



S. R.

MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL
CAPITANIA DO PORTO DE CAMINHA

PLANO DE SALVAMENTO MARÍTIMO DA CAPITANIA DO PORTO DE CAMINHA



EM REVISÃO

**AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL
CAPITANIA DO PORTO DE CAMINHA**

PLANO DE SALVAMENTO MARÍTIMO

CARTA DE PROMULGAÇÃO

O **Plano de Salvamento Marítimo** da Capitania do Porto de Caminha, doravante abreviadamente designado por PSM, é o instrumento ao dispor do Capitão do Porto e Autoridade Marítima Local que contem as disposições e procedimentos a utilizar nas ações de socorro e busca e salvamento no seu espaço de jurisdição.

O PSM foi elaborado de acordo com a legislação em vigor, atentos os procedimentos estabelecidos em matéria de busca e salvamento marítimo, competências e acordos estabelecidos, pressupondo o envolvimento dos órgãos locais da Autoridade Marítima em toda a sua extensão, e prevendo uma estreita relação com os *Maritime Rescue Coordination Center* (MRCC), *Maritime Rescue Sub-Centre* (MRSC) e estruturas de proteção civil, além de outras entidades que colaboram no âmbito das suas responsabilidades.

Caminha, XX de XXXXXX de 2026.

O CAPITÃO DO PORTO

Fernando José Vieira Pereira
Capitão-de-fragata

ÍNDICE

CARTA DE PROMULGAÇÃO	3
REGISTO DE ALTERAÇÕES	4
ÍNDICE	5
PLANO DE SALVAMENTO MARÍTIMO DO PORTO DE CAMINHA	6
1. FINALIDADE	6
2. SITUAÇÃO	6
3. OBJETIVO	9
4. MEIOS	10
5. DIFUSÃO DA INFORMAÇÃO RELEVANTE	10
6. ATIVAÇÃO	11
7. ORGANIZAÇÃO	12
8. SITUAÇÕES TÍPICAS	14
9. ACESSOS DE EMERGÊNCIA	17
10. COMUNICAÇÕES	34
11. INFORMAÇÃO PÚBLICA	34
12. RELATÓRIO	34
APÊNDICES	36
Apêndice A - Modelo de registo de ocorrências	37
Apêndice B - Lista de contactos úteis	41
Anexo C - Fluxograma de procedimentos	43
Apêndice D - Plano de comunicações	46
Apêndice E - Referências legais	51
Apêndice F - Caracterização geral da área	54
Apêndice G - Relação de meios existentes	61
Apêndice H - Lista de Acrónimos	71

PLANO DE SALVAMENTO MARÍTIMO DO PORTO DE CAMINHA

1. FINALIDADE

O **Plano de Salvamento Marítimo** (PSM) do Porto de Caminha tem por finalidade salvaguardar a vida humana nos espaços de jurisdição da Capitania do Porto de Caminha, através da implementação de procedimentos que permitam uma utilização eficiente e eficaz dos meios disponíveis.

2. SITUAÇÃO

O espaço de responsabilidade (jurisdição) da Capitania do Porto de Caminha na zona costeira encontra-se limitado a Norte pela linha de fronteira da foz do rio Minho e a Sul pelo forte do cão na freguesia de Âncora, incluindo a Ínsua. No Troço Internacional do Rio Minho desde a foz até à confluência com o rio Trancoso, no rio Coura desde a sua confluência com o rio Minho até à ponte de Vilar de Mouros, no rio Âncora da foz até à ponte do caminho-de-ferro.

No mar, dentro dos limites em latitude anteriormente referidos, estende-se desde a linha interior do Domínio Público Marítimo até ao limite exterior da plataforma continental, como representado na Figura 1.

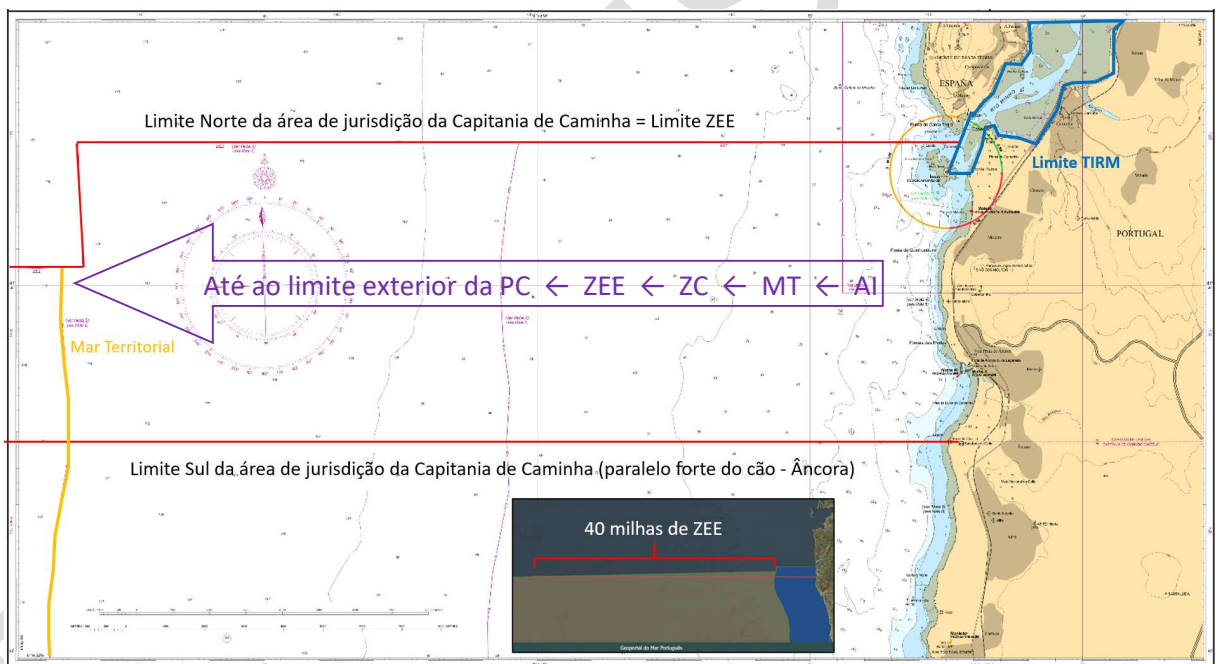


Figura 1 - Espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Caminha

O Porto de Vila Praia de Âncora localizado na zona costeira tem a particularidade de ser um porto muito exposto à agitação marítima e ao vento, desde a sua intervenção entre 2000 e 2004, tem sofrido de problemas de acumulação de areia no interior da bacia de manobra, tornando a prática deste porto de mar difícil para as embarcações de locais e costeiras e praticamente impossível para as embarcações do largo.

O Porto de Caminha também localizado na zona costeira na foz do rio Minho, apesar de possuir duas barras, Barra Norte e Barra Sul, apenas a Barra Sul é praticada pelo facto da barra norte, localizada entre a ilha da Ínsua e a costa espanhola ter características de dinâmica de sedimentos acentuada que a torna muito perigosa. Já a barra sul permite a entrada em segurança desde que o estado do mar o permita, sendo, contudo, muito influenciada por este.

Nesta área desenvolve-se a pesca profissional típica do rio Minho, com maior relevância para a pesca do Meixão, Lampreia e Sável, este tipo de pesca é efetuado com recurso a embarcações locais de boca aberta. Outra das características desta área é a pesca nas Pesqueiras, atividade que acarreta alguns riscos para os pescadores tanto da margem portuguesa como da espanhola. Uma das atividades com maior crescimento nesta área é a atividade desenvolvida por Operadores Marítimo-Turísticos (OMT), nomeadamente na modalidade de táxi fluvial, passeios marítimos / fluviais e aluguer de equipamentos náuticos com ou sem registo.

A montante do TIRM, mais concretamente entre Melgaço e Monção, existem várias empresas de Rafting que realizam descidas em grupos organizados. Sendo este tramo do rio dos poucos locais em Portugal que permite estes desportos de águas bravas.



Figura 3 – Troço Internacional do Rio Minho

c. Rio Coura

Este rio que confluência com o rio Minho cerca do cais do ferry a montante da Vila de Caminha, com uma extensão de cerca de 7 km, caracteriza-se por ser navegável por embarcações de recreio da classe 5 e embarcações de pesca local de boca aberta, apenas até à ponte férrea. No resto da extensão do rio da jurisdição da Capitania do Porto de Caminha, este apresenta caudais baixos, com zona de sapais na zona de confluência com o rio Minho.

Este pequeno afluente do rio Minho é bastante procurado essencialmente por OMT e particulares para a prática de Canoagem / Caiaque e SUP. Existindo ainda embarcações autorizadas a navegar neste troço como auxiliar para a atividade de caça desenvolvida na reserva de caça aí localizada.

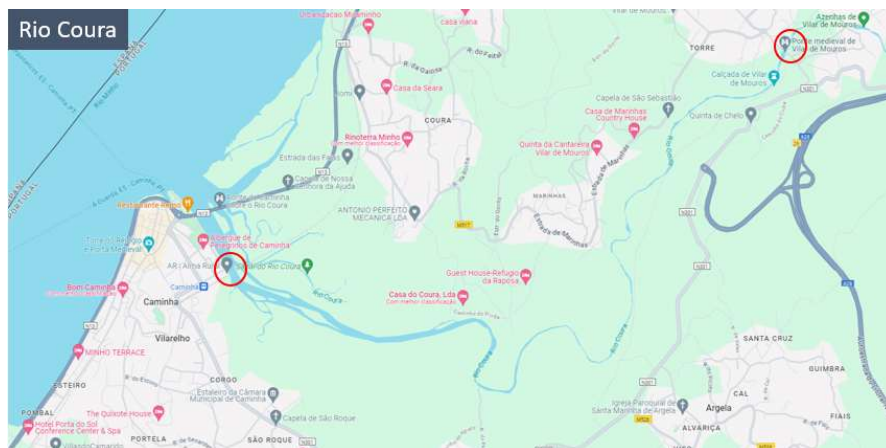


Figura 4 – Rio Coura sobre jurisdição da Capitania do Porto de Caminha

d. Rio Âncora

A jurisdição da Capitania do Porto de Caminha neste rio apenas se exerce até à ponte férrea, sendo esta parte do rio não navegável. Esta zona da foz do rio ancora é muito procurada por veraneantes para a prática balnear e OMT e particulares para a prática de Canoagem / Caiaque e SUP. Neste troço de rio também se pratica a pesca apeada ao longo de toda a sua margem.

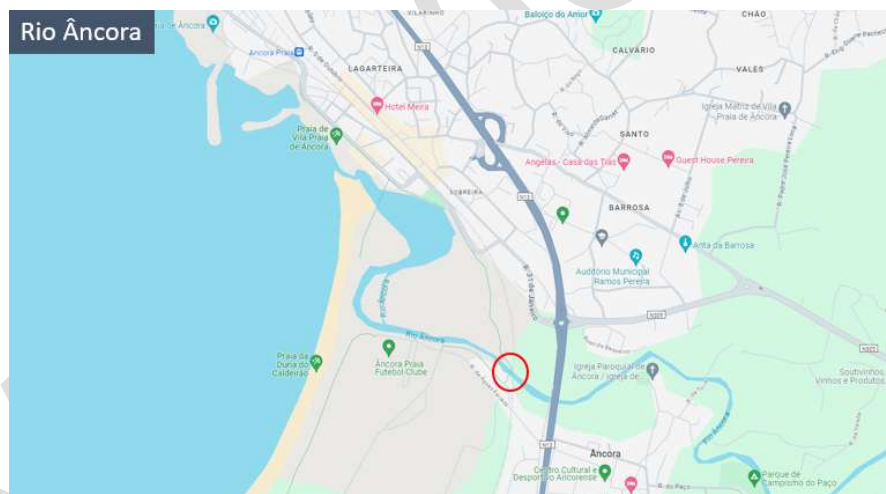


Figura 5 – Rio Âncora sobre jurisdição da Capitania do Porto de Caminha

O perfil e as condições meteorológicas e oceanográficas do espaço de interesse e os seus aspetos ambientais são descritos no Anexo E.

3. OBJETIVO

O presente PSM tem como objetivo a definição de procedimentos, desde a receção da notícia relativa a um acidente ou incidente na área de jurisdição da Capitania do Porto de Caminha até à conclusão do processo, incluindo a localização, recuperação, assistência e encaminhamento das vítimas para outros Agentes de Proteção Civil (APC).

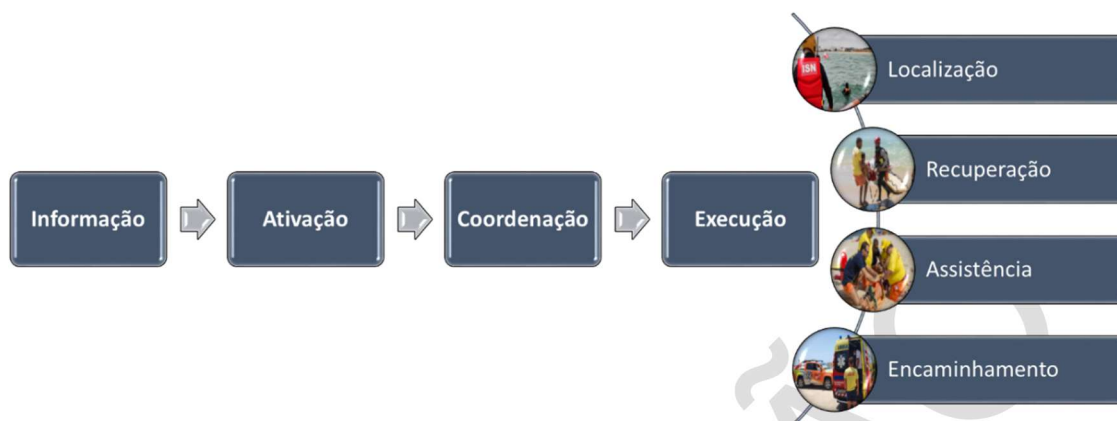


Figura 6 – Processo de implementação do PSM

4. MEIOS

- a. Os meios da Capitania do Porto de Caminha encontram-se discriminados no Apêndice G do PSM.
- b. Complementarmente a estes, na área de jurisdição da Capitania do Porto de Caminha encontram-se permanentemente disponíveis os meios do NRP Rio Minho, da Comandancia Naval do Minho (CNM), das seis Corporações de Bombeiros e de uma Organização Voluntária de Proteção Civil, discriminados e caracterizados no apêndice G.
- c. O CP tem ainda à disposição, à chamada, meios da Marinha, Força Aérea Portuguesa e da Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC) e da Axencia Galega de Emerxencias (AXEGA).

5. DIFUSÃO DA INFORMAÇÃO RELEVANTE

- a. Sempre que se justificar a AML promulgará e irá difundir Comunicados Operacionais¹ de agravamento das condições atmosféricas, nomeadamente agitação marítima e vento, por correio eletrónico, para os Agentes Locais de Proteção Civil, associações de pescadores, comunidade de recreio e Órgãos de Comunicação Social (OCS). Com o objetivo de sensibilizar as comunidades para a adoção de comportamentos de modo a diminuir a exposição ao risco, assim como tomar medidas de acordo com os níveis de alerta estabelecidos.
- b. Estados das Barras dos Portos de Caminha e Vila Praia de Âncora encontram-se em permanente monitorização, podendo o seu estado ser consultado, visualmente nos respetivos mastros de sinais (no forte da Lagarteira e no posto da PM da foz do rio Minho), no sitio da internet da Capitania do Porto de Caminha (<https://www.amn.pt/DGAM/Capitanias/caminha/Paginas/capitania-do-porto-de-caminha.aspx>) assim como nos respetivos avisos à navegação, disponíveis na plataforma ANAVNET (<https://geoanavnet.hidrografico.pt/>).

¹ O Comunicado Operacional tem por objetivo fomentar uma política de proximidade com todos os atores com responsabilidade em matéria de Proteção Civil de forma a antecipar e implementar medidas que permitam mitigar danos pessoais e materiais, sempre que as condições meteorológicas sofram um agravamento considerado de “risco” para as populações ou infraestruturas implantadas junto ao mar.

- c. Os Avisos Locais (AL) promulgados pelo Capitão do Porto com interesse para a navegação costeira e local serão difundidos pelo Centro de Operações Marítimas (COMAR) e divulgados e afixados pela CPC nos quadros informativos e na plataforma ANAVNET.

6. ATIVACÃO

- a. O PSM é ativado pelo Capitão do Porto (CP) e Autoridade Marítima Local (AML) ou por quem o substituir nos seus impedimentos, sempre que, da análise ou no desenvolvimento de uma ocorrência, se entenda necessário incrementar a capacidade de resposta, podendo, ou não, envolver outras entidades e o MRCC Lisboa não esteja a coordenar a ação de intervenção e de busca e salvamento marítimo.
- b. A ativação do PSM prevê a constituição de um Centro de Operações (CO)/Posto de Comando Operacional (PCO) e de Unidades de Salvamento (US)/Destacamentos de Intervenção (DI).
- c. Em regra, o CO/PCO é estabelecido nas instalações da Capitania do Porto de Caminha, podendo, quando a situação operacional o justifique, ser estabelecido noutra localidade, em terra ou a bordo de uma embarcação envolvida na operação de salvamento.
- d. A dimensão e constituição do CO/PCO varia em conformidade com a gravidade e as especificidades da ocorrência.
- e. Caberá ao CP definir a localização e constituição das US/DI, atendendo ao tipo e gravidade da ocorrência.
- f. O CP é apoiado pelo respetivo Comando Local da Polícia Marítima (CLPM) no âmbito do presente plano, em particular para:
- (1) Participar em ações concretas que visem a prossecução do objetivo do PSM;
 - (2) Superintender ações de segurança a espaços físicos e de pessoas;
 - (3) Criar facilidades de acesso, eventualmente em articulação com outras entidades policiais;
 - (4) Desloca meios para o local (suprindo a falta de estação salva-vidas).
- g. Fluxo de informação no processo de ativação do PSM, encontra-se esquematizado na figura 7.

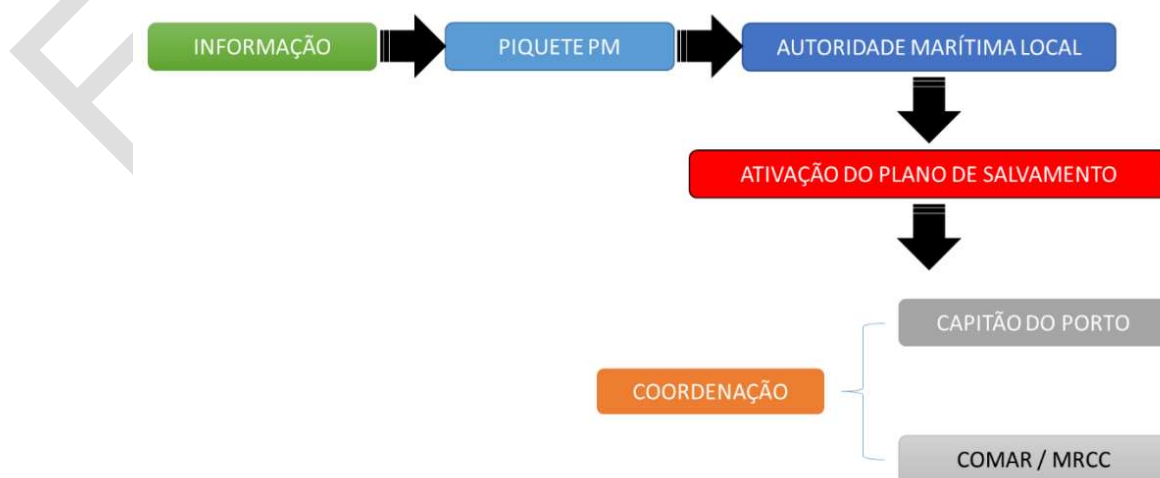


Figura 7 – Fluxo de informação do procedimento de ativação do PSM

7. ORGANIZAÇÃO

a. Enquanto o CO/PCO e as US/DI não atingirem a sua capacidade operacional total:

(1) Elemento que recebe o alerta

- (a) Se não for o Piquete, encaminha o alerta para o Piquete da Polícia Marítima (PM);
- (b) Qualquer alerta recebido na CPC/CLPMC deverá ser encaminhado para o Piquete da PM, contudo deverá tentar obter o máximo de informação possível da pessoa/entidade que comunica a ocorrência, nomeadamente o contacto telefónico, local e tipo de ocorrência.

(2) Piquete da PM

- (a) Recolhe os dados conhecidos, nomeadamente a descrição sucinta da ocorrência, natureza, local, hora, n.º de pessoas envolvidas, identificação de quem fez a comunicação e outros dados necessários ao preenchimento do impresso respetivo [Apêndice A];
- (b) Transmite a informação da ocorrência ao CP e ao Segundo-comandante Local da PM (2CLPM);
- (c) Garante as tarefas atribuídas ao CO/PCO, até que este esteja constituído;
- (d) Participa ativamente na ação de salvamento;
- (e) Desencadear outras ações tidas por adequadas para a resolução da ocorrência.

(3) Militares da Capitania (Patronia)

Em coordenação com o Piquete da PM, atendendo à tipologia de ocorrência avaliar a necessidade de colaborar.

b. Após ser atingida a capacidade operacional total do CO/PCO e das US/DI:

(1) CO/PCO

- (a) Coordenação das ações de que visam a prossecução do objetivo do PSM;
- (b) Identificação dos meios humanos e materiais a atribuir aos DI, em função da ocorrência;
- (c) Requisição e/ou solicitação de meios a outras entidades, considerados necessários para as ações a tomar;
- (d) Articulação com o MRCC e estrutura operacional de proteção civil;
- (e) O CO/PCO é constituído por:
 - CP
 - Dirige e coordena o CO/PCO;
 - Em ocorrências em águas sob jurisdição marítima, assume-se como Coordenador da ação (OSC) de busca e salvamento no local enquanto o MRCC/MRSC não assumir a responsabilidade pela missão e não atribuir essa função a outra entidade. Em ocorrências nas restantes áreas sob jurisdição, assume-se como Comandante das Operações de Socorro (COS) em articulação com a estrutura operacional de proteção civil;
 - Utiliza os meios humanos e materiais disponíveis, requisitando, se necessário, outros meios do Estado ou de privados, para o desenvolvimento das ações adequadas à situação;

- Se for necessário empenhar meios aéreos atribuídos à Força Aérea ou outras entidades para o exercício das missões de busca e salvamento no mar estes são conduzidos pelo Rescue Coordination Center (RCC), operando sob coordenação do MRCC da respetiva Search and Rescue Region (SRR), quando se trate de ações de busca e salvamento relativas a navios ou embarcações;
 - Define a área de busca e decide quanto aos meios a utilizar na mesma, tendo em atenção as condições meteorológicas e oceanográficas;
 - Promulga os correspondentes Avisos à Navegação Local, se aplicável;
 - Assegura os contactos com os OCS, nomeadamente através da elaboração e divulgação de comunicados de imprensa, em articulação com o Serviço de Comunicação, Informações e Relações Públicas (SCIRP);
 - Tratando-se de naufrágio, colisão ou outra emergência similar, contacta o(s) agente(s) da embarcação(ões), requerendo a sua presença e a do Armador ou os seus representantes, em local previamente designado, a fim de promover as ações adequadas à situação;
 - Assegura os contactos com os OCS, nomeadamente através da elaboração e divulgação de comunicados de imprensa, em articulação com o Serviço de Comunicação, Informações e Relações Públicas (SCIRP).
- Adjunto do CP
 - Assegurar o apoio logístico às ações em curso;
 - Coadjuvar ou substituir o CP na sua ausência ou impedimento.
 - 2CLPM
 - Assegurar o acompanhamento das ações dos DI e a direção das medidas de polícia adequadas à situação;
 - Supervisionar a elaboração dos relatórios e comunicados;
 - Coadjuvar ou substituir o Comandante Local da PM na sua ausência ou impedimento.
 - Agente da PM
 - Coadjuvar o 2CLPM e registar sequencialmente as ações a fim de elaborar o relatório final;
 - Assegurar as tarefas de apoio ao CO.
 - Elementos de ligação de outras entidades participantes na operação
 - Coadjuvar o CP de forma a contribuir para a resolução da ocorrência.
 - Estabelece os contactos necessários para o empenhamento dos meios materiais e humanos na sua cadeia de comando/direção.
 - Célula de Resposta Rápida (CRR)
 - Sempre que se justificar o CP pode solicitar a ativar desta célula ao Diretor-geral da AM (DGAM), sendo esta composta por elementos da DGAM e CGPM;
 - Apoia o CP com conhecimentos técnicos e com base em análises especializadas, para uma melhor gestão dos meios e tomada de decisões mais sustentadas.
 - Apoia o CP nos contactos com os OCS.

(2) US/DI

- (a) Execução das ações concretas que visam a prossecução do objetivo do PSM;

- (b) Por norma o DI é composto pelos agentes PM empenhados à ordem do CP, que encetam as ações iniciais de busca e salvamento, empenhando os meios disponíveis e adequados à missão;
- (c) Em função do tipo de missão e da prontidão dos meios humanos e materiais, o DI inicial poderá ser reforçado pelos militares da Capitania;
- (d) Em função da localização da ocorrência / incidente o DI inicial poderá ser composto por militares do NRP Rio Minho (Vila Nova de Cerveira), Militares da Comandancia Naval do Minho (Tui) e Bombeiros Voluntários da localidade.
- (e) As US/DI são guarnecidas por:
 - Agentes PM de Caminha;
 - Militares da Capitania do Porto de Caminha;
 - Bombeiros Voluntários;
 - Militares do NRP Rio Minho;
 - Militares da Comandancia Naval do Minho;
 - Outros agentes de PC;
 - Serviço Municipal de Proteção civil (SMPC);
 - Organizações voluntárias de proteção civil (OVPC);
 - Entidades prestadoras de socorro com especial dever de cooperação (EPSDC);
- (f) Responsabilidades do pessoal da US/DI:
 - Chefe das US/DI
 - Chefia localmente as ações da sua US/DI, sob coordenação do CO;
 - Solicita ao CO/PCO os meios que entenda necessários para o cumprimento das tarefas atribuídas à sua DI;
 - Articula localmente, sob coordenação do CO/PCO, com as demais US/DI e com os elementos de outras entidades que se possam encontrar a apoiar a ação.
 - Restantes elementos
 - Desenvolvem as ações de salvamento marítimo e as medidas de polícia determinadas.

8. SITUAÇÕES TÍPICAS

Da análise estatística aos registos de ocorrências, constata-se uma maior incidência das seguintes tipologias de ocorrências:

a. Acidente/incidente com um navio ou embarcação

- (1) Em acidentes/incidentes com navios ou embarcações, colocam-se duas situações distintas dependendo da sua localização:
 - i. Perto da costa, normalmente até às 12 milhas (até ao limite do mar territorial), ou em águas interiores;
 - ii. Afastado de costa (em alto mar);
- (2) Na primeira situação, o CP é nomeado pelo MRCC Lisboa como coordenador da ação (OSC), ou o mesmo se assume como OSC, como acontece nos incidentes no TIRM, devendo considerar o seguinte (procedimentos esquematizados no fluxograma constantes do Apêndice C):
 - i. Avalia a situação, acionar e empenha os meios disponíveis e julgados adequados;
 - ii. Estabelece o controlo das operações de salvamento na Capitania ou, quando as condições de operacionalidade o aconselhem, nouro local

ou em terra, ou a bordo de qualquer embarcação envolvida na operação de salvamento;

- iii. Solicitar, através do MRCC Lisboa ou do CSREPC do Alto Minho, os meios aéreos julgados indispensáveis para salvamento ou evacuação de sinistrados;
 - iv. Em acidentes/incidentes no TIRM, solicitar através do Comandante Naval do Minho, os meios aéreos julgados indispensáveis para o salvamento.
 - v. 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;
 - vi. Tratando-se de encalhe, ou acidente de grande dimensão, que envolvam grande número de naufragos poderá, se a situação o recomendar, solicitar-se a colaboração do CSREPC de Viana do Castelo na eventualidade de apoiar os tripulantes e passageiros, identificando e coordenando da melhor forma a situação e circunstâncias. Alertar igualmente o agente ou o representante do(s) navio(s) naufragado(s), podendo, se o cenário o recomendar, solicitar a colaboração de outras instituições;
 - vii. Tomar as diligências necessárias conducentes à prevenção de eventuais focos de poluição, havendo neste caso necessidade de contactar o perito do DMN para ativação da BIRPOL no âmbito das competências da Capitania no Plano Mar Limpo.
 - viii. Todos os meios ativados e empenhados pelo CP enquanto OSC ou COS ficaram sobre coordenação do CP, sem prejuízo da respetiva dependência hierárquica e funcional.
- (3) Na segunda situação, o MRCC Lisboa avalia quem melhor possa desempenhar a função de coordenador (tal responsabilidade pode ser atribuída a alguém que se encontre mais perto do local do acidente e que aparente ter condições para poder coordenar os meios envolvidos).
- i. Nesta situação o CP Acompanhará de perto todo o desenrolar da situação e acionará os meios que lhe forem solicitados;
 - ii. No caso de a coordenação ser atribuída ao CP o mesmo cumpre com o previsto na primeira situação.
- (4) Nos casos em que a informação da ocorrência com navios ou embarcação seja recebida por qualquer entidade integrante do SIOPS, deverá esta, informar prontamente o CSREPC e o CP de Caminha enquanto coordenador da ação de busca e salvamento marítimo.

b. Evacuações médicas

Para efeito de tipificação existem duas situações distintas nas evacuações médicas na área de jurisdição da Capitania do Porto de Caminha dependendo da origem da informação:

- i. Quando a necessidade da evacuação vem do MRCC Lisboa ou CODU;
 - ii. Quando a necessidade da evacuação parte de outro APC;
- (1) Após recebida a informação da necessidade de se efetuar uma evacuação médica através do MRCC Lisboa ou CODU, devem ser tomadas as seguintes ações:

- i. Solicitar ao MRCC/CODU os seguintes dados, no caso de ainda não os dispor:
 - Identificação do navio/embarcação, posição do navio/embarcação, coordenadas onde se vai proceder à evacuação e hora prevista da evacuação;
 - Identificação e localização do paciente (caso esteja em alguma ilha no TIRM ou ilha da Ínsua), nome completo, idade, sexo, nacionalidade e documento de identificação, patologia do sinistrado e informação sobre a necessidade de embarcar na embarcação a empenhar equipa médica;
 - Contacto do agente de navegação ou armador do navio (caso aplicável).
 - ii. Se aplicável, informar a Unidade de Controlo Costeiro e Fronteiras, antes do desembarque do paciente, discriminando o nome, n.º de passaporte, país de origem, local de desembarque e o destino (caso o MRCC não o tenha feito);
 - iii. Informar a respetiva Embaixada ou Consulado, da realização da evacuação (caso o MRCC não o tenha feito);
 - iv. Solicitar apoio prévio e coordenar com o MRCC e CSREPC a operação de transporte do paciente desde o cais de desembarque para a unidade hospitalar;
 - v. Todos os pedidos de evacuação médica recebidos diretamente do agente de navegação ou do próprio navio, devem ser obrigatoriamente ser encaminhados para o MRCC para coordenação e previa avaliação do CODUMAR.
- c. Acidente com aeronaves
- (1) A queda de uma aeronave com pessoas no mar transforma-se rapidamente numa ação de busca e salvamento marítimo, portanto enquadrável na ação do Capitão do Porto ao abrigo da legislação aplicável.
 - (2) Após receber a informação da queda de uma aeronave na área de jurisdição da Capitania do Porto de Caminha, o CP assume imediatamente as funções de OSC de ação de busca e salvamento no local, mantendo essa coordenação enquanto o MRCC não assumir essa responsabilidade.
- d. Acidentes pessoais em DPH
- (1) No Domínio Público Hídrico (DPH) poderão ocorrer diferentes tipos de acidentes pessoais, sendo os mais comuns os que envolvem banhistas, praticantes de desportos náuticos, pesca lúdica, pesca nas pesqueiras e mergulho, e os transeuntes junto da linha de água e nos molhes da barra;
 - (2) Existindo Nadadores-Salvadores na área, compete-lhes providenciar o apoio imediato necessário, informando logo que possível o Piqueta da PM de Caminha ou equipa de reforço de vigilância motorizada do ISN que informaram o CP;
 - (3) Ocorrências que necessitem de assistência imediata em DPH no TIRM, os meios disponíveis serão empenhados pelo CP em primeira ação da seguinte forma:
 - i. Ocorrências da Foz até Lanhelas: Piquete da PM de Caminha / BV de Caminha;

- ii. Ocorrências do Cais da Mota a Moutorros - VNC: NRP Rio Minho / BV de VNC;
 - iii. Ocorrências de S. Pedro da Torre ao grupo de ilhas do Verdoejo: CNM / BV de Valença;
 - iv. Ocorrências de Friestas à Bela – Monção: SUBZONE / BV de Monção;
 - v. Ocorrências no concelho de Melgaço: BV de Melgaço (na margem) / Piqueta da PM de Caminha²;
- (4) O CP assume-se sempre como coordenador da ação, acionando os meios de assistência disponíveis da Autoridade Marítima Local ou do dispositivo de assistência a banhistas para a área onde se verifique o acidente, solicitando auxílio pretendido ao Comando Sub-regional de Emergência e Proteção Civil do Alto Minho e à respetiva Câmara Municipal, quando adequado;
- (5) Avaliar a situação e dependendo das contingências da ocorrência, após as devidas diligências junto do MRCC Lisboa, deve solicitar outros meios de salvamento (aéreos, náuticos ou terrestres);
- (6) Havendo necessidade de apoio médico, as vítimas serão encaminhadas conforme orientação do INEM no âmbito do Sistema Integrado de Emergência Médica.

9. ACESSOS DE EMERGÊNCIA

Os acessos a utilizar em caso de emergência, encontram-se representados nas figuras seguintes e detalhados nas Tabelas seguintes.

Estes acessos estão divididos em acessos a praia marítimas, rampas para embarcações e portos marítimos, cais e pontões de atracação.

a. Acessos - Praias Marítimas:

² O Capitão do Porto de Caminha pode em casos excecionais solicitar o empenhamento dos meios da Empresa Melgaço WhiteWater.

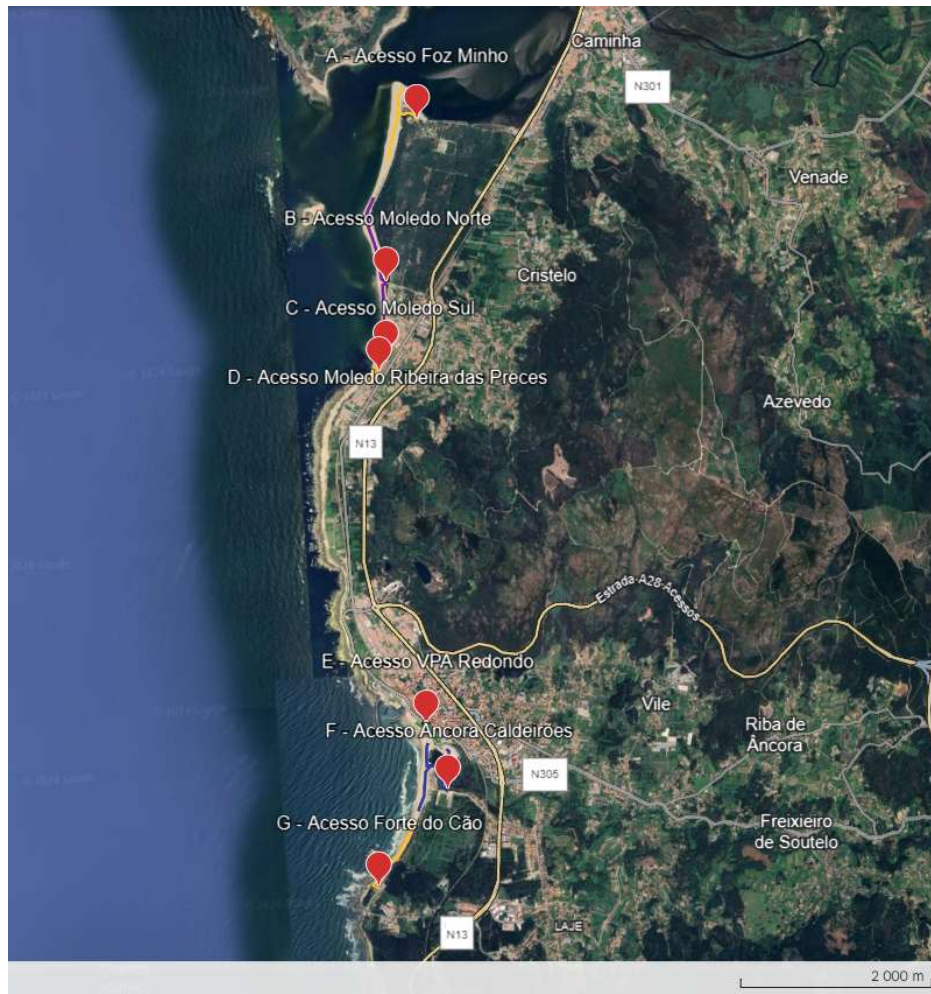
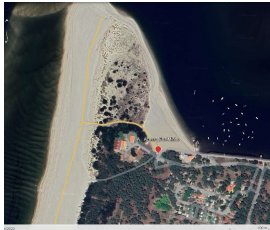
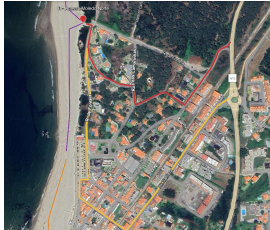







Figura 8 - Imagem com a identificação e distribuição dos acessos de emergência – Praias marítimas

	Designação	Posição Geográfica	Descrição do acesso	Plano de detalhe
A	Acesso Foz do Minho	41°52.0351'N 8°51.6617'W	Norte / Sul: Acesso pela estrada do Camarido, saída da N13 junto ao hotel Portas do Sol, em direção à Foz do rio Minho.	
B	Acesso Moledo Norte	41°51.1756'N 8°51.9557'W	Norte: Acesso pela R. João Batista da Silva, saída da N13 antes da rotunda de Moledo, em direção ao aldeamento de Moledo, segunda rua à Drt., seguida de 1ª à Drt. seguida de 1ª Esq.. Sul: Acesso pela rotunda de Moledo em direção à praia de Moledo.	

C	Acesso Moledo Ribeira das Preces	41°50.7842'N 8°51.9913'W	Norte / Sul: Acesso pela estrada municipal de Moledo – VPA, saída da N13 pela rotunda de Moledo, em direção ao à Praia de Moledo, seguir junto a marginal para sul até aos acessos.	
D	Acesso Moledo Sul	41°50.6986'N 8°52.0485'W	Norte / Sul: Acesso pela estrada municipal de Moledo – VPA, saída da N13 pela rotunda de Moledo, em direção ao à Praia de Moledo, seguir junto a marginal para sul até aos acessos.	
E	Acesso Vila Praia de Âncora Redondo	41°48.7935'N 8°51.8672'W	Norte / Sul: Acesso pela marginal de VPA, por Sul saída da N13 pela rotunda de Sul de VPA, em direção ao à Praia. Por Norte saída da N13 pela rotunda Norte seguir junto a marginal para sul até ao acesso.	
F	Acesso Âncora Caldeirões (campo de futebol)	41°48.4408'N 8°51.7426'W	Norte / Sul: Saída da N13 pelo cruzamento de Âncora Laje (junto Intermache) em direção ao Campo de futebol, acesso junto à saída da rotunda em frente ao campo, lado direito, caminha junto ao rio Âncora subir duna pelo acesso junto à vegetação.	
G	Acesso Forte do Cão	41°47.9453'N 8°52.2808'W	Norte / Sul: Acesso pela saída da N13 no cruzamento de acesso à praia do Forte do Cão.	

b. Acessos - Rampas de embarcações:

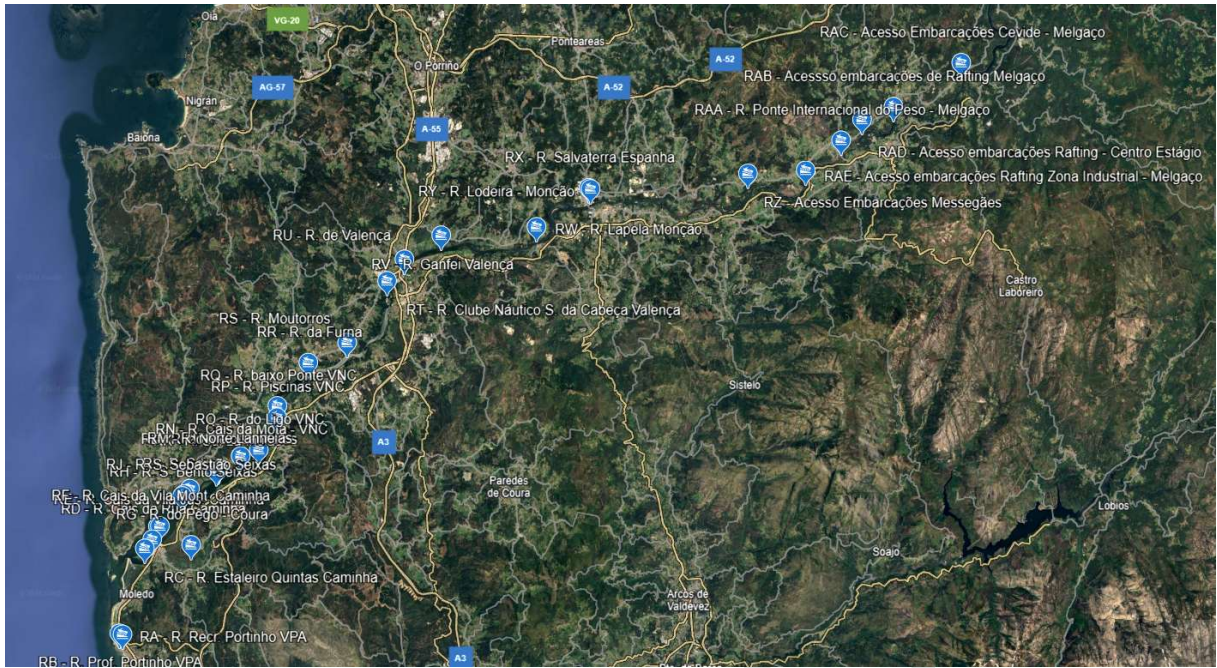
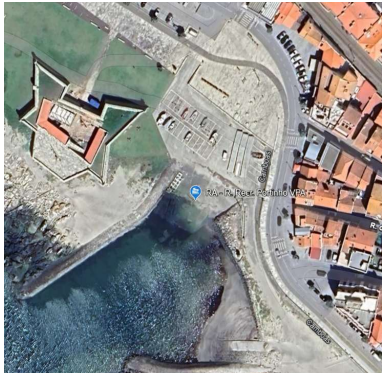

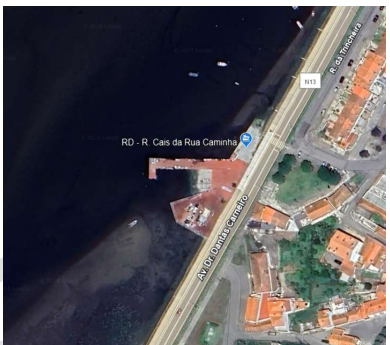
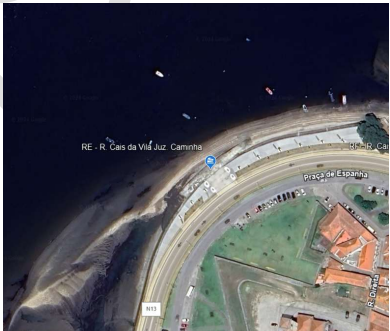
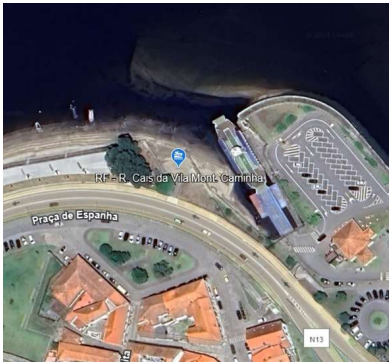
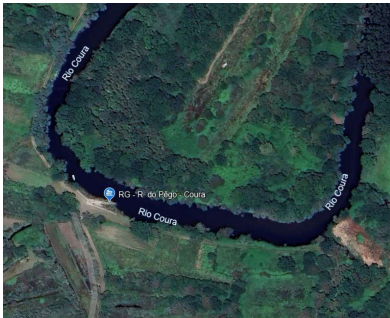







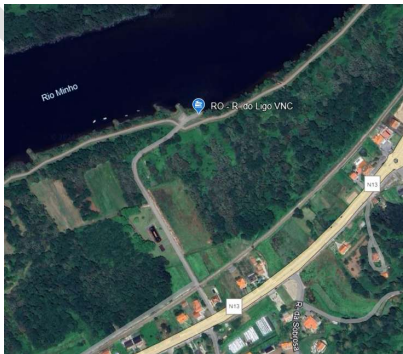
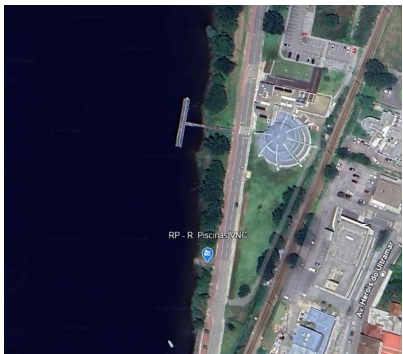







Figura 9 - Imagem com a identificação e distribuição dos acessos de emergência – Rampas Embarcações



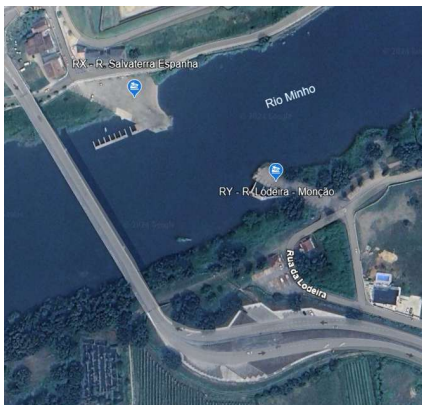

	Designação	Posição Geográfica	Descrição do acesso	Plano de detalhe
Município de Caminha				
RA	Rampa Recreio Portinho de Vila Praia de Âncora	41°48.9118'N 8°52.0263'W	Norte / Sul: Acesso pela marginal de VPA, por Sul saída da N13 pela rotunda Sul de VPA, em direção ao à Praia e Porto de Mar. Por Norte saída da N13 pela rotunda Norte seguir junto a marginal para sul até ao Porto de Mar.	
RB	Rampa profissional Portinho de Vila Praia de Âncora	41°48.9475'N 8°52.1724'W	Norte / Sul: Acesso pela marginal de VPA, por Sul saída da N13 pela rotunda Sul de VPA, em direção ao à Praia e Porto de Mar. Por Norte saída da N13 pela rotunda Norte seguir junto a marginal para sul até ao Porto de Mar.	


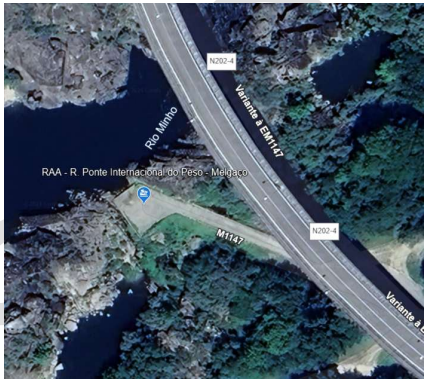
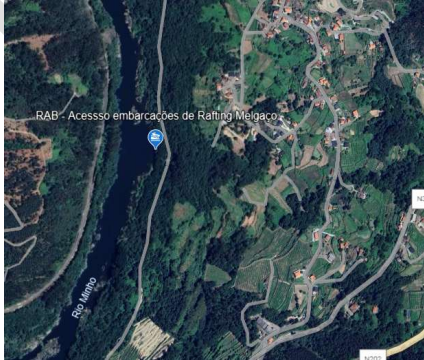

RC	Rampa do Estaleiro do Quintas - Caminha	41°51.9661'N 8°50.9771'W	Norte / Sul: Acesso pela saída da N13 junto ao hotel Portas do Sol, em direção à Foz do rio Minho, primeiro acesso à direita junto ao restaurante Foz do Minho.	
RD	Rampa Cais da Rua - Caminha	41°52.2883'N 8°50.6281'W	Norte / Sul: Acesso direto pela N10 à entrada da Vila de Caminha.	
RE	Rampa Cais da Vila Jusante - Caminha	41°52.7453'N 8°50.3623'W	Norte / Sul: Acesso direto pela N13 junto à curva do cais do ferryboat de Caminha.	
RF	Rampa Cais da Vila Montante - Caminha	41°52.7563'N 8°50.2677'W	Norte / Sul: Acesso direto pela N13 junto à curva do cais do ferryboat de Caminha. mais a montante da Rampa RE.	
RG	Rampa do cais do Pêgo – rio Coura - Caminha	41°52.0973'N 8°48.7723'W	Acesso pela saída da N301 no cruzamento da rua do Pêgo, de acesso ao campo de futebol em Venade.	

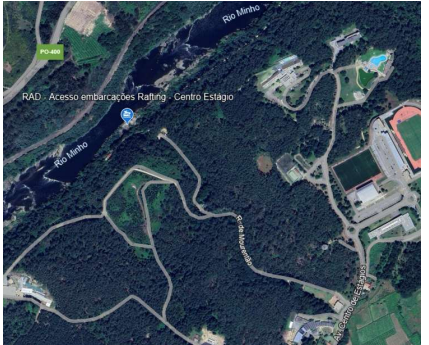

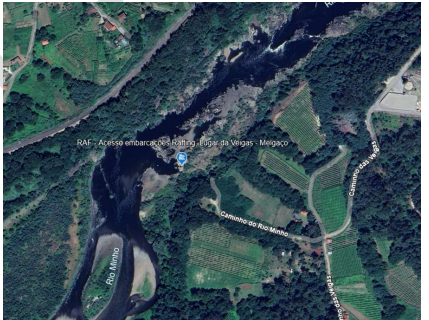
RH	Rampa do Cais de S. Bento de Seixas	41°53.8305'N 8°49.2099'W	Acesso pela saída da N13 no cruzamento dos semáforos em frente à capela de S. Bento de Seixas.	
RI	Rampa da Marginal de Seixas	41°53.8919'N 8°49.1222'W	Acesso pela saída da N13 no cruzamento dos semáforos em frente à capela de S. Bento de Seixas.	
RJ	Rampa de S. Sebastião de Seixas	41°54.0877'N 8°48.8387'W	Acesso pela saída da N13 no cruzamento dos semáforos em frente à capela de S. Bento de Seixas. Ou Acesso pela saída da N13 da Calçada do Cais do Rio Minho	
RK	Rampa Sul de Lanhelas	41°54.7180'N 8°47.5762'W	Acesso pela saída da N13 no cruzamento de Lanhelas. Primeira rampa do lado esquerdo da Estrada do Rio.	
RL	Rampa do Meio de Lanhelas	41°54.7748'N 8°47.4993'W	Acesso pela saída da N13 no cruzamento de Lanhelas. Segunda rampa do lado esquerdo da Estrada do Rio.	

RM	Rampa Norte de Lanhelas	41°54.8066'N 8°47.4594'W	Acesso pela saída da N13 no cruzamento de Lanhelas. Terceira rampa do lado esquerdo da Estrada do Rio.	
Município de Vila Nova de Cerveira				
RN	Rampa do cais da Mota – Vila Nova de Cerveira	41°55.2500'N 8°46.4171'W	Acesso pela saída da N13 no cruzamento a seguir a saída da Autoestrada, direção ao beco do cais da Mota.	
RO	Rampa do cais do Ligo – Vila Nova de Cerveira	41°55.4771'N 8°45.5611'W	Acesso pela saída da N13 na saída dedicada ao cais do Ligo.	
RP	Rampa das Piscinas de Vila Nova de Cerveira	41°56.6288'N 8°44.6981'W	Acesso pela saída de VNC na rotunda à entrada Sul, em direção à avenida dos pescadores e seguir para montante junto rio Minho. Acesso junto ao posto náutico das Piscinas Municipais.	

RQ	Rampa sob a Ponte Internacional de Vila Nova de Cerveira	41°57.0327'N 8°44.6834'W	Acesso pela ecopista Caminho do rio pelo acesso da Inatel.	
RR	Rampa da Furna – Vila Nova de Cerveira	41°58.5682'N 8°43.2064'W	Acesso pela saída da N13 de acesso à Furna e Sobreiro (KM 107,1).	
RS	Rampa de Moutorros	41°59.2796'N 8°41.3571'W	Acesso pela saída da N13 de acesso a Vila Meã (km 110,3), até à rua dos Moutorros, na ecopista seguir para jusante até à rampa.	
Município de Valença				
RT	Rampa do Clube Náutico da Sra. da Cabeça	42°1.4671'N 8°39.4620'W	Acesso pela saída da A3 de acesso a Valença (km 110,8), até à rotunda sair da primeira saída e seguir para Fortaleza e seguir Sra. da cabeça.	
RU	Rampa do cais de Valença (a montante ponte férrea)	42°2.2300'N 8°38.6336'W	Acesso pela saída da N13 de acesso ao cais de Valença, depois da rotunda central de Valença em direção a ponte internacional de Valença.	

RV	Rampa de Ganfei Valença	42°3.0838'N 8°36.8796'W	Acesso pela saída da N101 (km 3,6) de acesso à ecopista e lavradores, chegando ao rio seguir para montante.	
Município de Monção				
RW	Rampa da Lapela - Monção	42°3.3855'N 8°32.3359'W	Acesso pela saída da N101 (km 11) de acesso a localidade de Lapela. Ou Na rotunda da N101 (km 12) seguir na 3ª saída para Lapela, até à Torre da Lapela.	
RX	Rampa de Salvaterra - Espanha	42°4.7664'N 8°29.8448'W	Acesso pela saída da rotunda da N101 (Lidl), passando a Ponte Internacional de Monção para Espanha primeira saída, rotunda 1ª saída até ao rio.	
RY	Rampa de Lodeira - Monção	42°4.7270'N 8°29.7547'W	Acesso pela saída da rotunda da N101 (Lidl), em direção a ponte internacional sair na saída anterior à ponte para a Lodeira.	

RZ	Acesso de Embarcações em Messegães (só TT)	42°5.2697'N 8°22.2479'W	Acesso pela N202 saída do lado do rio ao Km 11,5. Tereno acidentado, acesso à água em seixo.	
Município de Melgaço				
RAA	Rampa sob a Ponte Internacional de Melgaço	42°6.4352'N 8°17.7905'W	Acesso pela 1ª saída da rotunda da N202 de acesso à ponte internacional de Melgaço, seguir 1ª a direita, descendo até ao rio.	
RAB	Acesso embarcações Rafting - Melgaço	42°7.6190'N 8°15.2903'W	Pelo acesso do centro da Vila de Melgaço, através do acesso da N202. Acesso à água por escadas, de difícil acesso para embarcações com motor.	
RAC	Acesso embarcações Rafting Cevide - Melgaço	42°9.1705'N 8°12.0409'W	Pelo acesso à localidade de Cevide, através do acesso da N202. Acesso à água por escadas, de difícil acesso para embarcações com motor.	

RAD	Acesso embarcações Rafting Centro de Estágio - Melgaço	42°07'10"N 8°16'47"W	Pelo acesso ao centro de estágio, Av. Centro de Estágio da N202. Saída antes da rotunda do Centro de Estágio pela rua do Mourentão. Acesso à água de difícil acesso para embarcações com motor.	
RAE	Acesso embarcações Rafting Zona Industrial - Melgaço	42°05'24"N 8°19'28"W	Pelo acesso à Zona Industrial da N202. Acesso à água de difícil acesso para embarcações com motor.	
RAF	Acesso embarcações Rafting, lugar da Veigas- Melgaço	42°06'51"N 8°17'17"W	Pelo acesso ao lugar das Veigas Remoões, da N202. Acesso à água de difícil acesso para embarcações com motor.	

c. Acessos - Portos, Cais e Pontões

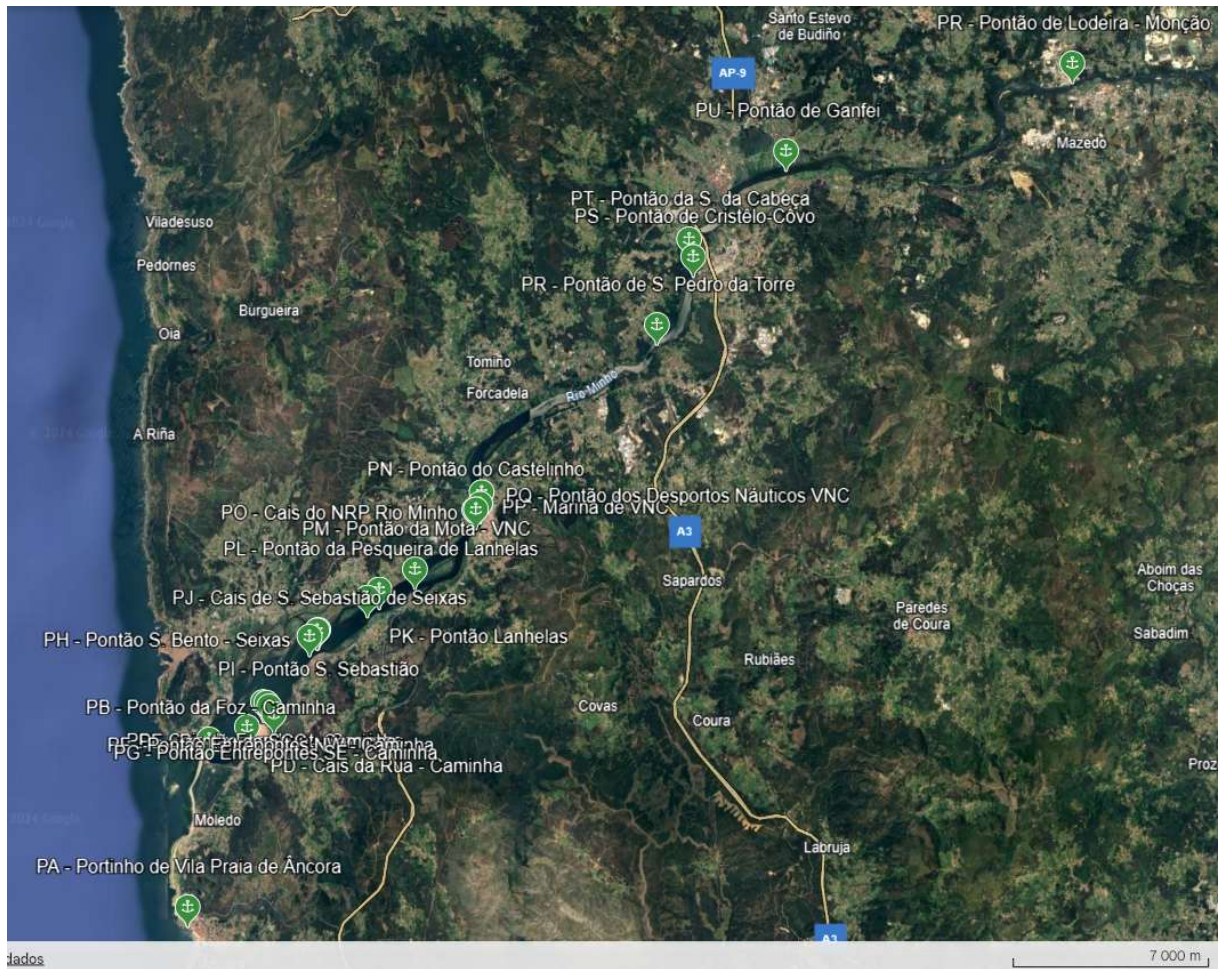











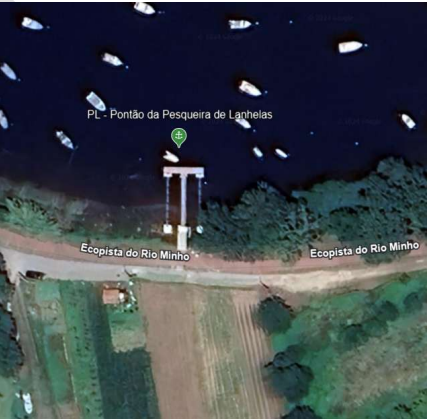




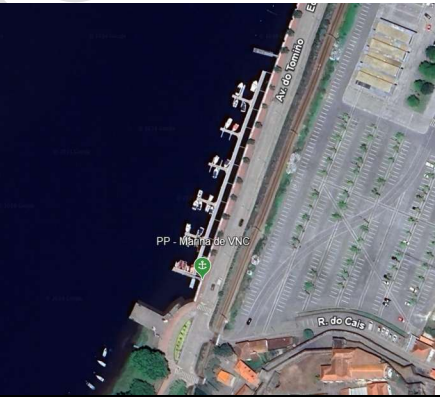
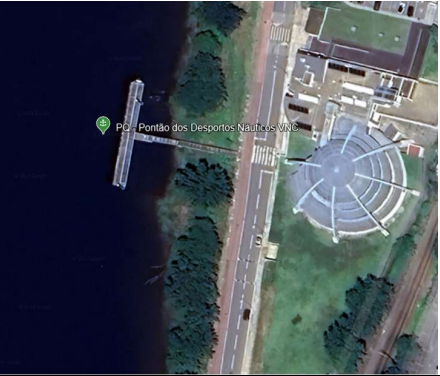
Figura 10 - Imagem com a distribuição dos acessos de emergência – Rampas Embarcações



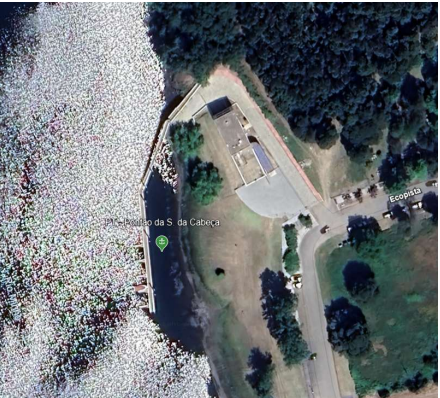

	Designação	Posição Geográfica	Descrição do acesso	Plano de detalhe
Município Caminha				
PA	Portinho de Vila Praia de Âncora	41°48.8891'N 8°52.1289'W	Norte / Sul: Acesso pela marginal de VPA, por Sul saída da N13 pela rotunda Sul de VPA, em direção ao à Praia e Porto de Mar. Por Norte saída da N13 pela rotunda Norte seguir junto a marginal para sul até ao Porto de Mar.	


PB	Pontão da Foz do Minho	41°52.0392'N 8°51.5933'W	Norte / Sul: Acesso pela saída da N13 junto ao hotel Portas do Sol, em direção à Foz do rio Minho, primeiro acesso à direita junto ao Restaurante e Posto Náutico Ínsua.	
PC	Cais da Rua - Caminha	41°52.2738'N 8°50.6367'W	Norte / Sul: Acesso direto pela N13 à entrada da Vila de Caminha.	
PD	Cais do Ferryboat - Caminha	41°52.7413'N 8°50.2314'W	Norte / Sul: Acesso direto pela N13 através da saída da rotunda para o parque do clube de Remo e Ferryboat.	
PE	Pontão do SC Caminhense - Caminha	41°52.7287'N 8°50.1513'W	Norte / Sul: Acesso direto pela N13 através da saída da rotunda para o parque do clube de Remo e Ferryboat.	

PF	Pontão EntrePontes NW - Caminha	41°52.6618'N 8°50.0793'W	Norte / Sul: Acesso direto pela N13 através da saída da rotunda para a vila de Caminha em direção ao parque da Av de Camões.	
PG	Pontão EntrePontes SE - Caminha	41°52.5170'N 8°49.9596'W	Norte / Sul: Acesso direto pela N13 através da saída da rotunda para a vila de Caminha, rotunda seguinte 2 saída em direção à estação de comboios, virando à esquerda para a Av de Camões.	
PH	Pontão de S. Bento de Seixas	41°53.9718'N 8°49.0641'W	Acesso pela saída da N13 no cruzamento dos semáforos em frente à capela de S. Bento de Seixas.	
PI	Pontão de S. Sebastião de Seixas	41°53.8919'N 8°49.1222'W	Acesso pela saída da N13 no cruzamento dos semáforos em frente à capela de S. Bento de Seixas. Ou Acesso pela saída da N13 da Calçada do Cais do Rio Minho	

PJ	Cais de S. Sebastião de Seixas	41°54.0993'N 8°48.8420'W	<p>Acesso pela saída da N13 no cruzamento dos semáforos em frente à capela de S. Bento de Seixas.</p> <p>Ou</p> <p>Acesso pela saída da N13 da Calçada do Cais do Rio Minho</p>	
PK	Pontão de Lanhelas	41°54.7072'N 8°47.6013'W	<p>Acesso pela saída da N13 no cruzamento de Lanhelas. A montante do bar do Rio na Estrada do Rio.</p>	
PL	Pontão da Pesqueira de Lanhelas	41°54.8613'N 8°47.3015'W	<p>Acesso pela saída da N13 no cruzamento de Lanhelas. Seguir até ao fundo da Estrada do Rio.</p>	
Município Vila Nova de Cerveira				
PM	Pontão da Mota – Vila Nova de Cerveira	41°55.2372'N 8°46.4014'W	<p>Acesso pela saída da N13 no cruzamento a seguir a saída da Autoestrada, direção ao beco dos cais da Mota.</p>	

PN	Pontão do Castelinho – Vila Nova de Cerveira	41°56.3541'N 8°44.9016'W	Acesso pela saída de VNC na rotunda à entrada Sul, em direção à avenida dos pescadores e seguir para jusante.	
PO	Cais do NRP Rio Minho – Vila Nova de Cerveira	41°56.3629'N 8°44.8634'W	Acesso pela saída de VNC na rotunda à entrada Sul, em direção à avenida dos pescadores e seguir para jusante.	
PP	Marina de Vila Nova de Cerveira	41°56.4695'N 8°44.7556'W	Acesso pela saída de VNC na rotunda à entrada Sul, em direção à avenida dos pescadores e seguir para montante.	
PQ	Pontão de Apoio aos Desportos Náuticos de Vila Nova de Cerveira	41°56.6853'N 8°44.7181'W	Acesso pela saída de VNC na rotunda à entrada Sul, em direção à avenida dos pescadores e seguir para montante.	
Município de Valença				

PR	Pontão de S. Pedro da Torre	41°59.8237'N 8°40.2871'W	Acesso pela saída da N13 na rotunda de S. Pedro da Torre em direção ao centro de S. Pedro da Torre, seguindo de seguida pelo acesso à Rua do rio Minho.	
PS	Pontão de Cristêlo-Côvo	42°1.1035'N 8°39.3683'W	Acesso pela saída da N13 (km 113,1) a seguir à bomba de gasolina da Repsol, de acesso a Cristelo-Côvo até à rua da Fonte e Ecopista.	
PT	Pontão do Clube Náutico da Sra. da Cabeça - Valença (Cais da Sra. da Cabeça)	42°1.4324'N 8°39.4724'W	Acesso pela saída da A3 de acesso a Valença (km 110,8), até à rotunda sair da primeira saída e seguir para Fortaleza e seguir Sra. da cabeça.	
PU	Pontão de Ganfei - Valença	42°3.0866'N 8°37.0156'W	Acesso pela saída da N101 (km 3,6) de acesso à ecopista e lavrários, chegando ao rio seguir para montante.	
Município de Monção				

PV	Pontão de Lodeira - Monção	42°4.7236'N 8°29.7579'W	Acesso pela saída da rotunda da N101 (Lidl), em direção a ponte internacional sair na saída anterior à ponte para a Lodeira.	
----	----------------------------	----------------------------	--	--

10. COMUNICAÇÕES

O Plano de comunicações encontra-se discriminado no Apêndice D do PSM.

11. INFORMAÇÃO PÚBLICA

- a. Todas as solicitações dos Órgãos de Comunicação Social deverão ser encaminhadas para o CP.
- b. A informação pública é prestada pela AML em articulação com o SCIRP.

12. RELATÓRIO

- d. Após a desativação do PSM, o CP remeterá à Direção-geral da Autoridade Marítima, no prazo de 72 horas, um relatório com descrição da ocorrência, ações desenvolvidas, conclusões e recomendações, através da plataforma informática SEGMAR.
- e. Quando se tratar de um acidente ou incidente marítimo é ainda enviada uma notificação ao Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica (GAMA), conforme previsto no Decreto-lei n.º 236/2015, de 14 de outubro, e também à Autoridade para as Condições de Trabalho, caso se trate de um sinistro envolvendo acidente de trabalho a bordo com marítimos nacionais;
- f. No caso de o acidente envolver a queda de uma aeronave ou outro engenho aéreo que disponha de motor, será ainda notificado o Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes com Aeronaves (GPIAA).

EM REVISÃO

APÊNDICES

Apêndice A

Ao PSM do Porto de Caminha

Modelo de registo de ocorrência

Apêndice A - Modelo de registo de ocorrências



AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL

Registo de Ocorrência

Identificação e Tipo de Local

Nº do Incidente: _____	Nº SAR: _____	GDH: _____
Tipo: _____	Causa Provável: _____	
Características do Local: _____		
Local: _____		
Departamento: _____	Coordenadas: _____	
Capitania do Porto de: _____	Município: _____	
Alerta dado por: _____	Tempo entre alerta e assistência: _____	

Condições Meteo-Oceanográficas

Força do vento: _____	Direção do vento: _____	Visibilidade: _____
Bandeira (praia balnear): _____	Ondulação: _____	Direção da Ondulação: _____
Direção da Vaga: _____	Vaga: _____	Corrente: _____
Maré: _____		

Intervenção

Entidades que assistiram: _____
Meios Envolvidos: _____
Meios de comunicação informados: _____

Vítimas

Nome: _____

Categoria: _____

Sexo: _____ Idade: _____ Contacto: _____

Nacionalidade: _____ Evacuação: _____

Atividade: _____ Familiares Informados: _____

Nome: _____

Categoria: _____

Sexo: _____ Idade: _____ Contacto: _____

Nacionalidade: _____ Evacuação: _____

Atividade: _____ Familiares Informados: _____

Nome: _____

Categoria: _____

Sexo: _____ Idade: _____ Contacto: _____

Nacionalidade: _____ Evacuação: _____

Atividade: _____ Familiares Informados: _____

Nome: _____

Categoria: _____

Sexo: _____ Idade: _____ Contacto: _____

Nacionalidade: _____ Evacuação: _____

Atividade: _____ Familiares Informados: _____

Embarcações

Nº Registo: _____	Nome: _____	MMSI: _____	
Tipo de Embarcação: _____	Atividade: _____	Porto: _____	
Ano: _____	Cl: _____	Tonelagem: _____	IMO: _____
Proprietário: _____	Contacto: _____	Bandeira: _____	
Portugal Morada: _____			

Nº Registo: _____	Nome: _____	MMSI: _____	
Tipo de Embarcação: _____	Atividade: _____	Porto: _____	
Ano: _____	Cl: _____	Tonelagem: _____	IMO: _____
Proprietário: _____	Contacto: _____	Bandeira: _____	
Portugal Morada: _____			

Observações

<p>EM REVISTA</p>

Apêndice B
Ao PSM do Porto de Caminha

Lista de contactos úteis

EM REVISÃO

Apêndice B - Lista de contactos úteis

Informação Classificada

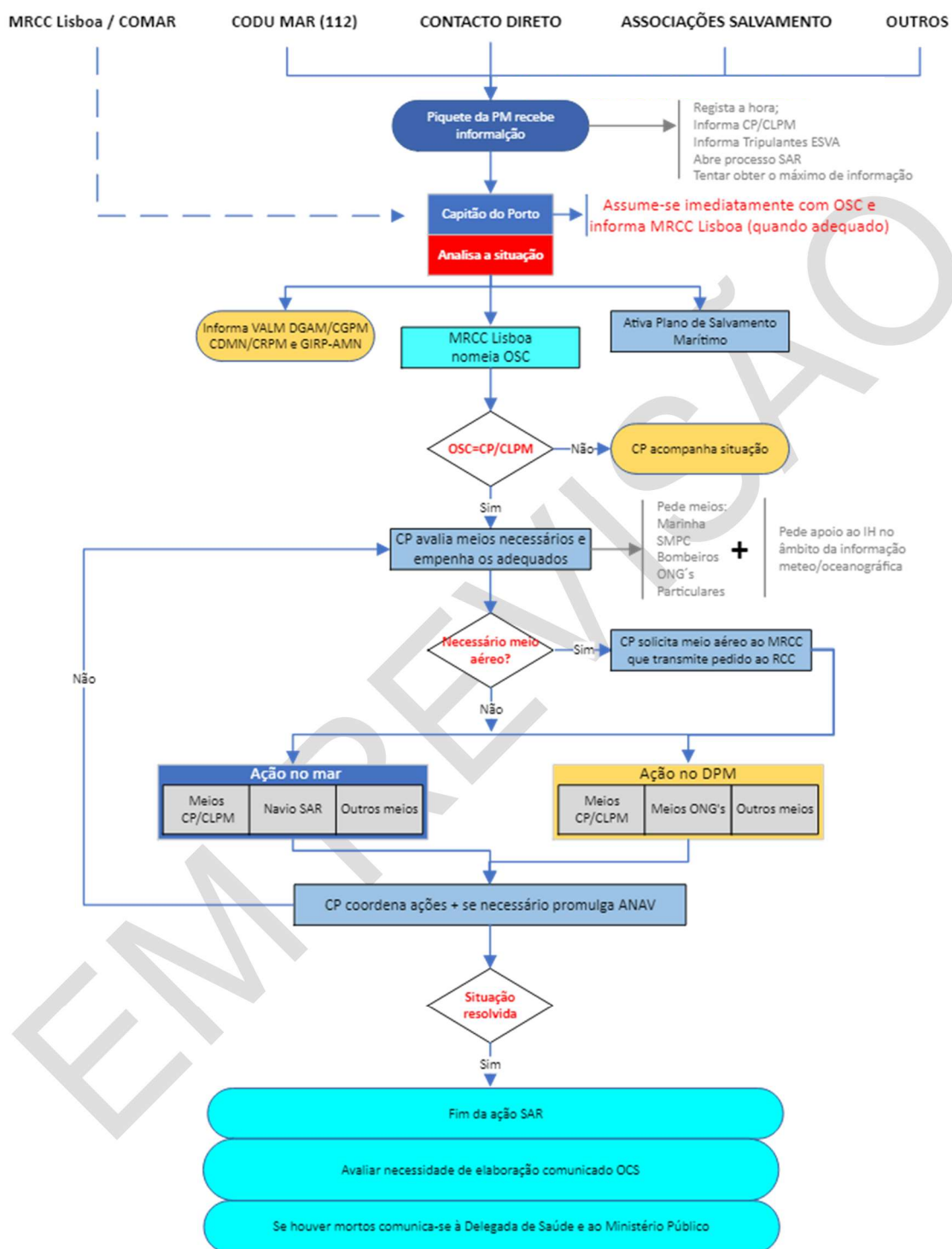
EM REVISÃO

Anexo C
Ao PSM do Porto de Caminha

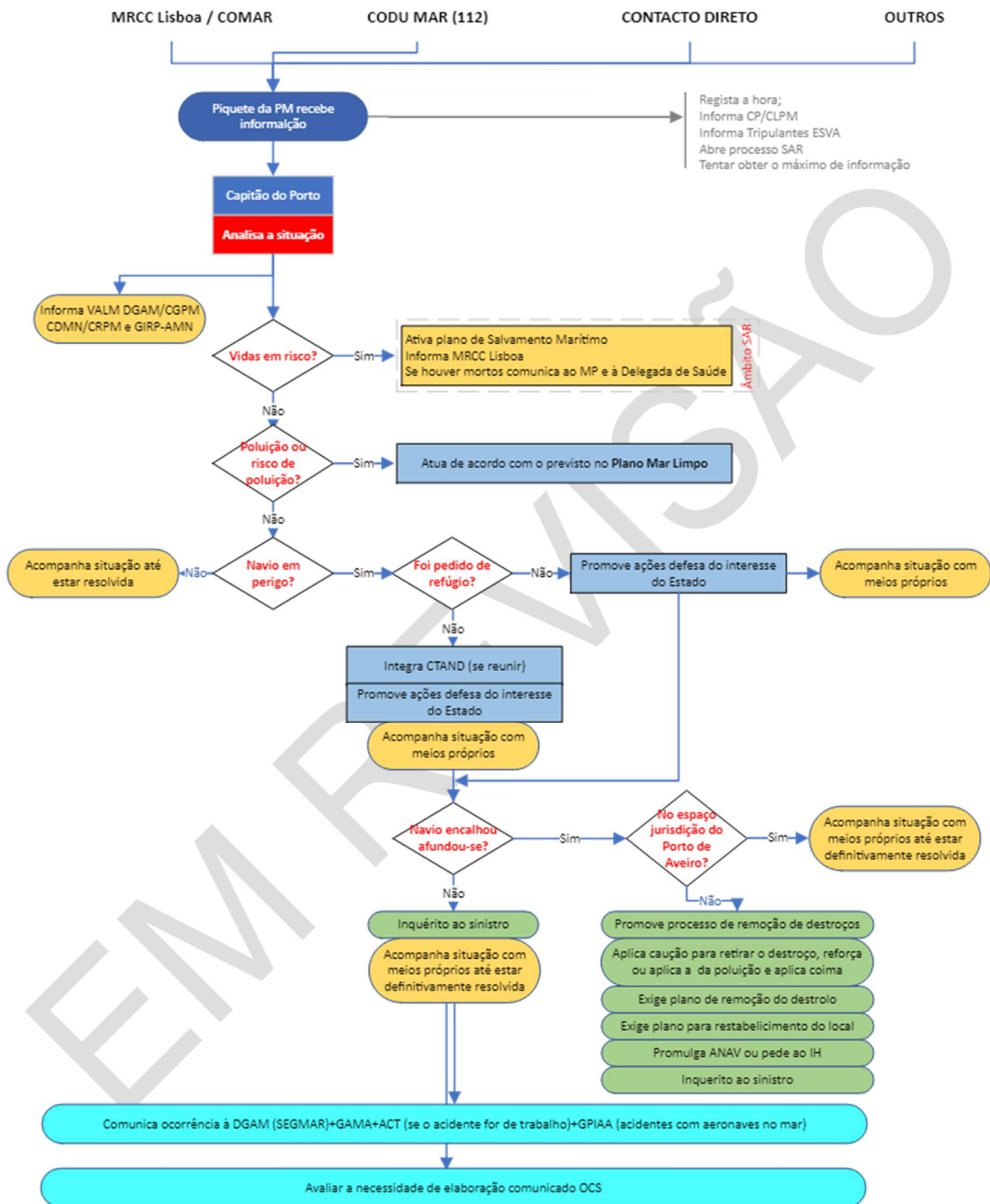
Fluxograma de procedimentos

Anexo C - Fluxograma de procedimentos

Ação SAR



Fluxograma de procedimentos Em caso de Acidente



Apêndice D
Ao PSM do Porto de Caminha

Plano de Comunicações

EM REVISÃO

Apêndice D - Plano de comunicações

1. Situação:

Este anexo constitui o plano básico de comunicações para as operações de busca e salvamento marítimo e operações de socorro em DPH.

2. Objetivo:

O objetivo deste plano é garantir as comunicações entre os diferentes intervenientes em operações e busca e salvamento marítimo.

3. Sinais visuais de socorro:

- a. Sinais de paraquedas
- b. Sinais vermelhos de mão (very-lights)
- c. Sinais fumígenos flutuantes

4. Comunicações de socorro, urgência e segurança.

Transmissão de mensagens com pedido de socorro

Frequência no canal VHF	Estações em escuta permanente / Indicativo de chamada
Canal 16 / Canal 11	Capitania do Porto de Caminha/ Comando Local PM de Caminha CAPIMARCAMINHA / POLIMARCAMINHA (A pedido / H 24)
	MRCC Lisboa
	Estação SV de Viana do Castelo (entre as 09:00 e as 17:00 Horas)
Canal 70 (Digital Selective Call – DSC)	Emissão de sinais de alerta navio-navio e navio-terra dentro da área A1

5. Comunicações de trabalho navio-terra em operações de salvamento marítimo

Canal VHF	Estações em Terra
Canal 67 (primário) Canal 11 (secundário)	CAPIMARCAMINHA / POLIMARCAMINHA

6. Comunicações privativas da Marinha

Canal VHF	Estações em Terra
Canal 39	CAPIMARCAMINHA / POLIMARCAMINHA Estação SV de Viana do Castelo

7. Intervenientes nos canais VHF

	Capitania	Emb. Sinistrada	ESV	UN	Meios Aéreos	PM	BV	Outros
Capitania	---	16-67 16-11	16-67 16-39	16-67 16-39	67 11	16-67 16-39	Canais ANEPC SIRESP	Canais ANEPC 16-67 16-11
Emb. Sinistrada	16-67 16-11	---	16-67 16-11	16-67 16-11	67 11	16-67 16-11	---	
ESV	16-67 16-39	16-67 16-11	---	16-67-39	67 11	16-67 16-39	---	
UN	16-67 16-39	16-67 16-11		---	67 11 06	16-67 16-39	---	
Meios Aéreos	67 11	67 11	67 11	67 11 06	---	67 11	67 11 06	
PM	16-19 67-39	16-67 16-11	16-67 16-39	16-67 16-39	67 11	---	Canais ANEPC	16-67
BV	Canais ANEPC SIRESP	---	---	---	67 11 06	Canais ANEPC	---	16-67 Canais de manobra da ANEPC
Outros	16-67 16-11 Canais ANEPC	16-67 16-11	16-67 16-11	16-67 16-11	67 11	16-67 16-11 Canais ANEPC	16-67 16-11 Canais ANEPC	-

8. Frequências na banda do MF

2182 Khz.....	Chamada de Socorro
2252 Khz.....	Navio - Terra
2341 Khz.....	Navio - Navio
2657 Khz.....	Terra – Navio

9. Serviço Móvel Marítimo - Plano Nacional de Comunicações em VHF

Canal (Número) ¹	Frequência (MHz)		Função ⁽²⁾
	Navio	Costeira	
1	156.050	160.650	Autoridade Portuária
5	156.250	160.850	Autoridade Portuária
6	156.300	-	Navio-Navio ⁽³⁾
8	156.400	156.400	Navio-Navio – Manobra Navios
9	156.450	156.450	Navegação de Recreio
10	156.500	156.500	Manobra de Navios
11	156.550	156.550	Comunicação com Entidades Oficiais
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
15	156.750	156.700	Comunicações Internas a Bordo
16	156.800	156.800	Socorro, Urgências, Segurança E Chamada ⁽⁴⁾
17	156.850	156.850	Comunicações Internas a Bordo
18	156.900	156.900	Controlo Tráfego VTS Portuário
19	156.950	161.550	Autoridade Marítima
20	157.000	161.600	Operações Portuárias
21	157.050	161.650	GNR – Brigada Fiscal
22	157.100	161.700	Controlo Tráfego Marítimo – VTS
24	157.200	161.800	Correspondência Pública
25	157.250	161.850	Correspondência Pública
26	157.300	161.900	Correspondência Pública
28	157.400	162.000	Correspondência Pública
60	156.025	160.825	Autoridade Portuária
64	156.225	160.825	Escolas e Entidades de Formação Náutica
66	156.325	160.925	GNR – Brigada Fiscal

67	157.375	156.375	SAR e Combate à Poluição
68	156.425	153.425	Controlo Tráfego VTS portuário
70	156.525	156.525	Chamada Seletiva Digital (DSC) ⁽⁵⁾
71	156.575	156.575	Manobra de Navios
72	156.625	-	Pesca (Navio-Navio)
78	156.925	161,525	Manobra DE Navios – Navio – Terra
80	157.025	161,625	Controlo Tráfego – VTS Portuário
81	157.075	161.675	Atividades de Apoio a Navios
83	157.175	161.775	Correspondência Pública
84	157.225	161.825	Atividade de Apoio a Navios
85	157.275	161.875	Correspondência Pública
87	157.375	157.375	Sistema AIS – Local
88	157.425	157.425	Sistema AIS – Local
AIS1	161.975	161.975	Sistema AIS – Nacional
AIS2	162.025	162.025	Sistema AIS – Nacional

Notas

- (1) Este plano apenas inclui os canais que suportam as comunicações relativas às atividades desenvolvidas na respetiva área de jurisdição, pelo que se remete a utilização de outros canais para o plano nacional.
- (2) No que respeita às definições das várias funções, remete-se para as constantes do plano nacional.
- (3) Este canal pode ser utilizado para comunicações entre navios e aeronaves que participem em atividades de busca e salvamento.
- (4) 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.
- (5) Este canal deve ser utilizado para emissão de sinais de alerta navio-navio e navio-terra, dentro da área A1.

Apêndice E
Ao PSM do Porto de Caminha

Referências legais

Apêndice E - Referências legais

1. Decreto do Governo n.º 32/85, de 16 de agosto – Aprova para adesão a “CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE BUSCA E SALVAMENTO MARÍTIMO, 1979”;
2. Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 399/99, de 14 de outubro – “SISTEMA NACIONAL PARA A BUSCA E SALVAMENTO MARÍTIMO”;
3. Decreto-Lei n.º 18/2014, de 4 de fevereiro - Orgânica do Ministério da Agricultura e do Mar (MAM), prevendo a existência e funcionamento no MAM do Gabinete de Investigação e Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica (GAMA), que sucedeu ao Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes Marítimos (GPIAM);
4. Decreto-Lei n.º 2/2019, de 11 de janeiro (Institui o Sistema Nacional de Monitorização e Comunicação de Risco, de Alerta Especial e de Aviso à População);
5. Decreto-Lei n.º 235/2000, de 26 de setembro (Estabelece o regime das contraordenações no âmbito da poluição do meio marinho nos espaços marítimos sob jurisdição nacional);
6. Decreto-Lei n.º 236/2015, de 14 de outubro – Criação do Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica (GAMA).
7. Decreto-Lei n.º 253/95, de 30 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 399/99, de 14 de outubro – “SISTEMA NACIONAL PARA A BUSCA E SALVAMENTO AÉREO”.
8. Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho – “REGULAMENTO GERAL DAS CAPITANIAS”;
9. Decreto-Lei n.º 283/87, de 25 de julho - DEFINE OS SINAIS DE AVISO DE TEMPORAL PARA USO NOS PORTOS PORTUGUESES;
10. Decreto-Lei n.º 44/2002, de 02 de março, alterado pelos Decretos-Lei n.ºs 235/2012, de 31 de outubro, e 121/2014, de 07 de agosto – Instituição da Autoridade Marítima Nacional. Direção-Geral da Autoridade Marítima;
11. Decreto-Lei n.º 45/2019, de 1 de abril (lei orgânica da Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil);
12. Decreto-Lei n.º 64/2005, de 15 de março (Regula a remoção de destroços de navios encalhados e afundados);
13. Decreto-Lei n.º 90-A/2022, de 30 de dezembro, - Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro (SIOPS);
14. DGAM Circular n.º 174/2022-DT, de 21 de dezembro de 2022 - SEGURANÇA MARÍTIMA / SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO. PLANO DE SALVAMENTO MARÍTIMO;
15. DGAM/CGPM Despacho n.º 18 / 2024, de 24 de outubro de 2024 – CRIAÇÃO DA CÉLULA DE RESPOSTA RÁPIDA (CRR);
16. Edital da Capitania do Porto de Caminha n.º 653/2023 de 12 de abril de 2023, alterado pelo Edital n.º 1233/2023 de 31 de maio de 2023;
17. Lei 68/2014, de 29 de agosto - Regime Jurídico do “NADADOR SALVADOR”;
18. Lei n.º 27/2006, de 03 de julho, alterada pela Lei Orgânica n.º 1/2011, de 30 de novembro, e pela Lei n.º 80/2015, de 03 de agosto – Lei de Bases da Proteção Civil;

19. Lei n.º 44/2004, de 19 de agosto, alterada pelos Decretos-Lei n.ºs 100/2005, de 23 de junho, e 129/2006, de 07 de julho – Regime jurídico da “ASSISTÊNCIA AOS BANHISTAS”;
20. Manual de Atuação SAR do Comando Naval;
21. PGA-4 – Relacionamento com os Órgãos de Comunicação Social;
22. Portaria n.º 630/2002, de 12 de junho, dos Ministérios da Defesa Nacional e do Equipamento Social – “Plano nacional de comunicações em VHF Serviço móvel marítimo”, com as alterações introduzidas pela Declaração de Retificação n.º 26-D/2002, de 31 de julho;
23. Resolução do Conselho de Ministros n.º 25/93, de 15 de abril (Estabelece um plano de emergência para o combate à poluição das águas marinhas, portos, estuários e trechos navegáveis dos rios, por hidrocarbonetos e outras substâncias perigosas, abreviadamente designado Plano Mar Limpo (PML)).

EM REVISÃO

Apêndice F
Ao PSM do Porto de Caminha

Caracterização geral da área

Apêndice F - Caracterização geral da área

A área de jurisdição da Capitania do Porto de Caminha é caracterizada por uma combinação de costa atlântica e áreas fluviais, podendo ser dividida em Frente Marítima e o Troço Internacional do Rio Minho:

Frente Marítima:

É uma costa marcada por praias arenosas e algumas zonas rochosas, toda ela, desabrigada a ventos e agitação marítima dos quadrantes de SW a NW. Nesta faixa costeira o destaque vai para as praias marítimas de Caminha, Moledo, Vila Praia de Âncora e Âncora, onde se concentram a maioria das atividades balneares da área de jurisdição desta Capitania. A ilha da Ínsua situada nesta faixa costeira, em frente à foz do Rio Minho, funciona como abrigo natural à faixa litoral de Moledo e Caminha, sendo muito procurada pelos pescadores lúdicos e profissionais. É nesta faixa costeira que se encontram as barras dos portos de Caminha e Vila Praia de Âncora, ambos os portos são praticados na sua maioria por embarcações de recreio de pequena dimensão (boca aberta, existindo algumas cabinadas) e embarcações de pesca local e costeiras.

Troço Internacional do rio Minho (TIRM):

O Troço Internacional do rio Minho, fronteira natural entre Portugal e Espanha, tem uma extensão de aproximadamente 80km, no entanto apenas é navegável em contínuo desde a foz até à cidade de Valença, com uma profundidade variável que vai de 1m aos 15m. A montante de Valença o rio é navegável em alguns segmentos.

O segmento deste a foz até à localidade da Lapela é influenciado pela Maré, e é perceptível a corrente de maré se o caudal do rio não for elevado, situação que normalmente se verifica durante os meses de inverno, de novembro a janeiro. A dinâmica fluvial é bastante influenciada pelo caudal de descarga da barragem da Frieira, localizada a Montante da vila de Melgaço, já em território Espanhol. Nos meses de verão esse caudal é mínimo, sendo nos meses de inverno significativo, levando a variações de cota de rio nos municípios mais a montante (Monção e Melgaço) na ordem dos 5 a 6 metros.

A pesca profissional do rio Minho é exercida desde a foz até as ilhas do Verduejo em Valença, por aproximadamente 130 embarcações portuguesas e 70 embarcações espanholas. A Montante da localidade da Lapela a pesca é exercida nas pesqueiras (construções de pedra ancestrais que são armadas por botirões e/ou cabaceiras), atividade esta que acarreta alguns riscos para o pescador por ser exercida de inverno e com necessidade de grande destreza física para andar sobre as estruturas.



Imagens representativas da pesca nas Pesqueiras do rio Minho.

A zona da foz tem uma dinâmica de sedimentos muito significativa levando à variação da localização e dimensão dos bancos de areia que normalmente se formam nessa zona do estuário, sendo o principal desafio à navegação nesta zona.

As atividades lúdicas desportivas são efetuadas ao longo de todo o TIRM, com destaque ao reboque de boias, esqui-aquático, windsurf, wingfoil, SUP, e remo que se centram na zona da

Foz até Valença e o Rafting e canoagem em águas bravas no troço superior do TIRM entre Melgaço e Monção. É notório o crescimento das atividades Marítimo-Turísticas associadas a todas estas modalidades.

Apesar de não ser considerado TIRM a jurisdição da Capitania do Porto de Caminha estende-se ainda ao longo de um troço do rio Coura, afluente do Minho. Sendo esta capitania responsável até à ponte de Vilar de Mouros. Não sendo este rio navegável, com exceção de um pequeno troço da sua foz até à ponte férrea, as atividades de maior relevância são as atividades lúdico desportivas e atividades marítimo-turísticas, nomeadamente ao caiaque, remo e SUP.

Climatologia e Oceanografia:

Ao nível de Climatologia esta região tem um clima temperado atlântico, caracterizado por invernos amenos e chuvosos, e verões frescos e relativamente secos. As temperaturas médias anuais variam entre 10°C no inverno e 20°C no verão, com pouca variação das extremas, devido à proximidade do oceano, que atua como moderador térmico.

A zona costeira é bastante chuvosa, especialmente no inverno, com valores anuais de precipitação que podem exceder os 1.500 mm. As chuvas são mais intensas entre outubro e abril. Os verões tendem a ser mais secos, embora as frentes atlânticas possam trazer alguma precipitação ocasional.

Os ventos predominantes vêm de oeste e noroeste (vento atlântico), especialmente no inverno, associados a frentes frias que se formam no Atlântico Norte. No verão, ocorrem as brisas marítimas mais constantes, com ventos moderados de noroeste (conhecido na região por "nortada"), que trazem ar fresco do oceano para a costa, mantendo as temperaturas mais amenas.

A costa atlântica de Caminha é influenciada pela Corrente de Portugal, uma corrente oceânica de norte para sul, que traz águas frias e ricas em nutrientes do Atlântico Norte. Já a corrente costeira é no sentido contrário de Sul para Norte.

A temperatura da água do mar é relativamente fria ao longo do ano, variando entre 12°C a 16°C no inverno e 16°C a 20°C no verão, devido à influência direta das correntes oceânicas frias e a influencia do rio Minho.

A costa de Caminha está exposta à forte ondulação atlântica, sobretudo nos meses de inverno, com ondas que podem atingir alturas significativas (superiores a 10 metros), sendo muito comum entre outubro e março. Durante o verão, a ondulação tende a ser menor, com ondulação menor.

A região é influenciada por um regime de marés semidiurnas, com duas marés altas e duas marés baixas por dia. A amplitude da maré varia ao longo da fase lunar, podendo atingir 3 a 4 metros entre a preia-mar e a baixa-mar durante as marés vivas.

A costa de Caminha, tal como outras zonas da costa atlântica portuguesa, sofre de erosão costeira em alguns pontos, especialmente durante o inverno, quando a força da agitação marítima é mais intensa. A combinação de marés vivas e grandes ondulações pode contribuir para a regressão de dunas e praias.

Tempestades atlânticas são frequentes no inverno, com ventos e agitação marítima fortes que afetam as praias e infraestruturas costeiras, exigindo monitorização e medidas de proteção constantes.

Porto de Caminha:

O Porto de Caminha (41°52,0'N-008°52,0'W) situado no interior do estuário do rio Minho, na fronteira norte com o reino de Espanha, é o porto natural que incluiu a barra do mesmo e a área da margem esquerda para montante da sua foz até ao canal de navegação do ferry entre Caminha e a localidade de A Pasaxe, em Espanha. É um porto cuja importância comercial se

extinguiu nos finais do século XIX, sobretudo devido aos intensos assoreamentos a que a sua barra está regularmente sujeita e à ausência, na região, de atividades económicas polarizadoras, levando a que hoje sirva apenas uma comunidade piscatória de dimensões assinaláveis, mas que se dedica, quase em exclusivo, à prática da pesca fluvial ao longo do curso do rio Minho. Porto com poucas infraestruturas portuárias sendo essencialmente praticado por embarcações de pesca local e algumas costeiras. Possui um cai dedicado à atividade da pesca (cais da rua) e vários fundeadouros para as embarcações de pesca. A náutica de recreio também pratica este porto natural possuindo inúmeros fundeadouros dedicados a estes.

O acesso ao interior do estuário do Rio Minho faz-se através de duas barras, a Barra N (de rara utilização) e a Barra S, ambas inacessíveis a navios, rodeadas de perigos e onde frequentemente o mar rebenta com violência considerável.

Esta barra é muito exposta à ondulação predominante do quadrante W, no entanto, o temporal de SW é o que mais afeta a sua prática. Os ventos que mais afetam a barra e o porto são os de W e SW, no entanto os ventos fortes de NE provocam normalmente danos nas infraestruturas e amarrações no interior do Porto. As correntes de vazante são da ordem dos 2 nós, podendo atingir valores superiores por ocasião de caudais mais elevados e cheias do rio Minho.

A área portuária de Caminha encontra-se usualmente muito assoreada, pelo que, aliado à ausência de serviços de pilotagem oficiais, se desaconselha o acesso a Caminha ou ao Rio Minho sem um reconhecimento prévio ou o auxílio de um práctico local, assim como um contacto com a Autoridade Marítima Local, nomeadamente a Capitania do Porto e o Comando Local da Polícia Marítima de Caminha.

No interior do Porto de Caminha existem as seguintes infraestruturas: Um pequeno pontão flutuante situado na foz junto ao posto náutico e instalações da PM. Vários fundeadouros para pequenas embarcações que não excedam os 2 metros de calado, sendo o mais utilizado por embarcações em trânsito o situado a E do Cabedelo e a Norte do pontão da Foz. Este pode ser utilizado por um período máximo de 48 horas carecendo de contacto prévio com a Polícia Marítima de Caminha para obtenção de autorização e indicação da posição. Restantes fundeadouros podem ser consultados no edital do Porto de Caminha, disponível na página de internet da Capitania do Porto de Caminha. Um cais dedicado ao apoio da Pesca situado a meio da marginal entre o Hotel Portas do Sol e o Cais do Ferryboat. Junto ao centro da vila de Caminha encontra-se o Cais da Vila (41°52,75'N-008°50,36'W) e o Cais do Ferry (41°52,75'N-008°50,24'W), que não deve ser praticado por mais nenhum tipo de embarcações. Um estaleiro naval de pequena dimensão com varadouro e guincho (alador) para pequenas embarcações de pesca e recreio.

Porto de Vila Praia de Âncora

O Porto de Vila Praia de Âncora (41° 48,9'N- 008° 52,1'W) situado na Costa ocidental de Portugal Continental, a N da foz do Rio Âncora, cerca de 3 milhas a S da Ilha da Ínsua, em Caminha, e a 8,5 milhas a N de Viana do Castelo. É um porto artificial formado por dois molhes convergentes partindo respetivamente do lado Norte e do lado Sul do Forte da Lagarteira. Os molhes W e E prolongam-se por cerca de 352 m e 202 m respetivamente, com uma abertura de cerca de 40 m entre ambas as extremidades. Ambos estão assinalados pelos farolins, Molhe W e Molhe E.

No interior do Porto existem as seguintes infraestruturas: A Norte do Forte da Lagarteira, existe uma ponte-cais perpendicular à margem, com cerca de 85 m de comprimento. A Sul do Forte da Lagarteira e de um dos varadouros, existe um pequeno pontão flutuante que pode

ficar em seco durante a baixa-mar³. O porto possui ainda duas rampas varadouro localizadas a Norte e a Sul do Forte da Lagarteira, ambos com guincho (alador).

Os fundos na zona da barra e no interior do Porto de Vila Praia de Âncora alteram com alguma regularidade. Aconselha-se um reconhecimento prévio ou auxílio de um práctico local antes da sua prática. Por razões de segurança pode ser imposto o acompanhamento de entrada e saída da barra do Porto de Vila Praia de Âncora a embarcações designadas especiais ou aquelas cujas características náuticas excedam os limites técnicos, em razão de carga ou transporte, em caso de visibilidade reduzida ou outras razões imperativas de segurança da navegação.

A entrada do porto é exposta à ondulação predominantes do quadrante W, no entanto, o temporal de SW é o que mais afeta a sua prática e permanência no seu interior. A área portuária é desabrigada de ventos de qualquer quadrante. Os ventos que mais afetam a barra e o porto são os de W e SW.

Perigos à navegação:

Condicionamento das barras de Caminha e Vila Praia de Âncora: estas duas barras são fortemente condicionadas pelo estado do mar pelo que nos meses de inverso a sua prática (Entrada e Saída) são interditas, sendo os sinais visuais de Situações de Barra, quando decretados, proibindo ou condicionando a entrada e a saída de embarcações, são içados para o efeito no Mastro de Sinais do Posto de Fiscalização da Foz (41°52,06'N- 008°51,72'W), para embarcações que pratiquem a Barra de Caminha e no efeito no Mastro de Sinais, localizado no Forte da Lagarteira (41°48,92'N-008°52,08'W), para embarcações que pratiquem a barra de VPA.

Frente Marítima:

Aglomerado rochoso do forte do cão: Em frente à Unidade de Saúde da Gelfa e ao forte do Cão, há uma restinga rochosa conhecida por Feiticeira, com Sr da ordem dos 3,9 m até 650 jj de terra. Devendo manter-se a navegação afastada.

Aproximação e Barra do Porto de Vila Praia de Âncora: Os fundos na zona da barra e no interior do porto alteram com alguma regularidade, sendo sujeitos a frequentes dragagens. Aconselha-se um reconhecimento prévio ou auxílio de um práctico local antes da sua prática. Na entrada para o porto, junto à costa, a ondulação, por vezes, sofre um aumento significativo em altura devido à baixa profundidade e aos fundos de areia existentes em frente à foz do Rio Âncora que se alteram frequentemente.

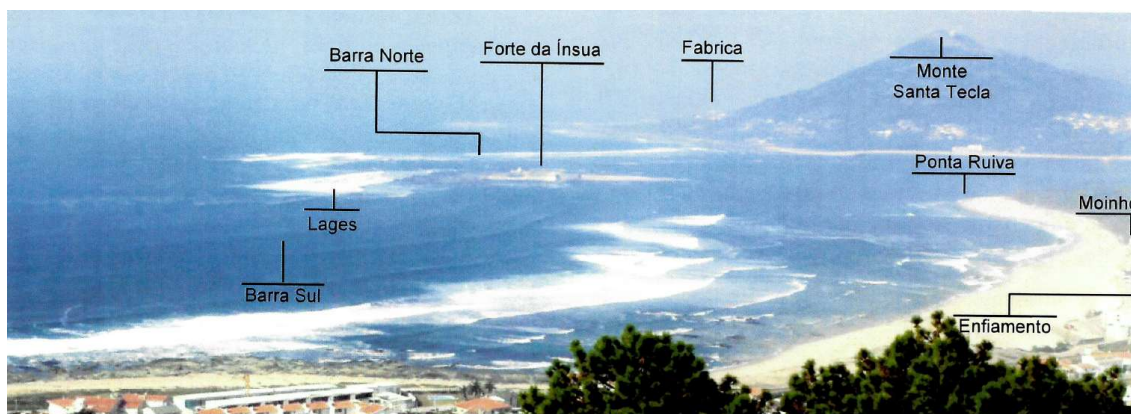
Molhe W do Porto de VPA: A zona que circunscreve o molhe W, não se encontra sondada, pelo que se recomenda que sejam mantidos resguardos mínimos quando se navegue na proximidade do molhe, de pelo menos, 150 jj a W do molhe, 40 jj a S e 20 jj a E.

Presentemente, existe uma faixa com cerca de 500 jj de largura, paralela a costa, que vai desde Moledo e que se prolonga para S do paralelo do Forte do Cão, com exceção da entrada do Porto de Vila Praia de Âncora, que não se encontra sondada, e na qual se recomenda vivamente que não se navegue.

Barra Norte de Caminha: Esta barra, entre a Ponta da Barbela e o baixo Jami ela, é muito estreita, onde o mar rebenta em ambos os bordos, não se encontrando sondada. Originalmente, o enfiamento de entrada da Barra N, no Zv=090°, era assinalado pelas ainda existentes marcas anteriores e posteriores, nenhuma delas iluminada. Estas marcas são de difícil identificação por estarem cobertas de vegetação. Recomendando-se vivamente a não praticar esta barra.

³ Atualmente este pontão encontra-se "a seco", em terra, até que seja realizada a dragagem de manutenção portuária da responsabilidade da DGRM.

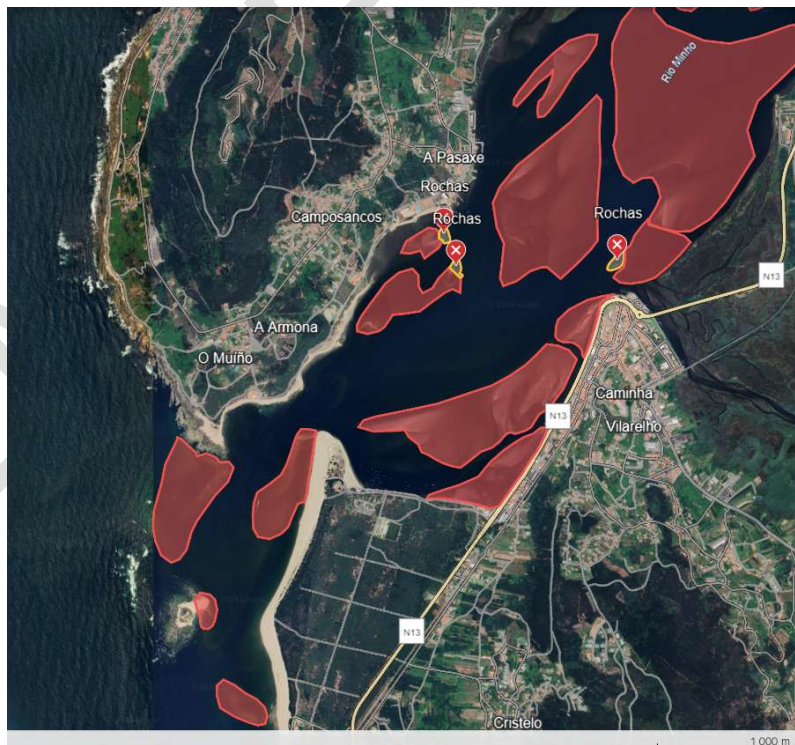
Barra sul de Caminha: Apesar de ser a barra praticada, esta apresenta uma série de perigos à navegação como se pode identificar na imagem seguinte.



A cerca de 150 jj por E do Forte de Ínsua existe uma pedra perigosa, que cobre com a maré, denominada Bandeira ($41^{\circ}51,54'N-008^{\circ}52,33'W$) assim como uma língua de areia que se estende a SE da Ínsua. Já depois de deixar a Ínsua a BB situam-se as numerosas pedras que, quase sem interrupção, ligam a Ínsua a Espanha. Por EB localiza-se uma zona de bancos de areia de configuração variável e que se mantêm em evolução permanente.

TIRM (até a cidade de Tui)

Bancos de areia na foz do rio Minho: Todo o estuário da foz e barra do porto muitos assoreados. No seu interior encontram-se diversos bancos de areia, denominados localmente por "secos", de configuração variável e que se mantêm em evolução permanente. Estes bancos de areia estendem-se desde a foz até à localidade de Seixas. A sua posição varia lentamente, mas com alterações significativas na sua forma e dimensão. De um modo geral a sua localização são de acordo com a imagem seguinte.



As sondas apresentadas na carta oficial de navegação devem ser interpretadas com precaução devido a estas variações.

Pedras das Cabras ou Oliveiras de Fora e Cabron ou Oliveiras de Terra: Localizadas mais próximo da margem espanhola a montante da Foz, as pedras das Cabras ou Oliveiras de Fora

(41°52,95'N-008°51,20'W) e Cabron ou Oliveiras de Terra (41°52,85'N-008°51'11W), mais a S, são obstáculos à navegação e encontram-se sinalizadas. Devendo a navegação ser conduzida deixando estas a BB durante a entrada.

Pedras das ovelhas: Localizadas a meio do canal de navegação a montante da ilha da Lenta, entre a localidade portuguesa de campos e a localidade espanhola de os Muños na posição GPS: 41°58.83'N 008°42.71'W. Durante a baixa mar são visíveis, ficando cobertas com meia maré. Deve conduzir-se a navegação o mais próximo da margem espanhola possível.



Baixio e pedras da Curva da cadeira: Localizada entre o fundeadouro de amorim e a localidade portuguesa de Chamosinhos, tem rochas junto a margem portuguesa e um banco de areia junto ao fundeadouro do amorim na margem espanhola. A navegação deve ser conduzida quem sobe o rio inicialmente mais próximo da margem espanhola e depois navegar afastando do fundeadouro do amorim.



Baixios das ilhas do Verduejo (42°3.36'N 008°35.64'W): Praticamente de margem a margem existe um baixio de fundo de pedra e areia, a montante da ilha doconguedo. Não sendo recomendado a navegação durante a baixa mar e mesmo na preia-mar a mesma deve ser efetuada com muita precaução, devido a existência de estruturas submersas. Sendo uma barreira a navegação de maior calado.

Apêndice G
Ao PSM do Porto de Caminha

Relação de meios existentes

Apêndice G - Relação de meios existentes

1. Meios de Salvamento da Autoridade Marítima Local

Meios	Localização	Motorização	Velocidade (nós)	Autonomia (horas)	Distância máx. de costa (milhas)
Meios Náuticos (Embarcações)					
 EAV CAMINHA AMN-12-SG	Fundeadouro Posto PM Foz Caminha	2 X 250 HP	35 nós	6 a 12 horas	24 NM
 SM CERVEIRA AMN-02-SM	Fundeadouro Posto PM Foz Caminha	2 X 115 HP	30 nós	6 a 10 horas	24 NM
 SR TORNADO AMN-15-SP	Pontão da Foz Caminha	1 X 50 HP	25 nós	4 a 8 horas	12 NM
 SR VALIANT AMN-10-SP	Posto PM Foz Caminha	1 X 30 HP	25 nós	4 a 8 horas	12 NM
 BOTE SEARIBS III AMN-09-B	Posto PM Foz Caminha	1 X 40 HP	15 nós	4 a 8 horas	3 NM
 BOTE SEARIBS III AMN-10-B	Posto PM Foz Caminha	1 X 40 HP	15 nós	4 a 8 horas	3 NM
 BOTE SEARIBS III AMN-11-B	Posto PM Foz Caminha	1 X 40 HP	15 nós	4 a 8 horas	3 NM
 MOTA ÁGUA M214	Posto PM Foz Caminha (Durante época balnear no pontão da Foz)	1 x 130 HP	35 nós	2 horas	3 NM

 MOTA ÁGUA M504	Posto PM Foz Caminha	1 x 100 HP	35 nós	2 horas	3 NM
 Botes Pesqueiras (2X)	Posto PM Foz Caminha	-	-	-	-
Meios Terrestres					
Meios	Localização	Motorização	Velocidade (km/h)	Autonomia (km)	-
 Viaturas TT	Posto PM Foz Caminha	2500cc 102 HP	120 km/h	600 km	-
 Tratocar (Rhino)	Posto PM Foz Caminha	700cc 27,5 HP	80 km/h	200 km	-
 MOTA 4x4	Posto PM Foz Caminha	700cc 47 HP	70 km/h	200 km	-




2. Pessoal da Autoridade Marítima Local

Capitania do Porto de Caminha						
Militares			Faroleiros	TESV	Civis	TOTAL
Oficiais	Sargentos	Praças				
1	1	2	4	8





Comando Local da Polícia Marítima de Caminha*				
Inspetor	Sub-inspetor	Chefe	Sub-chefe	Agente
...	2	16

* em apoio ao Capitão do Porto para efeitos do PSM.








3. Meios de Salvamento do NRP Rio Minho

Meios	Localização	Motorização	Velocidade (nós)	Autonomia (horas)	Distância máx. de costa (milhas)
Meios Náuticos (Embarcações)					
 NRP Rio Minho P370	Cais de Vila Nova de Cerveira	2 X 327 HP	10 nós	Mais de 24 horas	Exclusiva para empenhamento no TIRM
 Semirrígida	Cais de Vila Nova de Cerveira	1 X 45 HP	15 nós	2 a 3 horas	Exclusiva para empenhamento no TIRM
 Bote tipo Zebro III	Cais de Vila Nova de Cerveira	1 X 50 HP	15 nós	Até 2 horas	Exclusiva para empenhamento no TIRM

4. Meios de Salvamento da Comandancia Naval do Minho

Meios	Localização	Motorização	Velocidade (nós)	Autonomia (horas)	Distância máx. de costa (milhas)
Meios Náuticos (Embarcações)					
 ESP Cabo Fradera (Patrulha fluvial)	Comandancia Naval de Tui	550 HP	10 nós	Mais de 24 horas	Exclusiva para empenhamento no TIRM
 JOCKEY (semirrígida)	Comandancia Naval de Tui	1 X 30 HP	20 nós	3 a 4 horas	Exclusiva para empenhamento no TIRM
 MILPRO (semirrígida)	Comandancia Naval de Tui	1 X 260 HP	30 nós	3 a 4 horas	Exclusiva para empenhamento no TIRM
 MK EMERGENCIAS (Zodiac)	Comandancia Naval de Tui	1 X 15 HP	14 nós	3 a 4 horas	Exclusiva para empenhamento no TIRM

5. Meios de Salvamento das Corporações de Bombeiros

Corpo de Bombeiros	Tipo	Meio	Descrição	Autonomia (horas)	Capacidade de Buscas Subaquáticas	
B.V. de Caminha	BSRS ⁴		OZOI 132119-5PT 50HP 5.30M 32nós	4 a 6 horas	Sim (max. 10 mergulhadores)	
	BSRS		ISN ISN 263 30HP 3.40M 25nós	2 a 3 horas		
	MRSA ⁵		ERST 01 2822CM5 40HP 2.50M 30nós	1 a 2 hora		
	Meios Terrestres					
	VUCI ⁶		Extinção 3000L água 300L espumífero gerador bomba submersível	24 horas	Equipada com material matérias perigosas	
	VSAT ⁷		Extinção e salvamento 1000L água 100L espumífero gerador guincho bomba submersível	24 horas	Equipada com material de salvamento grande ângulo	
	VLCI ⁸		Extinção e apoio 400L água 50L espumífero guincho bomba flutuante	24 horas	-	
	VFCI ⁹		Extinção e apoio 4000L água 300L espumífero guincho bomba submersível de alto débito	24 horas	-	

⁴ Bote de Socorro e Resgate Semirrígido










⁵ Mota de Reconhecimento e Salvamento Aquático

⁶ Veículo Urbano de Combate a Incêndios

⁷ Veículo de Socorro e Assistência Tático

⁸ Veículo Ligeiro de Combate a Incêndios

⁹ Veículo Florestal de Combate a Incêndios

	VFCI		Extinção e apoio 4000L água 300L espumífero guincho bomba submersível de alto débito	24 horas	-	
	VFCI		Extinção e apoio 4000L água 300L espumífero guincho bomba submersível de alto débito	24 horas	-	
B.V. de Vila Praia de Âncora	BSRS		Camilo Neto 100268-5PT 1x60HP 4,50M 30nós	3 a 4 horas	Não	
	MRSA ¹⁰		Bombeiros VP Âncora 124901-5PT 120HP 3,16M 30nós Equipado c/ SLED	3 a 4 horas		
	Meios Terrestres					
	VFCI		Extinção e apoio 2000L água e espumífero guincho	24 horas	-	
	VLCI		Extinção e apoio 500L água e espumífero guincho	24 horas	-	
	VSAT		Extinção e apoio 500L água e espumífero guincho	24 horas	(viatura c/ equip. básico de 1ª intervenção em derrames)	
	VOPE		Apoio c/ capacidade de reboque	24 horas	-	
VCOT		Comando Tático	24 horas	-		

¹⁰ Mota de Reconhecimento e Salvamento Aquático

B.V. de Vila Nova de Cerveira	BSRS ¹¹		ERST 02 2928CM5 60HP 5.5M 35nós	6 horas	Sim (max. 08 mergulhadores)	
	MRSA ¹²		2641CM5 80HP 2.5M 40nós	3 a 4 horas		
	Meios Terrestres					
	VUCI ¹³		Extinção 2500L água 250L espumífero gerador bomba submersível	24 horas	-	
	VSAT ¹⁴		Extinção e apoio 800L água 80L espumífero Gerador Bomba Submersível	24 horas	-	
	VFCI		Extinção e apoio 3000L água guincho bomba flutuante	24 horas	-	
	VFCI		Extinção e apoio 1200L água guincho bomba flutuante	24 horas	-	
	VLCI ¹⁵		Extinção e apoio 850L água guincho bomba acoplada	24 horas	-	
B.V. de Valença	BSRS ¹⁶		RESCUE1 1928CM5 25HP 4M 20nós	2-3 horas	Não	
Meios Terrestres						
B.V. de Monção	VLCI 01		Extinção / Apoio 500L água 50L espumífero C/ reboque	24 horas	-	
	VLCI 02		Extinção / Apoio 500L água C/ guincho	24 horas	-	

¹¹ Bote de Socorro e Resgate Semirrígido

¹² Mota de Reconhecimento e Salvamento Aquático

¹³ Veículo Urbano de Combate a Incêndios


¹⁴ Veículo de Socorro e Assistência Tático

¹⁵ Veículo Ligeiro de Combate a Incêndios

¹⁶ Bote de Socorro e Resgate Semirrígido

	VLCI 07		Extinção / Apoio 600L água C/ guincho	24 horas	-
	VFCI 01		Extinção / Apoio 3500L água C/ guincho	24 horas	-
Meios Terrestres					
B.V. de Melgaço	VLCI 01		Extinção / Apoio 500L água	24 horas	-
	VFCI 06		Extinção / Apoio 3500L água C/ guincho	24 horas	-
	VCOT 01		Comando Tático C/ guincho	24 horas	-

6. Meios de Salvamento das entidades com especial dever de cooperação

Entidade	Tipo	Meio	Descrição	Autonomia (horas)	Capacidade de Buscas Subaquáticas
SUBZONE	BSRS ¹⁷		RATÃO 2775CM5 50HP 4,4M 25nós	3 a 4 horas	Sim (max. 12 mergulhadores) 10 técnicos de resgate em águas bravas
	MRSA ¹⁸		SUBZONE 102866-5PT 140HP 3,15M 40nós	3 a 4 horas	
	Raft		Raft insuflável robusto e estável, - Ideal para operações de resgate; - Capacidade para 5 pessoas ou 700 kg	Não Aplicável	
	Meios Terrestres				

¹⁷ Bote de Socorro e Resgate Semirrígido

¹⁸ Mota de Reconhecimento e Salvamento Aquático

	Viatura Ligeira		Viatura de apoio equipa de mergulho Capacidade 9 lugares e transporte Carga	24horas	-
	Viatura 4x4		Viatura 4x4 de comando e apoio	24horas	-
Melgaço WhiteWater	X-Sled		Trenó insuflável robusto e estável, - Ideal para resgates em águas rápidas; - Capacidade para 3 pessoas (2 resgatadores e 1 vítima)	Não Aplicável	-
	Raft 3.6		Balsa insuflável robusta e estável, - Ideal para operações de resgate; - Capacidade para 5 pessoas ou 700 kg	Não Aplicável	

Apêndice H
Ao PSM do Porto de Caminha

Lista de Acrónimos

EM REVISÃO

EM REVISÃO

Apêndice H - Lista de Acrónimos

AM – Autoridade Marítima
AML – Autoridade Marítima Local
AMN – Autoridade Marítima Nacional
ANAV – Aviso aos Navegantes
ANEPC - Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil
AP – Administração / Autoridade Portuária
APA - Agência Portuguesa do Ambiente, I. P.
APC – Agentes de Proteção Civil
AS – Autoridade de Saúde
BV – Bombeiros Voluntários
CCO – Centro de Coordenação Operacional
CCOM - Centro de Coordenação Operacional Municipal (CCOM)
CCOS - Centro de Coordenação Operacional Sub-regional (do Alto Minho)
CLPM – Comando Local da Polícia Marítima
CLPMC – Comando Local da Polícia Marítima de Caminha
CGPM – Comando Geral da Polícia Marítima
CMPC – Comissão Municipal de Proteção Civil
CNBS-A - Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Aéreo
CNBS-M - Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo
CNM – Comandancia Naval do Minho
CODU - Centro de Orientação de Doentes Urgentes
COMAR – Centro de Operações Marítimas
COS – Comandante da Operação de Socorro
CP – Capitão do Porto
CREPC - Comandos Regional de Emergência e Proteção Civil
CRR – Célula de Resposta Rápida
CSREPC - Comando Sub-regional de Emergência e Proteção Civil (do Alto Minho)
CVP – Cruz Vermelha Portuguesa
DGAM – Direção-geral da Autoridade Marítima / Diretor-geral da Autoridade Marítima
DGS - Direção-Geral da Saúde
DI – Destacamentos de Intervenção
DGRM - Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos
DMN – Departamento Marítimo do Norte
DPM – Domínio Público Marítimo

ESV – Estação Salva-vidas

FA - Forças Armadas

GNR - Guarda Nacional Republicana

ICNF - Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I. P.

IH - Instituto Hidrográfico

INEM - Instituto Nacional de Emergência Médica, I. P.

IPMA - Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I. P.

MRCC - Maritime Rescue Coordination Center

MRSC - Maritime Rescue Sub-Centre

OCS – Órgãos de Comunicação Social

OSC - On Scene Commander

PCO – Posto de Comando Operacional

PM – Polícia Marítima

PJ – Polícia Judiciária

PSM – Plano de Salvamento Marítimo

PSP - Polícia de Segurança Pública

SCIRP - Serviço de Comunicação, Informações e Relações Públicas

SIOPS – Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro

SMPC - Serviço Municipal de Proteção Civil

TESV – Tripulantes de Estações Salva-vidas

TIRM – Troço Internacional do Rio Minho

UN – Unidade Naval

US – Unidades de Salvamento

VALM DGAM - Vice-almirante Diretor-geral da Autoridade Marítima