



S. R.
MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL
CAPITANIA DO PORTO DE FARO

PLANO DE SALVAMENTO MARÍTIMO DA CAPITANIA DO PORTO DE FARO



AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL
CAPITANIA DO PORTO DE FARO

CARTA DE PROMULGAÇÃO

O **Plano de Salvamento Marítimo** da Capitania do Porto de Faro (CPF), 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 o *Maritime Rescue Coordination Center* (MRCC) Lisboa e estruturas de proteção civil, além de outras entidades que colaboram no âmbito das suas responsabilidades.

Esta publicação entra em vigor na data em que é assinada a respetiva carta de promulgação.

É um documento não-classificado, as modificações surgem sob a forma de “alterações”.

Faro, 31 de outubro de 2024

O Capitão do Porto de Faro,

Vitor Jorge da Conceição Dias
Capitão-de-mar-e-guerra

REGISTO DE ALTERAÇÕES

[illegible]

ÍNDICE

CARTA DE PROMULGAÇÃO.....	ii
REGISTO DE ALTERAÇÕES.....	iii
ÍNDICE	iv
LISTA DE ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS	v
1. FINALIDADE	1
2. SITUAÇÃO	1
3. OBJETIVO.....	5
4. MEIOS.....	6
5. DIFUSÃO DA INFORMAÇÃO RELEVANTE.....	6
6. ATIVAÇÃO	6
7. ORGANIZAÇÃO	7
8. SITUAÇÕES TÍPICAS	10
9. ACESSOS DE EMERGÊNCIA	13
10. COMUNICAÇÕES.....	17
11. INFORMAÇÃO PÚBLICA.....	17
12. RELATÓRIO	17
APÊNDICE A – Modelo de Registo de ocorrência	18
APÊNDICE B – Lista de contactos úteis	22
APÊNDICE C – Fluxograma de decisão	27
APÊNDICE D – Plano de comunicações	30
APÊNDICE E – Referências legais.....	34
APÊNDICE F – Caracterização geral da área.....	36
APÊNDICE G – Relação de meios existentes	41

LISTA DE ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS

AI - Águas Interiores

AM - Autoridade Marítima

ANEPC - Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil

AML - Autoridade Marítima Local

APS - Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A.

APC - Agente de Proteção Civil

CCOS - Cento de Coordenação Operacional Sub-regional

CLPM - Comando Local da Polícia Marítima

CO - Centro de Operações

CODUMAR - Centro de Orientação de Doentes Urgentes-MAR

COMAR - Centro de Operações Marítimas

COS - Comandante das Operações de Socorro

CP - Capitão do Porto

DI - Destacamento de Intervenção

DMS - Departamento Marítimo do Sul

DPH - Domínio Público Hídrico

GAMA - Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos

GNR - Guarda Nacional Republicana

GPAA - Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes com Aeronaves

MRCC - Maritime Rescue Coordination Center

MT - Mar Territorial

OCS - Órgãos de Comunicação Social

OSC - On-Scene Coordinator

PC - Plataforma Continental

PCO - Posto de Comando Operacional

PM - Polícia Marítima

PPI - Plano Prévio de Intervenção

PSM - Plano de Salvamento Marítimo

PSP - Polícia de Segurança Pública

RCC - Rescue Co-ordination Center

SAR - Search and Rescue

SRR - Search and Rescue Region

SCIRP - Serviço de Comunicação, Informações e Relações-Públicas

TESV - Tripulantes de Embarcações Salva-vidas

US - Unidade de Salvamento

VTSS - Vessel Traffic Service

ZC - Zona Contigua

ZEE - Zona Económica Exclusiva

ZH - Zero Hidrográfico

2CLPM - Segundo-comandante Local da Polícia Marítima

1. FINALIDADE

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

2. SITUAÇÃO

a. A área de jurisdição da Capitania do Porto de Faro é delimitada a:

Este: Pela Barra artificial do porto comum Faro-Olhão ($36^{\circ}57,8308'N$ - $007^{\circ}52,2452'W$);

Oeste: Pela Foz da Ribeira de Quarteira ($37^{\circ}04,3633'N$ - $008^{\circ}07,5128'W$);

Área lagunar: Ria Formosa e seus canais, entre a Barra Faro/Olhão e a extremidade Oeste da Ria junto à Praia do Ancão ($37^{\circ}02,0878'N$ - $008^{\circ}02,2498'W$);

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

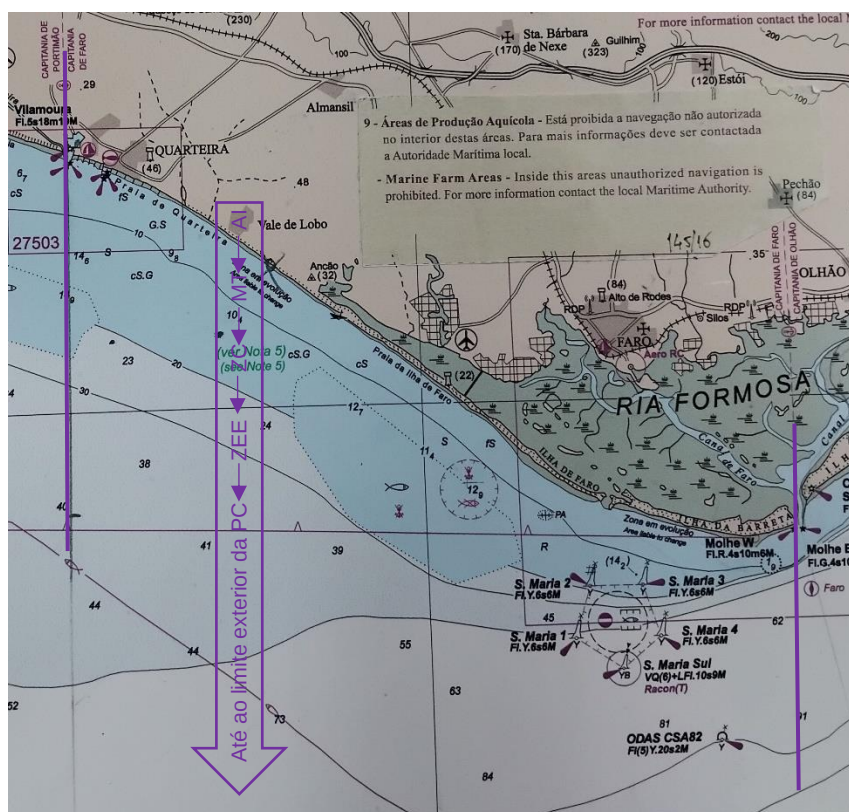


Figura 1 - Espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Faro

- b. Trata-se de um espaço de jurisdição, inserido nos limites territoriais de 2 Concelhos (Loulé e Faro).
- c. Este espaço de jurisdição, para além da extensa faixa litoral, cerca de 25 km de areal, da Marina de Vilamoura, da Porto de Pesca de Quarteira, da Doca de Recreio de Faro e da área portuária do Porto Comercial de Faro, apresenta um sistema lagunar

complexo, constituído por uma rede principal de canais de maré permanentemente ligados e por uma zona terminal de espraçados, com canais estreitos e de baixa profundidade, que circundam inúmeras ilhas e ilhotas.

- d. A Ria Formosa a Sul é protegida do Oceano Atlântico por um cordão dunar quase paralelo à orla continental, formado por duas penínsulas, a Península do Ancão, que engloba a praia do Ancão e a praia de Faro (área da jurisdição da Capitania do Porto de Faro) e a Península de Cacela, que engloba a Praia de Cacela Velha e a Praia da Fábrica e cinco ilhas barreira arenosas, Ilha da Barreta (área de jurisdição desta Capitania) Ilha da Culatra, Ilha da Armona, Ilha de Tavira e Ilha de Cabanas, que servem de proteção a uma vasta área de sapal, canais e ilhotes.
- e. A norte, em toda a extensão, o fim da laguna não tem uma delimitação precisa, uma vez que é recortada por salinas, pequenas praias arenosas, por terra firme, agricultável e por linhas de água doce que nela desaguam, Ribeira de São Lourenço na jurisdição desta Capitania.
- f. Tem a sua largura máxima junto à cidade de Faro (cerca de 6 Km).

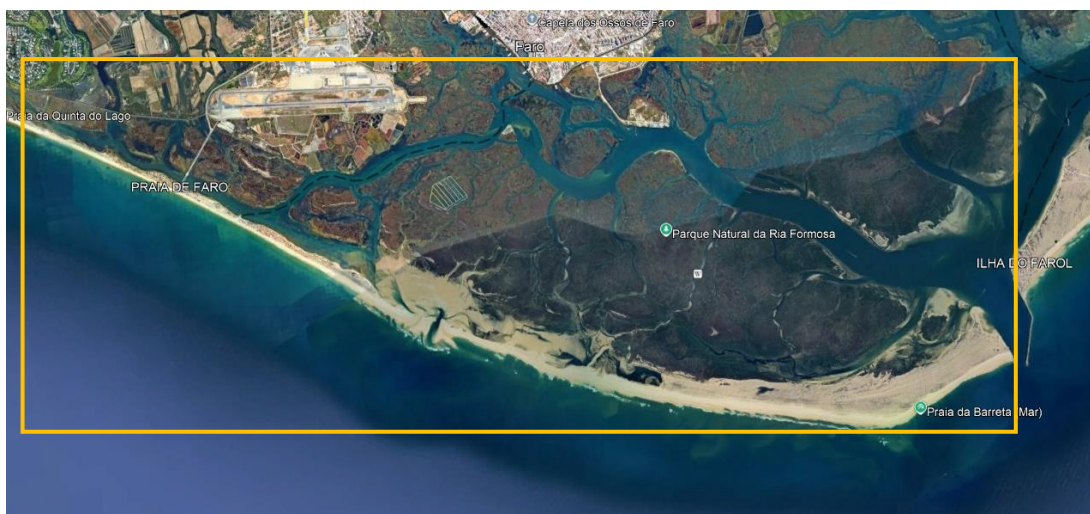


Figura 2 - Área Lagunar (jurisdição Capitania do Porto de Faro)

- g. Porto Comercial de Faro:
 - (1) O Porto Comercial de Faro é uma importante infraestrutura portuária para a Região do Algarve. Localizado entre o Oceano Atlântico e o Mar Mediterrâneo, está vocacionado para servir a região onde está inserido, sendo fundamental na economia algarvia;
 - (2) A APS — Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A. (ou APS, S.A.) é a entidade responsável por assegurar o exercício das competências necessárias ao regular funcionamento do Porto Comercial de Faro, nos seus múltiplos aspetos de ordem económica, financeira e patrimonial, de gestão de efetivos e de exploração portuária e ainda as atividades que lhe sejam complementares, subsidiárias ou acessórias;

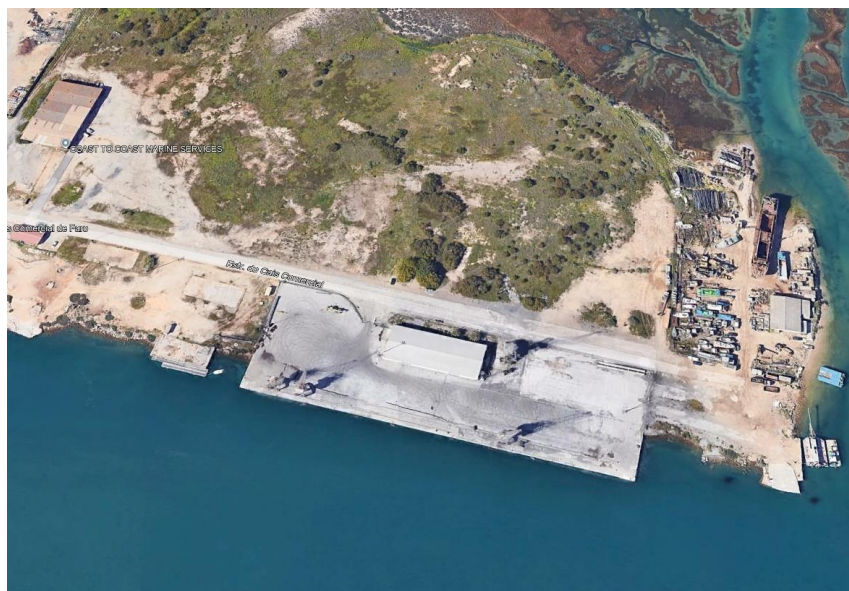


Figura 3 – Porto Comercial de Faro (37°00'10,67"N 7°55'04,91"W)

- (3) O Porto Comercial de Faro, dotado de um cais de 200 m e cerca de 14.000 m² de terrapleno está equipado com 3 gruas, 2 empilhadores e 1 armazém de 1.000 m², podendo receber navios até 120 m de comprimento, 6,4 m de calado e 7.500 DWT;
 - (4) O cimento produzido na cimenteira da Cimpor, em Loulé, é a principal carga exportada principalmente para a Argélia e para Cabo Verde. Existem também cargas de pedra, ferro e telha a serem enviadas para Gibraltar, bem como alfarroba algarvia que segue para Inglaterra, o sal de Olhão, o sal-gema de Loulé e o atum proveniente das armações ao longo da costa algarvia exportado para o Japão.
- h. Marina de Vilamoura
- (1) A Marina de Vilamoura ocupa um lugar de referência no panorama da náutica de recreio e oferece atualmente 825 postos de amarração, podendo acolher embarcações até aos 60 metros, um estaleiro totalmente equipado e funcional e um centro de treinos de vela profissional;
 - (2) O estaleiro dispõe de rampa e gruas de pórtico capazes de içar embarcações até 60 toneladas, e ainda guindastes com capacidade para 6 e 2 toneladas e empilhador. Os serviços disponíveis incluem reboque, lavagem de fundo, esgoto de águas e aluguer de cacifos, a marina disponibiliza ainda uma área de estacionamento em terra com capacidade para 200 embarcações e gavetas para armazenagem de embarcações;
 - (3) À disposição está também uma área reservada a pequenas embarcações, com eletricidade e estacionamento.



Figura 4 – Marina de Vilamoura (37°04'28,00"N 8°07'20,85"W)

i. Porto de Pesca de Quarteira

- (1) No Porto de Pesca de Quarteira assiste-se a uma forte atividade assente na captura e comercialização de pescado, é ponto de partida e chegada de numerosas embarcações de pesca, costeiras e locais;
- (2) Oferece um conjunto de infraestruturas dedicadas à descarga, armazenagem e comercialização de pescado aos comerciantes locais, e está concessionado à empresa Docapesca, Portos e Lotas, S.A.



Figura 5 – Porto de Pesca de Quarteira (37°04'06,24"N 8°06'36,00"W)

j. Doca de Recreio de Faro

- (1) Doca de Recreio de Faro, concessionada ao Ginásio Clube Naval de Faro, garante o usufruto de toda uma infraestrutura náutica, incluindo um abrangente leque de serviços tais como: a amarração de 510 embarcações a motor até cerca de 7 metros de comprimento, os transbordos para fundeadouros nos canais

adjacentes, o transporte e colocação de poitas nos fundeadouros, o abastecimento de combustível, o serviço de grua para colocação de embarcações na água, a manutenção, a pintura, a mecânica, ou até mesmo o reboque e assistência na água, não só a toda a comunidade residente no concelho, visitantes ou turistas, mas também à comunidade de pescadores que diariamente utiliza a infraestrutura, na qual dispõem de uma área para seu uso exclusivo e amarração de embarcações;

- (2) A entrada na Doca de recreio está limitada ao calado de 2,5m no PM, visto ser necessário passar por debaixo da ponte de caminho de ferro (2m de calado aéreo);

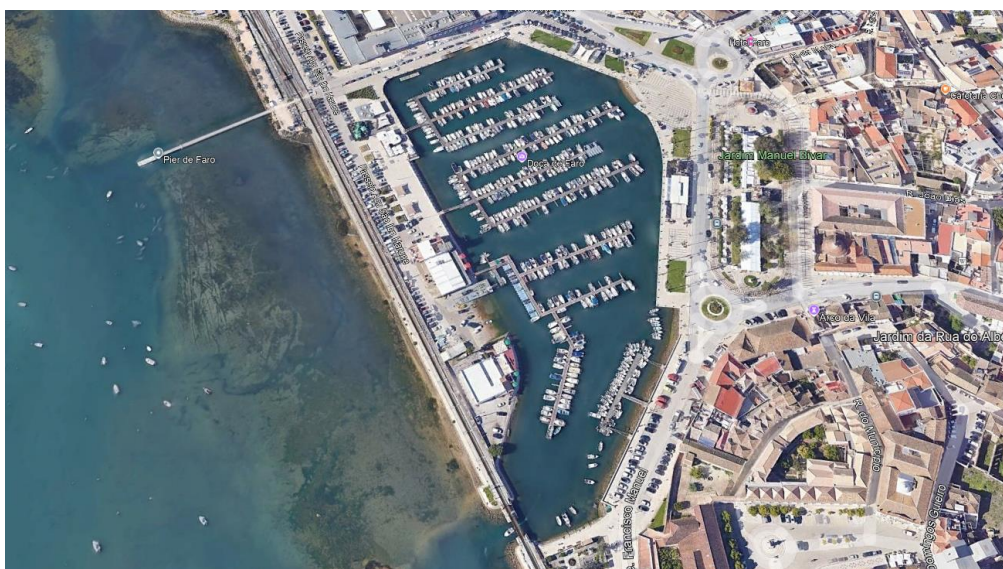


Figura 5 – Doca de Recreio de Faro (37°00'54,34"N 7°56'12,88"W)

- k. Durante a época balnear as praias marítimas, são intensamente frequentadas por veraneantes, o mesmo acontecendo com alguns locais no interior da Ria Formosa.
- l. Durante todo o ano incide sobre o sistema lagunar um conjunto de atividades que vai da captura significativa de moluscos bivalves, do recurso a artes de pesca diversificada e às explorações aquícolas de bivalves.

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 Faro 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. Para satisfação do presente plano a CPA dispõe de meios próprios e complementares (discriminados no Apêndice H):
- (1) Dos Órgãos Locais da Autoridade Marítima;
 - (2) Da Autoridade Portuária;
 - (3) Dos Corpos de Bombeiros;
 - (4) Da Marinha;
 - (5) Da Força Aérea Portuguesa;
 - (6) Da Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC).

5. **DIFUSÃO DA INFORMAÇÃO RELEVANTE**

De forma a permitir um fluxo de informação eficaz relativo a ocorrências, perigos para a navegação e condições meteo-oceanográficas, são afixadas, na vitrina da capitania, os boletins meteorológicos e os avisos à navegação local em vigor.

Adicionalmente, através de Comunicado Operacional¹, a informação mais relevante é transmitida, por correio eletrónico, para os Agentes Locais de Proteção Civil, associações de pescadores, e Órgãos de Comunicação Social (OCS).

6. **ATIVAÇÃO**

- 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 já a coordenar a ação de intervenção e de busca e salvamento marítimo.

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.

- 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) / Destacamento de Intervenção (DI).
- c. Em regra, o CO/PO é estabelecido nas instalações do Comando Local da Polícia Marítima de Faro, podendo, quando a situação operacional o justifique, ser estabelecido noutra local, em terra ou a bordo de uma embarcação envolvida na operação de salvamento.
- d. A dimensão e constituição do CO/PO 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 de Faro (CLPMF) no âmbito do presente plano, em particular para:
 - (1) Participar em ações concretas que visem a prossecução do objetivo do PSM;
 - (2) Superentender ações de segurança e espaços físicos e de pessoas;
 - (3) Criar facilidades de acesso, eventualmente em articulação com outras entidades policiais.
- g. Fluxo de informação no processo de ativação do PSM, encontra-se esquematizado na figura 7.

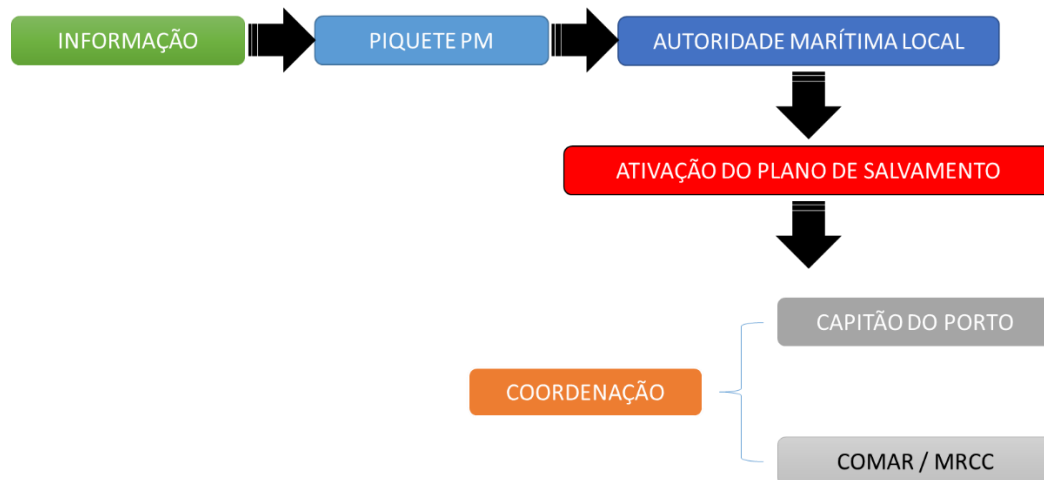


Figura 7 – Fluxo de informação do procedimento de ativação do PSM

7. ORGANIZAÇÃO

- a. Enquanto o CO/PO e as US/DI não atingirem a sua capacidade operacional total:
 - (1) Elemento que recebe o alerta
 - (a) Qualquer alerta recebido na CPF/CLPMF deverá ser encaminhado para o Piquete da PM;

- (b) Não obstante do mencionado no ponto 1, o piquete deverá tentar obter o máximo de informação possível da pessoa/entidade que comunica a ocorrência, nomeadamente o contacto telefónico ou outras formas de contacto tidos como necessário.

(2) Piquete da PM

Ao ser recebido um comunicado do qual se deduz a possibilidade de existência de vidas humanas em perigo, o Chefe de Piquete da PM deve adotar os seguintes procedimentos:

- (a) Recolhe os dados conhecidos, nomeadamente a descrição sucinta da ocorrência, natureza, local (a localização mais exata possível é fundamental para uma resposta rápida), nº de pessoas envolvidas, identificação de quem fez a comunicação e outros dados necessários para que sejam inseridos na plataforma informática “SEGMAR” ou, na eventualidade da plataforma não estar disponível, utilizar o impresso que se encontra em Apêndice A;
- (b) Informa os Tripulantes de Embarcações Salva-vidas (TESV) da eventual necessidade de empenhamento, servindo para estes iniciarem o aprontamento;
- (c) Transmite a informação da ocorrência ao CP e Segundo-comandante Local da PM (2CLPM);
- (d) Garante as tarefas atribuídas ao CO/PO, até que esteja constituído;
- (e) Avalia a necessidade de eventual colaboração externa;
- (f) Desencadeia outras ações tidas por adequadas que contribuam para a resolução da situação concreta.

(3) Tripulantes de Embarcações Salva-vidas (TESV)

Em coordenação com o Piquete da PM, atendendo à tipologia de ocorrência avaliar a necessidade de se constituir como DI inicial. Por forma a aumentar manifestamente a resposta dada, consoante o tipo de ocorrência reportada, faz o aprontamento tido como necessário (material e recursos humanos).

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

(1) CO/PCO

- (a) Coordenação das ações 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 a ação a tomar;
- (d) Articulação com o MRCC e estrutura operacional de proteção civil;
- (e) Constituição e atribuições do CO/PCO:

Capitão do Porto:

- 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 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, 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;
- Promulgar os correspondentes Avisos à Navegação Local, se aplicável;
- 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;
- Assegurar 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 Capitão do Porto:

- 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.

(2) US/DI

- (a) Execução das ações concretas que visam a prossecução do objetivo do PSM;
- (b) Por norma o DI é composto pelos TESHV, 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 constituído pelos Agentes da PM;
- (d) Os DI complementares poderão ser constituídos pelos TESHV, agentes da PM e militar de serviço à Capitania, a definir consoante as necessidades específicas da missão.
- (e) As US/DI são guarnecidas por:

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 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.

Responsabilidades do Pessoal dos DI

- Desenvolver as ações de salvamento marítimo e as medidas de polícia determinadas.

8. SITUAÇÕES TÍPICAS

Da análise estatística aos registos de ocorrências, conjugados com os cenários prováveis de maior risco, identificam-se as seguintes tipologias de ocorrências:

a. Acidente com um navio ou embarcação

- (1) Em acidentes com navios ou embarcações, colocam-se duas situações distintas dependendo da sua localização: perto da costa, normalmente até às 12 milhas (até ao limite do mar territorial), ou em águas interiores; ou afastado de costa (em alto mar);

- (2) Na primeira situação, normalmente, o CP é nomeado pelo MRCC Lisboa como coordenador da ação (OSC), devendo considerar o seguinte (procedimentos esquematizados no fluxograma constantes do Apêndice D):
- (a) Avalia a situação e empenha os meios disponíveis e adequados a uma resposta célere e eficaz;
 - (b) Estabelecer o controlo das operações de salvamento no Comando Local da Polícia Marítima ou, quando as condições de operacionalidade o aconselharem, noutra localidade em terra, ou a bordo de qualquer embarcação envolvida na operação de salvamento;
 - (c) Solicitar, através do MRCC, os meios aéreos ou náuticos julgados indispensáveis para salvamento ou evacuação de sinistrados;
 - (d) Havendo recolha de náufragos, deve ser contactado 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 necessária assistência legal aos sinistrados.
 - (e) Tratando-se de encalhe, ou acidentes de grande dimensão, que envolvam grande número de náufragos e não se conheça o Agente ou o representante do navio naufragado poderá, se a situação o recomendar, solicitar-se a colaboração do Comando Regional de Emergência e Proteção Civil de Faro informar o Comando Sub-regional de Emergência e Proteção Civil da Região de Faro e/ou Autoridade Portuária na eventualidade de apoiar os tripulantes e passageiros, identificando e coordenando da melhor forma a situação e respetivas circunstâncias;
 - (f) Tomar as diligências necessárias conducentes à prevenção de eventuais focos de poluição, havendo neste caso necessidade de contactar o perito do DMS para ativação da BIRPOL no âmbito das competências da Capitania no Plano Mar Limpo.
- (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). Nesta situação o CP deve:
- (a) Acompanhar de perto todo o desenrolar da situação e acionar os meios que lhe forem solicitados.

b. Evacuações médicas

Após recebida a informação da necessidade de se efetuar uma evacuação médica através do MRCC Lisboa, devem ser tomadas as seguintes ações:

- (1) Solicitar ao MRCC os seguintes dados:

- (a) Identificação do navio, posição do navio, coordenadas onde se vai proceder à evacuação e hora prevista da evacuação;
 - (b) Identificação do paciente, nome completo, idade, sexo, nacionalidade e documento de identificação, patologia do sinistrado e informação sobre a necessidade de embarcar no salva-vidas equipa médica;
 - (c) Contacto do agente de navegação ou armador do navio.
- (2) 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);
 - (3) Informar a respetiva Embaixada ou Consulado, da realização da evacuação (caso o MRCC não o tenha feito);
 - (4) Solicitar apoio prévio e coordenar com o MRCC a operação de transporte do paciente desde o cais de desembarque para a unidade hospitalar;
 - (5) 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. Após receber a informação da queda de uma aeronave na área de jurisdição da Capitania do Porto de Faro, 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.
- (2) Na área de jurisdição da Capitania de Faro, encontra-se o aeroporto internacional de Faro “Aeroporto Gago Coutinho”, acidentes/incidentes com aeronaves dentro do perímetro aeroportuário, limite físico que define a área ocupada pelo aeroporto, ou na área adjacente ao aeroporto, compreendida até 1 Km de raio da soleira de cada uma das pistas, é acionado o Plano Prévio de Intervenção da Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil.
O referido plano articula-se com o Plano de Emergência do Aeroporto de Faro, que define a sequência de atuações das operações que devem desenvolver-se para o controlo de cada uma das possíveis emergências que possam ocorrer dentro da área do aeroporto e suas imediações, com o objetivo de minimizar as suas consequências.

d. Acidentes pessoais

- (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 e mergulho, e os transeuntes junto da linha de água ou nos molhes da barra;

- (2) Existindo Nadadores-Salvadores na área, compete-lhes providenciar o apoio imediato necessário;
- (3) O CP assume-se como coordenador da ação, devendo acionar 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 da Região de Faro, quando adequado;
- (4) 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);
- (5) Havendo necessidade de apoio médico, as vítimas serão encaminhadas para o centro e saúde ou hospital mais próximo com a colaboração dos bombeiros locais.

9. **ACESSOS DE EMERGÊNCIA**

Os acessos a utilizar em caso de emergência, encontram-se representados na figura abaixo e detalhados na tabela:

	
Vilamoura	Quarteira
	
Forte Novo	Almargem

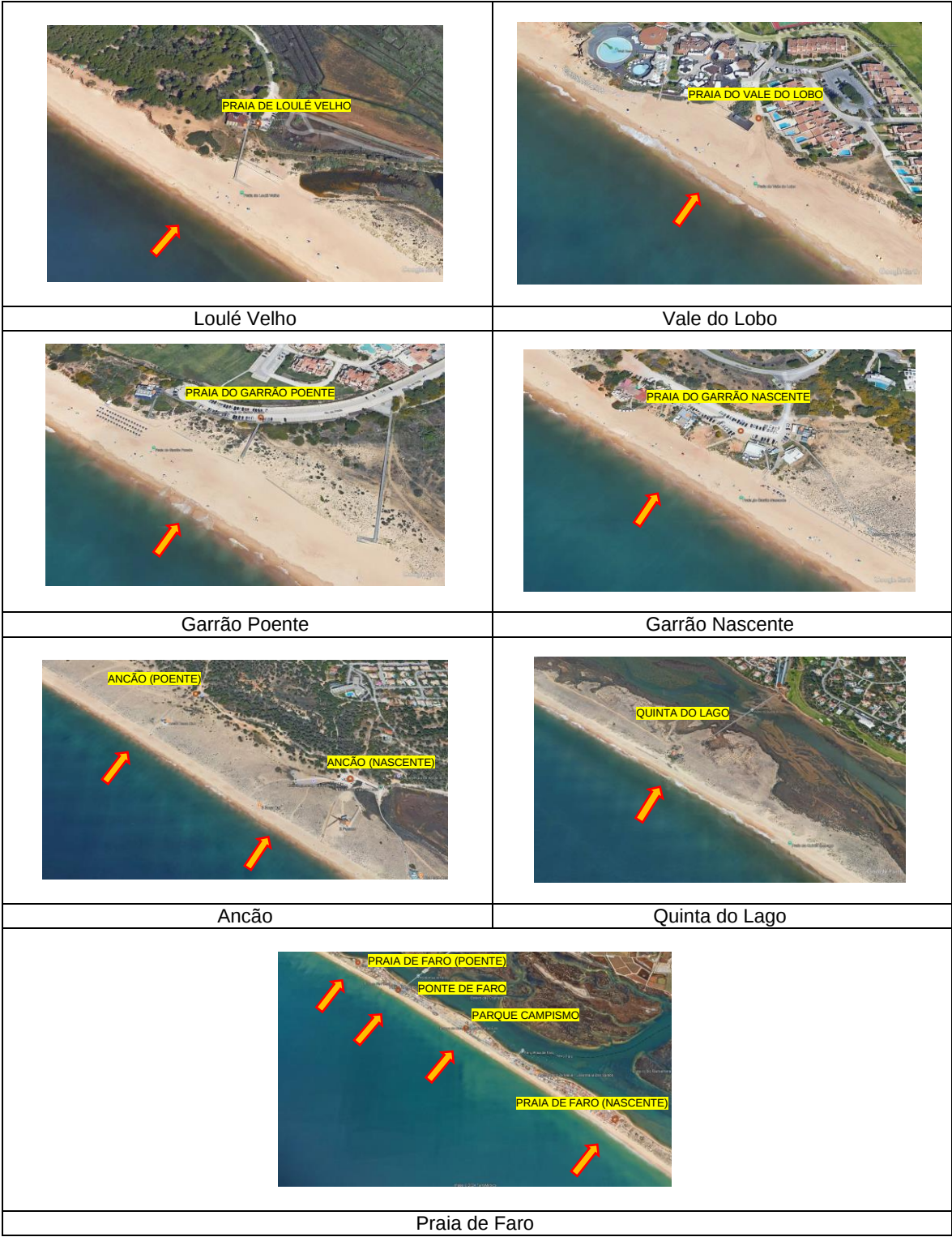
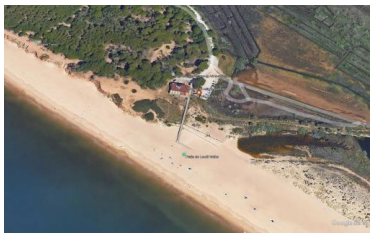
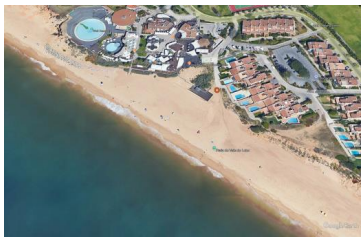


Figura 8 - Localização acessos de emergência

	Designação	P. Geográfica (WGS84)	Código QR	Plano de detalhe
	Município de Loulé			
1	Praia de Vilamoura	Lat: 37°4'21.86"N Log: 008°7'6.88"W		
2	Mercado Quarteira	Lat: 37°4'6.98"N log: 008°6'25.19"W		
3	Praia de Quarteira	Lat: 37°3'59.09"N Log: 008°6'3.40"W		
4	Praia de Gaivota Quarteira	Lat: 37°3'45.47"N Log: 008°5'27.75"W		
5	Forte Novo	Lat: 37°3'41.39"N log: 008°5'16.62"W		
6	Almargem (Poente)	Lat: 37°3'34.32"N Log: 008°5'1.10"W		
7	Almargem (Nascente)	Lat: 37°3'29.01"N Log: 8°4'53.09"W		

8	Loulé Velho	Lat: 37°3'22.64"N Log: 008°4'38.58"W		
9	Vale do Lobo	Lat: 37°2'54.27"N Log: 008°3'52.51"W		
10	Garrão Poente	Lat: 37°2'37.81"N Log: 008°3'20.74"W		
11	Garrão Nascente	Lat: 37°2'24.54"N Log: 008°3'0.83"W		
12	Ancão (Poente)	Lat: 37°2'16.30"N Log: 008°2'36.28"W		
13	Ancão (Nascente)	Lat: 37°2'6.22"N Log: 008°2'19.49"W		
14	Quinta do Lago	Lat: 37°1'42.58"N Log: 008°1'15.54"W		

Município de Faro				
12	Praia de Faro (Poente)	Lat: 37°0'37.41"N Log: 007°59'55.33"W		
13	Ponte de Faro (Ilha de Faro)	Lat: 37°0'28.20"N Log: 007°59'42.29"W		
14	Parque de Campismo (Ilha de Faro)	Lat: 37°0'16.96"N Log: 007°59'23.29"W		
15	Praia de Faro (Nascente)	Lat: 36°59'55.67"N Log: 007°58'50.03"W		

10. COMUNICAÇÕES

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

11. INFORMAÇÃO PÚBLICA

- Todas as solicitações dos OCS deverão ser encaminhadas para o CP;
- A informação pública é prestada pela AML em articulação com o SCRIP.

12. RELATÓRIO

- Após a desativação do PSM, o CP deve remeter 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 do “SEGMAR”;
- 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;
- No caso de o acidente envolver a queda de uma aeronave ou outro engenho aéreo que disponha de motor, deve ainda ser notificado o Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes com Aeronaves (GPIAA).

APÊNDICE A

(Modelo de registo de Ocorrência)

Identificação e Tipo de Local

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

Condições Meteo-Oceanográficas

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

Intervenção

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

Vítimas

Nome: _____		
Categoria: _____		
Sexo: _____	Idade: _____	Contacto: _____
Nacionalidade: _____	Execução: _____	
Atividade: _____	Familiars Informados: _____	

Nome: _____		
Categoria: _____		
Sexo: _____	Idade: _____	Contacto: _____
Nacionalidade: _____	Execução: _____	
Atividade: _____	Familiars Informados: _____	

Nome: _____		
Categoria: _____		
Sexo: _____	Idade: _____	Contacto: _____
Nacionalidade: _____	Execução: _____	
Atividade: _____	Familiars Informados: _____	

Nome: _____		
Categoria: _____		
Sexo: _____	Idade: _____	Contacto: _____
Nacionalidade: _____	Execução: _____	
Atividade: _____	Familiars Informados: _____	

Embarcações

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

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

Observações[illegible]

APÊNDICE B

(Lista de contactos úteis)

1. Autoridade Marítima Nacional

ENTIDADE	CONTACTOS	
	TELEFONES/RTM	E-MAIL
Capitão do Porto de Faro	289 072 101	capitaoporto.faro@amn.pt
	918 204 981	
	39 2100	
	30 91 01	
Patrão-Mor	289 072 152	capfaro.patraomor@amn.pt
	916 613 543	
	39 21 11	
	30 91 52	
2º Comandante da PM	289 072 161	clpmfaro.2cte@amn.pt
	910 063 363	
	39 30 62	
	30 91 61	
Piquete Polícia Marítima Faro	289 072 160	clpmfaro.piquete@amn.pt
	916 613 531	
	39 28 50	
	30 71 16	
Estação Salva-vidas de Quarteira	912 176 193	capfaro.esv.quarteira@amn.pt
	39 74 91	
Marinheiro	39 65 39	
Marinheiro	910 197 638	

2. Marinha

ENTIDADE	CONTACTOS	
	TELEFONES/RTM	E-MAIL
Oficial de Serviço MRCC Lisboa	214 401 919	mrcc.lisboa@marinha.pt
	912 000 322	
	39 23 22	
	30 94 42	
Oficial de Serviço COMAR	210 984 450	comar.dir@marinha.pt
	912 000 322	
	39 23 22	
	30 64 50	
Oficial de Serviço ao IH (Cálculo da Deriva)	918 537 634	odu@hidrografico.pt
	39 76 12	

3. Outras entidades

ENTIDADE	CONTACTOS		
	MORADA	TELEFONES	FAX
Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A. (APS) geral@apsinesalgarve.pt	Estrada do Cais Comercial, 8000 Faro	269 860 600	269 860 690
DOCAPESCA - Lota Quarteira, S.A. filomenarodrigues@docapesca.pt	Porto de Pesca de Quarteira, 8125-167 Quarteira	289 317 570	289 317 579
Doca de Recreio de Faro geral@gcnavalfaro.pt	Doca de Recreio de Faro nº 58, 8001-901 Faro	289 823 434 962 021 880	-
Marina de Vilamoura marinavilamoura@vilamouraworld.com	Marina de Vilamoura S.A 8125 - 409 Quarteira Algarve	289 310 560	-

ENTIDADE	CONTACTOS		
	MORADA	TELEFONES	FAX
Comando Regional de Emergência e Proteção Civil do Algarve crepcalalgave@prociv.pt	Rua Dr. Koumba Yalá, n.º 39, 8100-735 Loulé	289 887 510	-
Serviço de Proteção Civil Municipal de Loulé geral@cm-loule.pt	R. Camões 3, 8100-704 Loulé	289 400 600	289 415 557
Serviço de Proteção Civil Municipal de Faro smpc.faro@cm-faro.pt	Rua Dr. João Lúcio, 8/10 8000-329 Faro	289 870 078	-
Bombeiros Municipais de Loulé bombeiros@cm-loule.pt	R. Humberto Pacheco 14, 8100-735 Loulé	289 400 560	-
Bombeiros Sapadores de Faro sapadoresbombeiros@cm-faro.pt	Rua Cidade Hayward 8000-073 Faro	289 888 000	-
Bombeiros Voluntários de Faro comando0805.ahbfaro@gmail.com	Rua Comandante Francisco Manuel 7/13 8000-250 Faro	289 803 066	-

ENTIDADE (GNR)	CONTACTOS		
	MORADA	TELEFONES	FAX
COMANDO TERRITORIAL FARO ct.far@gnr.pt	Largo de São sebastião nº18, 8000-155 Faro	289 887 600	289 887 618
DESTACAMENTO TERRITORIAL DE LOULÉ ct.far.dlle@gnr.pt ct.far.dlle.plle@gnr.pt	Travessa Charles Bonett, 8100-687 Loulé	289 410 490	289 410 498
SUBDESTACAMENTO TERRITORIAL DE QUARTEIRA ct.far.dlle.sdqrt@gnr.pt	Rua do Nascente, 8125-507 Quarteira	289 310 420	289 310 428
POSTO TERRITORIAL DE ALMANCIL ct.far.dlle.palc@gnr.pt	R. Cristóvão Pires Norte, 8135-117 Almancil	289 351 530	289 351 538
POSTO TERRITORIAL DE VILAMOURA ct.far.dlle.pvlm@gnr.pt	R. das Laranjeiras, 8125-470 Vilamoura	289 381 780	289 381 788
POSTO TERRITORIAL DE SALIR ct.far.dlle.pslr@gnr.pt	Rua Dona Amélia Cândido Ramalho 11, 8100-202 Salir	289 489 136	289 489 210

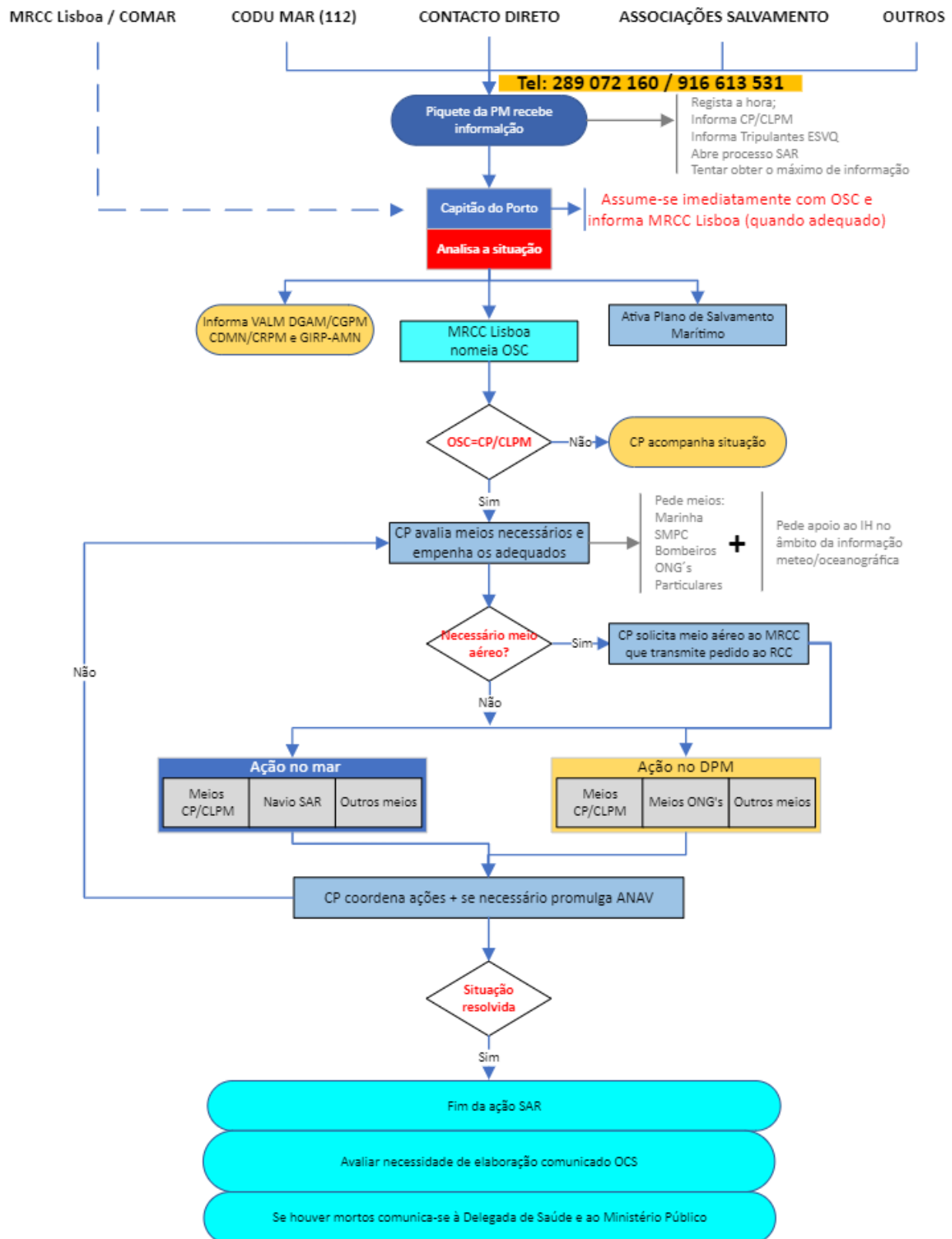
ENTIDADE (PSP)	CONTACTOS		
	MORADA	TELEFONES	FAX
COMANDO DISTRITAL DE FARO cp.faro@psp.pt	Rua da Polícia de Segurança Pública, n.º 32 8000-408 Faro	289 078 100 289 078 101	289 078 129
Divisão e Esquadra de Segurança Aeroportuária de Faro dsa.faro@psp.pt	Aeroporto Internacional de Faro, 8005-143 Faro	289 800 688	289 800 689

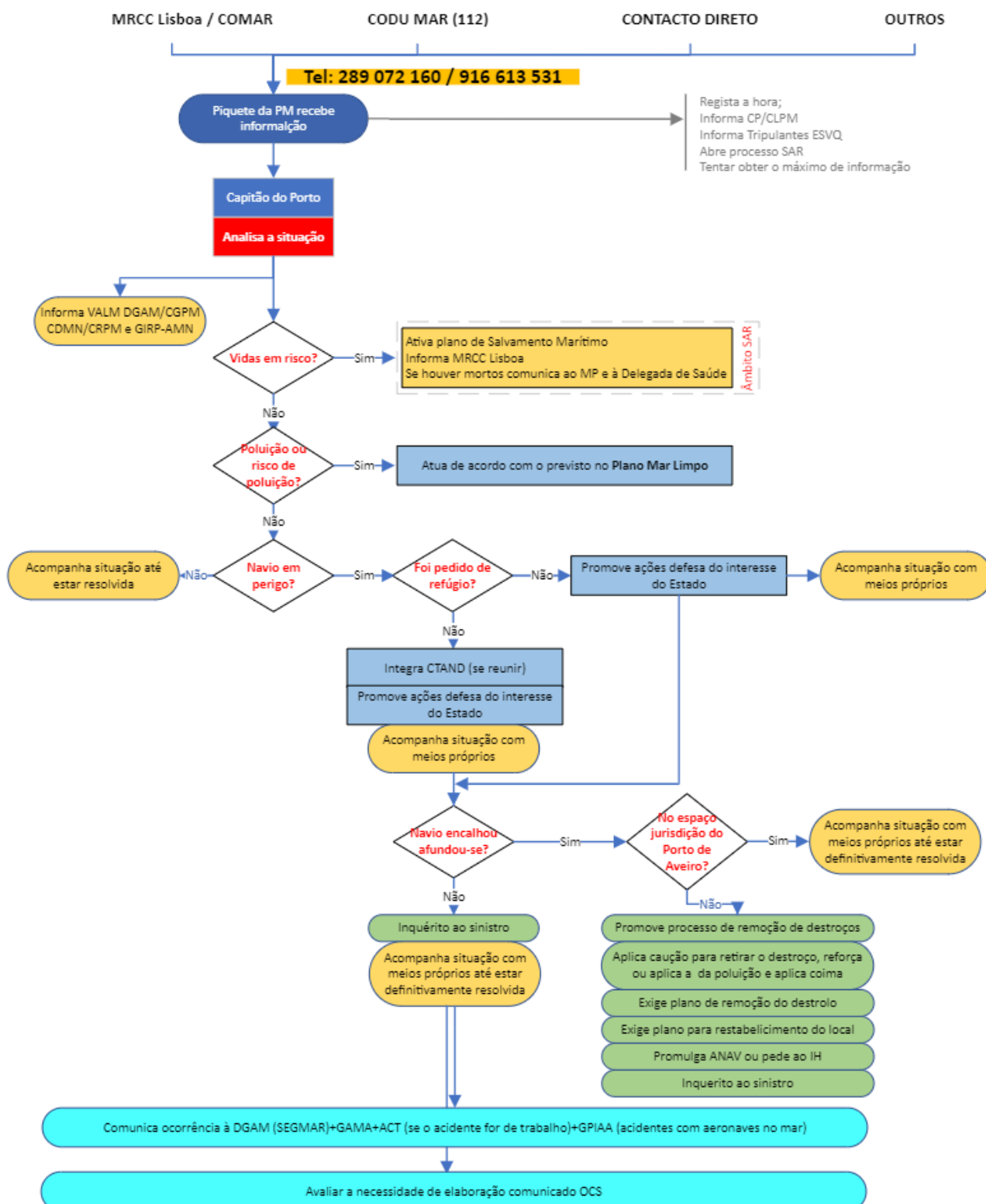
ENTIDADE	CONTACTOS		
	MORADA	TELEFONES	FAX
Hospital de Faro administracao@ulsalg.min-saude.pt	Rua Leão Penedo 8000-386 Faro	289 891 100	-
Hospital Particular do Algarve Gambelas - Faro geral@chedv.min-saude.pt	Urbanização Casal de Gambelas, Lote 2, Gambelas 8005-226 Faro	282 420 400	-
Hospital de Loulé geral@hospitaldeloule.com	Av. Marçal Pacheco, 8100-503 Loulé	289 249 750	-
Hospital Lusíadas Vilamoura geral@lusiadas.pt	Rua da Lusotur, 8125-406 Quarteira	289 892 040	-

APÊNDICE C

(Fluxograma de decisão)

Ação SAR



Em caso de acidente

APÊNDICE D

(Plano de comunicações)

1 Situação

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

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 Faro/ Comando Local PM de Faro CAPIMARFARO / POLIMARAFARO (A pedido / H 24)
	Estação SV de Quarteira (entre as 09:00 e as 17:00 Horas)
	MRCC Lisboa
Canal 70 (<i>Digital Selective Call – DSC</i>)	Emissão de sinais de alerta navio-navio e navio-terra dentro da área A1
Canal 13/74	<i>Faro Port Control</i> (VTS Faro)
Canal 14	Pilotos de Faro

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

Canal VHF	Estações em terra
67 (primário) 11 (Secundário)	CAPIMARFARO / POLIMARFARO

6 Comunicações privativas da Marinha

Canal VHF	Estações em terra
Canal 39	CAPIMARFARO / POLIMARFARO Estação S/V de Quarteira (ESV Quarteira)

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 ANPC SIRESP	Canais ANPC 16-67 16-11
Emb. Sinistrada	16-67 16-11		16-67 16-11	16-67 16-11	67 11	16-67 16-11		16-67 16-11
ESV	16-67 16-39	16-67 16-11		16-67 16-39	67 11	16-67 16-39		16-67
UN	16-67 16-39	16-67 16-11	16-67 16-39		67 11 06	16-67 16-39		16-67 16-11
Meios Aéreos	67 11	67 11	67 11	67 11 06		67 11	67 11 06	67 11
PM	16-67 16-39	16-67 16-11	16-67 16-39	16-67 16-39	67 11		Canais ANPC	Canais ANPC 16-67 16-11
BV	Canais ANPC SIRESP				67 11 06	Canais ANPC		Canais ANPC 16-67 16-11
Outros	Canais ANPC 16-67 16-11	16-67 16-11	16-67 16-11	16-67 16-11	67 11	Canais ANPC 16-67 16-11	Canais ANPC 16-67 16-11	

8 FREQUÊNCIAS (MF)

2182 Khz..... Chamada de Socorro

2252 Khz..... Navio - Terra

2341 Khz..... Navio - Navio

2657 Khz..... Terra – Navio

SERVIÇO MÓVEL MARÍTIMO - PLANO NACIONAL DE COMUNICAÇÕES EM VHF

Conforme o Plano nacional de comunicações em VHF Serviço móvel marítimo, nos termos da Portaria nº 630/2002, de 12 de junho, dos Ministérios da Defesa Nacional e do Equipamento Social, com as alterações introduzidas pela Declaração de Retificação n.º 26-D/2002, de 31 de julho.

Canal Número	Frequência (MHz)		Função ⁽²⁾
	Navio	Costeira	
01	156,050	160,650	Autoridade Marítima.
05	156,250	160,850	Autoridade Marítima.
06	156,300	156,300	Navio-navio ⁽³⁾ .
08	156,400	156,400	Navio-navio; manobra de navios.
09	156,450	156,450	Navegação de recreio.
10	156,500	156,500	Manobra de navios.
11	156,550	156,550	Comunicações 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	156,750	Comunicações internas a bordo ⁽³⁾ .
16	156,800	156,800	Socorro, urgência, segurança e chamada ⁽⁴⁾ .
17	156,850	156,850	Comunicações internas a bordo ⁽³⁾ .
18	156,900	161,500	Controlo de tráfego marítimo — VTS portuário.
19	156,950	161,550	Sistema de Autoridade Marítima.
20	157,000	161,600	Operações portuárias.
21	157,050	161,650	GNR — Brigada Fiscal.
22	157,100	161,700	Controlo de tráfego marítimo — VTS.
24	157,200	161,800	Correspondência pública.
25	157,250	161,850	Correspondência pública.
26	157,300	161,900	Correspondência pública.
60	156,025	160,625	Autoridade portuária.
64	156,225	160,825	Escolas e entidades de formação náutica.
66	156,325	160,925	GNR — Brigada Fiscal.
67	156,375	156,375	Operações de busca e salvamento e de combate à poluição.
70	156,525	156,525	Chamada seletiva digital (DSC) ⁽⁵⁾ .
71	156,575	156,575	Manobra de navios.
72	156,625		Pesca (navio-navio).
74	156,725	156,725	Controlo de tráfego marítimo - VTS portuário.
78	156,925	161,525	Manobra de navios.
80	157,025	161,625	Controlo de tráfego marítimo - VTS portuário.
81	157,075	161,675	Atividades de apoio a navios.
84	157,225	161,825	Atividades 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 comunicações relativas a atividades desenvolvidas nas respetivas áreas portuárias 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

(Referências legais)

1. DGAM Circular nº 174/2022-DT, de 21 de dezembro de 2022 - SEGURANÇA MARÍTIMA / SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO. PLANO DE SALVAMENTO MARÍTIMO;
2. Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho – “REGULAMENTO GERAL DAS CAPITANIAS”;
3. Decreto do Governo n.º 32/85, de 16 de agosto – Aprova para adesão a “CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE BUSCA E SALVAMENTO MARÍTIMO, 1979”.
4. 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”.
5. 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”.
6. 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;
7. 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;
8. Decreto-Lei n.º 134/2006, de 25 de julho, republicado pelo Decreto-Lei nº 72/2013 de 31 de maio - Sistema Integrado de Operações de Proteção E Socorro (SIOPS);
9. 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”;
10. Lei 68/2014, de 29 de agosto - Regime Jurídico do “NADADOR SALVADOR”;
11. Circular DGAM n.º 21/2002-B (Alt. 2) de 17OUT2006 – Segurança Marítima / Segurança da Navegação. Salvamento Marítimo. Acidentes pessoais no Domínio Público Marítimo.
12. 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;
13. Circular DGAM n.º 78/2003-B (Alt. 7) de 21DEZ2006 - Segurança Marítima / Segurança da Navegação. Sinistros Marítimos. Salvamento e Salvação Marítima;
14. PGA-4 – Relacionamento com os Órgãos de Comunicação Social;
15. 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);
16. 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).

APÊNDICE F

(Caracterização geral da área)

1. Atividade

a. Marítima

A maior intensidade de tráfego marítimo ou comercial situa-se a cerca de 20 mi de costa, navios que navegam, principalmente, de e para o Mar Mediterrâneo, contudo em número menor, junto à Barra de Faro/Olhão, entrada para a Ria Formosa e posterior acesso ao Cais Comercial de Faro. Para além do referido anteriormente, verificam-se ainda navios que navegam a menor distância fazendo navegação de recreio e cabotagem ou demandando Faro, Quarteira ou Vilamoura.

A atividade piscatória é relevante, um pouco por toda a costa entre Quarteira e Faro, havendo maior concentração junto ao Porto de Pesca de Quarteira. Não é de prever uma elevada concentração de embarcações de pesca de modo que afetem e embarquem a navegação junto à costa.

Na época balnear sobretudo nos meses de julho e agosto é muito intensa a procura das várias praias, uma aposta clara das autarquias, sobretudo após a implementação do Programa da Orla Costeira.

b. Lagunar

O transporte marítimo na Ria resume-se sobretudo aos circuitos de ligação entre Faro e as ilhas barreira - Culatra, Barreta e a praia de Faro aumentando significativamente na época estival. São transportes sazonais muito relacionados com a atividade balnear.

Nesta área também se localiza o Cais Comercial de Faro, ponto de partida e chegada de mercadorias e um dos principais portos da região algarvia. Portanto há a registar cada vez mais o tráfego de navios de grande tonelagem entre Faro e a Barra de Faro/Olhão.

Nos meses de maio a outubro é largamente praticada a atividade de recreio e marítimo-turística, bem como os desportos náuticos.

A atividade da pesca e apanha de moluscos e bivalves também tem alguma expressão no sistema lagunar.

c. Aérea

O espaço de jurisdição da CPF está umbilicalmente ligado ao Aeroporto Internacional de Faro, importante infraestrutura de transporte aéreo. Esse espaço é consequentemente atravessado pelos corredores aéreos das linhas nacionais e internacionais que praticam esse aeroporto.

Responsável pelo transporte de pessoas e bens na região algarvia e tem incrementado a sua atividade. Há que considerar a possibilidade de ocorrência de acidentes e incidentes com aeronaves.

Existe delineado um plano de emergência do aeroporto de Faro, levado à prática e testado pelo que deverá servir de referência (Plano de Emergência do Aeroporto Gago Coutinho, Faro).

2. Aspetos e caracterização ambiental

a. Marítima

É uma costa complexa caracterizada por 2 tipos de litoral:

- Quarteira/Vale do Lobo, em que a costa é frequentemente interrompida pelos vales das ribeiras e linhas de água que afluem a este troço de litoral. Este troço é fundamentalmente constituído por praia contínua (tipo arenoso) que também serve de proteção às arribas que ainda prevalecer, impedindo a ação direta do mar;
- Vale do Lobo/Quinta do Lago, a chamada zona de “enraizamento” da península do Ancão é caracterizada por praias (tipo arenoso) com fácil acesso por terra onde se assiste à transição gradual das arribas ativas para as inativas e destas para os fósseis.

Não se conhecem grandes entraves e/ou obstáculos à navegação marítima ao longo da costa. Os ventos são principalmente de orientação Oeste, com orientações significativas de Noroeste e Sudoeste. Na Primavera e Verão observa-se com frequência o denominado vento de Levante que sopra de Este.

b. Lagunar

Toda a Ria Formosa constitui um sistema lagunar onde se desenvolve um conjunto de sapais, pequenas ilhotas arenosas e canais de várias dimensões.

Observam-se valores de temperatura média anual bastante altos (16 C-18°C) bem como clima ameno devido sobretudo da ação do mar e sua proximidade.

Geologicamente, a Ria é uma laguna que se encontra separada do mar por uma barreira de formações (ilhas) arenosas interrompidas por barras naturais e pela Barra artificial de Faro/Olhão.

Dominam dois tipos de formação em termos geológicos: aluviões e dunas e areias eólicas. Em termos hidrológicos, apesar de a Ria ser alimentada fundamentalmente por água de origem marinha, também contribuem diversos cursos de água de regime temporário, mais significativos nos meses frios e chuvosos.

3. Aspetos Oceanográficos e Meteorológicos

a. Marítima

Do ponto de vista climático, a zona costeira de Quarteira à península do Ancão, caracteriza-se por ser mediterrânea, com uma estação seca prolongada de meados de abril a outubro. É de realçar também o contraste acentuado entre uma estação pluviosa, no Inverno relativamente rigoroso, e um máximo de temperatura e muito pouca pluviosidade no Verão.

A orientação predominante dos ventos é de Sudoeste, com uma velocidade média à volta dos 16 km/h (força 3). Tal como na zona lagunar, também na região entre Quarteira e Ancão se registam fluxos de Levante (orientação E-SE), principalmente na Primavera e Outono, marcando o regime de vento na costa meridional portuguesa. No Verão surgem

associados a temperaturas do ar bastante elevadas. Este fenómeno pode permanecer vários dias e caracteriza-se pelo aumento de vento (força 5) durante a manhã (30-40 km/h), diminuição durante a tarde e novo aumento ao anoitecer. No essencial há que contar, quando não há predominância de determinada orientação de vento, com variações bruscas dos rumos de vento durante o dia.

Relativamente à dinâmica costeira, nomeadamente o regime das marés, é caracterizada por uma periodicidade semidiurna, apanágio aliás de Portugal continental, i.e., dois ciclos de preia e baixa-mar diários. A amplitude das marés (águas-mortas) é em regra de cerca de 2,6 m e de 1,3 m, respetivamente. A média das marés (entre preia-mar e baixa-mar) de águas-vivas tem uma grande amplitude podendo variar entre 3,5 m e 0,6 m.

A ondulação (agitação marítima) nesta zona de costa, abrigada das fortes ondulações de NW que caracterizam a costa ocidental portuguesa, está dependente dos ventos predominantes de SW e de Levante. Durante todo ano, a altura significativa das ondas é em média de cerca de 1 m, sendo raras as alturas superiores a 3 m, estas associadas e forte e persistente Levante. A direção média é fundamentalmente de SW e W se bem que seja significativa a direção de SE.

Da conjugação entre alturas das ondas e as direções associadas às ondas é possível estabelecer que os temporais (agitação superior a 3 m) verificam-se quando os rumos são de SW e SE, nos meses de novembro, dezembro, janeiro e fevereiro.

A visibilidade média é em geral e durante todo o ano boa, não havendo situações significativas de nevoeiro e/ou bruma.

b. Lagunar

A região lagunar sob a jurisdição da CPF, adjacente à cidade de Faro e parte no concelho de Loulé, caracteriza-se por clima ameno, marítimo, abrigado das influências setentrionais.

A temperatura média é igual ou superior a 17,5°C, sem grandes amplitudes térmicas. Os meses mais quentes são os que correspondem ao Verão — junho, julho, agosto e setembro com temperaturas médias à volta dos 22,5°C (temperaturas mais altas em julho e agosto). Os meses mais frescos de dezembro a fevereiro, registam temperaturas médias de cerca de 12°C (temperaturas mais baixas em janeiro).

Quanto ao vento, observa-se um predomínio de orientação Sudoeste com intensidade fraca (força 3), especialmente na região de Faro, mas com orientações significativas de Noroeste e Oeste ao fim da tarde e moderado (força 4). É o típico rondar dos ventos na sub-região algarvia. Outra característica é o denominado vento de Levante que sopra de Este para Oeste durante a Primavera e Verão, associado a temperaturas elevadas e com variações diárias de intensidade.

O regime das marés é similar ao que se verifica na vertente marítima anteriormente explanada.

A ondulação é caracterizada por ondas de Oeste e Sudoeste (em 67% dos casos), associada às condições de agitação do Atlântico e de fraca intensidade. Os ventos de Levante contribuem para que nos restantes casos se verifiquem ondas de Sudeste.

Os fenómenos de galgamento oceânico também são de grande importância para a dinâmica das ilhas barreira e da própria Ria.

Durante as marés vivas dá-se a entrada de grandes quantidades de água oceânica, aumentando a salinidade da laguna e simultaneamente originando instabilidade e alguma agitação marítima.

Sendo uma área de grande movimento de embarcações, pode-se afirmar com alguma segurança e constatação que a laguna é relativamente limpa, encontrando-se alguns vestígios de poluição, provenientes de despejos, embarcações e detritos abandonados.

4. Acidentes e vulnerabilidades

a. Na área marítima:

- (1) Intensidade de tráfego na zona da barra Faro/Olhão;
- (2) Estruturas de aquicultura junto à costa;
- (3) Entrada e saída do porto de pesca de Quarteira e Marina de Vilamoura;
- (4) Afundamentos por golpes de mar, rombos ou colisão;
- (5) Doença súbita de navegantes;
- (6) Navios de pesca à deriva;
- (7) Encalhes por desgovernos;
- (8) Queda de aeronaves, próximo do aeroporto de Faro;
- (9) Acidente na área portuária.

b. Na área da Ria:

- (1) Elevada intensidade de navegação marítimo-turística, de recreio e local;
- (2) Formação deficiente dos mestres/patrões das embarcações;
- (3) Dimensão e lotação de diversas embarcações em águas interiores;
- (4) Abalroamento, encalhe e incêndio;
- (5) Rompimento do cordão dunar pelo mar;
- (6) Queda de aeronaves, grande proximidade do aeroporto de Faro.

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)
Estação Salva-vidas de Quarteira					
 SR-18 – SPES 650	Porto de Pesca de Quarteira	2x60 HP	24	8	40
 M557 – SEADO	Porto de Pesca de Quarteira	144 HP	45	3	3
Comando Local da Polícia Marítima					
 AMN-04-SG / FARO	Cais Faro	2x250 HP	46	6	50
 AMN-44-SM / ÁQUILA	Cais Faro	150 HP	42	4	6
 AMN-45-SP / ARIETE	Cais Faro	150 HP	42	3	6

 AMN-47-SM / LAVAJO	Marina Vilamoura	200 HP	46	10	6
 AMN-50-SM / INFANTE	Cais Faro	300 HP	46	8	6
 AMN-09-R / LEÃO MARINHO I	Cais Faro	100 HP	32	3,5	4
 AMN-08-R / BICUDA	Cais Faro	100 HP	32	4	1,5
 M 548 / SEADOO	Cais Faro	130 HP	40	3	2

2. Da Autoridade Portuária

Meios	Localização	Matrícula	Força de tração	Área de operação
 Engº Luís da Fonseca	Cais Comercial de Faro	PT-105354-EST	3t	Local

3. Dos Corpos de Bombeiro

Corpo de Bombeiros	Tipo	Localização	Meios de Salva-Vidas (anfíbio)					Meios de Apoio Terrestres	Mergulhadores
			Grande Capacidade	Média Capacidade	Pequena Capacidade	Zonas Abrigadas	Mota de Salvamento Marítimo	Viaturas Ligeiras de Apoio	
Bombeiros Municipais de Loulé		R. Humberto Pacheco 14, 8100-735 Loulé	-	-	-	-	-	-	Não
Bombeiros Sapadores de Faro		Rua Cidade Hayward 8000-073 Faro	-	-	1	-	-	-	Não
Bombeiros Voluntários de Faro		Rua Comandante Francisco Manuel 7/13 8000-250 Faro	-	-	-	-	-	-	Não

4. Da Marinha

03 (Três) Lanchas de Fiscalização Rápida (duas de prontidão de 2 horas e uma de prontidão de 12 horas), Corveta ou fragata, atribuída ao SAR (a ativar via MRCC Lisboa) e outra Unidades Navais que possam ser atribuídas nas ações SAR.

5. Da Força Aérea Portuguesa

Helicópteros atribuídos ao SAR (a ativar via MRCC Lisboa)

6. Da Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC)

Diversos meios, incluindo helicópteros atribuídos ao SAR (a ativar via CCOS)

7. Pessoal da Autoridade Marítima

Capitania do Porto de Faro							
Militares			Faroleiros	Troço Mar	TESV	Civis	Total
Oficiais	Sargentos	Praças					
2	0	1	0	2	2	5	12

Comando Local da Polícia Marítima de Faro		
Chefe	Subchefe	Agente
1	1	13

LISTA DE DISTRIBUIÇÃO

CPF/CLPMF:

Capitão do Porto de Faro
Adjunto do Capitão do Porto
2º Comandante da Polícia Marítima
Piquete da Polícia Marítima de Faro
Estação Salva Vidas de Quarteira

Marinha/AMN:

Comando Naval / COMAR / MRCC Lisboa
Direção-Geral da Autoridade Marítima
Departamento Marítimo do Sul
Capitania do Porto de Vila Real de Santo António
Capitania do Porto de Tavira
Capitania do Porto de Olhão
Capitania do Porto de Portimão
Capitania do Porto de Lagos
Instituto de Socorros a Náufragos

Outras Entidades:

Comando Regional de Emergência e Proteção Civil - Loulé
Serviço Municipal de Proteção Civil – Loulé
Serviço Municipal de Proteção Civil – Faro
Bombeiros Municipais de Loulé
Bombeiros Sapadores de Faro
Bombeiros Voluntários de Faro



CAPITANIA DO PORTO DE FARO