

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



BUSCA E SALVAMENTO

ICA 64-7

BUSCA E SALVAMENTO

2016

MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO



BUSCA E SALVAMENTO

ICA 64-7

BUSCA E SALVAMENTO

2016



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO

PORTARIA DECEA Nº 137/DGCEA, DE 29 DE JUNHO DE 2016.

Aprova a edição da ICA 64-7, Instrução que trata da prestação do Serviço de Busca e Salvamento.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, de conformidade com o previsto no art. 19, inciso I, da Estrutura Regimental do Comando da Aeronáutica, aprovada pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, e considerando o disposto no art. 10, inciso IV, do Regulamento do DECEA, aprovado pela Portaria nº 1.668/GC3, de 16 de setembro de 2013, resolve:

Art. 1º Aprovar a edição da ICA 64-7 — Busca e Salvamento — que com esta baixa.

Art. 2º Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Ten Brig Ar CARLOS VUYK DE AQUINO
Diretor-Geral do DECEA

(Publicada no BCA nº 112, de 7 de julho de 2016.)

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	9
1.1 <u>FINALIDADE</u>	9
1.2 <u>ÂMBITO</u>	9
1.3 <u>ABREVIATURAS E DEFINIÇÕES</u>	9
2 ORGANIZAÇÃO	11
2.1 <u>SERVIÇO DE BUSCA E SALVAMENTO</u>	11
2.2 <u>REGIÕES DE BUSCA E SALVAMENTO</u>	12
2.3 <u>CENTROS DE COORDENAÇÃO DE SALVAMENTO E SUBCENTROS DE SALVAMENTO</u>	12
2.4 <u>COMUNICAÇÕES DE BUSCA E SALVAMENTO</u>	13
2.5 <u>UNIDADES DE BUSCA E SALVAMENTO</u>	14
2.6 <u>EQUIPAMENTOS DE BUSCA E SALVAMENTO</u>	14
3 COOPERAÇÃO	15
3.1 <u>COOPERAÇÃO ENTRE ESTADOS</u>	15
3.2 <u>COOPERAÇÃO COM OUTROS SERVIÇOS</u>	16
3.3 <u>DISSEMINAÇÃO DE INFORMAÇÃO</u>	16
4 PROCEDIMENTOS PREPARATÓRIOS	17
4.1 <u>INFORMAÇÃO PREPARATÓRIA</u>	17
4.2 <u>PLANOS DE OPERAÇÃO</u>	17
4.3 <u>UNIDADES DE BUSCA E SALVAMENTO</u>	18
4.4 <u>TREINAMENTOS E EXERCÍCIOS</u>	19
4.5 <u>DESTROÇOS DE AERONAVES</u>	19
5 PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS	20
5.1 <u>INFORMAÇÃO RELATIVA ÀS EMERGÊNCIAS</u>	20
5.2 <u>PROCEDIMENTOS PARA OS ARCC DURANTE AS FASES DE EMERGÊNCIA</u> ...	20
5.3 <u>PROCEDIMENTOS QUANDO A RESPONSABILIDADE PELAS OPERAÇÕES SE ESTENDE A DOIS OU MAIS ESTADOS CONTRATANTES</u>	22
5.4 <u>PROCEDIMENTOS PARA AUTORIDADES NO LOCAL DA OCORRÊNCIA</u>	22
5.5 <u>PROCEDIMENTOS PARA OS ARCC — ENCERRAMENTO E SUSPENSÃO DAS MISSÕES DE BUSCA E SALVAMENTO</u>	22
5.6 <u>PROCEDIMENTOS NA CENA DE UM ACIDENTE</u>	23
5.7 <u>PROCEDIMENTOS PARA UM PILOTO EM COMANDO QUE CAPTA UMA TRANSMISSÃO DE EMERGÊNCIA</u>	24
5.8 <u>SINAIS DE BUSCA E SALVAMENTO</u>	24
5.9 <u>MANUTENÇÃO DE REGISTROS</u>	24
6 DISPOSIÇÕES FINAIS	25
Anexo A – Sinais de Busca e Salvamento	26

PREFÁCIO

Antecedentes Históricos

Em dezembro de 1946, a Divisão de Busca e Salvamento do Comitê de Navegação Aérea, em sua segunda Sessão, fez recomendações para Normas e Práticas Recomendadas a Busca e Salvamento. A proposta de Anexo não foi aceita pelo Conselho da Convenção de Aviação Civil Internacional (CACI) na forma apresentada e este a devolveu ao Comitê de Navegação Aérea para considerações.

Posteriormente outra proposta de Anexo foi desenvolvida à luz da experiência adquirida nas reuniões regionais de navegação aérea, sendo finalmente aprovada, em princípio, pela Comissão de Navegação Aérea e encaminhada aos Estados para comentários. Mais tarde, um incremento foi feito pela Comissão de Navegação Aérea como resultado dos comentários dos Estados-Membros e o documento resultante foi adotado pelo Conselho em 25 de maio de 1950 e designado como *Anexo 12 à CACI*. O Anexo tornou-se efetivo em 1º de dezembro de 1950 e entrou em vigor em 1º de março de 1951.

Aplicabilidade

O Anexo 12 é aplicável ao estabelecimento, à manutenção e à operação do Serviço de Busca e Salvamento nos territórios e sobre o alto-mar dos Estados Contratantes, e à coordenação de tal serviço entre os Estados.

Com a finalidade primordial de ajudar a satisfazer as necessidades relativas a Busca e Salvamento (SAR) e a cumprir as obrigações contraídas junto à CACI, o Anexo 12 é suplementado pelo Manual Internacional Aeronáutico e Marítimo do Serviço de Busca e Salvamento (IAMSAR), Volume I – Organização e Gerenciamento; Volume II – Coordenação das Missões; e Volume III – Meios Móveis (Doc 9731). Os três volumes do IAMSAR proporcionam orientação sob o enfoque comum aeronáutico e marítimo para organizar e prover o serviço SAR, podendo ser aplicados em conjunto ou separadamente.

O Brasil, como Estado signatário da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), cumpre as Normas e Recomendações instituídas nos diversos Anexos e Documentos editados. Para a adoção da regulamentação prescrita no Anexo 12 “Busca e Salvamento”, instituiu o Sistema de Busca e Salvamento Aeronáutico (SISSAR), com o objetivo de viabilizar a prestação do serviço SAR em território brasileiro.

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

A presente Instrução estabelece as normas para a prestação do Serviço de Busca e Salvamento no território brasileiro, consoante com as prescrições estabelecidas no Anexo 12 à CACI.

1.2 ÂMBITO

Esta Instrução aplica-se aos profissionais envolvidos na prestação do Serviço de Busca e Salvamento no território brasileiro.

1.3 ABREVIATURAS E DEFINIÇÕES

Os seguintes termos utilizados nesta Instrução estão em consonância com as Normas e Práticas Internacionais Recomendadas para Busca e Salvamento, assim como com o glossário de termos do Comando da Aeronáutica, e terão os seguintes significados:

Aeronave de busca e salvamento	Aeronave provida com equipamentos especializados adequados para a realização eficiente das missões de busca e salvamento.
Amerissagem forçada	Pouso forçado de uma aeronave na água.
Busca	Uma operação coordenada normalmente por um centro de coordenação de salvamento ou subcentro de salvamento utilizando pessoal e facilidades disponíveis para localizar pessoas em perigo.
Centro de coordenação de salvamento (RCC)	Um órgão encarregado de promover a eficiente organização dos serviços de busca e salvamento e coordenar a execução das operações de busca e salvamento dentro de uma Região de Busca e Salvamento (SRR).
Centro de coordenação de salvamento conjunto (JRCC)	Centro de coordenação de salvamento único responsável pelo serviço de busca e salvamento aeronáutico e marítimo.
Estado de Registro	O Estado no qual a aeronave está registrada.
Facilidade de busca e salvamento	São quaisquer recursos móveis, incluindo as unidades de busca e salvamento designadas, utilizados para colaborar na operação de busca e salvamento.
Fase de alerta	Uma situação na qual existe apreensão quanto à segurança da aeronave e seus ocupantes.
Fase de emergência	Uma expressão genérica que significa, segundo o caso, fase de incerteza, fase de alerta ou fase de perigo.

Fase de incerteza	Situação na qual existe dúvida quanto à segurança de uma aeronave e seus ocupantes.
Fase de perigo	Uma situação na qual existe uma razoável certeza de que uma aeronave e seus ocupantes estejam ameaçados por grave e iminente perigo e necessitam de assistência imediata.
Operador	Uma pessoa, organização ou empresa envolvida ou que se propõe à operação de aeronaves.
Piloto em comando	Piloto designado pelo operador ou, no caso da aviação geral, pelo proprietário, para assumir e responsabilizar-se pelo comando da aeronave para a realização segura de um voo.
Posto de alerta	Toda facilidade destinada a servir como intermediária entre uma pessoa que notifica uma emergência e um centro ou subcentro de coordenação de salvamento.
Região de Busca e Salvamento (SRR)	Uma área de dimensões definidas associada a um centro de coordenação de salvamento, dentro da qual é provido o serviço de busca e salvamento.
Salvamento	Uma operação para resgatar pessoas em perigo, prestar assistência médica inicial ou outras necessidades e transportá-las para um local seguro.
Serviço de Busca e Salvamento	É o desempenho de monitoramento da emergência, comunicação, coordenação, missões de busca e salvamento, assistência médica inicial ou evacuação médica, mediante a utilização de recursos públicos e privados, incluindo a cooperação de aeronaves, navios e outras embarcações e instalações.
Subcentro de salvamento (RSC)	Uma unidade subordinada a um centro de coordenação de salvamento estabelecida para complementá-lo de acordo com as determinações específicas das autoridades responsáveis.
Unidade de Busca e Salvamento	São recursos móveis compostos por pessoal habilitado e dotados de equipamentos apropriados para executar com rapidez as operações de busca e salvamento.

NOTA: A abreviatura RCC se aplica nesta Instrução quando se referir, indistintamente, a Centros de Coordenação de Salvamento Aeronáuticos (ARCC) ou Marítimos (MRCC).

2 ORGANIZAÇÃO

2.1 SERVIÇO DE BUSCA E SALVAMENTO

2.1.1 O estabelecimento e a pronta provisão do Serviço de Busca e Salvamento dentro da área de responsabilidade brasileira são de competência do Sistema de Busca e Salvamento Aeronáutico (SISSAR) que atua individualmente ou em cooperação com outros Estados, para assegurar que seja prestada assistência às pessoas em perigo de forma ininterrupta durante as 24 horas do dia.

2.1.1.1 O SISSAR se responsabiliza pelo provimento do Serviço de Busca e Salvamento nas porções do alto-mar ou em áreas de soberania indeterminada, agindo individualmente ou em cooperação com outros Estados quando estabelecido em Acordos Regionais de Navegação Aérea, em conformidade com os preceitos do Anexo 12 à CACI.

NOTA: “Acordos Regionais de Navegação Aérea” referem-se aos acordos aprovados pelo Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional, normalmente nas recomendações das Assembleias Regionais de Navegação Aérea.

2.1.1.2 O Sistema de Busca e Salvamento Aeronáutico é respaldado pela Portaria nº 1.162/GC3, de 19 de outubro de 2005, e tem o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) como órgão central. A sua organização, recursos disponíveis, meios de comunicação e a força de trabalho habilitada para as funções de coordenação e execução operacional encontram-se definidas na Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica da área de Busca e Salvamento Aeronáutico – NSCA 64-1.

2.1.1.3 Os processos para aprimoramento da prestação do serviço SAR, incluindo os aspectos de planejamento, acordos para cooperação nacional e internacional, assim como o treinamento de todo o SISSAR, constam do Plano de Busca e Salvamento Aeronáutico Brasileiro – PCA 64-1.

2.1.2 O SISSAR presta a assistência necessária às aeronaves em perigo e a sobreviventes de acidentes aeronáuticos e marítimos, independentemente da nacionalidade ou da condição de tais pessoas ou das circunstâncias em que essas pessoas sejam encontradas.

2.1.3 Sempre que necessário, o SISSAR, por intermédio dos seus órgãos e elos constituídos, prestará assistência a qualquer aeronave ou a seus ocupantes que estejam ou aparentem estar em situação de perigo.

2.1.4 Os centros de coordenação de salvamento aeronáuticos (ARCC) e os centros de coordenação de salvamento marítimos (MRCC) deverão efetuar a mais efetiva coordenação entre si, quando prestarem, separadamente, o serviço SAR na mesma área de jurisdição.

2.1.5 Para assegurar a compatibilidade e a cooperação entre os serviços SAR Aeronáuticos e Marítimos, os órgãos SAR deverão cumprir o prescrito na carta de acordo operacional entre o SISSAR e o Serviço de Busca e Salvamento da Marinha do Brasil.

2.1.6 Enquanto não for estabelecido um centro de coordenação de salvamento conjunto (JRCC), as operações SAR aeronáuticas e marítimas deverão ser coordenadas segundo o prescrito na carta de acordo operacional firmada entre o SISSAR e o Serviço de Busca e Salvamento da Marinha do Brasil.

2.2 REGIÕES DE BUSCA E SALVAMENTO

2.2.1 A região de busca e salvamento (SRR) do Brasil, da ordem de 22 milhões de quilômetros quadrados, é contígua aos Estados vizinhos e não se sobrepõe a nenhuma outra SRR.

NOTA 1: A SRR é estabelecida para assegurar a provisão da infraestrutura de comunicações adequada, um eficiente encaminhamento de alertas de emergência e uma coordenação operacional apropriada para apoiar eficazmente o Serviço de Busca e Salvamento. Se necessário, os ARCC brasileiros poderão cooperar com os Estados limítrofes, a fim de prestar o serviço de busca e salvamento dentro de uma região SAR única.

NOTA 2: A delimitação da SRR brasileira é determinada com base em considerações técnicas e operacionais e não está relacionada com a delimitação das fronteiras com os Estados vizinhos.

2.2.1.1 As SRR brasileiras coincidem com as Regiões de Informação de Voo (FIR) correspondentes e, no caso das regiões sobre o alto-mar, com as regiões de busca e salvamento marítimas.

2.3 CENTROS DE COORDENAÇÃO DE SALVAMENTO E SUBCENTROS DE SALVAMENTO

2.3.1 O Brasil tem sua SRR dividida em sub-regiões, cada uma delas com seu respectivo centro de coordenação de salvamento aeronáutico e/ou marítimo.

NOTA: Para atender a uma necessidade operacional, poderá ser estabelecida uma SRR, com seu respectivo ARCC, que se estenda sobre uma área que exceda seu espaço aéreo soberano.

2.3.2 Quando a totalidade ou parte do espaço aéreo brasileiro estiver incluída em uma SRR associada a um centro de coordenação de salvamento (RCC) de outro Estado, deverá ser estabelecido um subcentro de salvamento aeronáutico (ARSC) subordinado a esse RCC, sempre que tal medida aumentar a eficiência do serviço SAR dentro de seu território.

2.3.3 Cada ARCC, e quando ativado o ARSC, deverá estar guarnecido 24 horas por dia com pessoal treinado e proficiente no uso da linguagem utilizada em comunicações radiotelefônicas.

2.3.4 Cada equipe por turno de serviço nos ARCC deverá contar com pelo menos um profissional que seja proficiente na utilização do idioma inglês (nível 4 no mínimo), para garantir o estabelecimento das comunicações radiotelefônicas.

2.3.4.1 As solicitações de troca de serviço devem ser avaliadas de modo a manter o equilíbrio previsto na escala original, aplicando-se a proporção de pelo menos um profissional proficiente na língua inglesa em cada equipe.

2.3.5 Cada ARCC deverá fazer constar em seu plano de operação informações sobre postos de alerta dos serviços públicos ou privados localizados na sua SRR, especialmente nas áreas onde não existam facilidades públicas de telecomunicações.

2.4 COMUNICAÇÕES DE BUSCA E SALVAMENTO

2.4.1 Cada ARCC deverá ter acesso à internet e intraer e possuir meios rápidos e seguros de comunicações bilaterais com o(s)/a(s):

- a) órgãos dos Serviços de Tráfego Aéreo (ATS) correspondentes;
- b) ARSC quando ativado;
- c) estações rádio costeiras (CRS), onde aplicável, capazes de alertar as embarcações que se encontrem na região;
- d) órgãos de execução e unidades de busca e salvamento (SRU);
- e) MRCC da sua SRR;
- f) ARCC, MRCC ou JRCC das regiões adjacentes;
- g) centros meteorológicos ou outros órgãos de vigilância meteorológica designados;
- h) postos de alerta;
- i) Centro Brasileiro de Controle de Missão COSPAS-SARSAT (BRMCC);
- j) Centro de Operações Militares (COpM);
- k) agências marítimas, exploradores de aeronaves, estações de organizações policiais e de outras entidades públicas e privadas;
- l) estações rádio fixas, estações rádio móveis, estações de navios e de aeronaves;
- m) estações rádio do Exército e da Marinha;
- n) estações rádio costeiras e portuárias (comerciais);
- o) estações rádio do serviço móvel marítimo;
- p) telefones comerciais e linhas públicas e privadas; e
- q) rede nacional de radioamadores.

NOTA: Os MRCC estão indicados nos documentos pertinentes da Organização Marítima Internacional (IMO).

2.4.2 Cada ARSC deverá dispor de meios de comunicações rápidos e seguros com o(s)/a(s):

- a) ARSC correspondentes;
- b) centro meteorológico ou outro órgão de vigilância meteorológica;
- c) SRU;
- d) Postos de alerta;
- e) BRMCC; e
- f) COpM correspondente.

2.5 UNIDADES DE BUSCA E SALVAMENTO

2.5.1 As SRU pertencentes às organizações públicas e privadas deverão estar localizadas estrategicamente e equipadas para as operações de busca e salvamento. As entidades privadas serão designadas por acordos operacionais.

NOTA: O mínimo de órgãos e facilidades necessários para provisão das operações de busca e salvamento dentro das SRR nacionais deverá ser determinado por autoridade competente e divulgado em publicações específicas.

2.5.2 No plano de operação de busca e salvamento dos ARCC, deverá constar as organizações dos serviços públicos ou privados que não estejam qualificadas para atuar como SRU, mas estão, contudo, capacitadas para participar das operações de busca e salvamento.

2.6 EQUIPAMENTOS DE BUSCA E SALVAMENTO

2.6.1 As SRU deverão ser providas de equipamentos apropriados para localizar de forma rápida o lugar de um acidente e prestar ajuda adequada no local.

2.6.2 Cada SRU deverá ter meios rápidos e seguros para comunicação bilateral com outras facilidades de busca e salvamento engajadas na mesma operação.

2.6.3 Cada SRU deverá ser equipada para ser capaz de se comunicar nas frequências de emergência na cena e em outras frequências que venham a ser designadas.

2.6.4 Cada SRU deverá ser equipada para executar “homing” nas frequências de emergência (Obs.: Recalada do tipo HF-DF ou VHF-DF).

NOTA 1: Os requisitos para o transmissor localizador de emergência (ELT) deverão atender ao discriminado no Anexo 6, Partes I, II e III. VER ICA 102-9.

NOTA 2: As especificações para os ELT são discriminadas no Anexo 10, Volume III.

2.6.5 Cada SRU, quando utilizada sobre áreas marítimas, deverá estar equipada para ser capaz de se comunicar com embarcações, especificamente nas frequências 2.182 kHz, 4.125 kHz e 121.5 MHz.

NOTA: As frequências 2.182 kHz, 4.125 kHz e, em particular, 121.5 MHz podem não estar sendo monitoradas rotineiramente por embarcações.

2.6.6 Cada SRU, quando utilizada sobre áreas marítimas, deverá levar a bordo uma cópia do Código Internacional de Sinais para superar as dificuldades de idioma que possam ser experimentadas nas comunicações com navios.

NOTA: O Código Internacional de Sinais é publicado em inglês, francês e espanhol pela IMO como documentos 1994E, 1995F e 1996S e consta na AIP-BRASIL em português e inglês.

2.6.7 A menos que não seja necessário prover suprimentos aos sobreviventes pelo ar, pelo menos uma das aeronaves participantes na operação de busca e salvamento deverá transportar equipamento de sobrevivência lançável.

2.6.8 Os equipamentos de sobrevivência deverão ser apropriadamente acomodados e armazenados em local adequado para lançamento por aeronaves.

3 COOPERAÇÃO

3.1 COOPERAÇÃO ENTRE ESTADOS

3.1.1 Os ARCC deverão coordenar, mediante autorização do DECEA, a realização de acordos de cooperação com os RCC dos Estados vizinhos.

3.1.2 Os ARCC deverão, sempre que necessário, coordenar suas operações SAR com os RCC dos Estados vizinhos, especialmente quando estas operações forem próximas às SRR adjacentes.

3.1.2.1 Os ARCC deverão, sempre que possível, desenvolver planos e procedimentos comuns de busca e salvamento para facilitar a coordenação das operações de busca e salvamento com os RCC dos Estados vizinhos.

3.1.3 O Brasil permitirá a entrada imediata em seu território de unidades de busca e salvamento de outros Estados com o propósito de localizar aeronaves acidentadas e resgatar os sobreviventes de tais acidentes, mediante as condições estabelecidas pelas autoridades competentes.

3.1.4 Caso seja necessária a entrada de unidades de busca e salvamento brasileiras em outro Estado, deverá ser transmitida uma solicitação contendo detalhes do planejamento da missão e de suas necessidades para o RCC do referido Estado ou para a autoridade que tenha sido designada. Tal procedimento também deverá ser aplicado no ingresso de aeronaves SAR estrangeiras no território brasileiro.

3.1.4.1 As autoridades dos Estados às quais foram dirigidas as solicitações deverão:

- acusar imediatamente o recebimento de tais solicitações; e
- indicar as condições, caso existam, sob as quais a missão planejada poderá ser efetuada, tão logo seja possível.

3.1.5 O estabelecimento das condições para entrada de unidades de busca e salvamento nos territórios de Estados vizinhos deverá ser formalizado por acordo entre as partes, com o objetivo de reforçar a cooperação e a coordenação. Tais acordos deverão prover também agilidade na entrada das unidades com o mínimo possível de formalidades.

3.1.6 Caso seja necessário e sob autorização da autoridade competente, os ARCC poderão:

- a) solicitar de outros RCC assistências, incluindo aeronaves, embarcações, pessoas ou equipamento;
- b) conceder permissão para a entrada de aeronaves, embarcações, pessoas ou equipamento; e
- c) fazer as coordenações necessárias com as autoridades aduaneiras, de imigração ou outras em vistas de agilizar as entradas.

3.1.7 Os ARCC, sob autorização da autoridade competente, proverão, quando requerido, apoio a outros RCC, incluindo assistência em forma de aeronaves, embarcações, pessoas ou equipamentos.

3.1.8 Deverão ser programados exercícios de treinamentos conjuntos, com as SRU e operadores dos Estados envolvidos, com o objetivo de garantir a eficiência da busca e salvamento.

3.1.9 Deverão ser programadas visitas periódicas de cooperação do pessoal dos ARCC aos RCC dos Estados vizinhos.

3.2 COOPERAÇÃO COM OUTROS SERVIÇOS

3.2.1 Com base na Portaria nº 1.162/GC3, de 19 de outubro de 2005, os ARCC deverão providenciar, mediante acordo de cooperação, que todas as aeronaves, embarcações, serviços e facilidades locais que não fazem parte da organização da busca e salvamento cooperem eficazmente e estendam toda a assistência possível aos sobreviventes dos acidentes aeronáuticos e marítimos.

3.2.2 Para promover a mais estreita coordenação possível entre as autoridades aeronáuticas e marítimas com vistas a proporcionar os serviços mais efetivos e eficientes de busca e salvamento, os ARCC deverão cumprir o prescrito na carta de acordo entre o SISSAR e a Marinha do Brasil.

3.2.3 Os órgãos SAR deverão colaborar com os órgãos do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) responsáveis pela investigação de acidentes, e com os responsáveis pelo cuidado dos acidentados, conforme prescrito na carta de acordo operacional entre o SISSAR e SIPAER.

3.2.4 Para facilitar as investigações sobre acidentes, as unidades de busca poderão, quando solicitado e praticável, transportar pessoas qualificadas na condução de investigações de acidentes de aeronaves.

3.2.5 O órgão central do SISSAR designou o BRMCC como Ponto de Contato de Busca e Salvamento (SPOC), para a recepção de dados de alerta COSPAS-SARSAT.

3.3 DISSEMINAÇÃO DE INFORMAÇÃO

3.3.1 Toda informação necessária para entrada de SRU de outros Estados em território brasileiro é publicada e disseminada na AIP-BRASIL.

3.3.2 Os ARCC deverão disponibilizar as informações dos seus respectivos planos de operações que puderem beneficiar a prestação do serviço SAR.

3.3.3 O SISSAR deverá, por intermédio do órgão central, dos regionais ou do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (CECOMSAER), na extensão do desejável e praticável, disseminar informações ao público em geral e às autoridades encarregadas das respostas de emergência a respeito das ações a serem tomadas quando existir razão para acreditar que uma aeronave em situação de emergência pode tornar-se causa de preocupação pública ou requeira uma resposta geral de emergência.

4 PROCEDIMENTOS PREPARATÓRIOS

4.1 INFORMAÇÃO PREPARATÓRIA

4.1.1 Cada ARCC deverá ter prontamente disponível, a qualquer momento, informações atualizadas concernentes aos seguintes pontos, no que se refere à sua SRR:

- a) SRU, ARSC e postos de alerta;
- b) órgãos ATS;
- c) meios de comunicação que podem ser utilizados em operações SAR;
- d) endereços e telefones das pessoas, organizações, empresas envolvidas ou seus representantes designados, que se propõem à operação de aeronaves; e
- e) quaisquer outros recursos públicos ou privados, incluindo facilidades médicas e meios de transporte que sejam úteis a busca e salvamento.

4.1.2 Cada ARCC deverá ter prontamente disponível quaisquer outras informações de interesse da busca e salvamento, incluindo aquelas relativas a:

- a) localizações, indicativos de chamada, horários de funcionamento e frequências de todas as estações rádio que possam ser utilizadas nas operações SAR;
- b) localizações e horários de funcionamento das estações rádio que mantêm escuta e quais as frequências guarnecidas;
- c) localizações onde os suprimentos lançáveis de emergência e sobrevivência estão guardados; e
- d) objetos que podem ser confundidos como destroços não localizados ou não reportados quando observados do ar.

4.1.3 O ARCC cuja SRR inclui áreas marítimas deverá ter acesso rápido às informações relativas a posições, rumos e velocidades dos navios dentro de tais áreas e que possam prestar ajuda às aeronaves e embarcações em perigo, e informação sobre como entrar em contato com aqueles.

NOTA: Essas informações podem ser mantidas no ARCC ou acessadas rapidamente.

4.1.4 Para facilitar as operações SAR no mar, os ARCC deverão, se necessário, contatar as autoridades marítimas as quais possuem sistemas de reporte regionais de navios e/ou enlaces de comunicações com o sistema AMVER.

NOTA: O AMVER é um sistema cooperativo internacional de notificação de navios com cobertura global que está disponível para consulta por todos os RCC. Vários Estados Contratantes também operam sistemas regionais de notificação de navios.

4.2 PLANOS DE OPERAÇÃO

4.2.1 Cada ARCC deverá preparar um plano de operação detalhado para a condução das operações SAR dentro da SRR.

4.2.2 Os ARCC deverão desenvolver seus planos de operação SAR conjuntamente com representantes dos operadores e outros serviços públicos ou privados que poderão ser engajados na prestação de serviços SAR, de modo que todos possam se beneficiar, levando-se em consideração que poderá haver um grande número de sobreviventes.

4.2.3 Os planos de operação deverão especificar, na medida do possível, as disposições para a manutenção e o reabastecimento de aeronaves, embarcações e veículos empregados nas operações SAR, incluindo aqueles disponibilizados por outros Estados.

4.2.4 Os planos de operação SAR deverão conter detalhes relativos às ações a serem tomadas pelas pessoas engajadas em busca e salvamento, incluindo, no mínimo o(s)/a(s):

- a) maneira na qual as operações SAR deverão ser conduzidas na SRR;
- b) uso das facilidades e sistemas de comunicação disponíveis;
- c) ações a serem tomadas em conjunto com outros RCC;
- d) métodos para alertar as aeronaves em rota e navios no mar;
- e) deveres e as prerrogativas das pessoas designadas para a busca e salvamento;
- f) possível realocação de equipamentos que possam ser necessários às condições meteorológicas ou outras;
- g) métodos para a obtenção de informações relevantes para as operações SAR, tais como: informações e previsões meteorológicas, NOTAM apropriados etc.;
- h) métodos para a obtenção de assistência de outros RCC, tais como aeronaves, embarcações, pessoal ou equipamento, conforme seja necessário;
- i) métodos de interceptação com embarcações de superfície para assistir as aeronaves em perigo que se vejam obrigadas a uma amerissagem;
- j) métodos para assistência às aeronaves SAR ou outras aeronaves a prosseguir em direção à aeronave em perigo; e
- k) ações cooperativas a serem tomadas em conjunto com os órgãos ATS e outras autoridades envolvidas para prestar assistência às aeronaves que se saiba ou se suspeite que esteja sendo objeto de interferência ilícita.

4.2.5 Os ARCC deverão incluir os planos de emergência de aeroportos nos seus respectivos planos de operação para proporcionar serviço SAR nas imediações dos aeródromos, incluindo os costeiros e fluviais, quando necessário.

4.3 UNIDADES DE BUSCA E SALVAMENTO

4.3.1 Cada unidade de busca e salvamento deverá:

- a) estar ciente de todas as partes do plano de operação prescrito em 4.2 que forem necessários à condução eficaz de suas funções; e
- b) manter o SISSAR informado a respeito de seu estado de prontidão.

4.3.2 O SISSAR, por intermédio dos seus órgãos constituídos, deverá:

- a) manter em prontidão a quantidade requerida de facilidades SAR; e
- b) manter quantidade e tipo adequados de rações, suprimentos médicos, dispositivos de sinalização e outros equipamentos de sobrevivência e salvamento.

4.4 TREINAMENTOS E EXERCÍCIOS

Para obter e manter a máxima eficiência em busca e salvamento, o SISSAR deverá providenciar regularmente treinamento de seu pessoal e organizar exercícios SAR apropriados.

4.5 DESTROÇOS DE AERONAVES

4.5.1 Cada ARCC deverá manter registros sobre a localização de destroços de aeronaves a fim de que sejam evitados enganos ocasionais e falsas informações de avistamentos. Tais registros serão feitos no SARMaster ou em mapas e fichários físicos.

4.5.2 O proprietário ou explorador será responsável por remover ou destruir, quando for o caso, os destroços resultantes de acidentes com aeronaves, bem como transportar os restos mortais.

5 PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

5.1 INFORMAÇÃO RELATIVA ÀS EMERGÊNCIAS

5.1.1 O ARCC deverá estar ciente de que toda autoridade ou qualquer elemento da organização SAR, tendo razões para crer que uma aeronave ou embarcação esteja em emergência, dará imediatamente toda a informação disponível ao RCC correspondente.

5.1.2 Os ARCC deverão, após receberem a informação relativa à aeronave ou embarcação em emergência, avaliar tais informações e considerar o alcance das operações necessárias.

5.1.3 Quando a informação relativa à aeronave em emergência for recebida de outras fontes que não sejam dos órgãos ATS, o ARCC determinará à qual fase de emergência a situação corresponde e aplicará os procedimentos pertinentes a esta fase.

5.2 PROCEDIMENTOS PARA OS ARCC DURANTE AS FASES DE EMERGÊNCIA

5.2.1 FASE DE INCERTEZA

Na ocorrência de uma fase de incerteza, o ARCC deverá cooperar ao máximo com os órgãos ATS e outros órgãos e serviços apropriados de maneira que os reportes recebidos possam ser imediatamente avaliados.

5.2.2 FASE DE ALERTA

Na ocorrência de uma fase de alerta, o ARCC deverá alertar as unidades SAR e dar início às ações necessárias.

5.2.3 FASE DE PERIGO

Na ocorrência de uma fase de perigo, o ARCC deverá:

- a) iniciar imediatamente as ações com as SRU de acordo com o plano de operação apropriado;
- b) verificar a posição do objeto da busca, estimar o grau de incerteza desta posição e, baseado nas informações e circunstâncias, determinar a extensão da área de busca;
- c) notificar o explorador quando possível e mantê-lo informado acerca do desenvolvimento;
- d) notificar outros RCC cuja ajuda provavelmente será necessária ou que possam ser envolvidos na operação;
- e) notificar os órgãos ATS envolvidos quando a informação relativa à emergência for recebida de outras fontes;
- f) solicitar prontamente às aeronaves, embarcações, estações costeiras e a outros serviços não incluídos no plano de operações e que sejam capazes de ajudar que:
 - 1) mantenham a escuta das transmissões da aeronave em perigo, do equipamento rádio de sobrevivência ou de um ELT (frequências 121.5 MHz e 406 MHz);

- 2) ajudem a aeronave em perigo, em tudo o que seja possível;
 - 3) informem ao ARCC a respeito de qualquer evolução.
- g) a partir das informações disponíveis, elaborar um plano detalhado de ação para a condução da operação de busca e/ou salvamento necessária e comunicar tal plano à autoridade diretamente responsável pela coordenação da operação;
 - h) modificar conforme necessário, de acordo com a evolução das circunstâncias, o plano detalhado de ação;
 - i) notificar as autoridades investigadoras de acidentes apropriadas; e
 - j) notificar o Estado de registro da aeronave.

NOTA: A ordem na qual estas ações estão discriminadas deverá ser seguida, a menos que as circunstâncias determinem de outro modo.

5.2.4 INÍCIO DE UMA AÇÃO DE BUSCA E SALVAMENTO DE UMA AERONAVE CUJA POSIÇÃO É DESCONHECIDA

Quando uma fase de emergência é declarada com relação a uma aeronave cuja posição é desconhecida e que poderá estar em uma ou mais SRR, o ARCC envolvido deverá aplicar os seguintes procedimentos:

- a) Quando um ARCC for notificado da existência de uma fase de emergência e não souber se outros centros tomaram ações apropriadas, deverá assumir a responsabilidade de iniciar as ações pertinentes de acordo com 5.2 e seus subitens e consultar os ARCC vizinhos com o objetivo de ser designado o ARCC que assumirá posteriormente tal responsabilidade;
- b) A menos que outra decisão seja tomada em comum acordo entre os ARCC envolvidos, o ARCC que coordenará a missão de busca e salvamento (MBU/MSA) será aquele que for responsável pela SRR:
 - na qual a aeronave notificou pela última vez a sua posição;
 - para a qual a aeronave estava prosseguindo quando sua última posição reportada estava no limite das duas SRR; ou
 - para a qual a aeronave se destinava quando não estiver devidamente equipada com comunicações bilaterais ou não estiver sob a obrigação de manter comunicação rádio; ou
 - na qual o local do acidente seja identificado pelo Sistema COSPAS-SARSAT;
- c) Após a declaração da fase de emergência, o ARCC que assumiu a coordenação deverá informar a todos os RCC que poderiam estar envolvidos na operação as circunstâncias da emergência e desdobramentos subsequentes. Da mesma forma, todos os RCC que vierem a tomar ciência de qualquer informação relativa à emergência deverão informá-la ao ARCC responsável pela coordenação.

5.2.5 TRANSMISSÃO DE INFORMAÇÕES À AERONAVE CUJA FASE DE EMERGÊNCIA TENHA SIDO DECLARADA

Sempre que aplicável, o ARCC responsável pelas ações de busca e salvamento deverá enviar as informações sobre as ações iniciadas ao órgão ATS da FIR na qual a aeronave esteja operando, com o objetivo de que tais informações sejam transmitidas à aeronave.

5.3 PROCEDIMENTOS QUANDO A RESPONSABILIDADE PELAS OPERAÇÕES SE ESTENDE A DOIS OU MAIS ESTADOS CONTRATANTES

Onde a condução das operações ao longo da totalidade da SRR for de responsabilidade de mais de um Estado Contratante, cada Estado envolvido deverá proceder de acordo com o plano de operação pertinente, quando assim for solicitado pelo RCC instituído da região.

5.4 PROCEDIMENTOS PARA AUTORIDADES NO LOCAL DA OCORRÊNCIA

O Comandante da Operação SAR na função de conduzir a operação ou parte dela deverá:

- a) dar instruções às unidades sob seu comando e informar ao ARCC tais instruções; e
- b) manter o ARCC informado a respeito da evolução da operação.

5.5 PROCEDIMENTOS PARA OS ARCC — ENCERRAMENTO E SUSPENSÃO DAS MISSÕES DE BUSCA E SALVAMENTO

5.5.1 As MBU/MSA deverão prosseguir, quando praticável, até que todos os sobreviventes tenham sido levados para um local seguro ou até que não mais exista a expectativa razoável de salvamento.

5.5.2 Se após criteriosa avaliação a continuidade da Operação SAR tornar-se impraticável pela inexistência de fatos que justifiquem ou concluir-se que não há sobreviventes, o SMC será responsável por solicitar ao DECEA a suspensão das atividades.

NOTA. Quando uma operação SAR envolver mais de um RCC, nacional ou internacional, poderão ser solicitadas informações de autoridades apropriadas relacionadas ao processo de tomada de decisão que conduza ao encerramento da operação SAR.

5.5.3 Quando uma operação SAR tiver sido bem-sucedida, ou quando um ARCC considere ou seja informado de que uma emergência não mais existe, a fase de emergência deverá ser cancelada, a operação SAR deverá ser encerrada e todas as autoridades, facilidades e serviços que tenham sido envolvidos ou notificados deverão ser prontamente comunicados.

5.5.4 Se uma operação SAR se torna impraticável e o ARCC concluir que ainda pode haver sobreviventes, deverá, temporariamente, suspender todas as atividades na cena, esperando o surgimento posterior de futuros acontecimentos, e deverá informar prontamente a todas as autoridades, facilidades ou serviços que tenham sido ativados ou notificados. As informações relevantes recebidas subsequentemente deverão ser avaliadas e a operação SAR reativada quando justificada ou praticável.

5.6 PROCEDIMENTOS NA CENA DE UM ACIDENTE

5.6.1 Quando múltiplas facilidades estão engajadas na cena de uma operação SAR, o ARCC ou o ARSC deverá designar uma ou mais unidades em cena para coordenar as ações que garantam a segurança e a eficiência das operações aéreas e de superfície, levando-se em conta a capacidade das facilidades e os requisitos operacionais.

5.6.2 Quando um piloto em comando observar que outra aeronave ou embarcação encontra-se em perigo, deverá, se possível, e a menos que seja considerado não razoável ou desnecessário:

- a) manter a aeronave ou embarcação em perigo à vista até que seja obrigado a abandonar o local ou instruído pelo ARCC que tal medida não é mais necessária;
- b) determinar a posição da aeronave ou embarcação em perigo;
- c) reportar ao ARCC ou aos órgãos ATS, conforme seja apropriado, se possível, as seguintes informações:
 - tipo da aeronave ou embarcação em perigo, sua identificação e condição;
 - posição, expressa em coordenadas geográficas ou coordenadas de grade ou em distância e rumo verdadeiro de um ponto de referência terrestre bem determinado ou auxílio rádio à navegação;
 - horário da observação expresso em horas e minutos de Tempo Universal Coordenado (UTC).
 - número observado de pessoas;
 - se foram vistas pessoas abandonando a aeronave ou a embarcação em perigo;
 - condições meteorológicas na cena;
 - condição física aparente dos sobreviventes;
 - melhor rota por terra possível para conduzir ao local do acidente; e
- d) agir conforme instruído pelo ARCC ou pelos órgãos ATS.

5.6.2.1 Se a primeira aeronave a chegar à cena do acidente não for uma aeronave SAR, deverá assumir os encargos das atividades de todas as aeronaves que cheguem ao local posteriormente, até que a primeira aeronave SAR chegue à cena do acidente. Se neste período tal aeronave não tiver condições de estabelecer comunicações com o ARCC apropriado ou órgão ATS, esta deverá, em comum acordo, transferir para outra aeronave capaz de estabelecer e manter tal comunicação até a chegada da primeira aeronave SAR.

5.6.3 Quando for necessário que uma aeronave transmita informações para os sobreviventes ou para uma unidade SAR na superfície e a comunicação bilateral não estiver acessível, esta deverá, se praticável, lançar equipamento de comunicação que permita estabelecer contato direto ou transmitirá a informação lançando uma mensagem impressa.

5.6.4 Quando um sinal terrestre tiver sido feito, a aeronave deverá indicar se o compreendeu ou não pela utilização dos meios descritos no item 5.6.3 ou, se não for praticável, utilizará um sinal visual apropriado.

5.6.5 Quando for necessário que uma aeronave direcione uma embarcação de superfície para o local onde uma aeronave ou embarcação se encontre em perigo, ela deverá fazê-lo transmitindo informações precisas por quaisquer meios disponíveis. Se não for possível estabelecer comunicação rádio, a aeronave deverá fazer um sinal visual apropriado.

NOTA: Sinais visuais ar-superfície e superfície-ar estão publicados no Volume III do Doc 9731 (IAMSAR) e na AIP-BRASIL.

5.7 PROCEDIMENTOS PARA UM PILOTO EM COMANDO QUE CAPTA UMA TRANSMISSÃO DE EMERGÊNCIA

Sempre que uma transmissão de emergência for captada por um piloto em comando de uma aeronave, este deverá, caso seja possível:

- a) acusar o recebimento da transmissão de emergência;
- b) registrar a posição da aeronave ou embarcação em perigo, caso esta informação tenha sido fornecida;
- c) estabelecer uma marcação desta transmissão determinada por auxílio rádio à navegação;
- d) informar o ARCC apropriado ou órgão ATS da transmissão de emergência, fornecendo todas as informações disponíveis; e
- e) a critério do piloto, enquanto aguarda instruções, prosseguir para o local indicado na transmissão.

5.8 SINAIS DE BUSCA E SALVAMENTO

5.8.1 Os sinais visuais ar-superfície e superfície-ar, constantes no anexo, deverão ser usados somente para os propósitos indicados e não se utilizará qualquer outro sinal que possa confundir seu significado.

5.8.2 Ao observar qualquer sinal constante no anexo, as aeronaves deverão agir conforme requerido pela interpretação do sinal dado.

5.9 MANUTENÇÃO DE REGISTROS

5.9.1 Cada ARCC deverá manter um registro da eficiência operacional SAR em sua SRR.

5.9.2 Cada ARCC preparará avaliações das operações SAR em sua SRR. Essas avaliações compreenderão todas as observações pertinentes a respeito dos procedimentos utilizados, dos equipamentos de emergência e sobrevivência e quaisquer sugestões para o melhoramento desses procedimentos e equipamentos. As avaliações, que possam ser de interesse de outros países, deverão ser submetidas à autoridade aeronáutica, que decidirá quais delas encaminhará à ICAO para informação e disseminação, conforme seja apropriado.

6 DISPOSIÇÕES FINAIS

Os casos não previstos nesta ICA serão submetidos à apreciação do Exmo. Sr. Chefe do Subdepartamento de Operações do DECEA.

Anexo A – Sinais de Busca e Salvamento
(Ver o Capítulo 5, Item 5.8, da ICA)

1 Sinais para embarcação de superfície

1.1 As seguintes manobras realizadas em sequência por uma aeronave significam que esta deseja direcionar uma embarcação de superfície a uma aeronave ou a outra embarcação em perigo:

- a) circulando a embarcação de superfície ao menos uma vez;
- b) cruzando o rumo projetado da embarcação de superfície a baixa altitude e:
 - 1) balançar as asas; ou
 - 2) acelerar e desacelerar os motores; ou
 - 3) mudar o passo da hélice.

NOTA: Devido ao grande nível de ruído a bordo das embarcações de superfície, os sinais sonoros indicados em 2) e 3) poderão tornar-se menos eficientes do que os sinais visuais indicados em 1), e são considerados como meios alternativos de atrair a atenção.

- c) seguir na direção que deseja que a embarcação de superfície se direcione.

As repetições destas manobras têm os mesmos significados.

1.2 As seguintes manobras realizadas por uma aeronave significam que não é mais necessário a ajuda da embarcação à qual os sinais foram dirigidos:

- cruzar a esteira da embarcação de superfície próxima à popa a baixa altitude e:
 - 1) balançar as asas; ou
 - 2) acelerar e desacelerar os motores; ou
 - 3) mudar o passo da hélice.

NOTA: As seguintes formas de resposta podem ser feitas pelas embarcações de superfície para os sinais indicados em 1.1:

- Para acusar o recebimento dos sinais
 - 1) içar o “galhardete de código” (faixas verticais vermelhas e brancas), significando “entendido”;
 - 2) transmitir uma sucessão de letras “T” por intermédio de sinais em código Morse;
 - 3) alterar o rumo para seguir a aeronave.
- Para indicar a impossibilidade de cumprir os sinais
 - 1) içar a bandeira internacional “N” (quadrados alternados azuis e brancos);

Continuação do Anexo A – Sinais de Busca e Salvamento

- 2) transmitir uma sucessão de letras “N” através de sinais em código Morse;

NOTA: Ver a NOTA correspondente a 1.1, “b”, 3) deste Anexo.

2 Código de sinais terra-ar

2.1 Código de sinais terra-ar a serem usados pelos sobreviventes:

Nº	Mensagem	Símbolo do Código
1	Preciso de ajuda	V
2	Preciso de assistência médica	X
3	Não ou negativo	N
4	Sim ou afirmativo	Y
5	Estou prosseguindo nesta direção	↑

2.2 Código de sinais terra-ar a serem usados pelas equipes SAR:

Nº	Mensagem	Símbolo do Código
1	Operação terminada	LLL
2	Achamos todos os ocupantes	<u>LL</u>
3	Achamos somente alguns ocupantes	++
4	Não podemos continuar. Regressando à base	XX
5	Dividimo-nos em dois grupos. Cada um seguiu nesta direção	
6	Recebemos a informação de que a aeronave está nesta direção	
7	Nada encontrado. Prosseguimos na busca	NN

Continuação do Anexo A – Sinais de Busca e Salvamento

2.3 Os símbolos terão pelo menos 2,5 m (8 ft) de comprimento e devem ser os mais chamativos possíveis:

NOTA 1: Os símbolos podem ser feitos com qualquer material, por exemplo: tiras de tecido, pedaços de paraquedas, pedaços de madeira, pedras ou qualquer material similar. Pode-se também desenhar os símbolos sobre o terreno ou pintá-los com manchas de óleo.

NOTA 2: Para atrair a atenção à sinalização acima descrita podem ser utilizados quaisquer outros meios, como rádio, luzes de sinalização (“flares”), fumaça e luz refletida.

3 Sinais ar-terra

3.1 Os seguintes sinais executados por uma aeronave significam que a sinalização feita em terra foi compreendida:

- a) durante as horas do dia:
 - balançar as asas da aeronave;
- b) durante as horas da noite:
 - piscar duas vezes os faróis de pouso da aeronave ou, caso não os possua, acender e apagar duas vezes as luzes de navegação.

3.2 A ausência dos sinais acima descritos indica que os sinais de terra não foram compreendidos.