



MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL
CAPITANIA DO PORTO DE SANTA CRUZ DAS FLORES

PLANO
DE
SALVAMENTO
MARÍTIMO



MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL
CAPITANIA DO PORTO DE SANTA CRUZ DAS FLORES

CARTA DE PROMULGAÇÃO

O Plano de Salvamento Marítimo da Capitania do Porto de Santa Cruz das Flores é o instrumento ao dispor do Capitão do Porto, visando as ações de busca e salvamento no seu espaço de jurisdição.

É um documento não classificado.

Os versos de todas as folhas são “em branco”. As modificações serão efetuadas sob a forma de “alterações”.

O Plano foi elaborado de acordo com a legislação em vigor, atentos os procedimentos, competências e acordos estabelecidos, incluindo o relacionamento e atuação do *Maritime Rescue Coordination Center (MRCC)* Delgada.

O Plano foi revisto em 2017 resultando na presente Edição (2ª).

Horta, 29 de dezembro de 2017

O Capitão do Porto

Paulo Alexandre Rafael da Silva
Capitão-de-fragata

ÍNDICE

1.	Introdução	1
2.	Finalidade	2
3.	Objetivo	2
4.	Prevenção e prontidão	3
5.	Acionamento	4
6.	Ações a desenvolver	4
7.	Coordenação das operações	5
8.	Execução, particularidades	6
9.	Disposições diversas	7
	Referências	8
	Distribuição	9

ANEXOS

- A Entidades com capacidade de intervenção, contactos e meios disponíveis
- B Plano de comunicações
- C Informação pública
- D Comunicados e relatórios
- E Apoio meteorológico e oceanográfico
- F Coordenador de missão SAR
- G Caracterização da atividade e da orla marítima e aspetos oceanográficos e meteorológicos relevantes
- H Cartas náuticas oficiais e publicações de interesse
- I Quadrícula para a condução de operações de salvamento. Localização de quadrícula das zonas de banhos.

1. INTRODUÇÃO

Na jurisdição da Capitania do Porto de Santa Cruz das Flores (CPSCF) encontram-se as ilhas das Flores e do Corvo.

Os principais portos destas ilhas são: O Porto da Casa, em Santa Cruz das Flores, e o das Lajes das Flores, ambos na Ilha das Flores, e o Porto da Casa, na Ilha do Corvo.

Existem ligações bissemanais, no inverno, e de maior periodicidade, no verão, efetuadas por embarcações de transporte de carga e passageiros, entre as ilhas das Flores e do Corvo.

Nos meses de verão a atividade de navegação efetuada por embarcações de recreio e associados à atividade marítimo-turística é mais significativa. Também relevante, é o trânsito, com eventual paragem nas Lajes das Flores, de embarcações de recreio que cruzam o Atlântico Norte.

É também nesta época que as zonas balneares são intensamente frequentadas por veraneantes, e vários eventos desportivos atingem o seu zénite, nomeadamente provas de pesca desportiva e regatas.

Face a toda esta atividade e à extensa área que se encontra no espaço de jurisdição desta Capitania, importa estabelecer procedimentos que contribuam de forma decisiva e eficaz para o salvamento de vidas humanas.

Deste modo, torna-se essencial no contexto em análise a assunção dos seguintes princípios:

- Prevenção
- Prontidão
- Alerta (e ação)
- Notícia (e difusão)

O princípio da prevenção requer o conhecimento, a todo o momento, dentre outros, dos perigos e condições ambientais, riscos impostos por sinais de mau tempo, objetos à deriva, cheias ou deficiente sinalização. Nesta perspetiva, o fecho e abertura das barras dos portos é da responsabilidade do Capitão do Porto, que para formular a sua decisão ouvirá as respetivas administrações portuárias.

Os Avisos Locais (AL) promulgados pelo Capitão do Porto com interesse para a navegação, serão difundidos pelo COMAR e divulgados e afixados pela CPSCF.

Sempre que adequado poderá ser difundida informação através dos órgãos de comunicação social (OCS), sobre agitação marítima na orla costeira, estado das barras e ventos excecionais.

Quanto à postura, as tripulações dos meios atribuídos e geridos pela CPSCF devem usar coletes de salvação vestidos sempre que em ação, devendo os agentes da Policia Marítima em fiscalização reforçar a importância do seu uso, no quadro de policiamento e cumprimento da legislação em vigor.

O princípio da prontidão implica a saída de meios para apoio de forma rápida e eficiente. Para o efeito, o presente plano pressupõe um incremento da prontidão em função da degradação das condições meteorológicas e a CPSCF e o Comando Local da Policia Marítima de Santa Cruz das Flores (CLPMSCF) dispõem de profissionais de serviço 24 horas por dia, com embarcações prontas e comunicações próprias.

Para além das embarcações da Autoridade Marítima Nacional (AMN), existem outros meios, nomeadamente embarcações e serviços de mergulhadores, em diversas corporações de bombeiros nas respetivas ilhas, que permitem um apoio rápido em casos de emergência, de acordo com o indicado no Anexo A.

O princípio de alerta e ação requer diligências e automatismos que serão providenciados conforme explicitado no presente Plano, havendo um atendimento 24 horas por dia na CPSCF e nos piquetes do CLPMSCF.

O princípio da notícia e difusão é imposto pelas exigências sociais, fins estatísticos e análise técnico-profissional, tendo por essência e propósito mais eficiência, esclarecimento e adequação. Os comunicados a enviar para os OCS são sempre assinados pelo Capitão do Porto ou, na sua ausência, pelo coordenador designado, cumprindo as orientações recebidas.

2. FINALIDADE

O presente Plano de Salvamento Marítimo (PSM) tem por finalidade o salvamento de náufragos e banhistas, tripulantes e passageiros de embarcações em perigo.

3. OBJETIVO

O seu objetivo é o estabelecimento de normas e procedimentos a adotar para a prevenção e em operações de salvamento da vida humana.

Nesta conformidade contém informações e definição de procedimentos tendentes ao combate a sinistros, acidentes marítimos e busca e salvamento, no espaço de jurisdição da CPSCF.

4. PREVENÇÃO E PRONTIDÃO

Na ocorrência de situações meteorológicas e oceanográficas adversas ou de ativação de Avisos Amarelos, Laranja ou Vermelho para condições de vento ou ondulação significativa por parte do Serviço Regional de Proteção Civil e Bombeiros dos Açores (SRPCBA) ou do Instituto Português do

Mar e da Atmosfera deverá ser incrementada a prontidão dos meios da AMN e dos restantes agentes de proteção civil, nos seguintes termos:

- a. O Capitão de Porto, com o apoio do oficial adjunto e dos serviços do CLPMSCF, se tal se revelar necessário, monitorizará permanentemente a situação das entradas dos diversos portos. Esta monitorização será efetuada localmente e com o apoio de meios digitais, nomeadamente as webcams disponíveis em diversas plataformas (entre as quais as disponíveis no local de internet do projeto CLIMAAT e da SPOTAZORES).
- b. Em face da evolução e estado das barras, o Capitão de Porto equacionará fechar ou condicionar as barras, nos termos definidos no Decreto-Lei n.º 44/02, de 2 de março.
- c. Na eventualidade de existirem barras fechadas, o Capitão de Porto incrementará a monitorização desses portos, com o apoio do oficial adjunto e dos piquetes da PM. Esta monitorização, deverá ser consolidada com uma maior presença física nos portos.
- d. Na eventualidade de algum navio pretender entrar num porto cuja barra esteja condicionada para navios com características diferentes das suas, o Capitão de Porto deverá equacionar:
 - 1) O aumento da prontidão dos meios náuticos de salvamento da AMN para pronto a largar.
 - 2) O empenhamento, no porto em causa, de meios terrestres da CPSCF e do CLPMSCF.
 - 3) Informar a Portos dos Açores, SA e a corporação de Bombeiros Voluntários com jurisdição na área, indicando a eventual necessidade de apoio de determinados meios náuticos e terrestres, que deverão ser especificados e indicada a sua prontidão de saída se tal se revelar necessário.
- e. Na eventualidade de algum navio ter que arribar a um porto fechado ou condicionado para navios com as características das suas, a qual só poderá acontecer após autorização do Capitão de Porto, este deverá:
 - 1) Pré posicionar os meios náuticos e terrestres da AMN;
 - 2) Informar os restantes agentes de Proteção Civil relevantes para a situação em causa ou entidades constantes do presente PSM, nomeadamente a Portos dos Açores, SA e a corporação de Bombeiros Voluntários com jurisdição na área, solicitando o aumento de prontidão para empenhamento ou o pré-posicionamento de determinados meios náuticos e terrestres, que deverão ser especificados.

O SRPCBA emite avisos nas seguintes circunstâncias:

Aviso	Parâmetro	Amarelo	Laranja	Vermelho	Unidade
Vento	Velocidade Média	35 a 40	41 a 47	> 47	Nós
	Rajada Máxima	46 a 54	55 a 70	> 70	Nós
Agitação Marítima	Altura Significativa das Ondas	6 a 7	8 a 9	> 9	M

5. ACIONAMENTO

O PSM será acionado sempre que a AMN tenha conhecimento de qualquer ocorrência na orla marítima sob jurisdição da CPSCF que o justifique e por determinação do Capitão de Porto.

6. AÇÕES A DESENVOLVER

- a. Quando formal ou informalmente algum elemento da AMN receba informação da existência de qualquer acidente, deverá informar de imediato o Oficial adjunto do Capitão de Porto ou o 2º Comandante Local da Polícia Marítima.
- b. O Oficial adjunto do Capitão de Porto ou o 2º Comandante Local da Polícia Marítima deverão de imediato informar o Capitão do Porto pela forma mais expedita.
- c. Na eventualidade de o Capitão de Porto não estar contactável, deverá ser contactado o Oficial Adjunto do Capitão de Porto, caso este não esteja já na posse da informação em causa.
- d. O Capitão de Porto ou, na sua falta, o Oficial Adjunto do Capitão de Porto, ou, na sua falta, o 2º Comandante Local da Polícia Marítima, ora avante designado por coordenador, assume imediatamente as funções de coordenador da missão de busca e salvamento no local, expressas no Manual de Busca e Salvamento (IMOSAR) da Organização Marítima Internacional (IMO), referidas no Apêndice 1 ao Anexo F.
- e. O coordenador informa o MRCC DELGADA, pelo meio mais expedito, solicitando a definição sobre a responsabilidade de coordenação da missão.
- f. Na eventualidade de o MRCC Delgada assumir a coordenação da ação, o coordenador disponibiliza todos os meios e informação ao seu dispor a essa entidade.
- g. Na eventualidade de o MRCC Delgada delegar a coordenação da ação no Capitão de Porto, o coordenador avalia a situação e considera a utilização dos meios humanos e materiais, disponíveis e julgados necessários, para prestar assistência ao sinistro.

- h. Na análise referida deverão ser considerados os meios da AMN, os nadadores salvadores, na eventualidade de a ocorrência se verificar em zona balnear vigiada ou nas suas vizinhanças, e de outras entidades, designadamente:
 - 1) Forças Armadas, nomeadamente meios navais à disposição do Comando da Zona Marítima dos Açores (CZMA) e aéreos do Comando da Zona Aérea dos Açores (CZAA). O pedido de empenhamento dos meios à disposição dos CZMA e CZAA devem ser solicitados ao MRCC Delgada;
 - 2) Corporações de bombeiros, Guarda Nacional Republicana (GNR) e Polícia de Segurança Pública (PSP);
 - 3) Outras entidades, públicas ou privadas, coletivas ou singulares, em conformidade com o estabelecido no Artigo 167º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho e com o parágrafo 3º do Artigo 13º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março.
- i. Logo que exequível e, pela via mais rápida (via telefone ou telemóvel), o coordenador, deverá dar conhecimento da situação, às seguintes entidades:
 - 1) Se justificável em termos operacionais, Corporação de bombeiros, GNR e PSP;
 - 2) Chefe do Departamento Marítimo dos Açores;
 - 3) Gabinete de Imagem e Relações Públicas da AMN.
- j. O coordenador estabelece um centro de comando e controlo das operações de salvamento na Capitania ou, quando as condições de operacionalidade o aconselhem, noutra local.
- k. Inicia a compilação dos elementos necessários para um adequado acompanhamento da situação e dos comunicados a enviar, nos termos dos anexos D e F.

7. EXECUÇÃO, PARTICULARIDADES

- a. Tratando-se de naufrago (s):

Contactar o armador ou o agente do navio, se forem conhecidos, requerendo a presença de um seu representante, em local previamente designado, a fim de providenciar a assistência legal a prestar em terra aos sinistrados.
- b. Tratando-se de encalhe:

Contactar o agente ou o representante do navio naufragado.

Devem igualmente ser consideradas as questões respeitantes à prevenção e combate de eventuais focos de poluição por hidrocarbonetos.
- c. Tratando-se de evacuações médicas:

Após recebida a informação da necessidade de se efetuar uma evacuação médica, que é normalmente transmitida pelo Agente do navio, fazendo-o via email/fax, dando as

indicações acerca do estado do acidentado, os seus dados pessoais e o contacto do navio, devem ser tomadas as seguintes ações:

- 1) Identificar o navio, o último porto de saída e o próximo de chegada, rumo, velocidade e GDH da posição, nome completo, idade, sexo e nacionalidade do paciente;
- 2) Dar imediato conhecimento à Autoridade Sanitária e aos serviços do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), se se tratar de um cidadão não nacional.
- 3) Permitir a evacuação médica, apenas após autorização das duas entidades referidas na alínea anterior.

8. COORDENAÇÃO DAS OPERAÇÕES

- a. A coordenação das operações é, enquanto o MRCC Delgada não assumir tal responsabilidade, do Capitão do Porto de Santa Cruz das Flores, ou de quem este delegar.
- b. Recebida na CPSCF a comunicação do acidente, o coordenador assumirá a condução das operações de busca e salvamento, coordenando as ações dos meios envolvidos e do local que melhor condição ofereça para o seu exercício.
- c. Os responsáveis pelos meios de salvamento ou entidades que eventualmente tenham convergido para o local do sinistro, antes do coordenador da AMN ter assumido o controlo das operações, conduzem a ação da forma que julgarem mais rápida e conveniente face às circunstâncias encontradas.
- d. No momento em que o Capitão de Porto ou um seu representante assumir o comando das operações, todas as entidades reportam-lhe o ponto de situação.
- e. Durante as operações as diversas entidades envolvidas devem manter o Capitão de Porto, ou o seu representante, informado da situação e das ações tomadas.
- f. As entidades com capacidade de intervenção em salvamentos marítimos, não subordinadas à AMN, uma vez alertadas pelo coordenador da ação da necessidade de colaboração, deverão aprontar o mais rapidamente possível o pessoal e materiais disponíveis, que ficarão em estado de prevenção. Os meios considerados necessários, conforme a avaliação da situação efetuada pelo coordenador, serão encaminhados para o local do acidente.

9. DISPOSIÇÕES DIVERSAS

- a. Os meios e contactos da AMN na área de jurisdição da CPSCF, bem como da Marinha e de outras entidades com capacidade de empenhamento de meios no mar e em terra com relevância em operações de busca e salvamento são indicados em Anexo A.
- b. O plano de comunicações é apresentado em Anexo B.

- c. No relacionamento com os OCS, dever-se-á ter em consideração o estabelecido no Anexo C.
- d. As normas para a elaboração e divulgação dos comunicados e relatórios referentes às ações de busca e salvamento estão explicitadas no Anexo D.
- e. Na avaliação e análise da situação devem ser considerados os apoios meteorológicos e oceanográficos indicados em Anexo E.
- f. Em Anexo G é apresentada uma caracterização da atividade e da orla marítima e aspetos oceanográficos e meteorológicos relevantes.
- g. Em Anexo H são referidas as cartas náuticas oficiais e algumas publicações com interesse para um bom desempenho da missão.
- h. Em Anexo I é apresentada a quadrícula para a condução de operações de salvamento, incluindo a fase de busca quando aplicável, e a localização de quadrícula das zonas de banhos.

REFERÊNCIAS

- A. Lei n.º 44/04, de 19 de agosto
- B. Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho – Regulamento Geral das Capitánias
- C. Decreto do Governo n.º 32/85, de 16 de agosto – Convenção internacional sobre busca e salvamento marítimo, 1979, com a alteração efetuada pela resolução MSC 70 (69)
- D. Decreto Regulamentar n.º 18/93, de 28 de junho
- E. Lei n.º 27/06, de 3 de junho – Lei de bases da proteção civil
- F. Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de janeiro – Sistema nacional para a busca e salvamento marítimo
- G. Manual de Atuação SAR do Comando Naval
- H. Decreto-Lei n.º 44/02, de 2 de março
- I. Circular DGAM n.º 21/02-B, de 13 de maio
- J. Circular DGAM n.º 78/03-B, de 12 de agosto
- K. PGA-4 – Relacionamento com os órgãos de comunicação social
- L. Roteiro da Costa de Portugal, Arquipélago dos Açores, Instituto Hidrográfico

DISTRIBUIÇÃO

1. Capitania do Porto de Santa Cruz das Flores
2. Comando Local da Polícia Marítima de Santa Cruz das Flores
3. Direcção-Geral da Autoridade Marítima
4. Instituto de Socorros a Náufragos
5. Departamento Marítimo dos Açores
6. Comando Regional dos Açores da Polícia Marítima
7. Comando da Zona Marítima dos Açores
8. MRCC Delgada
9. Portos dos Açores, SA
10. Associação de Pescadores Florentinos
11. Associação de Pescadores do Corvo
12. Bombeiros Voluntários de Santa Cruz das Flores
13. Bombeiros Voluntários da Ilha do Corvo
14. Clube Naval das Lajes das Flores
15. Empresa de Barcos do Pico
16. Atlanticoline, SA
17. Polícia de Segurança Pública, Esquadra de Santa Cruz das Flores
18. Guarda Nacional Republicana, Posto Territorial de Santa Cruz das Flores

ANEXO A

ENTIDADES COM CAPACIDADE DE INTERVENÇÃO, CONTACTOS E OS MEIOS DISPONÍVEIS

APÊNDICE A1: Autoridade Marítima Nacional e Marinha, contactos e meios disponíveis.

APÊNDICE A2: Outras entidades com capacidade de intervenção, contactos e meios disponíveis.

APÊNDICE A1

MEIOS DA AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL E DA MARINHA, CONTACTOS E MEIOS DISPONÍVEIS

1. Contactos

ILHA DAS FLORES					
CAPITANIA DO PORTO E COMANDO LOCAL DA POLICIA MARÍTIMA DA SANTA CRUZ DAS FLORES					
	Telefone	Telemóvel		Email	Contacto
		Externo	Interno		
Capitão de Porto de Santa Cruz das Flores	292 208 011	912 354 125	39 07 30	capitaoporto.flores@marinha.pt	Capitão-de-fragata Rafael da Silva
Oficial Adjunto	292 101 570	912 353 010	39 11 90	capflores.ofadj@marinha.pt	Segundo-tenente Vítor Mendonça
2º Comandante Local	292 592 485	912 261 543	39 11 94	policiamaritima.flores@marinha.pt	Agente de 1ª classe Filipe Pedro
Piquete da Polícia Marítima Santa Cruz das Flores	292 592 485	912 353 025	39 11 91	-	-
Piquete da Polícia Marítima Lajes das Flores	-	912 354 367	39 11 92	-	-

ILHA DO CORVO					
Posto Marítimo do Corvo	292 596 056	-	-	policiamaritima.corvo@marinha.pt	-
Piquete da Polícia Marítima		912 261 542	39 11 93	-	-

AMN E MARINHA					
Departamento Marítimo dos Açores	296 284 285	-	-	departmar.acores@marinha.pt	-
MRCC Delgada – Oficial permanência	296 281 777	917 777 453	39 21 54	mrcc.delgada@mail.telepac.pt	-

2. Meios náuticos disponíveis

Tipo	Nome	Comprimento (m)	Potência (Hp)	Lotação segurança/máxima	Equipamentos	Localização
SR	Vila Real de Sto. António	10,8m	2 x 315	2/12	VHF, Radar, AIS, Alta Voz, Sonda, Plotter, GPS, Holofote	Lajes das Flores
B	Zodiac	4,70	40	2/8	VHF portátil	Santa Cruz das Flores
B	Setamar	4,80	40	2/8	VHF portátil	
MA	M522	3,22	110	1/3	VHF portátil, GPS Portátil	

APÊNDICE A2

MEIOS DE OUTRAS ENTIDADES COM CAPACIDADE DE INTERVENÇÃO, CONTACTOS E MEIOS DISPONÍVEIS

1. Contactos

ILHA DAS FLORES			
Entidade	Telefone	Telemóvel	Contacto
Portos dos Açores, SA	-	963 698 962	Marco Madruga, Chefe do Departamento de Operações da Direção Geral dos Portos do Triângulo e do Grupo Ocidental, Comandante da marinha mercante
Portos dos Açores, SA – Porto das Lajes	-	966 491 223	Carlos Avelar, Responsável da Portos dos Açores, SA, nas Ilhas das Flores e do Corvo
BV de Santa Cruz das Flores	292 590 030	917 859 585	Bruno Silva, Comandante
BV das Lajes das Flores	292 592 643	-	-
PSP Santa Cruz das Flores	292 592 115	-	-
PSP Lajes das Flores	292 593 186	-	-
GNR Santa Cruz das Flores	292 590 430	-	-
Clube Naval das Lajes das Flores	292 593 145	922 277 796	Jorge Freitas, Presidente da Direção
Unidade de Saúde das Flores	292 590 270	-	-
ANA Aeroportos - Flores	292 592 480	-	Departamento de socorros
Empresa de Barcos do Pico	-	929 586 050	Manuel Cristiano, Gerente
Associação de Pescadores Florentinos	292 542 087	913 689 445	José Florentino, Presidente da direção
Atlanticoline, SA	-	916 231 240	Luís Morais, Vogal Conselho Administração
ILHA DO CORVO			
BV do Corvo	292 596 199	964 491 808	Óscar Rocha, Comandante
Unidade de Saúde do Corvo	292 596 153	-	-
GNR Corvo	292 596 261	-	-
Associação de pescadores do Corvo	292 596 068	917 763 410	Arlindo Pereira, Presidente da direção

2. Meios náuticos disponíveis

Entidade	Nome	Comp. (m)	Pot. (Hp)	Arq. Liq. (TON)	Lotação segurança/máxima	Valências	Localização
ILHA DAS FLORES							
Portos dos Açores, SA	Diogo de Teive	11,70	2x420	5,36	2 / 6	Capacidade de reboque com tração máxima de 4,5 Ton	Lajes das Flores
Empresa de Barcos do Pico	Lusitânia	27	2x394	140		-	
ANA Aeroportos	SR	7,50	2x90		2/12	-	Santa Cruz das Flores
BV Santa Cruz das Flores	SR	7,60	2x115		2/12	Embarcação de salvamento marítimo	
Equipa com 5 mergulhadores							
ILHA DO CORVO							
Atlanticoline	Ariel	11,80	2x375	GT-17	2/14	-	Corvo

3. Meios terrestres disponíveis

Entidade	Equipamento	Valências	Localização
ILHA DAS FLORES			
Portos dos Açores	Reachstackers (2)	Capacidade de elevação de 42 Ton	Lajes das Flores
	Grua automóvel Lieber	Capacidade de elevação 20 Ton	
	Grua	Capacidade de elevação 6 Ton	
	Grua	Capacidade de elevação 4 Ton	
	Grua	Capacidade de elevação 6 Ton	Santa Cruz das Flores
Direção regional das Pescas	Grua	Capacidade de elevação 6 Ton	Ponta Delgada

ILHA DO CORVO			
Portos dos Açores	Empilhador Frontal Nissan	Capacidade de elevação 2 Ton	Corvo
	Grua automóvel Grove	Capacidade de elevação 30 Ton	
	Grua automóvel Grove	Capacidade de elevação 16 Ton	
	Grua	Capacidade de elevação 6 Ton	

ANEXO B

PLANO DE COMUNICAÇÕES RÁDIO

1. SITUAÇÃO

Este anexo constitui o plano básico de comunicação para operações de salvamento de náufragos isolados, de tripulações de embarcações ou de navios em perigo, e de passageiros embarcados em plataformas marítimo-turísticas.

É privilegiado o canal de VHF nº 16 (canal secundário de busca e salvamento), onde o piquete da PM mantém escuta em toda a orla costeira H24.

2. MISSÃO

Garantir as comunicações entre todas as diferentes entidades intervenientes em operações de salvamento marítimo, costeiro e lacustre. O Mapa que se encontra a seguir, pretende ilustrar as Estações de Rádio Marítimas e suas zonas de operação.

3. FREQUÊNCIAS

Na tabela abaixo, encontram-se definidos os canais, frequências e funções da banda marítima de VHF - FM (156 – 174 Mhz) - que devem funcionar no espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Santa Cruz das Flores.

Canal Número	Frequência (MHz)		Função (b)
	Navio	Costeira	
6	156.300		NAVIO-NAVIO (c)
10	156.500	156.500	Manobra de navios
11	156.550	156.550	Navio - terra
12	156.600	156.600	Chamada comum de porto
13	156.650	156.650	Segurança da navegação
14	156.700	156.700	Autoridade portuária – pilotagem
16	156.800	156.800	SOCORRO, URGÊNCIAS, SEGURANÇA E CHAMADA d)
67	157.375	156.375	SAR e combate à poluição
70	156.525	156.525	Chamada Seletiva Digital (DSC) e)

Notas:

- a. Este plano apenas inclui os canais que suportam comunicações relativas a atividades desenvolvidas nas respetivas áreas portuárias pelo que se remete a utilização de outros canais para o plano nacional.

- b. No que respeita às definições das várias funções, remete-se para as constantes do plano nacional.
- c. Este canal pode ser utilizado para comunicações entre navios e aeronaves que participem em atividades de busca e salvamento.
- d. Em conformidade com a resolução MSC 77 (69) da IMO, deixa de ser obrigatório a escuta do canal 16 depois de 1 de fevereiro de 2006.
- e. Este canal deve ser utilizado para emissão de sinais de alerta navio-navio e navio-terra, dentro da área A1.

4. UTILIZADORES, CANAIS DE ESCUTA E DE TRABALHO

PARA DE	CP/ CLPM	EMB SINIST	MEIOS AMN	UNIDADES NAVAIS	MEIOS AÉREOS	BOMBEIROS	OUTROS MEIOS
CP/ CLPM		16-67 16-11	16-67 16-39	16-67 16-39	67 11		16-67 16-11
EMB SINIST	16-67 16-11 16-23		16-67 16-11	16-67 16-11	67 11		16-67 16-11
MEIOS AMN	16-67 16-39	16-67 16-11		16-67 16-39	67 11		16-67 16-11
UNIDADES NAVAIS	16-67 16-39	16-67 16-11	16-67 16-39		67 11 outras		16-67 16-11
MEIOS AÉREOS	67 11	67 11	67 11	67 11 outras			67 11
BOMBEIROS							
OUTROS MEIOS	16-67 16-11	16-67 16-11	16-67 16-11		16-67 16-11		

ANEXO C

INFORMAÇÃO PÚBLICA

REFERÊNCIA: PGA 4 – Relacionamento com os Órgãos de Comunicação Social.

1. POLÍTICA DE INFORMAÇÃO

A Política de informação pública deverá garantir uma visão factual, verdadeira e concreta, não só da situação e da gravidade do sinistro, mas também das ações de salvamento empreendidas, e dos resultados obtidos.

2. COMUNICADOS E DECLARAÇÕES PARA OS ÓRGÃOS DE COMUNICAÇÃO SOCIAL

Em relação às informações a prestar aos OCS deve observar-se a metodologia seguinte:

- a. Toda a informação será da responsabilidade do Capitão do Porto, a partir do momento que a situação se encontre sob coordenação da AMN.
- b. De forma a existir unicidade de informação transmitida aos OCS, na eventualidade de existirem outras entidades envolvidas nas operações de busca e salvamento, os seus responsáveis devem abster-se de transmitir informação para os OCS.
- c. O comunicado escrito é o meio preferencial a usar nos contactos com os OCS.
- d. Os comunicados para os OCS devem ser precisos e concisos, reportar apenas os factos e os meios envolvidos.
- e. Conferências de Imprensa, entrevistas ou quaisquer contactos verbais são apenas efetuadas pelo Capitão do Porto.
- f. O Chefe do Departamento Marítimo dos Açores, bem como o Gabinete de Imagem e Relações Públicas da AMN, devem ser informados, de imediato, da evolução da situação e sempre antes de qualquer comunicado aos OCS.

ANEXO D

COMUNICADOS E RELATÓRIOS

Referências:

a) Circular DGAM Nº21/02-B, 13 de maio

b) Circular DGAM Nº78/03-B, 12 de agosto

1. Qualquer acidente marítimo - sinistros com embarcações e acidentes pessoais nas praias, costa e orla hídrica - deverá prontamente ser comunicado através das vias definidas.
2. Para além dos comunicados a efetuar após término da operação, referidos no n.º 5 deste anexo, o coordenador deverá elaborar o relato SARSITREP.
3. O SARSITREP é um comunicado de situação para passagem de informação, relativa a uma ação SAR. O “On-Scene Coordinator” (OSC) utiliza-o para manter actualizado o MRCC que estiver a coordenar a ação SAR sobre o desenrolar dos acontecimentos, relatando os aspetos mais relevantes e caracterizadores da forma como a ação está a decorrer. Por este motivo, e para que o comando do MRCC possa exercer consolidadamente a sua função de “SAR Mission Coordinator”, é fundamental que o comunicado seja elaborado pelo Capitão do Porto, enquanto OSC, mesmo que numa primeira fase de maior atividade e congestionamento seja sob a forma verbal.
4. Esta mensagem deverá elaborada de acordo com o formato definido no Manual IAMSAR-International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual e nas IONAV 1010. É admissível que a indispensável celeridade do comunicado de sinistros com embarcações obste a que todos os elementos informativos requeridos possam ser imediatamente incluídos. Esta circunstância não deverá retardar a elaboração e emissão dos respetivos comunicados, contendo o conteúdo possível.
5. Posteriormente, quando concluído o processo instaurado sobre o sinistro, deverá ser produzida uma informação completa, através da aplicação SEGMAR e da mensagem SARREP.
6. Na eventualidade de a aplicação SEGMAR estar indisponível, os relatos de final de missão deverão ser elaborados por mensagem com os formatos definidos nos apêndices seguintes:

APÊNDICE D1: Comunicado relativo a sinistros com embarcações

APÊNDICE D2: Comunicado relativo a acidentes no Domínio público marítimo

APÊNDICE D3: Comunicado relativo a sinistros marítimos

APÊNDICE D1

COMUNICADO RELATIVO A SINISTROS COM EMBARCAÇÕES

CABEÇALHO PRECEDÊNCIA; P-R

FM CAPIMARFLORES

TO MRCCDELGADA DEPARTMARACORES

INFO: COMNAV DIRMAR INSTSOCMAR GABINETMAR MAIORMAR COMPOLIMACORES

POLIMARFLORES

NÃO CLASSIFICADO

N ORIGEM

SIC: IAL ICA

Ass: SINISTROS COM EMBARCAÇÕES.

Ref: Circular nº 78/2003-B/12AGO2003

1. Nome da embarcação
2. Conjunto de identificação/Nº de Registo/Nº IMO/ Indicativo de chamada
3. Tipo de embarcação
4. Ano de construção
5. Sociedade Classificadora
6. Estado de Bandeira
7. Porto de Registo
8. Tonelagem bruta (GT)
9. GDH do sinistro
10. Tipo de sinistro
11. Nome e Estado de Bandeira de outras embarcações envolvidas
12. Nome do lugar ou área marítima onde ocorreu o sinistro
13. Coordenadas geográficas do local do sinistro (Lat. e Long. e datum de referência)
14. Estado do mar, força e direcção do vento, maré e visibilidade no momento do sinistro
15. Porto de partida e data
16. Porto de destino
17. Carga (quantidade e descrição)
18. Proprietário e/ou armador (nome e morada da sede)
19. Agente(s) de navegação (da(s) embarcações)
20. Seguradora (s) (identificação e morada da sede)
21. Causa provável do sinistro

22. Assistência prestada
23. Extensão dos danos
24. Número, sexo e idade dos mortos, feridos e/ou desaparecidos (passageiros e tripulantes)
25. Ocorrência de poluição (tipo de poluentes e quantidades)
26. Outras informações relevantes

APÊNDICE D2

COMUNICADO RELATIVO A ACIDENTES PESSOAIS NO DOMÍNIO PÚBLICO HÍDRICO

CABEÇALHO PRECEDÊNCIA P / R

FM CAPIMARFLORES

TO MRCCDELGADA DEPARTMARACORES

INFO: COMNAV DIRMAR INSTSOCMAR GABINETMAR MAIORMAR COMPOLIMACORES
POLIMARFLORES

NÃO CLASSIFICADO

N ORIGEM:

SIC: ICJ

ASS: ACIDENTES PESSOAIS NO DPH

REF: CIRCULAR NR 21/2002-B/13MAI02

1. ACIDENTE NR / ANO
2. LOCAL DO ACIDENTE (com indicação das coordenadas geográficas e datum de referência, se conhecidos)
3. CARACTERÍSTICAS DO LOCAL
 - Praia marítima ou fluvial vigiada (bandeira içada e cor) ou não vigiada
 - Falésia rochosa
 - Área portuária
 - Outro (especificar)
4. DATA-HORA DO ACIDENTE
5. IDENTIFICAÇÃO DO SINISTRADO
 - Nome/Sexo/Idade (se conhecida) ou idade provável (se desconhecida)/Nacionalidade/
Residência
6. CONSEQUÊNCIAS DO ACIDENTE (Mortal/Não Mortal/Desaparecido)
7. ENTIDADES QUE PRESTARAM ASSISTÊNCIA (Sequência das intervenções e meios utilizados)
8. ALERTA DADO POR (com identificação)
 - Nadador-salvador
 - Concessionário
 - Particular
 - Bombeiros
 - Outro (especificar)
9. MODO DE COMUNICAÇÃO (indicar o meio) E TEMPO DECORRIDO ENTRE O ALERTA E O INÍCIO

DA ASSISTÊNCIA (em minutos)

10. CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS (mar e tempo)

11. EVACUAÇÃO POR:

Bombeiros

Ambulância do INEM

Helicóptero

Embarcação ou viatura da Capitania

Viatura particular

Outro (especificar)

12. CAUSAS PROVÁVEIS DO ACIDENTE

Correntes

Rebentação

Salto para águas pouco profundas

Queda inadvertida de terra ou de embarcação

Cansaço

Não saber nadar

Doença súbita

Abalroamento por (prancha/ mota de água/embarcação)

Outra (especificar)

13. CAUSA PROVÁVEL DA MORTE

Afogamento

Doença súbita

Outra (especificar)

14. OCUPAÇÃO DO SINISTRADO NO MOMENTO DO ACIDENTE

Nadava

Tomava banho com pé

Deslocava-se em embarcação (gaiota/prancha/mota de água/outra)

Pescava à linha a partir de terra

Fazia mergulho (em apneia/com garrafas)

Fazia saltos para a água

Passeava em terra a pé

Circulava em terra em viatura (ligeira/motociclo, bicicleta)

Boiava em flutuador pneumático

Outra (especificar)

15. DISTÂNCIA APROXIMADA DO SINISTRADO A TERRA AQUANDO DO ACIDENTE (em metros)
16. COMUNICAÇÃO DO ACIDENTE: Avisados os familiares/Dado conhecimento à Comunicação Social (Sim/Não)
17. INFORMAÇÃO ADICIONAL PARA MELHOR ESCLARECIMENTO DOS FACTOS

NOTA: No preenchimento da mensagem, não mencionar a letra da alínea, mas sim o assunto que lhe corresponde. Exemplo: Em vez de 11. A, escrever apenas 11. BOMBEIROS

APÊNDICE D3

COMUNICADO RELATIVO A SINISTROS MARÍTIMOS SINISTROS

A. ELEMENTOS RELATIVOS À EMBARCAÇÃO SINISTRADA

1. Nome
2. Estado de bandeira
3. Porto de registo
4. Conjunto de identificação / N° IMO / Indicativo de chamada
5. Tipo
6. Ano de construção
7. Tonelagem bruta (GT)
8. Estado dos certificados:
 - a) Relativos às Convenções
 - (1) SOLAS 74
 - (2) SOLAS PROTOCOL 78
 - (3) MARPOL 73/78
 - (4) LOAD LINES 66
 - b) Outros
 - (1) Certificado de navegabilidade
 - (2) Rol de tripulação
9. Nome, nacionalidade e morada (sede) do proprietário e/ou armador
10. Porto de partida
11. Porto de destino
12. Carga
 - a) Situação (carregado, em lastro, meia carga)
 - b) Tipo e quantidade
13. Agente(s) de navegação e morada (sede)

14. Breve descrição da extensão dos danos e destino da embarcação (ex: reparação, desmantelamento, remoção, perda total)

B. ELEMENTOS RELATIVOS AO SINISTRO

1. Tipo (Ex: afundamento, colisão, encalhe, incêndio, etc.)
2. Hora, dia, mês, ano
3. Lugar ou área marítima
4. Coordenadas geográficas do local (Lat. e Long. e datum de referência)
5. Estado do mar
6. Vento (força e direção)
7. Estado da maré
8. Visibilidade
9. Causa provável do sinistro
10. Ocorrência de poluição
 - a) Tipo de poluente
 - b) Quantidades
11. Apoio
 - a) Pedido de Socorro
 - (1) Forma de emissão do pedido (rádio, pirotécnicos, outros)
 - (2) Quem captou o pedido
 - (3) Quem cativou a ação de salvamento
 - (4) GDH do início do salvamento
 - b) Outras embarcações envolvidas
 - (1) Nome
 - (2) Estado de bandeira
12. Breve descrição da sequência dos acontecimentos

C. ELEMENTOS RELATIVOS À TRIPULAÇÃO E PASSAGEIROS

1. Capitão, mestre ou arrais

- a) Nome
- b) Nacionalidade
- c) Nº da cédula marítima ou do passaporte
- d) Período de tempo no exercício do cargo
- e) Estado do certificado no âmbito da Convenção STCW 78/Regulamento de Inscrição Marítima

2. Chefe de máquinas

- a) Nome
- b) Nacionalidade
- c) Nº da cédula marítima ou do passaporte
- d) Período de tempo no exercício do cargo
- e) Estado do certificado no âmbito da Convenção STCW 78/Regulamento de Inscrição Marítima

3. Acidentes mortais / desaparecimentos

- a) Nome de tripulantes mortos / desaparecidos
- b) Número de passageiros mortos / desaparecidos

ANEXO E

APOIO METEOROLÓGICO E OCEANOGRÁFICO

1. GERAL

Nas operações de busca e salvamento serão sempre tomadas em consideração, não só as condições de tempo e mar no momento, mas também as previsões meteorológicas para o período previsto de duração dessas operações.

2. METEOROLOGIA

Para uma adequada análise da situação devem dispor-se, no mínimo, dos seguintes elementos de informação meteorológica:

- a. Boletins meteorológicos fornecidos pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera e pelo Instituto Hidrográfico;
- b. Outros elementos obtidos através do Comando da Zona Marítima dos Açores;
- c. Toda a panóplia de informação disponível na Internet, através de “sites” como o FNMOC, WindGURU, CLIMAAT ou o WINDYTY;
- d. Informação disponível na internet através de webcams, tais como o site SPOTACORES.

3. OCEANOGRAFIA

Para uma adequada análise da situação devem dispor-se, no mínimo, dos seguintes elementos de informação oceanográfica:

- a. Natureza dos fundos obtida através das Publicações náuticas;
- b. Boletins oceanográficos fornecidos pelo Instituto Hidrográfico;
- c. Altura da água obtida através das “Tabelas de Marés” do Instituto Hidrográfico;
- d. Informação disponível na internet através de webcams, tais como o site SPOTACORES.

4. AVISOS DE MAU TEMPO

Quando ocorrerem serão transmitidos à navegação costeira e local.

ANEXO F

COORDENADOR DA MISSÃO SAR

A missão de busca e salvamento marítimo é cometida ao Coordenador da Missão SAR (SMC). As diversas tarefas que compõem esta missão devem estar sempre presentes pelo que se elenca nos seguintes apêndices as listagens e apoios julgados necessários para a sua cabal execução e compreensão.

APÊNDICE F1: Tarefas do Coordenador da Missão SAR

APÊNDICE F2: Listagem dos elementos necessários para a elaboração de comunicados

APÊNDICE F3: Modelo de avaliação da situação

APÊNDICE F4: Modelo da narrativa cronológica dos acontecimentos

APÊNDICE F5: Lista de verificação de avistamento de Sinais visuais de socorro

APÊNDICE F1

TAREFAS DO COORDENADOR DA MISSÃO SAR

1. ATRIBUIÇÕES

Como as operações de busca e salvamento seguem padrões diferentes, a lista de tarefas do SMC abaixo mencionada deve ser usada como orientação (origem costeiro-marítima) e não como diretiva. O seu encaminhamento e procedimentos competem ao Comando da Zona Marítima dos Açores. De seguida, para conhecimento, adiantam-se alguns aspetos latos e genéricos.

2. DESIGNAÇÃO

- a. Deve ser designado um SMC para cada missão de busca e salvamento.
- b. Esta função é temporária e pode ser desempenhada pelo Chefe do RCC (Rescue Coordination Center) ou por um oficial de serviço SAR designado para o efeito, auxiliado pelo pessoal considerado necessário.
- c. Como uma missão de busca e salvamento se pode prolongar por bastante tempo, o SMC deverá manter-se como responsável pela mesma até à sua conclusão, a fim de assegurar a sua continuidade, sendo rendido periodicamente para períodos de descanso. No MRCC a rendição faz-se ao fim de 24H.
- d. Durante os períodos de quarto de oficial de serviço SAR, poderão surgir um número de incidentes relativamente pequenos, que poderão ser resolvidos pelo oficial de serviço. Nessas alturas, o oficial de serviço assumirá as funções de SMC (não é obrigatória uma designação específica).

3. COMPETÊNCIAS

O SMC é responsável pela missão de busca e salvamento até que o salvamento se efetue com êxito ou até que se torne evidente que quaisquer esforços adicionais são inconclusivos. É fundamental que o plano de operações lhe dê liberdade de ação para utilizar quaisquer meios, para pedir meios suplementares e para aceitar ou recusar quaisquer sugestões que lhe sejam apresentadas durante as operações. Será da sua responsabilidade:

- a. Obter e avaliar todas as informações sobre a emergência (vide apêndice 3);
- b. Assegurar-se do tipo de equipamento de emergência a bordo do navio ou embarcação desaparecida ou em dificuldades;
- c. Manter-se informado das condições meteorológicas e de agitação do mar;
- d. Se necessário, assegurar-se dos movimentos e localização dos navios e alternar a navegação nas áreas prováveis de busca e salvamento;
- e. Vigiar e/ou fazer escuta rádio nas frequências apropriadas, a fim de facilitar as comunicações com a embarcação SAR (caso necessário com o apoio do MRCC Delgada);

- f. Definir a área onde a busca deve ser feita e decidir quanto aos métodos e meios a utilizar na mesma.;
- g. Elaborar um plano alargado para a operação, isto é distribuir áreas de busca, designar um OSC (On-Scene Commander) e/ou um CSS (Co-ordinator Surface Search);
- h. Enviar o expediente para as unidades SAR e escolher as frequências de comunicação na área do acidente;
- i. Informar o Chefe do RCC do plano de ação adotado;
- j. Coordenar a operação com outros RCC's, quando for caso disso;
- k. Realizar briefings e de-briefings para o pessoal envolvido na ação SAR;
- l. Estudar todos os relatórios recebidos de todas as origens e alternar o plano de ação à medida que a operação for progredindo;
- m. Fazer chegar aos sobreviventes todo o apoio que for necessário para a sua subsistência;
- n. Manter por ordem cronológica, um registo preciso e atualizado, com "plot", sempre que necessário, de todos os procedimentos incluindo:
 - 1) Áreas onde a busca foi feita, unidades SAR envolvidas e resultados obtidos;
 - 2) Número de voos de reconhecimento e horas de voo, número de navios utilizados e resultados obtidos;
 - 3) Avistamentos, pistas e relatórios de informação áudio, ação tomada e resultados obtidos;
 - 4) Mensagens recebidas e enviadas e chamadas telefónicas;
 - 5) No fim de cada dia de operações, avaliação dos processos feitos e probabilidades de deteção de objetivos de busca.
 - 6) Nota: Este registo deverá ser feito num suporte conveniente, que permita a sua utilização permanente (modelo no Apêndice 4).
- o. Emitir relatórios da evolução da situação:
 - 1) Regularmente, para as autoridades adequadas e para os proprietários ou agentes do navio ou embarcação desaparecida ou em dificuldades;
 - 2) Para os órgãos de comunicação, se necessário.
- p. Recomendar ao chefe do RCC o abandono ou suspensão da busca, quando tal for aconselhável.
- q. Dispensar as unidades SAR, quando o seu auxílio deixar de ser necessário.
- r. Notificar as autoridades encarregadas da investigação do acidente.
- s. Preparar o relatório final sobre o resultado da missão.

APÊNDICE F2

LISTAGEM DOS ELEMENTOS NECESSÁRIOS PARA A ELABORAÇÃO DOS COMUNICADOS

Embora esta listagem não seja exaustiva, serve no entanto para as necessidades de elaboração dos comunicados previstos no anexo D, bem assim, como para os comunicados aos OCS, devendo ser obtidos logo que possível para melhor caracterização da situação os seguintes elementos:

Nome da Embarcação	
Indicativo / Identificação	
Tipo / Arqueação Bruta	
Estado de bandeira	
Nome do comandante	
Armador	
Agente	
Data do acidente	
Hora do sinistro	
Tipo de sinistro	
Coordenadas do sinistro	
Condições meteo/ mar	
Condições meteo/ vento	
Condições meteo/ visibilidade	
Tipo de carga	
Assistência pretendida	
Tipo de pedido de socorro	
Tripulantes naufragados	
Tripulantes mortos	
Possibilidade de poluição	
Comunicação usada para o alerta	

APÊNDICE F3

MODELO DE AVALIAÇÃO DA SITUAÇÃO

Processo NR:...../.....	
1. GDH RECEÇÃO DA OCORRÊNCIA:	Z(HORA)/ (MÊS) (ANO)
2. FASE DA EMERGÊNCIA – INCERTEZA/ALERTA/PERIGO (Riscar o que não interessa)	
3. ORIGEM DA INFORMAÇÃO	
Endereço:	
Contacto telefónico:	
Outras testemunhas:	
4. INFORMAÇÃO SOBRE O ACIDENTE	
Posição:	Datum de referência:
Grupo/data/hora	
Descrição e natureza do incidente:	
5. EMBARCAÇÃO SINISTRADA	
Nome:	Tipo:
IMO:	Porto de Registo:
Comprimento:	GT:
Calado:	Carga:
Proprietário/Armador/Agente:	
Equipamento de emergência de bordo:	
6. PESSOAS A BORDO	
Nome do Capitão /Mestre/Arrais	

Nº de Tripulantes:		Nº de Passageiros:	
Mortos:	Feridos:		Desaparecidos:
Outras informações:			
7. INFORMAÇÕES ADICIONAIS			
Porto de largada:		ATD:	
Porto de destino:		ETA:	
Rota Prevista:			
Outros destinos possíveis:			
Autonomia:			
8. FACILIDADES DE COMUNICAÇÕES			
Indicativo de chamada:			
Equipamento Rádio – MF / HF / VHF / UHF / Facilidades SAT (Riscar o que não interessa)			
Tipo de equipamento:			
Hora da última comunicação recebida:		Frequências:	
Estação recetora:			
9. ÚLTIMA POSIÇÃO COMUNICADA			
(Latitude, Longitude):		Datum de referência:	
Hora:		Determinada por:	
10. CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS NA ÁREA DO INCIDENTE (Incluindo condições de mar, tempo e maré – altura /enchente/ vazante)			
11. OUTROS ELEMENTOS			

APÊNDICE F5

LISTA DE VERIFICAÇÃO DE AVISTAMENTO DE SINAIS VISUAIS DE SOCORRO

OBTER INFORMAÇÃO SOBRE A FONTE DO ALERTA	
Nome	Prim: _____ Últm.: _____
Posição	Latitude: _____ Longitude: _____ Azimute e distância a partir de marca em terra: _____ Graus & distância Rua _____ Morada: _____ Nota: A latitude e longitude podem ser retiradas das cartas militares, ou através de sites na Internet. Incerteza na Posição: +/- _____ M
Altitude	Altitude de observação, do nível do mar: _____ m Se a fonte estiver num edifício, o número do andar: _____
Nr. de Telefone	Atual: _____ Casa ou trabalho: _____
INFORMAÇÃO SOBRE AS CARACTERÍSTICAS DO SINAL VISUAL DE SOCORRO	
Cor	(Circular) VERMELHO, ÂMBAR, BRANCO, VERDE, OUTRO: _____
Número de Very-Lights	Número observado: _____ Hora de avist.: _____
Tempo e duração	Intervalo entre "very lights" _____ Duração do brilho: _____
Trajetória	Só subida Só queda Estacionário (sem subida ou queda) Subida e queda rápida Subida rápida e queda lenta
Origem	Observada: sim / não Perto do horiz. Entre a fonte e o horizonte Origem: Superfície Ar Outra: _____

ANEXO G

CARATERIZAÇÃO DA ATIVIDADE E DA ORLA MARÍTIMA E ASPETOS OCEANOGRÁFICOS E METEOROLÓGICOS RELEVANTES

1. ASPETOS OCEANOGRÁFICOS E METEOROLÓGICOS

O número médio de dias por ano com nebulosidade igual ou superior a 8/10 situa-se nos 178,7, enquanto com nebulosidade inferior ou igual a 2/10 situa-se nos 23,9.

A velocidade média, por ano, dos ventos situa-se nos 19,0 Km/h.

O número médio anual de dias com vento igual ou superior a 36 Km/h (força 5 escala *Beaufort*) e superior ou igual a 55 Km/h (força 7 da mesma escala) é de, respetivamente, 119 e 28.

As correntes mais significativas são as que se encontram no canal do Faial, sendo muito incertas porque são influenciadas por múltiplos fatores, tais como, marés, ventos, temporais e as correntes reflexas que transbordam do canal de São Jorge. Estas correntes correm, na enchente para NNE, e na vazante para SSW, com velocidades médias de 1 a 2 nós.

Ao longo do ano, a média da altura significativa da agitação marítima situa-se entre 0,9 e 2,8 m. Em fevereiro, com uma probabilidade de 5%, a agitação marítima pode ter até 7 m.

As águas são relativamente frias, em que os valores médios à superfície situam-se nos 18,4º C.

2. ATIVIDADE RELEVANTE

a. Marítima.

A intensidade de tráfego marítimo praticando o Porto das Lajes das Flores e o Porto da Casa é pode considerar-se reduzida quando comparada com a que se verifica noutras Capitánias.

Existe movimento de embarcações de transporte de passageiros e de comércio (do tráfego local), com regularidade semanal, aumentando de intensidade entre maio e setembro.

Paralelamente, desde que as condições meteorológicas não sejam adversas, existem atividades piscatórias com grande incidência nas zonas junto à costa, tendo por base os portos de Lajes das Flores, das Poças e da Casa.

Nos meses de Verão a intensidade das atividades de recreio e marítimo-turística atinge valores que se podem considerar elevados atendendo às características das infraestruturas portuárias existentes.

b. Aérea

Cruzam o espaço de jurisdição desta capitania corredores aéreos de linhas regionais de aproximação a aeroportos (Santa Cruz das Flores e Corvo).

A possibilidade de ocorrências relacionadas com aeronaves não deve ser ignorada.

3. CARATERÍSTICAS DA ORLA MARÍTIMA

a. Perigos e Resguardos:

De um modo geral a batimétrica dos 50 m corre ao longo das três ilhas, a menos de 0,5 milhas de terra. Porém, na ponta das ilhas, essa batimétrica afasta-se mais, o que associado às correntes que por vezes se fazem sentir devidas ao contorno das costas e desenhos dos fundos, aconselha a que o resguardo a terra seja da ordem de 1 milha, sobretudo de noite.

i. Ilha do Faial:

Para dentro da batimétrica dos 50 m existe a baixa da Ribeirinha, que orla a ponta do mesmo nome e se estende cerca de 200 m para o mar. Dada a exposição deste troço de costa ao mau tempo do quadrante Norte, não é aconselhável que, nessas condições, os navios naveguem a menos de 1 milha de terra. Desde a ponta dos Cedros até à Baía da Ribeira das Cabras, e dada a idade dos levantamentos hidrográficos e a natureza vulcânica das ilhas, para dentro da batimétrica dos 50 m, a navegação deverá dar os resguardos a terra em função do estado do tempo e dimensões dos navios.

Existência de um extenso baixio que se situa a cerca de 1 milha para sul da ponta do Varadouro, que se prolonga cerca de 0,3 milhas para o mar.

Da ponta do Castelo Branco à Baía do Porto Pim, e para dentro da batimétrica dos 50 m, existem zonas rochosas e pedras na orla costeira, pelo que não é recomendável que a navegação se aproxime de terra, salvo nas zonas de fundeadouro e com bom tempo.

Entre o Porto Pim e a ponta da Ribeirinha, para fora da batimétrica dos 50 m encontram-se a baixa do Sul e a baixa do Norte, que ficam situadas no canal do Faial. Para dentro da referida batimétrica, a orla costeira apresenta-se em regra com pedras, designadamente na ponta da Espalamaca.

A SE desta ponta encontra-se, a cerca de 250 m de terra, um baixio de pedra com uma sonda reduzida de 4,3 m na sua vizinhança, e cerca de 50 m a SE do anterior, um outro baixio, com 7,5 m de sonda reduzida.

Na orla costeira adjacente às pontas João Dias e da Ribeirinha encontram-se pedras, pelo que, mesmo com condições favoráveis, não se deve navegar a menos de 500 m de terra.

Na aproximação ao Porto da Horta, não existem perigos. Apenas são de referir a baixa do Norte situada a cerca de 1 milha para E da ponta da Espalamaca, com sonda reduzida de 16,2 m, e a baixa do Canal ou do Sul, com 7,1 m de sonda reduzida, que está situada cerca de 2 milhas a ESSE do Monte da Guia. Nesta baixa, o mar por vezes desmancha, sobretudo quando anteriormente existiu mau tempo de SW. Não é recomendável navegar para dentro da batimétrica dos 100 m em ocasiões de mau tempo ou durante a noite.

Na parte exterior do molhe do porto da Horta existem algumas pedras, sendo a mais saliente o ilhéu Negro de Entre-montes, ou simplesmente ilhéu Negro. A Norte existem igualmente algumas pedras. Assim, na zona de aproximação ao porto, deve ser observado um resguardo de 0,5 milhas.

ii. Ilha de São Jorge:

De uma forma geral, os perigos que circundam a ilha encontram-se muito próximos da costa.

Para dentro da batimétrica dos 50 m, não deve ser utilizado o canal que separa a Ponta do Ilhéu do Topo e deverão ser dados os resguardos adequados às rochas adjacentes à ponta do Morro e à pequena restinga que avança pelo mar sensivelmente a meio da enseada da Fajã de São João. Deverá ser dado resguardo a algumas pedras situadas próximo de terra, designadamente a baixa da Forcada.

Na ponta dos Rosais, que é prolongada para WNW por ilhéus e baixos que se estendem até cerca de 0,4 milhas da ponta, a batimétrica dos 50 m afasta-se também e corre a mais de 2 milhas, devendo por isso serem observados os resguardos adequados.

A orla costeira entre a Ponta da Queimada e a Ponta de Rosais é por vezes suja por pedras, designadamente na Baía de Velas, mas a sua posição encontra-se sempre a menos de 200 m da linha de costa.

Devem ser dados os resguardos adequados aos recifes e ilhéus que prolongam a ponta dos Rosais para NW, aos recifes e baixos que a partir da ponta do Norte Grande se prolongam cerca de 0,25 milhas para N, e aos que prolongam a ponta da Caldeira cerca de 0,5 milhas para o mar, nos quais se verifica frequente rebentação.

Para N da ponta da Caldeira desenvolve-se um baixio até cerca de 0,5 milhas da linha de costa onde se verifica rebentação frequentemente.

Cerca de 6,5 milhas para E da ponta da Caldeira, próximo do cume dos Arrebentões e a W da ponta das Vinhas, existe uma área contígua à linha de costa onde existem baixios e onde sobressai, pouco conspícuo, o ilhéu Entre Fajãs.

Cerca de 1,2 milhas a W da ponta do Topo, a área adjacente à linha de costa torna-se mais suja, designadamente nas proximidades da ponta do Gonçalo, e sobretudo no canal que separa o ilhéu da ponta do Topo.

Toda a zona W da Baía de Velas é perigosa, dada a existência de rochas e baixios. Na costa SE da baía existem igualmente pedras que emergem, mas estão situadas muito próximas de terra. Nesta zona a batimétrica dos 20 m desenvolve-se a cerca de 250 m de terra.

iii. Ilha do Pico:

No troço de costa compreendido entre a ponta da Ilha e a ponta da Queimada, não é recomendável navegar-se para dentro da batimétrica dos 50 m, quer pela ocorrência frequente de rebentação, quer pela existência de várias zonas com pedras na orla costeira. Dentre estas zonas destacam-se a restinga que avança cerca de 200 m para E a partir da ponta da Ilha, as pedras que orlam a pequena baía da Manhêna e os baixios e pedras que orlam a pequena enseada da Calheta de Nesquim, sobretudo na sua parte W.

Na baía das Lajes do Pico, a área adjacente à linha de costa é muito suja até à batimétrica dos 10 m, a qual corre em geral a cerca de 300 m de terra.

Na Prainha do Galeão a batimétrica dos 50 m corre a cerca de 0,2 milhas de terra mas, à exceção da parte W da baía, a orla costeira é limpa.

Os ilhéus da Madalena, que ficam situados cerca de 0,5 milhas a WNW da ponta do Arieiro, encontram-se ligados a terra por fundos sujos e pedregosos, com sonda reduzida inferior a 10 m.

Para dentro da batimétrica dos 10 m a orla costeira entre a ponta da Areia larga e a ponta dos Arcos é suja, sucedendo ocorrer frequente rebentação, que por vezes se estende a considerável distância da costa.

Para dentro da batimétrica dos 50 m, entre o porto do cais do Pico e a ponta da Ilha, apesar de existirem em geral bons fundos, encontram-se alguns perigos. Assim, a zona adjacente ao Cabeço Vermelho é prolongada por rochas e baixios numa extensão de cerca de 700 m.

Mais a W, a ponta da Ribeirinha prolonga-se por um rochoso baixo, cerca de 300 m para NW, e a ponta da Ilha é rodeada por uma restinga rochosa que se prolonga cerca de 200 m para E.

b. Fundeadouros autorizados

Os fundeadouros de espera são os definidos no Edital da Capitania do Porto da Horta.

c. Sinalização

Informação constante da Lista de Luzes, atualizada com as correções mensais através dos Avisos aos Navegantes.

ANEXO H

CARTAS NÁUTICAS E PUBLICAÇÕES DE INTERESSE

1. Cartas Náuticas

- a. CNO n.º 43101 – Arquipélago dos Açores – Grupo Ocidental, escala – 1:300 000
- b. CNO n.º 46401 – Ilha das Flores e Ilha do Corvo, escala - 1:75 000
 - i. Plano A – Porto das Lajes das Flores, escala - 1:5 000
 - ii. Plano B – Porto de Santa Cruz das Flores, escala - 1: 5 000
 - iii. Plano C – Porto da Casa, escala – 1:5 000

2. Publicações de interesse

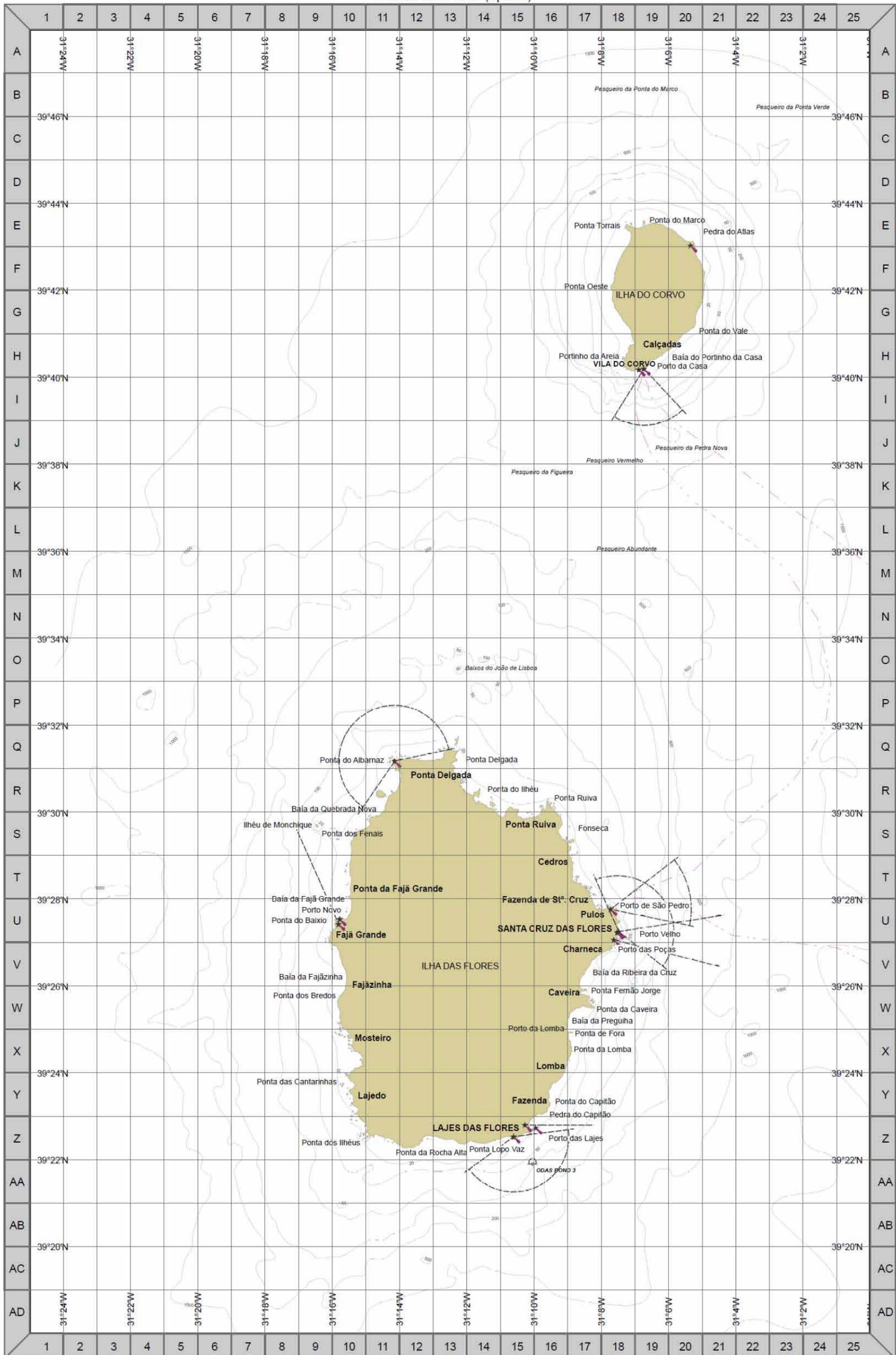
Em complemento ao conjunto de publicações e legislação que serviram de referência à elaboração do presente Plano, reveste ainda de interesse a consulta das seguintes publicações:

- a. IONAV 1010 – Relatos e Comunicados Operacionais
- b. IONAV 1100 – Busca e Salvamento Marítimo
- c. IOA 110 – Busca e Salvamento

ANEXO I

QUADRÍCULA PARA A CONDUÇÃO DE OPERAÇÕES DE SALVAMENTO, INCLUINDO A FASE DE BUSCA QUANDO APLICÁVEL.

PORTUGAL
 ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES - GRUPO OCIDENTAL
 ILHA DAS FLORES E ILHA DO CORVO
 PROJEÇÃO DE MERCATOR - WGS 84
 Escala 1:197.000 (aprox.)



NÃO DEVE SER USADO PARA CONDUÇÃO DA NAVEGAÇÃO
 USO EXCLUSIVO DA MARINHA

INSTITUTO HIDROGRÁFICO - Maio 2017