



De: **Gabinete de Comunicação e Imagem da NAV PORTUGAL**
Para: **Editor ECONOMIA/SOCIEDADE/NACIONAL**
Assunto: **Acidente com Helicóptero dia 15 de Dezembro**

A NAV Portugal procedeu, como habitualmente, a uma investigação interna visando exclusivamente averiguar o cumprimento, por parte dos seus serviços, das normas e dos procedimentos a que está obrigada a nível nacional e internacional, nomeadamente a Directiva Operacional Nacional nº 4 e o Capítulo 5 do Anexo 11 da ICAO.

Em função da investigação realizada pela NAV Portugal, suportada pelo conjunto de provas já entregue à entidade responsável pela investigação – GPIAAF, mas tendo em conta o mediatismo associado às diligências promovidas pela NAV Portugal e à alegação de que as mesmas pudessem ter determinado a intempestividade da comunicação ao Centro de Coordenação de Busca e Salvamento da Força Aérea (RCC da FAP), decidiu tornar públicas as conclusões constantes do referido processo de investigação:

Assim,

De acordo com a Directiva nº 4 a NAV Portugal tem que assegurar em conjunto com a FAP a monitorização permanente do espaço aéreo continental e detectar pelos meios disponíveis situações associadas a eventuais acidentes com aeronaves.

Compete-lhe ainda alertar de forma expedita e no mais curto espaço de tempo o *Rescue Coordination Centre (RCC) da Força Aérea (FAP)* sempre que constate alguma daquelas situações.

Não define a Directiva, nem meios, nem tempos próprios para o efeito, mas fá-lo a regulamentação internacional que determina de forma exaustiva todos os procedimentos associados aos mecanismos de alerta e notificação ao RCC.

A obrigação de comunicação de acidente pressupõe a realização de todas as diligências necessárias à formação da convicção de que o acidente pode ter ocorrido. Assim, não só a Directiva impõe a obrigação de detectar pelos meios disponíveis as situações associadas a eventuais acidentes com aeronaves como o Anexo 11 da ICAO nos impõe o cumprimento de um conjunto de acções numa sequência temporal definida no ponto 2 do Capítulo 5 que regula de forma específica a notificação ao RCC das referidas ocorrências.

Esse procedimento inclui três fases:

- a) Incerteza: fase de 30 minutos após o momento em que, no caso em apreço, deveria ter sido comunicada pela tripulação a aterragem;
- b) Alerta: Fase em que se realizam as tentativas de estabelecer comunicações com aeronave ou outras fontes relevantes que possam ter informação sobre a aeronave, o que no caso concreto serão a tripulação e os aeródromos/heliportos onde poderia ter aterrado conforme indicação da tripulação e Plano de Voo, concluindo-se esta fase com a interpelação directa da outra entidade responsável pela monitorização do espaço aéreo;
- c) “Distress”: Após as tentativas falhadas de estabelecer comunicação com a aeronave e outras tentativas mais alargadas para se saber o seu paradeiro, os Serviços de Controlo de Tráfego Aéreo adquirem a convicção da possibilidade de ter ocorrido um incidente ou acidente e notificam o *Rescue Coordination Centre (RCC) da Força Aérea (FAP)*

Analisada a fita do tempo, verificável pelas autoridades competentes, e constatando-se que a hora estimada de aterragem era cerca das 18:52, iniciou-se a fase de alerta às 19:22, momento em que os Serviços de Controlo de Tráfego Aéreo iniciaram todos os procedimentos impostos no Anexo 11 para detectar a eventual ocorrência de um incidente ou acidente.

Cerca de 10 minutos depois foi contactada a Esquadra Independente de Tráfego Aéreo para confirmar a ausência de informação concreta sobre a aeronave em causa;

Cerca das 19:38 procedeu-se à notificação do RCC da FAP, via Supervisor do ACC de Lisboa, entrando-se na fase de *distress*, porque já existia uma razoável certeza de poder ter ocorrido uma ameaça grave à segurança da aeronave e seus ocupantes, cumprindo desta forma todas as obrigações decorrentes da regulamentação em vigor.

De notar que estes prazos aplicam-se aos voos em espaço aéreo controlado, o que não era o caso do voo de emergência médica sinistrado que estava a voar em espaço aéreo não controlado.

Sem prejuízo da disponibilidade da NAV Portugal continuar a colaborar com todas as entidades envolvidas com vista ao integral apuramento dos factos, a referida mediatização de conclusões incorrectas relativamente à actuação dos serviços de controlo de tráfego aéreo, impôs o presente esclarecimento.

Nota para editores:

A NAV Portugal tem como missão a prestação de serviços de navegação aérea no espaço aéreo sob responsabilidade de Portugal, dividido em duas Regiões de informação de Voo (RIV): A RIV de Lisboa, que compreende toda a área sobre Portugal Continental estendendo-se até ao Arquipélago da Madeira e a RIV de Santa Maria que compreende o Arquipélago dos Açores e uma vasta área do Oceano Atlântico Norte. Possui um Centro de Controlo de Tráfego Aéreo em Lisboa e um Centro de Controlo de Tráfego Aéreo Oceânico em Santa Maria. Possui Torres de Controlo nos Aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Cascais, Funchal, Porto Santo, Santa Maria, Ponta Delgada, Horta e Flores. Detém ainda Infra-estruturas e sistemas de apoio à navegação aérea em todo o território nacional, controlando perto de um milhão de voos por ano. Conta com uma equipa de cerca de 1.000 técnicos altamente qualificados, que asseguram a segurança dos passageiros e aeronaves 24 horas por dia, ao longo de todo o ano.