

Quinta-feira, 31 de maio de 2018

**I Série**  
**Número 34**



# BOLETIM OFICIAL

---

---



## ÍNDICE

### CONSELHO DE MINISTROS:

#### Decreto-lei n° 31/2018:

Cria o Sistema Nacional de Busca e Salvamento de Cabo Verde. .... 788

#### Decreto n° 9/2018:

Aprova o Memorando de Entendimento sobre o Controlo do Estado do Porto para as Regiões Oeste e Central Africana. .... 799

## CONSELHO DE MINISTROS

### Decreto-lei nº 31/2018

de 31 de maio

Cabo Verde, através da aprovação do Decreto-lei n.º 61/2015, de 5 de novembro, que cria o Sistema Nacional de Busca e Salvamento (SAR), assumiu a responsabilidade de assegurar a assistência a pessoas em perigo em decorrência de acidente ou situação de emergência ocorridas com aeronaves, navios e embarcações.

Neste âmbito fundiu-se o SAR Aeronáutico e o Marítimo, criando um único SAR, ou seja, um sistema que cobre as duas vertentes, através de um Centro Conjunto de Coordenação de todas as ações de Salvamento (JRCC - *Joint Rescue Coordination Center*).

Contudo com a entrada em vigor do Decreto-lei n.º 61/2015, de 5 de novembro, foi revogado o Decreto-lei n.º 34/2009, de 21 de Setembro, que cria o Serviço de Busca e Salvamento da Aviação Civil (SAR aeronáutico), a ser prestado em todo o espaço aéreo denominado como Região de Busca e Salvamento Oceânica do Sal, em conformidade com o Anexo 12 da Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO, sigla em inglês) e o Regulamento n.º 01/2012, de 16 de julho, emitido pela autoridade aeronáutica, através do qual foram especificados os requisitos relativos às funções, atribuições e procedimentos do Centro de Coordenação de Salvamento Aeronáutico e as funções do Ponto de Contacto SAR designado da Região de Busca e Salvamento de Cabo Verde com relação à vertente aeronáutica.

Perante este cenário e visando imprimir maior eficiência e eficácia ao Sistema Nacional de Busca e Salvamento e colmatar o vazio de regulamentação a nível da organização e atribuições do Serviço de Busca e Salvamento, o presente diploma visa regular todas as matérias sobre busca e salvamento em consonância com o disposto na Convenção Internacional da Aviação Civil (Convenção de Chicago de 1944), na Convenção Internacional sobre a Busca e Salvamento Marítimo (Convenção de Hamburgo de 1979) e na Convenção para Salvaguarda da Vida no Mar (Convenção SOLAS) de que Cabo Verde é Estado signatário.

Assim, o Sistema de Busca e Salvamento inclui como elementos básicos um quadro jurídico (o presente diploma e a Resolução n.º 31/2009, de 21 de setembro, alterada e republicada pela Resolução n.º 84/2015, de 24 de agosto, que cria a Comissão Nacional de Coordenação de Busca e Salvamento, para coordenar os esforços de todas as entidades participantes e fornecer ao Estado subsídios à elaboração da política nacional SAR), as autoridades responsáveis (a Agência Marítima e Portuária, a Agência de Aviação Civil, o Prestador SAR (Guarda Costeira), e demais Unidades SAR das Forças Armadas, da Polícia Marítima, como órgãos executivos ou operativos e outros Organismos de Salvamento do país, Comunicações dos Serviços de Tráfego Aéreo (ATS), Serviços de Meteorologia e Pessoal especializado do Serviço de Busca e Salvamento.

Neste sentido, este diploma mantém a opção de assegurar uma aproximação de multi-agências interligadas para a

gestão dos serviços SAR, sendo aos membros do Governo responsáveis pelas áreas dos Transportes, da Defesa Nacional e da Administração Interna os principais garantes da prestação de serviços SAR, com total responsabilidade para o seu planeamento, estabelecimento, organização de pessoal, equipamento, controle e elaboração da política geral em matéria SAR aeronáutico e marítimo, devendo ser coadjuvado pelas autoridades aeronáutica e marítima.

Assim,

No uso da faculdade conferida pela alínea *a*) do n.º 2 do artigo 204.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

### CAPÍTULO I

#### DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

##### Objeto

O presente diploma cria o Sistema Nacional de Busca e Salvamento de Cabo Verde.

Artigo 2.º

##### Definições

Para efeitos do disposto no presente diploma, entende-se por:

- a) «Busca», uma operação normalmente coordenada pelo Centro Conjunto de Coordenação de Salvamento ou por um sub-centro de salvamento, em que se utiliza o pessoal e instalações disponíveis para localizar pessoas em perigo;
- b) «Centro Conjunto de Coordenação de Salvamento (JRCC - *Joint Rescue Coordination Center*)», é o centro de coordenação de salvamento responsável pelas operações do SAR aeronáutico e marítimo;
- c) «*Ditching*», amargem forçada de uma aeronave na água;
- d) «Equipa de busca e salvamento», equipa composta por pessoas treinadas e dotadas de equipamentos apropriados à execução rápida das operações de busca e salvamento;
- e) «Fase de alerta», uma situação em que existe apreensão quanto à segurança de uma aeronave, navio ou embarcação e seus ocupantes;
- f) «Fase de emergência», um termo genérico que significa, conforme o caso, fase de incerteza, fase de alerta ou fase de perigo;
- g) «Fase de incerteza», uma situação em que existe a incerteza acerca da segurança de uma aeronave, navio ou embarcação e seus ocupantes;
- h) «Fase de perigo», uma situação em que existe uma certeza razoável de que uma aeronave, navio ou embarcação e seus ocupantes estão ameaçados por um perigo grave e iminente e requerem de assistência imediata;
- i) «Meios de busca e salvamento», todos os recursos utilizados para efetuar as operações de busca e salvamento, incluindo as equipas designadas na condução das operações de busca e salvamento;



2 530000 015944

- j) «Operação de busca e salvamento», o conjunto de atividades relacionadas com o salvamento de tripulações, localização de aeronaves, navios e embarcações e seus ocupantes, retorno em segurança dos sobreviventes de acidentes aeronáuticos, marítimos e outros, medidas para atenuar os efeitos das calamidades públicas e prestação de assistência, sempre que houver perigo à vida humana;
- k) «Postos de alerta», quaisquer meios destinados a servir de intermediário entre uma pessoa que declara uma situação de perigo e o centro conjunto de coordenação de “salvamento”;
- l) «Região de busca e salvamento (SRR - *Search Rescue Region*)», uma região de dimensões determinada, associada a um centro de coordenação de busca, no interior da qual são assegurados os serviços de busca e salvamento;
- m) «Salvamento», uma operação para recuperar pessoas em perigo, prestar-lhes assistência médica inicial ou de outro tipo e transportá-las a um local seguro;
- n) «Serviços de Busca e Salvamento», serviço coordenado pelo Centro Conjunto de Coordenação de Busca e Salvamento de Cabo Verde que utiliza meios públicos e privados para localizar e recuperar os sobreviventes de acidentes ou incidentes de aeronaves, navios e embarcações, independentemente das circunstâncias e nacionalidade, tendo ainda por finalidade, prestar os primeiros socorros e outras necessidades de sobrevivência, assim como, providenciar o transporte dos mesmos para um local seguro;
- o) «Sub-centro de salvamento (RSC - *Rescue sub-centre*)», uma unidade subordinada a um centro conjunto de coordenação de salvamento, estabelecida para complementar esta última de acordo com determinadas disposições das autoridades responsáveis;
- p) SPOC – Sigla inglesa do Ponto de Contacto SAR nacional (*SAR Point of Contact*).

Artigo 3.º

**Missão**

O Sistema Nacional de Busca e Salvamento tem por missão assegurar o serviço de busca e o salvamento, nomeadamente através de:

- a) Regulação das matérias sobre busca e salvamento (SAR) em conformidade com o disposto na Convenção de Chicago de 1944, na Convenção de Hamburgo de 1979 e na Convenção SOLAS de 1974;
- b) Gestão SAR;
- c) Planificação de missões SAR; e
- d) Coordenação operacional SAR.

Artigo 4.º

**Definição e Implementação de Política Nacional Serviço de Busca e Salvamento**

Cabe aos membros do Governo responsáveis pelas aéreas dos Transportes, Defesa Nacional e Administração Interna, definir e implementar a política geral em matéria SAR aeronáutico e marítimo, coadjuvados pelas autoridades aeronáutica, marítima e pela Comissão Nacional de Coordenação de Busca e Salvamento (CNCSAR).

Artigo 5.º

**Coordenação entre os ministérios participantes**

O departamento governamental responsável pela área dos Transportes deve coordenar com os demais departamentos governamentais com responsabilidades SAR e assegurar que acordos bilaterais ou multilaterais com outros ministérios pertinentes sejam celebrados.

**CAPÍTULO II**

**ORGANIZAÇÃO**

Artigo 6.º

**Serviço de Busca e Salvamento**

O Serviço de Busca e Salvamento integra os seguintes elementos:

- a) A Comissão Nacional de Coordenação de Busca e Salvamento;
- b) O Centro Conjunto de Coordenação de Salvamento;
- c) Sub-centro de salvamento, quando designado;
- d) Equipa de busca e salvamento;
- e) Os Postos de Alerta;
- f) A Unidade de Busca e Salvamento.

Artigo 7.º

**Objetivos do Serviço de Busca e Salvamento**

1. O Serviço de Busca e Salvamento tem como objetivo proporcionar toda ajuda possível às aeronaves, navios e embarcações em perigo ou sinistrados e aos sobreviventes dos acidentes de aviação ou marítimo na SRR de Cabo Verde.

2. O Serviço de Busca e Salvamento deve ser disponibilizado durante 24 (vinte e quatro) horas por dia, podendo ser prestado na forma individual ou em cooperação com outros Estados.

3. Caso Cabo Verde tenha aceite a missão de prestar serviço de busca e salvamento nas áreas correspondentes ao alto mar ou nas SRR de outros Estados, individualmente ou em cooperação com outros Estados, devem ser tomadas as medidas necessárias para que os serviços se estabeleçam e sejam prestados de acordo com as disposições do Anexo 12 à Convenção da Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO, sigla em inglês) e da Convenção SAR.

4. O serviço de busca e salvamento a ser estabelecido nas áreas correspondentes ao alto mar ou nas SRR de outros Estado, na forma individual ou em cooperação com outros Estados, deve-se determinar sobre a base de acordos regionais.



5. Ao disponibilizar ajuda às aeronaves, navios e embarcações em perigo e aos sobreviventes de acidentes de aviação ou marítimo, o serviço de busca e salvamento deve ser prestado independentemente da nacionalidade ou condição jurídica das pessoas ou das circunstâncias em que se encontrem.

6. O prestador do serviço SAR deve estabelecer procedimentos para melhorar a prestação de serviços, incluindo os aspetos de planificação, instrução e acordos de cooperação nacional e internacional.

7. O prestador de serviço SAR deve utilizar as equipas de busca de salvamento das Forças Armadas e outras instalações e serviços disponíveis para ajudar a qualquer aeronave, navio e embarcação ou os seus ocupantes que estejam ou pareçam estar em estado de emergência.

Artigo 8.º

#### Aprovação e Publicação da Região de Busca e Salvamento

1. O membro do Governo responsável pela área dos Transportes aprova, mediante Portaria, a SRR de Cabo Verde, a qual deve ser publicada no Boletim Oficial, bem como nas publicações aeronáuticas e marítimas pertinentes.

2. Os limites da SRR dentro da qual se deve prestar o serviço de busca e salvamento coincidem com os da Região de Informação de Voo (FIR) e no alto mar, com a Região de Busca e Salvamento Marítimo de Cabo Verde.

Artigo 9.º

#### Comissão Nacional de Coordenação de Busca e Salvamento

1. A Comissão Nacional de Coordenação de Busca e Salvamento (CNCSAR) é o fórum permanente e apropriado no qual os participantes recomendam, *inter alia* políticas e procedimentos que devem ser incorporados no Plano Nacional SAR e outros documentos SAR pertinentes.

2. Os objetivos, as funções, a composição e o funcionamento da Comissão Nacional de Coordenação de Busca e Salvamento estão previstos no diploma da sua criação.

Artigo 10.º

#### Centro Conjunto de Coordenação de Salvamento

1. O Centro Conjunto de Coordenação de Salvamento (JRCC) está a cargo da Guarda Costeira, enquanto prestador do serviço SAR, que é responsável pela coordenação das operações de busca e salvamento marítimo e aeronáutico em toda a SRR.

2. O JRCC, quando solicitado, deve prestar os serviços SAR fora da SRR de Cabo Verde.

3. O JRCC e os sub-centros, quando estabelecidos, devem estar dotados 24 (vinte e quatro) horas por dia de pessoal devidamente capacitado e com domínio da fraseologia padrão utilizado nas comunicações aeronáuticas e marítimas.

4. O pessoal do JRCC que participa nas comunicações radiotelefónicas deve ter domínio da língua inglesa.

5. Nas zonas onde os serviços públicos de telecomunicações não permitem às pessoas que observem uma aeronave,

navio e embarcação em perigo de notificar de forma direta e rápida ao Centro Conjunto Coordenador de Salvamento, os Centros adequados dos serviços públicos ou privados podem desempenhar o papel de postos de alertas.

Artigo 11.º

#### Comunicações dos órgãos de busca e salvamento

1. O JRCC deve dispor de meios de comunicação imediata em ambos os sentidos, rápidos e seguros com:

- a) Os órgãos do serviço de tráfego aéreo correspondente;
- b) Os sub-centros de salvamento associados;
- c) As estações apropriadas, que facilitam marcações e posições na região;
- d) Uma estação de rádio costeira que possa alertar as embarcações que se encontram na região e comunicar-se com elas;
- e) O posto central das equipas de salvamento da região;
- f) Os Centros de Coordenação de Salvamento das regiões adjacentes;
- g) O serviço nacional meteorológico ou um órgão de vigilância meteorológica designado;
- h) As equipas de salvamento ao serviço de busca e salvamento; e
- i) Os postos de alerta.

2. Cada posto de alerta estabelecido deve dispor de meios de comunicação rápidos e seguros com:

- a) O JRCC;
- b) Os sub-centros de salvamento adjacentes;
- c) Um órgão meteorológico ou um órgão de vigilância meteorológica;
- d) As equipas de salvamento.

3. Os meios de comunicação previstos nos números 1 e 2, complementam-se, quando for necessário, com outros meios de comunicações visuais ou auditivas, como a televisão em circuito fechado.

Artigo 12.º

#### Equipas de salvamento

1. O prestador de serviço SAR deve designar como equipas de salvamento, com carácter permanente ou temporário, elementos dos serviços públicos ou privados que se encontram em prontidão e equipados para operações de busca e salvamento na SRR, devendo ser definidas as funções relativas destes elementos e do JRCC correspondente.

2. O prestador de serviço SAR deve criar equipas adicionais de salvamento, quando as designadas, conforme o número anterior, sejam insuficientes.

3. O prestador de serviço SAR deve designar como partes do plano de operações de busca e salvamento os



elementos dos serviços públicos ou privados que, ainda que não sejam apropriados para funcionar como equipas de salvamento, possam participar nas operações de busca e salvamento, sendo definidas as funções relativas destes elementos e do JRCC.

Artigo 13.º

**Postos de alerta**

Os postos de alerta incluem, nomeadamente:

- a) A estação de rádio costeira;
- b) Terminais de usuários e centros de controlo locais da missão do sistema de Copas-Sarsat (LUT e MCC);
- c) Estações terrenas do sistema de *Inmarsat* (LES);
- d) Unidades de serviços do tráfego aéreo;
- e) O Centro de Despacho e Coordenação de Emergência;
- f) O Centro de Operação de Segurança Marítima;
- g) Centros de Controle de Tráfego Marítimo;
- h) Capitánias e delegações marítimas;
- i) As unidades públicas de segurança, tais como polícias e departamento de bombeiros, aeronaves, navios e embarcações, ou outras pessoas com facilidades que possam receber e retransmitir tais alertas.

Artigo 14.º

**Unidade de Busca e Salvamento**

Para uma rápida realização de operações de busca e salvamento são criadas Unidades de Busca e Salvamento (SRU - *Search Rescue Unit*), constituídas de pessoal capacitado e dotado de equipamentos adequados para as operações SAR.

Artigo 15.º

**Equipamento das equipas de salvamento**

1. O prestador de serviço SAR deve disponibilizar a toda a equipa de salvamento meios e equipamentos apropriados para localizar rapidamente o local de um acidente e prestar ajuda adequada no referido local.
2. O prestador de serviço SAR deve assegurar que toda a equipa de salvamento disponha de meios rápidos e seguros para comunicar-se em ambos os sentidos com outras equipas ou com outros elementos que intervenham na operação.
3. O prestador de serviço SAR deve assegurar que todas as unidades de busca e salvamento estejam equipadas para comunicar-se na frequência de socorro aeronáutico e marítimo e na frequência utilizada no local do evento, assim como as demais frequências designadas.
4. As Unidades de busca e salvamento devem estar equipadas com dispositivos de radiolocalização que operam nas frequências internacionais de socorro aeronáutico e marítimo quando participem numa operação de busca

e salvamento numa área em que, de acordo com as disposições vigentes, se requer que se leve equipamento de rádio de sobrevivência.

5. Todas as unidades de busca e salvamento devem estar equipadas com equipamento de rádio de sobrevivência ou a radiobaliza de emergência portáteis para serem lançados nos locais de acidentes para efetuar a radiolocalização fora de bordo para facilitar a busca e salvamento com que devem contar as ditas aeronaves, de acordo com as disposições vigentes e retransmitir a captação de sinais de radiobalizas de emergência (ELT, EPIRB ou PLB), na frequência de 406 MHz (megahertz) radiobalizas de socorro de indicação de posição de emergência marítima (EPIRB) e dos transmissores do localizador da emergência da aviação.

6. Toda aeronave de busca e salvamento utilizada para a busca e salvamento nas áreas marítimas e que deve comunicar-se com navios de marinha mercantes, deve estar equipada de modo que possa comunicar-se com os referidos navios em 2182 KHz (quilohertz) e levar um exemplar do código internacional de sinais, com o objetivo de contornar as dificuldades de língua que possam experimentar-se na comunicação com os navios.

7. O prestador de serviço SAR deve assegurar que pelo menos uma das aeronaves que participam numa operação de busca e salvamento, transporta equipamento de sobrevivência, nos casos em que seja necessário proporcionar aprovisionamentos por via aérea aos sobreviventes.

8. O prestador de serviço SAR deve estabelecer nos aeródromos apropriados, equipamentos de sobrevivência convenientemente embalados para serem lançados desde as aeronaves.

**CAPÍTULO III**

**COOPERAÇÃO**

Artigo 16.º

**Cooperação entre os Estados**

1. O prestador de serviço SAR deve cooperar com as organizações de busca e salvamento dos Estados vizinhos.
2. Caso seja necessário, o prestador de serviço SAR deve coordenar as operações de busca e salvamento com as dos Estados vizinhos, especialmente quando estas operações estejam próximas a regiões de busca e salvamento adjacentes.
3. Para efeitos do disposto no número anterior, o prestador de serviço SAR deve elaborar planos e procedimentos comuns de busca e salvamento para facilitar a coordenação das operações de busca e salvamento com as dos Estados vizinhos.
4. Nos termos estabelecidos pelas convenções internacionais pertinentes em matérias de busca e salvamento, o prestador de serviço SAR deve permitir a entrada imediata no seu território de equipas de salvamento de outros Estados para a busca no local onde tenha ocorrido um acidente de aviação ou marítimo para o salvamento dos sobreviventes do referido acidente.



5. A entrada das equipas de salvamento de Cabo Verde no território de outro Estado efetua-se, nos termos estabelecidos pelas convenções internacionais pertinentes em matérias de busca e salvamento.

6. Quando o prestador de serviço SAR deseja que as suas equipas de salvamento entrem no território de outro Estado para realizar operações de busca e salvamento, deve-o solicitar ao Centro Coordenador de Salvamento do Estado interessado ou a qualquer outra autoridade que esse Estado designe, dando todos os detalhes da missão planeada e da necessidade de realizá-la.

7. A entrada no território de Cabo Verde de equipas de salvamento de outro Estado deve ser solicitada ao prestador de serviço SAR pelo Centro Coordenador de Salvamento do Estado interessado ou a qualquer outra autoridade que esse Estado designe.

8. As autoridades competentes ou o prestador de serviço SAR deve acusar, imediatamente, a receção da solicitação mencionada e indicar, o mais rápido possível, as condições, quando aplicável, em que pode efetuar-se a missão planeada.

9. O prestador de serviço SAR deve estabelecer acordos com outros Estados para determinar as condições de entrada das equipas de salvamento de um Estado no território dos demais.

10. Os acordos referidos no parágrafo anterior, devem facilitar a entrada das referidas equipas com o mínimo de formalidades.

11. O prestador de serviço SAR deve organizar a realização dos exercícios conjuntos de instrução em que participam as suas equipas de busca e salvamento, as dos outros Estados e os operadores aéreos e marítimos, a fim de fomentar a eficiência da busca e salvamento.

12. O JRCC pode:

- a) Solicitar de outros Centros Coordenadores de Salvamento a ajuda necessária, inclusive aeronaves, navios, embarcações, pessoal ou equipamento;
- b) Conceder todas autorizações necessárias para a entrada das referidas aeronaves, navios e embarcações, pessoal ou equipamento no seu território; e
- c) Acordar as medidas necessárias com as respetivas autoridades alfandegárias, de imigração e de outra classe com o objetivo de facilitar a entrada.

13. O JRCC deve prestar ajuda, quando for solicitado, a outros Centros Coordenadores de Salvamento, incluindo assistência com aeronaves, navios e embarcações, pessoal ou equipamento.

14. O prestador de serviço SAR deve organizar a realização dos exercícios conjuntos de instrução em que participam as suas equipas de busca e salvamento, as dos outros Estados e os operadores aéreos, a fim de fomentar a eficiência da busca e salvamento.

15. O prestador de serviço SAR, estabelece acordos ou programas de visitas de intercâmbio na área SAR com órgãos SAR de outros Estados, em concertação prévia ou com base em propostas da CNCSAR.

Artigo 17.º

#### Cooperação com outros serviços

1. O prestador de serviço SAR deve, no âmbito de operações SAR, fomentar para que todas as aeronaves, navios, embarcações, serviços e instalações locais públicos e privados que não fazem parte da organização de busca e salvamento, possam cooperar amplamente com estes e prestem toda a ajuda possível aos sobreviventes dos acidentes aeronáuticos e marítimos.

2. A CNCSAR deve promover acordos relativos a apoio mútuo, funções, responsabilidades e obrigações de todos os prestadores de serviços públicos e privados, incluindo os de voluntariado que podem participar nas operações SAR.

3. Durante as operações SAR, o JRCC pode solicitar a colaboração e o apoio de outros organismos do Estado, designadamente, a Comissão Nacional de Gestão de Crises, conforme requerido.

4. Todos os organismos e serviços do Estado que executem serviços SAR são obrigados a responder a todas as solicitações feitas pelo JRCC, de acordo com as prioridades e com as condições acordadas entre as partes.

5. O serviço de busca e salvamento deve cooperar com a entidade de investigação de acidentes e com os que têm a responsabilidade das vítimas do acidente.

6. Com o objetivo de ajudar na investigação de acidentes, as equipas de salvamento devem ser acompanhadas, quando possível, de pelo menos um membro da entidade investigadora de acidentes.

7. O JRCC é o Ponto de Contato SAR (SPOC) nacional para a receção dos Dados de Socorro Cospas-Sarsat.

Artigo 18.º

#### Difusão da informação

1. O prestador de serviço SAR deve publicar e difundir toda a informação necessária para a entrada no território nacional das equipas de salvamento de outros Estados e incluir esta informação nos acordos relativos a serviços de busca e salvamento.

2. Quando a informação referida no número anterior possa beneficiar a prestação de Serviços SAR, o prestador de serviço SAR deve disponibilizar, através do JRCC ou por outros meios, informações relativas ao seu plano de operações de busca e salvamento.

3. Quando o prestador de serviço SAR ou os postos de alerta registarem informação sobre a posição de navios e embarcações no mar deve, sempre que possível, difundir-la regularmente aos outros Estados vizinhos interessados que assim o solicitem.

4. O prestador de serviço SAR deve difundir entre o público em geral, instruções sobre as medidas que devem



2 530000 015944

ser tomadas quando existam motivos para crer que uma aeronave, navio ou embarcação se encontra em situação de emergência e possa ser motivo de uma inquietude pública ou requeira uma resposta geral de emergência.

#### CAPÍTULO IV

### PROCEDIMENTOS PREPARATÓRIOS

#### Artigo 19.º

##### Informação preparatória

1. O JRCC deve ter sempre, e em todo o momento, as seguintes informações atualizadas relativas à sua SRR:

- a) Equipas de salvamento e postos de alerta;
- b) Órgãos dos serviços de tráfego aéreo;
- c) Centros de Controle de Tráfego Marítimo (VTS);
- d) Centro de Operações de Segurança Marítima (COSMAR);
- e) Estações Costeiras;
- f) Meios de comunicação que podem ser utilizados nas operações de busca e salvamento;
- g) Contato e número de telefone de todos os operadores aéreos, marítimos e terrestres, ou dos seus representantes designados, que operam na Região; e
- h) Todo serviço público e privado, incluindo ajudas médicas e meios de transporte, que possam ser úteis na busca e salvamento.

2. O JRCC deve dispor de forma rápida e eficiente de qualquer outra informação de interesse para a busca e salvamento, inclusive as informações relativas a:

- a) A localização, distintivos de chamadas, horas de serviços e frequências de rádios estações que podem ser utilizadas nas operações de busca e salvamento;
- b) A localização e horas de serviço das estações que mantenham a escuta permanente de rádio e as respetivas frequências;
- c) Locais de armazenagem de equipamentos de lançamento de emergência e de sobrevivência; e,
- d) Objetos localizados que podem ser confundidos com destroços de aeronaves, navios ou embarcações, especialmente quando vistos do ar.

3. O JRCC deve ter acesso rápido à informação relativa à posição, rumo verdadeiro, velocidade e distintivo de chamada de aeronaves, navios e das embarcações que se encontram dentro das ditas áreas e que podem prestar ajuda às aeronaves, navios e embarcações em perigo, e informação sobre a forma de comunicar com os mesmos.

4. O JRCC deve ter um mapa de grande escala da SRR para fins de programação da área de busca e coordenação das operações e apresentação de mais informações de interesse SAR.

5. O prestador de serviço SAR, com o objetivo de facilitar as operações SAR no mar deve estabelecer, um sistema de notificação de aeronaves, navios e embarcações em cooperação com as autoridades aeronáuticas e marítimas ou fazer acordos para dispor de ligações de comunicações com o Sistema de Salvamento Automatizado de Embarcação por Assistência. Mútua (AMVER) ou outros sistemas regionais de notificação de navios e embarcações, quer de forma individual ou em cooperação com outros Estados.

#### Artigo 20.º

##### Manual de Operações SAR

1. O JRCC deve elaborar um Manual de Operações SAR, em conformidade com os requisitos de instrumentos internacionais pertinentes em matéria SAR e do presente Decreto-lei.

2. O Manual de Operações SAR e as suas emendas, devem ser submetidas à aprovação da CNCSAR, ouvidas as autoridades aeronáutica e marítima.

3. O JRCC deve incluir no Manual de Operações SAR as seguintes informações:

- a) A descrição da organização, as responsabilidades, os critérios e requisitos para o desempenho de funções SAR, conforme as prescrições constantes do documento 9731 – Manual Internacional Aeronáutico e Marítimo de Busca e Salvamento (IAMSAR);
- b) Um programa de formação e treino de pessoal, incluindo a descrição das funções e a experiência mínima na área de controlo de tráfego aéreo e marítimo, bem como, de proficiência linguística;
- c) Informação detalhada para assegurar que o pessoal designado para desempenhar as funções de coordenador SAR e de ponto de contato SAR tenha acesso a informações e sistemas, bem como, detenha conhecimentos específicos sobre os seguintes aspetos:
  - i) Detalhes de acesso à base de dados de registo de Radiobalizas de Localização de Emergência (ELT - *Emergency Locator Transmitters*), Radiobalizas Indicadoras de Posição de Emergência (EPIRB - *Emergency Position Indicating Radio Beacons*) e Baliza de localização Pessoal (PLB - *Personal Locator Beacon*), de 406 MHz (megahertz), adotada por Cabo Verde, nomeadamente a Base de Dados de Registos Internacional de Balizas (IBRD - *international Beacon Registration Database*);
  - ii) Informação atualizada sobre os pontos de contato de todas as entidades, unidades, meios de busca e salvamento e autoridades relacionadas com SAR;
  - iii) Identificação do conteúdo das mensagens de alerta do Sistema COSPAS-SARSAT SIT 185 e SIT 605;
  - iv) Acordos SAR assinados por Cabo Verde;



- v) Sistema Global de Comunicação de Socorro e Segurança Marítima (GMDSS - *Global Maritime Distress and Safety System*) da Organização Marítima Internacional (IMO);
  - vi) As características operacionais de ELT, EPIRB e PLB;
  - vii) Os recursos de comunicação SAR, nomeadamente da Rede Fixa Telecomunicações Aeronáuticas (AFTN - *Aeronautical Fixed Telecommunication Network*), Sistema de Manuseio de Mensagens Aeronáuticas (AMHS - *Aeronautical Message Handling System*), telefonia e internet pública.
- d) O Plano operacional do JRCC;
- e) Os procedimentos para a condução dos exercícios SAR.

Artigo 21.º

**Planos de operações**

1. O JRCC deve preparar um plano detalhado para a realização das operações de busca e salvamento na sua SRR.

2. O prestador de serviço SAR deve elaborar o plano de operações conjuntamente com os operadores aéreos, marítimos e outros organismos públicos e privados que podem ajudar a proporcionar os serviços de busca e salvamento ou beneficiar-se dos mesmos.

3. O plano de operações deve especificar, as medidas adotadas para a manutenção e o abastecimento de combustível das aeronaves, navios, embarcações e veículos utilizados na busca e salvamento, inclusive os disponibilizados por outros Estados.

4. O plano de operações deve conter detalhes relativos a todas as decisões que devem ser tomadas por aqueles que participam na busca e salvamento, incluindo:

- a) A forma em que deve efetuar-se a busca e salvamento na região concernente;
- b) A utilização dos sistemas e instalações de comunicações disponíveis;
- c) As medidas que devem ser tomadas conjuntamente com os Centros Coordenadores de Salvamento adjacentes;
- d) O procedimento para alertar as aeronaves estacionadas e em rota, navios e as embarcações no mar;
- e) Os deveres e prerrogativas do pessoal designado para as operações de busca e salvamento;
- f) A possível redistribuição do equipamento que pode ser necessária por causa das condições meteorológicas ou de outra natureza;
- g) Os métodos para obter informação essencial concernente às operações de busca e salvamento,

tais como boletins e previsão meteorológicos, Avisos para pilotos (NOTAM- *Notice to Airmen*) apropriados;

- h) Os métodos para obter de outros Centros Coordenadores de Salvamento adjacentes a assistência que possa ser necessária, incluindo de aeronaves, navios e embarcações, pessoal ou equipamento;
- i) Os métodos para ajudar as aeronaves em perigo que estejam obrigadas a efetuar uma amargem forçada na água (*ditching*) a serem localizadas pelos navios e embarcações;
- j) Os métodos para ajudar as aeronaves, navios e embarcações de busca e salvamento e outras aeronaves, navios e embarcações a localizarem a aeronave, navios e embarcações em perigo;
- k) As medidas cooperativas tomadas conjuntamente com os órgãos dos Serviços de Tráfego Aéreo (ATS) e outras autoridades competentes correspondentes, para prestar assistência a uma aeronave que se saiba ou suspeite seja objeto de atos ou interferências ilícitas;
- l) As medidas cooperativas tomadas conjuntamente com os órgãos VTS e outras autoridades competentes correspondentes, para prestar assistência a um navio e embarcações que se saiba ou suspeite seja objeto de atos ou interferências ilícitas.

5. Com a finalidade de proporcionar os serviços SAR nas imediações dos aeródromos e portos, inclusive os aeródromos costeiros e as zonas marítimas, os planos de emergência dos aeródromos e portos devem estar integrados com os planos de operações SAR.

Artigo 22.º

**Equipas de busca e salvamento**

1. Toda a equipa de busca e salvamento deve:

- a) Ter conhecimento de todas as partes do plano de operações previstas no artigo anterior que sejam necessárias para assumir eficazmente suas obrigações;
- b) Manter informado o JRCC sobre o seu estado de preparação.

2. Toda a equipa de busca e salvamento deve tomar as medidas necessárias para prover navios, embarcações e veículos adicionais sempre que seja preciso substituir os que estão a ser utilizados nas operações de busca e salvamento.

3. O prestador de serviço SAR deve:

- a) Ter disponível um número mínimo de facilidades e meios SAR requerido; e
- b) Dispor de provisões adequadas de rações, medicamentos, dispositivos para sinalização e demais equipamentos de sobrevivência e salvamento.



Artigo 23.º

**Formação profissional e exercícios**

Com o objetivo de alcançar e manter a máxima eficiência do sistema de busca e salvamento, o prestador de serviço SAR deve providenciar a formação periódica do pessoal SAR e a realização de exercícios SAR adequados.

Artigo 24.º

**Destroços das aeronaves, navios e embarcações**

1. Concluída a investigação, os destroços resultantes de um acidente de aviação ou marítimo ocorrido, dentro da FIR/SRR de Cabo Verde, são retirados ou destruídos pelo operador, proprietário e/ou sua seguradora, ou sinalizados nas cartas aeronáuticas e marítimas se a sua presença constituir um perigo ou criar constrangimentos às operações de busca e salvamento subsequentes.

2. Para facilitar o cumprimento do disposto no n.º anterior, qualquer pessoa que encontre os destroços de uma aeronave, navio ou embarcação, deve notificar a autoridade competente o mais rápido possível.

**CAPÍTULO V**

**PROCEDIMENTOS PARA AS OPERAÇÕES**

Artigo 25.º

**Informação relativa às emergências**

1. Toda autoridade do Estado ou qualquer membro da organização de busca e salvamento que tenha razões para crer que uma aeronave, navio ou embarcação esteja numa emergência, deve proporcionar imediatamente toda a informação de que disponha ao JRCC.

2. Logo que receber a informação que uma aeronave, navio ou embarcação se encontra numa situação de emergência, o JRCC deve avaliar a informação e determinar o alcance das operações necessárias.

3. Quando a informação relativa à aeronave, navio ou embarcação em situação de emergência não tenha sido comunicada por órgãos dos serviços de tráfego aéreo e marítimo designados, o JRCC deve determinar em que fase de emergência corresponde a situação e aplicar os procedimentos pertinentes a esta fase.

Artigo 26.º

**Fases de emergência**

As fases de emergência são:

- a) Fase de incerteza;
- b) Fase de alerta;
- c) Fase de perigo.

Artigo 27.º

**Procedimentos para o JRCC durante as fases de emergência**

1. Durante a fase de incerteza, o JRCC deve prestar a sua máxima cooperação aos órgãos dos serviços de tráfego

aéreo, marítimo e aos demais organismos e serviços apropriados, a fim de que os relatórios SAR recebidos sejam rapidamente avaliados.

2. Após a ocorrência de uma fase de alerta, o JRCC deve alertar imediatamente os órgãos dos serviços de busca e salvamento e equipas de salvamento apropriados e dar início às atividades necessárias.

3. Após a ocorrência de uma fase de perigo, o JRCC deve:

- a) Desencadear as intervenções dos órgãos de busca e salvamento e equipas de salvamento correspondentes, de acordo com o plano de operações;
- b) Averiguar a posição da aeronave, navio ou embarcação em perigo e calcular o grau de incerteza dessa posição e, de acordo com esta informação e as circunstâncias determinar a extensão da área de busca;
- c) Notificar os operadores aéreos e marítimos, sempre que seja possível, e disponibilizar as informações atualizadas dos acontecimentos;
- d) Notificar aos Centros Coordenadores de Salvamento adjacentes cuja ajuda provavelmente seja necessária ou que podem estar interessados na operação;
- e) Notificar ao órgão correspondente dos serviços de tráfego aéreo e marítimo, quando a informação sobre a emergência não tenha sido comunicada por estes;
- f) Pedir prontamente às aeronaves, navios e embarcações, estações costeiras e outros serviços não incluídos especificamente no plano das operações correspondente, que possam prestar assistência, que:
  - i) Se mantenham em escuta das transmissões do equipamento de rádio de sobrevivência ou da radiobaliza de emergência da aeronave, navio e embarcação em perigo, para sua localização e facilitar a busca e salvamento;
  - ii) Ajudem no que for possível a aeronave, navio e embarcação em perigo;
  - iii) Informem de qualquer acontecimento ao JRCC.
- g) Elaborar um plano de operação de busca e salvamento de acordo com a informação disponível e comunicar o referido plano às entidades e unidades SAR envolvidas na realização da referida operação;
- h) Modificar, caso seja necessário, em conformidade com as circunstâncias, o plano de ação detalhado;
- i) Notificar a entidade de investigação de acidentes;
- j) Notificar o Estado de matrícula da aeronave, navio e embarcação.

4. O JRCC deve seguir a ordem em que as ações estão descritas no número anterior, a menos que as circunstâncias ditem o contrário.



Artigo 28.º

**Iniciação das atividades de busca e salvamento relativamente a uma aeronave, navio e embarcação cuja posição se desconhece**

Quando se declara uma fase de emergência com respeito a uma aeronave, navio e embarcação cuja posição se desconhece e que possa estar numa de duas ou mais Regiões de busca e salvamento, é aplicado o seguinte:

- a) Quando se notifique o JRCC de que existe uma fase de emergência, e este não tem conhecimento de outros centros que tenham tomado as medidas adequadas, deve assumir essas responsabilidades, em conformidade com o artigo anterior e consultar os Centros Coordenadores de Salvamento vizinhos visando a assunção da responsabilidade de coordenar, caso disponha de meios mais adequados;
- b) No caso em que o JRCC seja responsável pela coordenação das atividades de busca e salvamento entre os Centros Coordenadores de Salvamento interessados é designado o centro da:
  - i) Região em que a aeronave, navio e embarcação notificou pela última vez a sua posição;
  - ii) Região à qual se dirigia a aeronave, navio e embarcação, se a última posição notificada estiver no limite que separa duas regiões de busca e salvamento;
  - iii) Região do ponto de destino da aeronave, navio e embarcação, se esta não estiver equipada para comunicar pela rádio em ambos os sentidos ou não tiver a obrigação de manter comunicação pela rádio; ou
  - iv) Região em que se encontra o local do sinistro segundo o sistema *Cospas-Sarsat*.
- c) Depois de se declarar a fase de perigo, o JRCC deve informar a todos os Centros Coordenadores de Salvamento que participem na operação, de todas as circunstâncias da emergência e acontecimentos subsequentes;
- d) Igualmente, todos os Centros Coordenadores de Salvamento que tenham conhecimento de alguma informação relativa à emergência, deve notificá-la ao Centro Coordenador de Salvamento que tenha assumido a responsabilidade geral.

Artigo 29.º

**Transmissão de informação às aeronaves, navio e embarcações para as quais se tenham declarado uma fase de emergência**

O JRCC deve transmitir ao órgão dos serviços de tráfego aéreo e marítimo com responsabilidade na região de informação de voo ou SRR de Cabo Verde em que opera a aeronave, navio e embarcação, a informação sobre as atividades de busca e salvamento iniciadas, com objetivo de que tal informação possa ser transmitida à aeronave, navio e embarcação.

Artigo 30.º

**Procedimentos quando a responsabilidade das operações corresponde ao Estado de Cabo Verde e a outro ou outros Estados**

Quando a condução das operações em toda a região de busca e salvamento seja da responsabilidade de Cabo Verde e de outro ou outros Estados, cada um desses Estados envolvidos deve proceder de acordo com o plano de operações relevante quando assim o solicite o Centro Coordenador de Salvamento da região.

Artigo 31.º

**Procedimentos para as autoridades que conduzem as operações a partir do local do evento**

As autoridades competentes encarregadas da condução das operações devem:

- a) Dar instruções às equipas de salvamento sob sua responsabilidade e informar ao Centro Conjunto Coordenador de Salvamento sobre estas instruções;
- b) Manter o Centro Conjunto Coordenador de Salvamento informado sobre os acontecimentos.

Artigo 32.º

**Procedimentos para o término e suspensão das operações por parte do Centro Conjunto de Coordenação de todas as ações de Salvamento**

1. As operações SAR devem continuar, quando possível, até que se tenha resgatado e transportado todos os sobreviventes a um local seguro ou até que já não exista esperança razoável da existência de mais sobreviventes.
2. O JRCC é, normalmente, responsável por determinar quando se devem suspender as operações SAR.
3. Quando uma operação SAR tenha tido êxito, ou quando o JRCC considerar, ou for informado de que uma emergência já não existe, este deve cancelar a fase de emergência, concluir a operação SAR e informar imediatamente a todas as autoridades, instalações ou serviços que foram ativados ou notificados.
4. Se uma operação SAR torna-se inviável e o JRCC conclui que ainda pode haver sobreviventes, este deve suspender temporariamente as atividades no local do sinistro até que mude a situação e informar imediatamente a todas as autoridades, instalações ou serviços que foram ativados ou notificados.
5. A informação pertinente que se obtenha posteriormente deve ser avaliada pelo JRCC e este deve iniciar as operações SAR quando se justificar e for viável.

Artigo 33.º

**Procedimentos no local de acidente**

1. Quando múltiplas facilidades SAR participam nas operações no local do acidente, o JRCC deve designar uma ou mais equipas para que coordenem todas as atividades, com o fim de garantir a segurança e eficácia das operações aéreas e marítimas.



2 530000 015944

2. Quando um comandante de uma aeronave ou capitão de um navio ou uma embarcação observa que outra aeronave, navio ou outra embarcação esteja em situação de perigo, a menos que não o possa fazer por circunstâncias que no caso considere ilógico ou desnecessário, deve:

- a) Não perder de vista a aeronave, navio ou embarcação em perigo até que seja inevitável deixar o local do acidente, ou o JRCC comunique que a sua presença já não é mais necessária;
- b) Não sendo conhecida a posição exata da aeronave, do navio ou embarcação em perigo, tomar as medidas necessárias para determinar com exatidão essa posição;
- c) Reportar ao JRCC ou ao órgão dos serviços de tráfego aéreo e marítimo, toda a informação que possa obter sobre os seguintes dados:
  - i) Tipo de aeronave, navio ou embarcação em perigo, sua identificação e condição;
  - ii) Sua posição, expressa em coordenadas geográficas ou mapa quadrícula ou em distância e rumo verdadeiro desde um ponto de referência bem designado ou desde uma rádio ajuda para a navegação;
  - iii) Hora em que se tenha verificado a observação, expressa em horas e minutos de tempo universal coordenado (UTC);
  - iv) Número de pessoas observadas;
  - v) Se os ocupantes foram vistos a abandonar a aeronave, o navio ou a embarcação em perigo;
  - vi) Condições meteorológicas no local do acidente;
  - vii) Condição física aparente dos sobreviventes;
  - viii) A melhor rota possível de acesso por terra ao local do acidente.
- d) Proceder de acordo com as instruções do JRCC ou do órgão dos serviços de tráfego aéreo e marítimo.

3. Se a primeira aeronave, navio ou embarcação que chegue ao local do acidente não for uma aeronave, navio e embarcação de busca e salvamento, assume a responsabilidade pela coordenação das atividades no local de todas as outras aeronaves, navios e embarcações que vierem depois, até que a primeira aeronave, navio embarcação de busca e salvamento chegue ao local do acidente.

4. Se a primeira aeronave, navio ou embarcação que chegue ao local do acidente, não puder estabelecer comunicação com o correspondente JRCC ou órgão dos serviços de tráfego aéreo e marítimo, deve transferir, de comum acordo, a coordenação das operações a uma aeronave, navio ou embarcação que possa estabelecer e manter tais comunicações, até à chegada da primeira aeronave, navio ou embarcação de busca e salvamento.

5. Quando for necessário que uma aeronave, navio e embarcação transmita informação aos sobreviventes ou às equipas de salvamento de superfície que não disponha de meios de comunicação em ambos os sentidos, o JRCC

deve solicitar que a mesma envie, sempre que seja possível, um equipamento de comunicações que permita estabelecer contacto direto com os sobreviventes ou equipa de salvamento na superfície ou transmitir a informação enviando uma mensagem escrita.

6. Ao receber um sinal terrestre, a aeronave, o navio ou uma embarcação deve indicar se foi compreendido ou não o sinal, usando os métodos descritos no número anterior, ou utilizando o sinal visual apropriado, caso aquele não for possível.

7. Quando uma aeronave, deva orientar um navio ou uma embarcação para o local da queda de uma aeronave ou de afundamento de um navio ou embarcação que se encontrava em perigo, deve-o fazer transmitindo instruções precisas com qualquer dos meios de que disponha.

8. Não sendo possível estabelecer a comunicação por rádio, o JRCC deve assegurar que a aeronave, navio ou embarcação utilize outros sinais apropriados.

Artigo 34.º

**Procedimentos que devem seguir os comandantes de aeronaves, navios e embarcações que recebem uma transmissão de socorro**

Quando um comandante de aeronave, navio ou embarcação recebe na radiotelegrafia ou na radiotelefonia um sinal ou uma mensagem de socorro ou uma transmissão equivalente na FIR/SRR de Cabo Verde deve:

- a) Acusar a receção da transmissão de socorro;
- b) Anotar a posição e registar a transmissão da aeronave, navio ou embarcação em perigo, se for comunicado;
- c) Informar o JRCC ou órgão dos serviços de tráfego aéreo e marítimo, da transmissão da aeronave, navio e embarcação em perigo, dando-lhe toda a informação disponível;
- d) A critério do piloto da aeronave ou do capitão do navio e embarcação, enquanto aguarda mais instruções, dirigir-se para a posição dada na transmissão.

Artigo 35.º

**Requisição de equipamentos**

1. Para fins das operações SAR aeronáutico e marítimo, o JRCC, pode:

- a) Requisitar aeronaves, navios e embarcações civis nacionais para participarem nas operações SAR;
- b) Requisitar a participação nas operações SAR, de tripulante detentores de uma licença que os permite pilotar aeronaves cabo-verdianas, ou comandantes de navios e embarcação matriculado em Cabo Verde; ou
- c) Requerer a assistência de qualquer aeronave ou navio e embarcação estrangeiro, e ainda a assistência de tripulantes detentores de uma licença estrangeira que os permite pilotar aeronaves, ou comandar navios matriculados no estrangeiro.



2. A faculdade conferida pelo número anterior ao JRCC, só pode ser exercida quando:

- a) A vida humana estiver em perigo grave e iminente; e
- b) Não existir outros meios disponíveis para realizar a operação SAR em causa.

3. Para efeito do disposto no n.º 1, o JRCC deve acautelar-se que os respetivos comandantes das aeronaves ou de navios e embarcações, garantam a segurança dos equipamentos requisitados.

Artigo 36.º

#### Sinais de busca e salvamento

1. Os sinais visuais ar-terra e terra-ar que figurem no plano nacional SAR, devem, quando utilizados, ter o significado indicado no mesmo.

2. Os sinais visuais referidos no número anterior, devem ser utilizados apenas para esses fins indicados, e não devendo ser utilizados outros sinais suscetíveis de serem confundidos com aqueles.

3. Quando a tripulação de uma aeronave, navio e embarcação observar qualquer dos sinais indicados no plano nacional SAR, as aeronaves, navios e embarcações devem intercetá-los e atuar em conformidade com os procedimentos relativos aos sinais de busca e salvamento referenciados no Plano Nacional SAR e publicado no AIP (publicação de informações aeronáuticas) de Cabo Verde.

Artigo 37.º

#### Registos

1. O JRCC deve implementar um procedimento de registo das operações realizadas na SRR de Cabo Verde.

2. O JRCC deve elaborar os relatórios SAR sobre todas as operações SAR efetuadas na SRR de Cabo Verde.

3. Os relatórios mencionados no parágrafo anterior, devem incluir toda informação pertinente relativa aos procedimentos SAR utilizados pelas aeronaves, navios e embarcações bem como e equipamentos de emergência e sobrevivência, incluindo sugestões relativas ao melhoramento de tais procedimentos e equipamentos.

4. Os relatórios que provavelmente sejam de interesse para outros Estados, são enviados às autoridades nacionais competentes em matérias SAR, que podem também ser enviados à ICAO e à IMO para fins informativos e sua divulgação de forma apropriada.

### CAPÍTULO VI

#### DISPOSIÇÕES ADICIONAIS

Artigo 38.º

#### Fundo Serviço de Busca e Salvamento

1. Para o financiamento SAR, é criada uma conta consignada junto do Tesouro.

2. Para a realização de despesas, visando a rápida satisfação das necessidades decorrentes do funcionamento do SAR, é criada uma conta consignada junto do Tesouro designada de Fundo de Maneio SAR.

3. A constituição, gestão, reconstituição, contabilidade, encerramento e controlo do Fundo de Maneio SAR regem-se nos termos do Decreto-regulamentar n.º 1/2007, de 15 de janeiro.

4. O Fundo de Maneio SAR é gerido pelo Presidente da CNCSAR, coadjuvado pelo Secretário.

Artigo 39.º

#### Financiamento

Para a realização da sua missão, o Sistema Nacional de Busca e Salvamento é financiado, pelo fundo autónomo de Desenvolvimento e Segurança Marítima e pelas doações de entidades ou organismos nacionais ou estrangeiros.

Artigo 40.º

#### Delegação de poderes

O membro do Governo responsável pela área dos Transportes pode delegar todos ou partes dos poderes que lhe são conferidos ou transmitir todas as obrigações sucedâneas do presente diploma, com exceção do poder de publicar os avisos ou de publicar os regulamentos, podendo ainda, a qualquer momento, retirar uma delegação ou uma transferência que tenha concedido nos termos deste artigo.

Artigo 41.º

#### Organograma SAR

É publicado em anexo ao presente diploma, dele fazendo parte integrante, o organograma SAR.

### CAPÍTULO VII

#### DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 42.º

#### Revogação

São revogados o Decreto-lei n.º 61/2015, de 5 de novembro, que cria o sistema nacional de busca e salvamento, bem como todas as demais disposições legais que contrariam o disposto no presente diploma.

Artigo 43.º

#### Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado em Conselho de Ministros do dia 06 de abril de 2018.

*José Ulisses de Pina Correia e Silva - Olavo Avelino Garcia Correia - Paulo Augusto Costa Rocha - José da Silva Gonçalves*

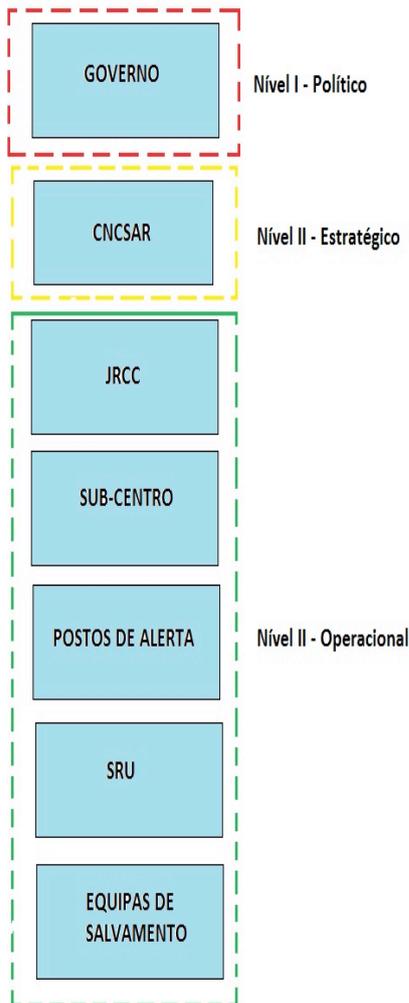
Promulgado em 25 de maio de 2018

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE CARLOS DE ALMEIDA FONSECA



**ANEXO**  
**(A que refere o artigo 41.º)**  
**ORGANOGRAMA SAR**



**Decreto nº 9/2018**  
 de 31 de maio

O Memorando de Entendimento sobre o Controlo do Estado do Porto para as regiões da Africa Ocidental e Central foi assinado, por maioria esmagadora dos países dessas regiões, incluindo Cabo Verde, em Abuja, Nigéria, a 22 de outubro de 1999. O documento foi, ainda, assinado pelos representantes dos Governos da Africa do Sul e da Namíbia.

O Memorando em referência, também conhecido por Abuja MoU, surge da necessidade sentida pelos países das regiões atrás mencionadas de harmonizar as inspeções pelos Estados de porto aos navios que escalem os seus portos, de modo a evitar distorções da concorrência e a criação de um quadro jurídico regional que permita, ainda, harmonizar os procedimentos dessas inspeções, e assegurar a aplicação uniforme dos princípios de segurança da navegação e de prevenção da poluição que estão no âmago das políticas regionais de transportes e de ambiente e as condições de vida e de trabalho a bordo dos navios.

A responsabilidade pelo controlo da conformidade dos navios com as normas internacionais de segurança, de

prevenção da poluição e de condições de vida e de trabalho a bordo dos navios incumbe, em primeiro lugar, ao Estado de bandeira. Apoiando-se, na medida do necessário, em organizações reconhecidas, o Estado de bandeira garante plenamente a eficácia das inspeções e vistorias efetuadas no âmbito da emissão dos certificados pertinentes. A responsabilidade pela manutenção do estado do navio e do seu equipamento, depois de realizadas as vistorias para cumprimento dos requisitos das convenções aplicáveis ao navio, compete à companhia do navio.

Verifica-se, no entanto, que um certo número de Estados de bandeira, descumrem gravemente a aplicação e o cumprimento das normas internacionais. Por conseguinte, como segunda linha de defesa contra os navios que não obedecem às normas internacionais, surgiu a necessidade de existir um outro nível de controlo da conformidade com as normas internacionais de segurança, de prevenção da poluição e de condições de vida e de trabalho a bordo dos navios, o qual é assegurado, tal como previsto nos instrumentos internacionais, pelo Estado do porto. Importa clarificar que as inspeções realizadas pelo Estado de porto não substituem, em nenhum momento, as responsabilidades que cabem ao Estado de bandeira.

O conceito do controlo pelo Estado do Porto (PSC) foi introduzido pela Organização Marítima Internacional (IMO) através da sua Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos de 1978 (Convenção STCW). O artigo X da Convenção STCW exige que as Partes do acordo apliquem os requisitos STCW a todos os navios que escalem os seus portos de modo a que não haja desvantagem competitiva para os navios que arvoram bandeira de estados que não são Parte da Convenção.

Este princípio sustenta agora muitos dos regulamentos da IMO, e o PSC tornou-se um elemento essencial do cumprimento internacional das normas regulamentares, e objetiva essencialmente eliminar os navios “sub-standards”.

O Abuja MoU institui, pois, as regras do Estado do Porto, e estabelece ainda os critérios comuns para a inspeção pelo Estado do porto de navios estrangeiros que escalem portos e fundeadouros nacionais, bem como os procedimentos de inspeção, detenção e informação a observar pelas autoridades nacionais competentes neste âmbito.

Em cumprimento ao estipulado na Secção 11 referente às disposições administrativas, Cabo Verde enviou a carta de aceitação de Abuja MoU ao Secretariado daquela organização em 17 de agosto de 2015, tendo obtido o reconhecimento oficial como Estado Parte deste instrumento a 26 do mesmo mês e ano, passando o Abuja MoU a vigorar para as autoridades marítimas cabo-verdianas, ao abrigo do previsto na Secção 11.8.

Em decorrência disso, Cabo Verde passou a ser considerado Estado parte do Abuja MoU, faltando, porém, a conclusão das formalidades constitucionais internas para o efeito.

Assim,

No uso da faculdade conferida pela alínea d) do n.º 2 do artigo 204º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

