



1. FINALIDADE

O presente POP tem a finalidade de regular os procedimentos relativos ao acionamento para o evento de QUEDA DE AERONAVE NO MAR, por parte do CBMERJ.

2. CONSIDERANDO

2.1. Que já existem procedimentos operacionais para esse tipo de evento por parte de órgãos específicos;

2.2. que uma aeronave com intenção de pouso forçado ou que já o tenha efetuado aciona o Serviço de Busca e Salvamento da FAB (SAR) para as ações pertinentes. Deste modo, podemos identificar que, em virtude da legislação específica, já existe um protocolo de acionamento para operações de salvamento e resgate de aeronaves para aviação geral e regular, seja para eventos ocorridos em terra ou no mar;

2.3. que o Corpo de Bombeiros, em virtude de procedimentos e normas já existentes, atuará como órgão de apoio quando esse evento ocorrer com aeronaves da aviação geral e regular;

2.4. que o Corpo de Bombeiros atuará efetivamente como órgão principal nas ações de socorro quando aeronave sinistrada pertencer ao tipo de aviação desportiva;

2.5. que existem alguns termos e definições que se fazem necessários elencar, a saber:

Faz-se necessário definir Operador ou Explorador de uma aeronave:

É definido como explorador da aeronave pessoa física ou jurídica, proprietário ou não, que a utiliza legitimamente com ou sem fins lucrativos. Pela legislação aeronáutica, são atribuições do operador ou explorador em caso de acidente:

- Os destroços de uma aeronave acidentada ou materiais por ela transportados só poderão ser removidos ou vasculhados para salvar vidas, atender pessoas vitimadas, restaurar a segurança das operações ou preservar a propriedade de terceiros. Caso contrário, deverá haver autorização expressa do órgão de investigação aérea – Cenipa (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos), subordinado ao Comando da Aeronáutica;
- Remover a aeronave, seus destroços, partes ou coisas nela transportadas;
- Comunicar a ocorrência do evento com a aeronave sob sua responsabilidade;
- Fornecer informações no processo de investigação;
- Promover a guarda dos destroços e bens transportados pela aeronave;
- Comunicar o fato aos familiares e ao público;
- Transportar os sobreviventes.

Para elucidar os protocolos operacionais já existentes para salvamento, vamos definir as fases do socorro:

Este Procedimento Operacional deverá ser colocado e classificado em fichário específico o qual deverá ficar permanentemente na SsCO



Fase de incerteza: Quando, decorridos trinta minutos do horário em que se estima receber uma comunicação de posição ou de voo normal e tenta-se sem resultado estabelecer comunicação com a referida aeronave ou trinta minutos após o estimado horário de chegada, não haja nenhuma notificação ou comunicação do piloto com o órgão de controle.

Fase de alerta: Depois de transcorrida a fase de incerteza, caso não se consiga comunicação com a aeronave ou através de outras fontes. Quando a aeronave autorizada a pousar não o fizer dentro de cinco minutos, não estabelecendo comunicação. Quando se recebem informações de que as condições operacionais da aeronave não são normais, porém não indicam um possível pouso forçado.

Fase de perigo: Quando, transcorrida a fase de alerta, forem infrutíferas novas tentativas de restabelecer comunicação, também se evidencia que o combustível que a aeronave levava a bordo não era suficiente para um pouso em local seguro ou aeródromo alternativo.

2.6. a necessidade de estabelecer um *modus operandi*, a fim de padronizar as ações de acionamento dos recursos do CBMERJ para este tipo de operação.

Tendo este POP aplicação mais apropriada para a aviação desportiva (ultraleves, para motores, parapentes e asa deltas) ou, de incidência reduzida, algum observador em terra identificou a queda de alguma aeronave e comunicou diretamente ao Corpo de Bombeiros, devendo ficar claro que, na grande maioria dos casos, a missão do Corpo de Bombeiros será exclusivamente de apoio, com instruções específicas de uma coordenação da FAB. Em um acidente aeronáutico convencional da aviação homologada (regular ou geral), em sua grande maioria, a solicitação de socorro para aviação homologada regular dar-se-á via serviço de busca e salvamento da aeronáutica, denominado SAR, acionado pela TWR (torre de comando), suprimindo as etapas de confirmação de aviso.

Quando o piloto em comando constata uma pane, comunica a emergência e a necessidade de pouso de emergência pela frequência de comunicação ou por código específico no seu *transponder*; antes da queda, permitindo que seja facilitada sua localização nas buscas, fornece sua localização para órgão ATC (controlador do espaço aéreo). Destaca-se que a comunicação entre piloto e órgão ATC (para aeródromos controlados) é frequente e contínua, nada impedindo que um observador em terra, constatando o acidente, acione diretamente órgãos do poder público de forma leiga à legislação aérea e remeterá ao Corpo de Bombeiros. Para que não haja sobreposição de competências, casos de acidentes aeronáuticos deverão sempre ser comunicados à FAB.


3. PROCEDIMENTOS

3.1. Queda de aeronave no mar (aviação desportiva)

- Para melhor conhecimento e eficácia nas operações, devemos estabelecer como limite de atuação do CBMERJ a zona costeira. Os limites da zona costeira foram estabelecidos mediante o Decreto Federal nº 5.300, de 7 de dezembro de 2004 (Presidência da República Federativa do Brasil, 2004). A

Este Procedimento Operacional deverá ser colocado e classificado em fichário específico o qual deverá ficar permanentemente na SSCO

Este Procedimento Operacional deverá ser colocado e classificado em fichário específico o qual deverá ficar permanentemente na SsCO

 SECRETARIA DE ESTADO DE DEFESA CIVIL CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO ESTADO MAIOR GERAL	POP	Seção DIVERSOS	
	Página 3/3	Versão 1ª	Modelo ANALÍTICO
Assunto: ACIDENTE AERONÁUTICO NO MAR	PROCEDIMENTO OPERACIONAL PADRÃO		

faixa marítima é o espaço que se estende por 12 milhas náuticas medidas a partir da linha de costa e a faixa terrestre, aproximadamente 22.224 metros.

- Ao receber solicitação para o referido evento, o Centro de Operações deverá colher o máximo de dados acerca da aeronave: nº de tripulantes, localização da queda, prefixo e tipo de aeronave;
- Sendo conhecido o local da queda, o Centro de Operações entrará em contato com o Grupamento Marítimo mais próximo do local do evento para dar a primeira resposta, concomitantemente fará contato com o Grupamento de Operações Aéreas para que o mesmo faça uma varredura aérea na busca por supostas vítimas;
- Ato contínuo, o Centro de Operações informará à Capitania dos Portos sobre a situação e, se for o caso, solicitará apoio no que se refere a uma possível busca dos destroços da aeronave, caso não seja conhecido o local exato da suposta queda da aeronave, tendo como limite de atuação a zona costeira;
- Ao ser localizado o local da queda e a possibilidade de existirem vítimas no fundo do mar, deverá ser acionado o GBS, com o intuito de fazer uma busca subaquática no local, caso o local tenha condições para tal operação.

4. GLOSSÁRIO

ATC - Controle do Tráfego Aéreo

ATS - Serviços de Tráfego Aéreo

Cenipa - Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

FAB - Força Aérea Brasileira

SAR - Serviço de Busca e Salvamento da FAB

TWR - Torre de Comando

5. DISPOSIÇÕES FINAIS

O presente POP entrará em vigor a partir da data de sua publicação.

Elaborado por: Ten Cel BM Wagner Oliveira Maj BM Anderson Gomes	Emissão: 21/11/2012	Revisão: / /	Aprovação: Ch EMG
---	------------------------	-----------------	--------------------------