forçado de uma aeronave na água;
- (3) *AMVER*. Sistema Automatizado de salvamento de Assistência-Mútua
- (4) *Brigada de Busca e Salvamento*. Recurso móvel composto por pessoal competente e dotado de equipamento apropriado para executar com rapidez operações de busca e salvamento;
- (5) *Busca*. Operação coordenada normalmente por um centro de coordenação de salvamento ou subcentro de salvamento, em que utiliza pessoal e instalações disponíveis para localizar as pessoas em perigo;
- (6) *Centro de Coordenação de Salvamento (RCC)*. Dependência encarregada de promover a boa organização dos serviços de busca e salvamento, e de coordenar a execução das operações de busca e salvamento dentro de uma região de Busca e Salvamento;
- (7) *Centro de Coordenação de Salvamento Conjunto (JRCC)*. Centro de coordenação de salvamento encarregado das operações de Busca e Salvamento, tanto aeronáuticas como marítimas;
- (8) *Estado de Registo*. Estado onde uma aeronave está registada;
- (9) *Explorador*. Pessoa, organismo ou empresa que se dedica, ou propõe-se dedicar a exploração de aeronaves;
- (10) *Fase de Alerta*. Situação em que se teme pela segurança de uma aeronave e seus ocupantes;
- (11) *Fase de Emergência*. Expressão genérica que significa, segundo o caso, fase de incerteza, fase de alerta e fase de perigo;
- (12) *Fase de Incerteza*. Situação em que existe dúvida acerca da segurança de uma aeronave e de seus ocupantes;
- (13) *Fase de Perigo*. Situação em que existem motivos justificados para querer que uma aeronave e seus ocupantes estão ameaçados por um perigo grave e iminente necessitando de auxílio imediato;
- (14) *Instalação de Busca e Salvamento*. Todo o recurso móvel, que compreende as Brigadas de Busca e Salvamento para efectuar as operações;
- (15) *Piloto Comandante (PIC)*:
  - (i) Tripulante de voo, designado pelo operador ou pelo proprietário da aeronave no caso da

- aviação geral, para estar aos comandos e responsável pela realização segura em voo;
- (ii) Piloto responsável pela operação e segurança da aeronave durante o tempo de voo.
- (16) *Posto de Alerta*. Toda a instalação destinada a servir de intermediária entre uma pessoa que notifica uma emergência e um Centro de Coordenação de Salvamento ou Subcentro de Salvamento;
- (17) *Região de Busca e Salvamento (SRR)*. Área de dimensões definidas associada a um Centro de Coordenação de Salvamento, dentro da qual se prestam os serviços de busca e salvamento;
- (18) *Resgate*. Acção ou efeito de resgatar. Libertação do local em que se encontrava preso;
- (19) *Salvamento*. Operação destinada a resgatar pessoas em perigo, a prestar primeiros socorros médicos ou outros, e transportá-las para local seguro;
- (20) *Serviço de Busca e Salvamento*. O desempenho das funções de supervisão, comunicação, coordenação e busca e salvamento, assistência médica inicial ou evacuação médica em uma situação de perigo, mediante a utilização de recursos públicos e privados, incluindo as aeronaves, navios e outras embarcações e instalações que colaborem nas operações.
- (21) *Subcentro de Salvamento (RSC)*. Dependência subordinada a um Centro de Coordenação de Salvamento, estabelecido para complementar a função daquele, de acordo as disposições determinadas pelas autoridades competentes.

#### Acrónimos

A/C — Aeronave.  
 ACC — Centro de Controlo de Área.  
 ACO — Coordenador de Aeronaves.  
 AES — Estação Terrena Aeronáutica.  
 AFN — Rede Fixa Aeronáutica.  
 AFTN/AMHS — Rede de Telecomunicações Fixas Aeronáuticas.  
 AMVER — Sistema Automatizado de Assistência-Mútua Vessel Rescue.  
 AIP — Publicação de Informação Aeronáutica.  
 AIS — Serviço de Informação Aeronáutica.  
 ALERFA — Palavra-chave utilizada para designar uma Fase de Alerta.  
 AM — Amplitude Modulada.  
 AMS — Serviço Móvel Aeronáutico.  
 AMS(R)S — Serviço Móvel Aeronáutico por Satélite.  
 AMSS — Serviço Móvel Aeronáutico por Satélite.  
 ANC — Comissão de Aeronavegabilidade.  
 ARCC — Centro Coordenador de Salvamento Aeronáutico.  
 ARSC — Subcentro de Salvamento Aeronáutico.  
 ATC — Controlo de Tráfego Aéreo.  
 ATN — Rede de Telecomunicações Aeronáuticas.  
 ATS — Serviço de Tráfego Aéreo.

COSPAS — Sistema de Busca por Satélite de Navios em Perigo.  
 C/S — Distintivo de Chamada.  
 CW — Onda Contínua.  
 DF — Radiogoniometria.  
 DETRESFA — Palavra-chave utilizada para designar uma Fase de Perigo.  
 DME — Equipamento Medidor de Distância.  
 DRU — Unidade de Salvamento de Deserto.  
 DSC — Chamada Selectiva Digital.  
 ELT — Transmissor de Localização de Sinistros.  
 ENANA-EP — Empresa Nacional de Aeroportos e Navegação Aérea.  
 EPIRB — Rádio Baliza de Localização de Sinistros.  
 FIC — Centro de informação de Voo.  
 FIR — Região de Informação de Voo.  
 FAN — Força Aérea Nacional.  
 FM — Frequência Modulada.  
 GES — Estação Terrena.  
 GHz — Giga Hertz.  
 GLONASS — Sistema Orbital Mundial de Navegação por Satélite.  
 GNSS — Sistema Mundial de Navegação por Satélite.  
 GMDSS — Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítimos.  
 GPS — Sistema Global de Determinação de Posição.  
 HF — Alta Frequência [3000 a 30000 Khz].  
 IFR — Regras de Voo por Instrumentos.  
 ILS — Sistema de Aterragem por Instrumentos.  
 IM — Rádio Baliza Interna.  
 IMC — Condições Meteorológicas de Voo por Instrumentos.  
 INMARSAT — Provedor de Serviços de Comunicações por Satélite para o GMDSS.  
 INCERFA — Palavra-chave utilizada para designar uma Fase de Incerteza.  
 INAVIC — Instituto Nacional da Aviação Civil.  
 INS — Sistema de Navegação Inercial.  
 JRCC — Centro Coordenador de Salvamento Conjunto (Aeronáutico Marítimo).  
 KHZ — Kilo Hertz.  
 LES — Estação Terrena.  
 LUT — Terminal de Usuário Local.  
 MCC — Centro de Controlo de Missões.  
 MF — Frequência Média [300 a 3000 KHz].  
 MHz — Mega Hertz.  
 MHVDF — Estações Radiogoniométricas de Frequências Média, Alta e Muito Alta (situadas no mesmo lugar).  
 MGA — Marinha de Guerra de Angola.  
 MRU — Unidade de Resgate de Montanha.  
 NOTAM — (Aviso ao pessoal aeronavegante) Aviso distribuído por meio de telecomunicações que contém informação relativa ao estabelecimento, às condições ou alterações de qualquer instalação aeronáutica, serviço procedimento ou perigo, cujo conhecimento atempado é essencial para o pessoal encarregado das operações de voo.  
 NTA — Normativo Técnico Aeronáutico.

OSC — Coordenador de Cena.  
 PLB — Rádio Baliza de Localização de Pessoas.  
 PRU — Unidade de Salvamento por Paraquedas.  
 RANP — Plano Regional de Navegação Aérea.  
 RCC — Centro Coordenador de Salvamento.  
 RF — Rádio Frequência.  
 RSC — Subcentro de Salvamento.  
 RTG — Radiotelegrafia.  
 SAR — Busca e Salvamento.  
 SARSAT — Sistema de Pesquisa e Rastreo de Busca e Salvamento.  
 SART — Radar de Busca e Salvamento «Responder».  
 SC — Coordenador SAR.  
 SCC — Centro Coordenador SAR.  
 SDP — Provedor de Dados SAR.  
 SITREP — Informe Sobre a Situação.  
 SMC — Coordenador de Missão SAR.  
 SPOC — Ponto de Contacto SAR.  
 SOLAS — Convénio Internacional para a Segurança da Vida Humana no Mar.  
 SRR — Região de Busca e Salvamento.  
 UTC — Tempo Universal Coordenado.  
 UTU — Unidade Internacional de Telecomunicações.  
 VFR — Regras de Voo Visual.  
 VHF — Frequência Muito Alta [30 a 300 MHz].  
 VMC — Condições Meteorológicas de Voo Visual.  
 VOR — Radiofarol Omnidireccional VHF.

## PARTE B: Organização

### 31.007. Serviços de Busca e Salvamento

- a) A República de Angola possui estabelecido o Sistema Nacional Integrado de Busca e Salvamento para assegurar a assistência às pessoas e aeronaves em perigo durante as 24 horas do dia.
- b) Sem prejuízo de demais legislação nacional aplicável, Angola pode recorrer à cooperação com outros Estados, para a prestação dos serviços de busca e salvamento no seu território por intermédio de acordos pontuais.
- c) O estabelecimento dos serviços de busca e salvamento no alto mar ou em aéreas de soberania indeterminada deve ser estipulado com base em acordos regionais de navegação aérea. Os Estados contratantes que aceitarem a missão de fornecer serviços de busca e salvamento nessas aéreas, individualmente ou em cooperação com outros Estados, tomarão as medidas necessárias para que os serviços sejam estabelecidos e prestados de acordo com as disposições do presente NTA.

**Nota:** a expressão «acordos regionais de navegação aérea» refere-se aos aprovados pelo Conselho da ICAO, normalmente em reuniões de acordos regionais de navegação aérea.

- d) O provedor de serviços de busca e salvamento nessas áreas, individualmente ou em cooperação com outros Estados, deve adotar as medidas adequadas para que tais serviços sejam estabelecidos e prestados de acordo com as disposições do presente NTA e legislação aplicável.

- e) A Força Aérea Nacional é responsável pelos serviços de busca e salvamento em Angola em coordenação com o provedor de serviços de navegação aérea.
- f) A coordenação operacional é da competência da Força Aérea Angolana, quando accionado o sistema SAR.
- g) Compete à Autoridade Aeronáutica a fiscalização, supervisão e regulamentação do Sistema de Busca e Salvamento, sem prejuízo das atribuições e competências plasmados na legislação em vigor.
- h) Os serviços de busca e salvamento devem dispor de recursos, instalações de comunicações e pessoal operacional especializado, com funções de coordenação, quando accionado o sistema SAR.
- i) Os recursos, enunciados na alínea anterior, devem ser sujeitos à aceitação e aprovação da Autoridade Aeronáutica.
- j) Os organismos responsáveis pela prestação dos serviços de busca e salvamento devem estabelecer procedimentos adequados a sua prestação, incluindo aspectos de planeamento da formação e treino do pessoal envolvido na realização das operações.
- k) Os serviços de busca e salvamento devem facilitar ajuda às aeronaves em perigo e aos sobreviventes de acidentes de aeronaves, independentemente, da nacionalidade ou condição jurídica das pessoas e/ou circunstâncias em que se encontrem.
- l) O provedor de serviços de busca e salvamento deve utilizar as brigadas de busca e salvamento, instalações e serviços disponíveis para ajudar qualquer aeronave que esteja ou pareça estar em estado de emergência, e/ou aos seus ocupantes.
- m) Sempre que os centros de coordenação de salvamento e resgate aeronáuticos e marítimos independentes prestarem serviços na mesma zona de busca e salvamento, deve ser assegurada a mais estreita coordenação possível entre os mesmos.
- n) Deve ser facilitada a cooperação, coordenação e compatibilidade entre os serviços aeronáuticos e os serviços marítimos de busca e salvamento.
- o) Sempre que seja viável, centros de coordenação de salvamento conjuntos devem ser estabelecidos para coordenar as operações de resgate aéreo e marítimo.

### 31.009. Regiões de Busca e Salvamento

- a) As regiões de resgate e em que são prestados os serviços de busca e salvamento devem ser definidas. Essas regiões não se podem sobrepor as regiões vizinhas.
- b) O provedor de serviços de busca e salvamento deve designar às Regiões de Busca e Salvamento para assegurar o funcionamento de infra-estruturas e equipamentos de comunicação para a recepção de alertas, coordenação operacional, rastreamento e localização eficiente e apoio às aeronaves em perigo e seus ocupantes.
- c) Os Estados limítrofes podem cooperar para estabelecer serviços de busca e salvamento dentro da mesma região SAR.

d) A Autoridade Aeronáutica deve determinar os limites das Regiões de Busca e Salvamento, que devem ser publicados na AIP.

(1) A delimitação das Regiões de Busca e Salvamento deve ser feita em conformidade com questões técnicas e operacionais, e não baseada na delimitação geográfica e fronteiriça.

e) As Regiões de Busca e Salvamento Aéreo devem coincidir com as regiões de informação de voo correspondente e, no caso das regiões em alto-mar, com as Regiões de Busca e Salvamento Marítimo.

#### **31.011. Centro de Coordenação de Salvamento e Subcentros**

a) O provedor de serviços de busca e salvamento deve estabelecer um centro de resgate de coordenação em cada Região de Busca e Salvamento e garantir sua a operacionalidade ininterrupta.

b) O provedor de serviços de busca e salvamento deve despoletar o acordo de navegação aérea regional, sempre que o espaço aéreo de uma Região de Informação de Voo esteja inserido numa Região de Busca e Salvamento, total ou parcialmente, e associado a um centro coordenador de busca e salvamento situado noutro Estado.

c) Todos os centros, subcentros, brigadas e unidades de busca e salvamento devem ter pessoal devidamente treinado e capacitado para as missões, com domínio de proficiência linguística usada para as comunicações radiotelefónicas, 24 horas por dia, durante os 365 dias do ano.

d) Nas áreas onde o serviço público de telecomunicações não permite às pessoas que observem uma aeronave em perigo, para notificar de forma rápida e directa o correspondente Centro de Coordenação de Busca e Salvamento, o provedor de serviços de busca e salvamento deve designar como postos de alerta os centros adequados de serviços públicos ou privados para facilitar a recepção de notificações de eventos de busca e salvamento.

#### **31.013. Comunicações de Busca e Salvamento**

a) O Provedor dos Serviços de Busca e Salvamento deve assegurar que todos os Centros de Coordenação de Resgate sejam dotados de meios rápidos e seguros de comunicação a duas vias, com:

- (1) Unidades de serviços de tráfego aéreo correspondente;
- (2) Subcentros de salvamento associados;
- (3) Estações adequadas, que forneçam dados e posições;
- (4) Se necessário, a estação de rádio costeira que possa alertar os navios que estão na região e comunicar-se com os mesmos;
- (5) Posto central das Brigadas de Busca e Salvamento na região;
- (6) Todos os centros de coordenação de salvamento marítimo da região e centros de coordenação de salvamento aeronáutico das regiões adjacentes;
- (7) Um escritório de meteorologia ou escritório de vigilância meteorológica designado;
- (8) Brigadas de busca e salvamento;

(9) Mensagens de alerta; e

(10) O centro de controlo da missão Cospas-Sarsat que preste os serviços de busca e salvamento.

b) O Provedor dos Serviços de Busca e Salvamento deve assegurar que todos os Subcentros de Coordenação de Resgate sejam dotados de meios rápidos e seguros de comunicação a duas vias com

- (1) Os subcentros de salvamento adjacentes;
- (2) Um escritório de meteorologia ou escritório de vigilância meteorológica;
- (3) As Brigadas de Busca e Salvamento; e
- (4) Mensagens de Alerta.

#### **31.015. Brigadas de Busca e Salvamento**

a) O provedor de serviços de busca e salvamento deve designar Brigadas de Busca e Salvamento junto dos serviços públicos ou privados que estejam devidamente posicionados e equipados para efectuar operações de busca e salvamento.

b) Ao estabelecer as brigadas e unidades de busca e salvamento, o Provedor dos Serviços de Busca e Salvamento deve obedecer o disposto nos planos de navegação aérea para a Região AFI e outros documentos associados.

c) O Provedor dos Serviços de Busca e Salvamento deve mencionar nos seus planos operacionais de busca e salvamento, outros organismos que embora não sejam designados como brigadas de busca e salvamento, podem porém participar em tais operações.

#### **31.017. Equipamento de Busca e Salvamento**

a) O Provedor dos Serviços de Busca e Salvamento deve assegurar que as equipas de busca e salvamento disponham de meios rápidos e confiáveis para se comunicar em ambas as direcções com outros meios de busca e salvamento envolvidos na operação.

b) O Provedor dos Serviços de Busca e Salvamento deve assegurar que todas as aeronaves de busca e salvamento sejam equipadas com equipamentos de rádio necessários para se comunicarem na frequência de socorro aeronáutica e nas frequências usadas no lugar do evento, bem como em outras frequências que podem ser prescritas pela Autoridade Aeronáutica.

c) O Provedor dos Serviços de Busca e Salvamento deve assegurar que todas as aeronaves de busca e salvamento estejam equipadas com dispositivos para localizar por referência às frequências de socorro.

d) O Provedor dos Serviços de Busca e Salvamento deve assegurar que todo o equipamento para identificação de Transmissores Localizadores de Emergência (ELT) cumpram com os requisitos e especificações estabelecidos nos parágrafos 27.713 e 27.715 do NTA 27.

e) O Provedor dos Serviços de Busca e Salvamento deve assegurar que todas as aeronaves de busca e salvamento utilizadas em zonas marítimas, levem uma cópia do código internacional de sinais, para que se possa comunicar com embarcações.

- f) Excepto nos casos em que se saiba que, não é necessário fornecer suprimentos aos sobreviventes, lançados a partir do ar, pelo menos um dos aviões envolvidos na operação de busca e salvamento deve levar equipamento de sobrevivência que seja arremessável desde o ar.
- g) O Provedor de Serviços de Busca e Salvamento deve armazenar e conservar em ótimas condições, nos aeródromos designados pela Autoridade Aeronáutica, equipamento de sobrevivência devidamente embalado para ser lançado a partir das aeronaves.

### 31.019. Mensagens de Alerta

As unidades dos serviços envolvidos nas missões de busca e salvamento devem emitir imediatamente mensagens de alerta para notificar os Coordenadores de Subcentros de Busca e Salvamento, sobre todas as ocorrências de emergência por si observadas.

## PARTE C: Cooperação

### 31.021. Cooperação entre Estados

- a) Sem prejuízo para o disposto na legislação nacional em vigor, o Provedor dos Serviços de Busca e Salvamento pode propor à Comissão Nacional de Busca e Salvamento a realização de acordos internacionais de cooperação e a assinatura de cartas de acordo no domínio da busca e salvamento.
- b) Sempre que for solicitado pelo Estado Angolano a cooperação com outros Estados Contratantes, o Provedor dos Serviços de Busca e Salvamento deve implementar acções para a obtenção imediata das permissões apropriadas e atempadas de entrada e estadia dos meios proporcionados pelos Estados a quem for solicitada a referida cooperação.
- c) A entrada de Brigadas de Busca e Salvamento em território nacional deve estar sujeita a condições prescritas nas cartas de acordo operacional e pelas autoridades correspondentes.
- d) As autoridades do Estado que pretenda, que as suas Brigadas de Busca e Salvamento entrem no território do estado em que tenha ocorrido o acidente, devem:
  - (1) Solicitar a entrada de Brigadas de Busca e Salvamento;
  - (2) Detalhar a missão planificada e os motivos para a realizar.
- e) O Provedor dos Serviços de Busca e Salvamento deve assegurar que todos os acordos operacionais incluam mas não se restrinjam ao seguinte:
  - (1) Mecanismo para acusar imediatamente a recepção da solicitação a que se refere;
  - (2) Mecanismo para indicar o mais rapidamente possível e sob que condições, pode ser realizada a missão planificada;
  - (3) Cláusula que estabelece as condições de entrada das Brigadas de Busca e Salvamento no território do Estado do lugar do acidente, e com o mínimo de formalidades.

- f) O Provedor de Serviços de Busca e Salvamento deve autorizar os seus Coordenadores de Resgate a solicitar aos outros Centros de Coordenação (RCC's) a assistência necessária, incluindo aeronaves, pessoas ou equipamentos da aeronave.
- g) Concessão dentro dos limites das competências atribuídas aos RCC nacionais das autorizações necessárias para a entrada de aeronaves, pessoal ou equipamento de outros Estados em território nacional.
- h) Criação dentro dos limites das competências atribuídas, de mecanismos de autorização junto das respectivas autoridades aduaneiras, de imigração e afins para facilitar a entrada de meios técnicos, operacionais e pessoal para apoio às operações de busca e salvamento.
- i) Organização de exercícios conjuntos de treinamento envolvendo as suas Brigadas de Busca e Salvamento, e de outros Estados e operadores, para assegurar a eficiência da operação de busca e salvamento.
- j) Realização de visitas regulares do pessoal afecto aos RCC e RSC sob sua jurisdição aos centros dos Estados vizinhos, para estabelecimento de contacto e troca de experiência com estes.

### 31.023. Cooperação com Outros Serviços

- a) O Provedor dos Serviços de Busca e Salvamento deve assegurar, dentro dos acordos operacionais que todas as aeronaves, navios, serviços locais e instalações que não façam parte do Sistema Nacional Integrado de Coordenação de Busca e Salvamento amplamente forneçam toda a assistência possível aos sobreviventes de acidentes de aeronaves.
- b) O Provedor de Serviços de Busca e Salvamento deve garantir a cooperação entre as autoridades aeronáuticas e marítimas competentes, para prestação de serviços de busca e salvamento mais eficaz e eficiente possível.
- c) O Provedor de Serviços de Busca e Salvamento deve assegurar que os seus serviços cooperem com as autoridades responsáveis pela investigação de acidentes e com os serviços responsáveis pelo cuidado das vítimas do acidente.
- d) O Provedor dos Serviços de Busca e Salvamento deve garantir a participação de técnicos qualificados do Gabinete de Investigação de Incidentes e Acidentes Aeronáuticos a fim de ajudar na investigação do acidente de aviação.
- e) O Provedor de Serviços de Busca e Salvamento deve designar um ponto de contacto de busca e salvamento para receber dados de socorro Cospas-Sarsat.

### 31.025. Difusão de Informação

- a) O Provedor dos Serviços de Busca e Salvamento deve disponibilizar aos órgãos vocacionados pela gestão da informação aeronáutica todas as informações necessárias para autorização de entrada na FIR de Luanda, de brigadas de socorro de outros Estados, para que sejam inseridas e divulgadas no AIP de Angola.



- b) O Provedor dos Serviços de Busca e Salvamento deve garantir que os RCC's sob sua jurisdição forneçam informações sobre o plano operacional de busca e salvamento, desde que tais informações favoreçam a prestação dos seus serviços.
- c) O Provedor de Serviços de Busca e Salvamento deve difundir ao público em geral e as autoridades responsáveis pela resposta de emergência, informações sobre medidas a serem tomadas quando existirem indícios de que uma aeronave em situação de emergência pode causar preocupação pública ou exigir uma resposta de emergência geral.
- d) Todo o piloto no comando de uma aeronave, que observe outras aeronaves em uma situação de perigo ou recebe mensagens de alerta, deve:
  - (1) Notificar, o mais rápido possível, o Provedor de Serviços de Tráfego Aéreo disponível;
  - (2) Informar sobre o tipo de aeronave, identificação, estado, localização geográfica, o tempo, pessoas observadas, condição física aparente de sobreviventes e outros aspectos da emergência;
  - (3) Proceder de acordo com as instruções do Provedor dos Serviços Controlo de Tráfego Aéreo;
  - (4) Quando não puder estabelecer comunicação por rádio em ambas as direcções, com a aeronave em perigo ou seu ocupante e tiver contacto visual, deve utilizar os sinais de busca e resgate.

### 31.027. Gestão das fases de Emergência

- a) Todas as informações relativas a aeronaves em emergência devem ser comunicadas aos RCC.
- b) O RCC deve tomar as medidas necessárias para atender uma emergência.

## PARTE D: Procedimentos Preparatórios

### 31.029. Informação Preparatória

- a) Os Centros de Coordenação de Busca e Salvamento devem disponibilizar a todo o momento, e de rápido e fácil acesso, informações actualizadas sobre:
  - (1) Brigadas de Busca e Salvamento, Subcentros de Salvamento e Mensagens de Alerta;
  - (2) Unidades de serviços de tráfego aéreo;
  - (3) Meios de comunicação que podem ser utilizados em operações de busca e salvamento;
  - (4) Endereços e números de telefones dos operadores, ou os seus representantes designados para realizarem operações na região; e
  - (5) Os serviços públicos e privados, incluindo assistência médica e transporte, que sejam úteis na busca e salvamento.
- b) O Centro de Coordenação deve disponibilizar a todo o momento, e de rápido e fácil acesso, quaisquer outras informações relevantes, incluindo:
  - (1) Localização, sinais distintivos, horas de serviço e frequências das estações de rádio que podem ser usadas em apoio às operações de busca e salvamento;

- (2) O local e horário de estações de serviço contínuo de escuta;
- (3) Locais de armazenamento do equipamento de emergência e de sobrevivência; e
- (4) Objectos que podem ser confundidos com aeronaves não localizadas ou não declaradas, especialmente quando vistos do ar.
- c) O Centro de Coordenação de Resgate cuja região SAR abranja áreas marítimas, deve ter fácil acesso às informações relativas à posição, rumo e velocidade dos navios em tais áreas e que possam ajudar aeronaves em perigo, e informações sobre os contactos.
- d) O Provedor de Serviços de Busca e Salvamento deve, individualmente ou em cooperação com outros Estados, implementar sistemas de notificação de navios, ou dispor de *links* de comunicação com AMVER, ou outros sistemas de comunicação regionais, a fim de facilitar as operações de busca e salvamento no mar.
- e) AMVER é um sistema cooperativo internacional para notificação de navios com cobertura mundial, que pode interrogar todos os RCC's. Vários Estados contratantes também operam sistemas regionais de notificações para navios.

### 31.031. Planos de Operações

- a) O Centro de Coordenação de Busca e Salvamento de Angola deve preparar planos de operações detalhados para realização de operações de busca na região que lhe for adjudicada.
- b) Os planos de operações de busca e salvamento devem ser desenvolvidos em conjunto com os representantes dos operadores e outros serviços públicos ou privados que podem proporcionar serviços de busca e salvamento ou beneficiar deles, considerando que o número de sobreviventes poderia ser considerável.
- c) Os planos de operações devem especificar as medidas tomadas para manutenção e abastecimento de combustível de todas as aeronaves, navios e veículos utilizados em operações de busca e salvamento.
- d) Os planos de operações SAR devem detalhar as acções a empreender pelos envolvidos na busca e salvamento, incluindo:
  - (1) Operações de busca e salvamento que devem ser realizadas na região em causa;
  - (2) Utilização de sistemas de comunicação e instalações disponíveis;
  - (3) Acções a serem realizadas em conjunto com outros Centros de Coordenação de Busca e Salvamento;
  - (4) O procedimento para alertar aeronaves em rota e navios no mar;
  - (5) Deveres e prerrogativas de pessoas designadas para as operações de busca e salvamento;
  - (6) Eventual distribuição de equipamentos necessários em função de condições meteorológicas ou força maior;



- (7) Métodos de obtenção de informações essenciais, relativas às operações de busca e salvamento, tais como relatórios e previsões meteorológicas, NOTAM etc.;
  - (8) Métodos para outros RCC sobre a assistência que pode ser necessária, as aeronaves, navios e as pessoas ou equipamentos;
  - (9) Métodos de auxílio de aeronave em perigo, forçada a fazer uma amargem;
  - (10) Método de auxílio às aeronaves de resgate e outras aeronaves de avanço para a aeronave em perigo; e
  - (11) Acções de cooperação com as unidades de serviços de tráfego aéreo e autoridades competentes, para prestar assistência a uma aeronave que se saiba ou presuma ser alvo de interferência ilícita.
- e) Os planos de operações de resgate devem ser integrados nos planos de emergência do aeroporto para fornecer serviços de salvamento nas proximidades de aeródromos, incluindo aeródromos e zonas marítimas costeiras.

### 31.035. Brigadas de Busca e Salvamento

- a) Cada Brigada de Busca e Salvamento deve:
  - (1) Ter conhecimento integral dos planos de operações estabelecidos para desempenhar as suas tarefas de forma eficaz; e
  - (2) Manter o centro de coordenação sobre o seu estado de preparação.
- b) O Provedor de Serviços de Busca e Salvamento deve assegurar que as Brigadas de Busca e Salvamento:
  - (1) Tenham preparados meios de busca e salvamento em número requerido; e
  - (2) Disponham provisões adequadas de rações, medicamentos, dispositivos de sinalização e outro equipamento de sobrevivência e de resgate.

### 31.037. Treinamento e Exercícios Profissionais

- a) O Provedor de Serviços de Busca e Salvamento deve capacitar e qualificar regularmente o pessoal de busca e salvamento realizando nesse âmbito exercícios adequados.

### 31.039. Destroços de Aeronaves

- a) O Provedor de Serviços de Busca e Salvamento deve assegurar que os destroços de um acidente de aviação, ocorrido no seu território, ou em alto mar, ou em áreas de soberania indeterminada, dentro de regiões de busca e salvamento sob sua jurisdição, sejam removidos ou destruídos ao terminar a investigação do acidente, caso a sua presença constituir perigo ou criar confusão a posteriores operações de busca e salvamento.
- b) O provedor de serviços de busca e salvamento deve assegurar que os destroços referidos na alínea anterior, sejam assinalados em cartas de navegação visual ao encerrar a investigação do acidente, caso a sua presença constituir perigo ou criar confusão a posteriores operações de busca e salvamento.

## PARTE E: Procedimentos para as Operações

### 31.041. Informação Relativa às Emergências

- a) Toda a autoridade ou qualquer elemento da organização da busca e de resgate, que, tenha razões para crer que uma aeronave está em emergência, deve prestar imediatamente todas as informações disponíveis ao Centro de Coordenação de Busca e Salvamento em causa.
- b) Imediatamente, após receber a informação relativa às aeronaves em situações de emergência, o Centro de Coordenação de Busca e Salvamento deve avaliar essa informação e analisar o âmbito das operações necessárias.
- c) Quando informações relativas a aeronave em emergência não provenha de unidades de serviços de tráfego aéreo, o Centro de Coordenação de Busca e Salvamento deve determinar a que fase de emergência a situação corresponde e aplicar os procedimentos pertinentes a esta fase.

### 31.043. Procedimento para os Centros de Coordenação de Busca e Salvamento Durante as Fases de Emergência

#### (1) Fase de Incerteza

- a) Ao verificar-se uma fase de incerteza, o Centro de Coordenação de Busca e Salvamento deve prestar máxima cooperação com as unidades dos serviços de tráfego aéreo, demais organismos e serviços adequados, para que os relatórios sejam rapidamente avaliados.

#### (2) Fase de Alerta

- a) Ao verificar-se uma fase de alerta, o Centro de Coordenação de Busca e Salvamento deve alertar imediatamente as Brigadas de Busca e Salvamento e iniciar as actividades necessárias.

#### (3) Fase de Perigo

- a) Ao verificar-se uma fase de perigo, o Centro de Coordenação de Busca e Salvamento deve:
  - (1) Disponibilizar de imediato as Brigadas de Busca e Salvamento, de acordo com o plano de operações correspondente;
  - (2) Averiguar a posição da aeronave, calcular o grau de incerteza de tal posição e, de acordo com a informação e circunstâncias, determinar a extensão da área de busca;
  - (3) Notificar o operador, sempre que possível, e mantê-lo ao corrente dos acontecimentos;
  - (4) Notificar outros Centros de Coordenação de Busca e Salvamento, para requerer ajuda ou que possam estar interessados na operação;
  - (5) Notificar a unidade correspondente dos serviços de tráfego aéreo quando a informação de emergência não for comunicada por aquela;
  - (6) Pedir prontamente às aeronaves, navios, estações em terra e outros serviços não especificamente incluídos no plano de operações e que possam prestar assistência, que:
    - (i) Se mantenham à escuta de transmissões da aeronave em perigo, equipamento de rádio de sobrevivência ou de um ELT;

- (ii) As frequências mencionadas nas especificações do NTA 28, para ELT são 121,5 MHz e 406 MHz;
  - (iii) Ajudem a aeronave em perigo em tudo que for possível; e
  - (iv) Informem sobre qualquer acontecimento ao centro de coordenação de busca e salvamento central.
- (7) Desenvolver, com a informação disponível, um plano de acção detalhado para realizar a operação de busca e salvamento necessária e comunicá-lo às autoridades directamente responsáveis pela operação;
  - (8) Modificar, conforme necessário e de acordo com as circunstâncias, o plano de acção detalhado;
  - (9) Comunicar às autoridades competentes que investigam acidentes; e
  - (10) Notificar o Estado de registo da aeronave.

**31.045. Início das Actividades de Busca e Salvamento no que diz Respeito a uma Aeronave, cuja Posição é Desconhecida**

- a) Nos casos em que for declarada uma fase de emergência relativa a uma aeronave, cuja posição é desconhecida e que pode estar em uma de duas ou mais Regiões de Busca e Salvamento, é aplicável o seguinte:
  - (1) Se notificado um Centro de Coordenação de Busca e Salvamento sobre a existência de uma fase de emergência e este não tem conhecimento se outros centros tomaram as acções apropriadas, deve assumir a responsabilidade para despoletar as medidas adequadas, em conformidade com o parágrafo 31.043 e consultar os centros de coordenação vizinhos, com o propósito de designar um Centro Coordenador, que assuma imediatamente a responsabilidade;
  - (2) Salvo acordo em contrário entre os RCC's, o Centro de Coordenação de Salvamento que vai coordenar as actividades de busca e salvamento é o centro encarregue da:
    - (i) Região em que a aeronave notificou pela última vez a sua posição;
    - (ii) Região para a qual se dirigia a aeronave, se a última posição notificada era na linha que separa as duas regiões de busca e salvamento;
    - (iii) Região de destino da aeronave, se não estivesse equipada para comunicar por rádio bidireccional ou não tivesse a obrigação de manter a comunicação de rádio; e
    - (iv) Região que se encontra o local do sinistro, de acordo com o sistema COSPAS-SART.
  - (3) Após declaração da fase de perigo, o Centro de Coordenação de Salvamento que assumiu a responsabilidade pela coordenação geral, deve informar todos os Centros de Coordenação de Salvamento que participam na operação, sobre todas as circunstâncias da emergência e acontecimentos subsequentes.
  - (4) Todos os Centros de Coordenação de Salvamento que têm conhecimento de alguma informação sobre a situação de emergência, devem notificar

o Centro de Coordenação de Salvamento que tem a responsabilidade global.

**31.047. Transmissão de Informações às Aeronaves para as quais foram Declaradas uma Fase de Emergência**

- a) Sempre que aplicável, o Centro Coordenador de Salvamento responsável pelas acções de busca e salvamento deve transmitir às unidades dos serviços de tráfego aéreo, responsável pela região de informação de voo, informações sobre as actividades de busca e salvamento despoletadas, para que tais informações sejam transmitidas a aeronave.

**31.049. Procedimentos quando a Responsabilidade pelas Operações Estende-se a dois ou mais Estados Contratantes**

- a) Quando a direcção das operações em uma Região de Busca e Salvamento é da responsabilidade de mais de um Estado contratante, cada um dos Estados deve proceder de acordo com o plano de operações pertinente, sempre que tal for solicitado pelo Centro de Resgate do Coordenador da Região.

**31.051. Procedimentos para as Autoridades que Dirigem as Operações do Local de Sucesso**

- a) As autoridades imediatamente responsáveis pela condução das operações ou qualquer uma delas, devem:
  - (1) Dar instruções as brigadas sob sua orientação e informar ao Centro de Coordenação de Salvamento sobre tais instruções; e
  - (2) Estar ao corrente dos acontecimentos do resgate com o Centro Coordenador.

**31.053. Os Procedimentos de Suspensão das Operações pelo RCC**

- a) As operações de busca e salvamento devem prosseguir, se possível, até que se tenha levado todos os sobreviventes para local seguro ou que não exista alguma esperança razoável de resgatar sobreviventes.
- b) O Centro de Coordenação de Salvamento é o responsável para determinar, quando suspender as operações de busca e salvamento.
- c) A Autoridade Aeronáutica pode solicitar informações a outras autoridades competentes, durante o processo de decisão sobre a conclusão das operações SAR.
- d) Quando uma operação de busca e salvamento tenha sido bem-sucedida, ou um de Centro Coordenação de Busca e Salvamento considere não haver mais emergência, ou obtiver informações de fontes fidedignas sobre tal, a fase de emergência deve ser cancelada.
- e) Se cancelada a fase de emergência, a operação de busca e salvamento deve ser concluída e informado imediatamente a todas as autoridades, instalações ou serviços que tenham sido activados ou notificados.
- f) Se uma operação de busca e salvamento se tornar inviável e o Centro Coordenador de Resgate concluir haver a possibilidade de sobreviventes, o Centro Coordenador de Busca e Salvamento

suspende temporariamente as actividades no local do acidente até que a situação mude, deve informar imediatamente às autoridades, instalações ou serviços que tenham sido activados ou que tenham sido notificados.

- g) A informação pertinente que se obtenha a posterior deve ser avaliada e se reactivar as operações de busca e salvamento, se justificado e viável.

### **31.055. Procedimentos a Serem Seguidos no Local de um Acidente**

- a) Sempre que haja a participação de múltiplas instalações e serviços em operações de busca e salvamento no local do acidente, o Centro de Coordenação de Salvamento ou Subcentro de Salvamento deve designar uma ou mais brigadas para o local do acidente, a fim de coordenar todas as actividades e garantir a segurança e eficácia das operações aéreas e marítimas, tendo em conta as capacidades das instalações em causa e os requisitos operacionais.
- b) Quando o piloto ao comando observe que outra aeronave ou embarcação esteja em perigo, deve, se possível e a menos que considere que não é razoável ou desnecessário:
- (1) Não perder de vista a aeronave ou embarcação em perigo, até que seja inevitável deixar o local de acidente ou o Centro de Coordenação de Salvamento comunicar que a sua presença já não é necessária;
  - (2) Determinar a posição da aeronave ou da embarcação em perigo;
  - (3) Conforme o caso, notificar o Centro de Coordenação de Salvamento ou unidade de serviços de tráfego aéreo, todas as informações a obter sobre os seguintes dados:
    - (i) Tipo de embarcação ou aeronave em perigo, identificação e condição;
    - (ii) Sua posição, expressa em coordenadas geográficas, ou distância e rota real, desde um ponto de referência ou rádio ajuda a navegação;
    - (iii) Número de pessoas observadas;
    - (iv) Se visualizou os ocupantes a abandonar a aeronave ou embarcação em perigo;
    - (v) Condições atmosféricas no local do acidente;
    - (vi) Condição física dos sobreviventes;
    - (vii) Melhor via possível de acesso por terra para o local do acidente; e
  - (4) Proceder de acordo com as instruções do Centro de Coordenação de Salvamento ou Unidade dos Serviços de Tráfego Aéreo.
- c) Se a aeronave, que primeiro aceder ao local do sinistro, não for de busca e salvamento, esta deve assumir a responsabilidade de coordenar as demais aeronaves que acudam o sinistro, até a chegada de uma aeronave de busca e salvamento. Se a aeronave, que primeiro aceder ao local do sinistro, não poder estabelecer comunicação com o correspondente Centro Coordenador de Resgate

ou Unidade de Serviços de Tráfego Aéreo, deve transferir, de comum acordo, a gestão das operações para uma aeronave que pode estabelecer e manter tais comunicações até que chegue a primeira aeronave de busca e salvamento.

- d) Quando seja necessário que uma aeronave transmita informações aos sobreviventes ou a brigadas de salvamento de superfície e não esteja disponível comunicação bidireccional, deve lançar, sempre que possível, um equipamento de comunicações que permita estabelecer contacto directo ou transmitir informações através do lançamento de uma mensagem impressa.
- e) Quando tiver sido feito um sinal terrestre, a aeronave deve indicar se entendeu ou não o sinal, utilizando os métodos descritos na alínea e) ou, caso não seja possível, fazendo sinal visual.
- f) Se uma aeronave tiver de dirigir um barco até o local onde uma aeronave ou embarcação em perigo for encontrada, o piloto ao comando deve fazê-lo, transmitindo instruções precisas com todos os meios disponíveis. Se não poder estabelecer comunicação por rádio, a aeronave deve fazer o sinal visual apropriado.

*Nota:* Sinais visuais ar-superfície e de superfície-ar contidas no Doc 9731, IAMSAR Volume III Secção II.

### **31.057 Procedimentos a Seguir por um Piloto em Comando que Capte um Pedido de Socorro**

- a) Quando um piloto ao comando de uma aeronave capte um pedido de socorro, se possível, deve:
- (1) Acusar recepção do pedido de socorro;
  - (2) Anotar a posição da aeronave ou do navio em perigo, se aplicável;
  - (3) Marcar a transmissão;
  - (4) Informar o correspondente Centro de Coordenação de Salvamento ou Unidade de Serviços de Tráfego Aéreo, sobre o contacto da aeronave ou embarcação em perigo, prestando toda informação disponível; e
  - (5) A seu critério e enquanto aguarda instruções, pode ir em direcção a posição indicada na transmissão.

### **31.059. Sinais de Busca e Salvamento**

- a) Os sinais visuais da e para superfície para o ar descritos no apêndice 1 ao presente parágrafo têm o significado nele mencionado.
- b) Os sinais visuais de busca e salvamento devem ser usados apenas para os fins previstos no presente NTA, e não serem usados outros sinais que possam confundir com aqueles. Ao observar quaisquer sinais descritos no apêndice 1 ao presente parágrafo, as aeronaves devem actuar em conformidade com a interpretação do referido apêndice.

### **31.061. Registos**

- a) Todo o Centro de Coordenação deve ter um registo da eficiência das operações realizadas pela organização de busca e salvamento na sua região.

- b) O Centro de Coordenação deve preparar pareceres sobre as operações de busca e salvamento, realizadas na sua região.
- c) Os pareceres devem abranger todos os factos pertinentes sobre os procedimentos utilizados e equipamentos de emergência e de sobrevivência, incluindo sugestões de melhoria de tais procedimentos e equipamentos.
- d) O Provedor de Busca e Salvamento deve enviar os pareceres à Autoridade Aeronáutica e esta enviar uma cópia dos assuntos que sejam de interesse para outros Estados, à OACI para fins informativos e sua divulgação.

### 31.063. Registos do Pessoal

- a) O Provedor de Serviços de Busca e Salvamento deve ter actualizado o registo de cada técnico do seu quadro de pessoal, de acordo com a sua formação, qualificações e especialidades, refrescamento, cujos registos devem ser submetidos à Autoridade Aeronáutica.

## APÊNDICE 1 Ao 31.059: Sinais de Busca e Salvamento

### 001. Âmbito

- a) O presente Apêndice contém as normas e símbolos de busca e salvamento, pelos quais se regem as actividades de busca e salvamento da aviação civil em Angola.

### 003. Sinais Dirigidos as Embarcações

- a) As seguintes manobras executadas sequencialmente por uma aeronave significam que mesma tem a intenção de orientar uma embarcação até uma aeronave ou outra embarcação em perigo:

- (1) Descrever um círculo em torno do barco, pelo menos uma vez;
- (2) Voar baixo ao longo do curso da embarcação, e:
  - (i) Balançar as asas; ou
  - (ii) Abrir e fechar o regulador de pressão; ou
  - (iii) Alterar a inclinação da hélice.

**Nota:** Devido ao alto nível de ruído a bordo das embarcações, os sinais sonoros indicado (ii) e (iii) são menos eficazes do que o sinal visual indicado em (i) e são considerados como meios alternativos para atrair a atenção.

- (3) Seguir a rota que se queira indicar a embarcação.

**Nota:** A repetição dessas manobras tem os mesmos significados.

- b) As seguintes manobras executadas por uma aeronave significam que a intervenção da embarcação, a que o sinal é dirigido, não é mais necessária:
- (1) Voar baixo em frente a parte superior da embarcação; e
    - (i) Balançar as asas;
    - (ii) Abrir e fechar o regulador de pressão; ou
    - (iii) Alterar a inclinação da hélice.

**Nota:** As embarcações podem responder da seguinte forma para os sinais, como indicado no ponto a).

- (2) Para acusar recepção dos sinais:

- (i) Içar o código galhardete (vermelhas e brancas verticais) de perto (isto significa que se tem sido compreendido);
  - (ii) Transmitir um sinal luminoso em série sucessiva de letras «T» em código morse;
  - (iii) Mudar de curso para seguir a aeronave.
- (3) Para indicar a impossibilidade de cumprir:
- (i) Içar a abandeira internacional «N» (quadrados azuis e brancos);
  - (ii) Transmitir com uma lâmpada de sinais uma série sucessiva de letras «N» em código morse.


**Nota:** Ver a nota correspondente a alínea a) (2), (iii).

### 005. Código dos Sinais Visuais Terra e Ar

Código dos Sinais Visuais Terra e Ar Utilizados pelos Sobreviventes

N.º	Descrição	Símbolo do Código
1	Necessitamos de Ajuda	V
2	Necessitamos de Ajuda Médica	X
3	Não ou Negativo	N
4	Sim ou Afirmativo	Y
5	Seguimos nesta Direcção	↑

Código dos Sinais Visuais Terra e Ar Utilizados pelas Brigadas de Salvamento

N.º	Descrição	Símbolo do Código
1	Operação Terminada	L L L
2	Encontramos Todos os Ocupantes	<u>L L</u>
3	Encontramos Somente Alguns Ocupantes	++
4	Não podemos continuar, regressaremos a Base	31
5	Estamos divididos em dois grupos cada grupo dirige-se em sentido indicado	
6	Temos Informação de que a Aeronave está nesta Direcção	→→
7	Não Encontramos Nada, Continuaremos as Buscas	NN

- a) Os símbolos devem ter pelo menos uma altura de 2,5m (8 pés) e deve ser assegurado que sejam o mais brilhante ou fluorescente possível.

- (1) Os símbolos devem ser feitos de qualquer material, tal como tiras de pano, peças do pára-quedas, pedaços de madeira, de pedra ou de qualquer outro material semelhante, marcando símbolos no chão com os pés ou manchas de óleo.
- (2) Pode chamar a atenção para os sinais enunciados em (1) por de quaisquer outros meios, como rádio, fumaça e luz reflectida.

### 007. Sinais de Terra e Ar

- a) Os seguintes sinais feitos por uma aeronave significam que compreendeu os sinais de terra:
- (1) Durante o dia:
    - (i) Movendo as asas da aeronave.
  - (2) Durante a noite:
    - (i) Piscando duas vezes com as luzes de pouso da aeronave, ou, se possível, ligar e desligar duas vezes as luzes de navegação.
- b) A ausência do sinal acima mencionado indica que não se compreendeu o sinal de terra.