

S.  R.

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

**PLANO
DE
SALVAMENTO MARÍTIMO
DA
CAPITANIA DO PORTO
DE
LISBOA**



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

CARTA DE PROMULGAÇÃO

O Plano de Salvamento Marítimo da Capitania do Porto de Lisboa, 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.

Lisboa, 27 de novembro de 2024

O Capitão do Porto de Lisboa,

Paulo Rodrigues Vicente
Capitão-de-mar-e-guerra

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.....	4
4. MEIOS.....	5
5. DIFUSÃO DA INFORMAÇÃO RELEVANTE	5
6. ATIVAÇÃO	5
7. ORGANIZAÇÃO	6
8. SITUAÇÕES TÍPICAS.....	9
9. ACESSOS DE EMERGÊNCIA	11
10. COMUNICAÇÕES.....	12
11. INFORMAÇÃO PÚBLICA	12
12. RELATÓRIO.....	12
APÊNDICE A (Registo de Ocorrências).....	A - 1
APÊNDICE B (Lista de Contactos úteis)	B - 1
APÊNDICE C (Fluxograma de decisão).....	C - 1
APÊNDICE D (Plano de comunicações).....	D - 1
APÊNDICE E (Referências Legais)	E - 1
APÊNDICE F (Caracterização geral da área)	F - 1
APÊNDICE G (Relação de meios existentes).....	G - 1
APÊNDICE H (Plano Prévio de Intervenção – Salvamento da Barra do Porto de Lisboa).....	H - 1

LISTA DE ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS

AI - Águas Interiores
AM - Autoridade Marítima
ACP – Adjunto do Capitão do Porto
ANEPC - Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil
AML - Autoridade Marítima Local
APL – Administração do Porto de Lisboa
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
DMC - Departamento Marítimo do Centro
DPH - Domínio Público Hídrico
DPM – Domínio Público Marítimo
GAMA - Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos
GIRP-AMN – Gabinete de Imagem e Relações-Públicas da Autoridade Marítima Nacional
GNR - Guarda Nacional Republicana
GPIAA - Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes com Aeronaves
MRCC - Maritime Rescue Coordination Centre
MT - Mar Territorial
OCS - Órgãos de Comunicação Social
OSC - On-Scene Coordinator
PC - Plataforma Continental
PCO - Posto de Comando Operacional
PM - Polícia Marítima
PSM - Plano de Salvamento Marítimo
PSP - Polícia de Segurança Pública

RCC - Rescue Co-ordination Centre

SAR - Search and Rescue

SRR - Search and Rescue Region

TESV - Tripulantes de Embarcações Salva-vidas

US - Unidade de Salvamento

VTS - Vessel Traffic Service

ZALI - Zona de Atividades Logísticas e Industriais

ZC - Zona Contigua

ZEE - Zona Económica Exclusiva

ZH - Zero Hidrográfico

2CLPM - Segundo-comandante Local da Polícia Marítima

1. FINALIDADE

O PSM do Porto de LISBOA tem por finalidade salvaguardar a vida humana nos espaços de jurisdição da Capitania do Porto de Lisboa, 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 Lisboa é delimitada a:

Norte: pelo paralelo que passa pela torre de S. Julião da Barra;

Sul: pelo paralelo 38°31.33'N junto ao lugar do Galherão, a norte da Lagoa de Albufeira;

Área lagunar: toda a área do estuário do rio Tejo, até Vila Franca de Xira (esteiro do Dr. Nogueira, na margem norte, e cabo de Vila Franca, na margem sul), rio Sorraia até à linha tirada da pirâmide do Mouchão da Cabra; rio Coina até à ponte.;

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

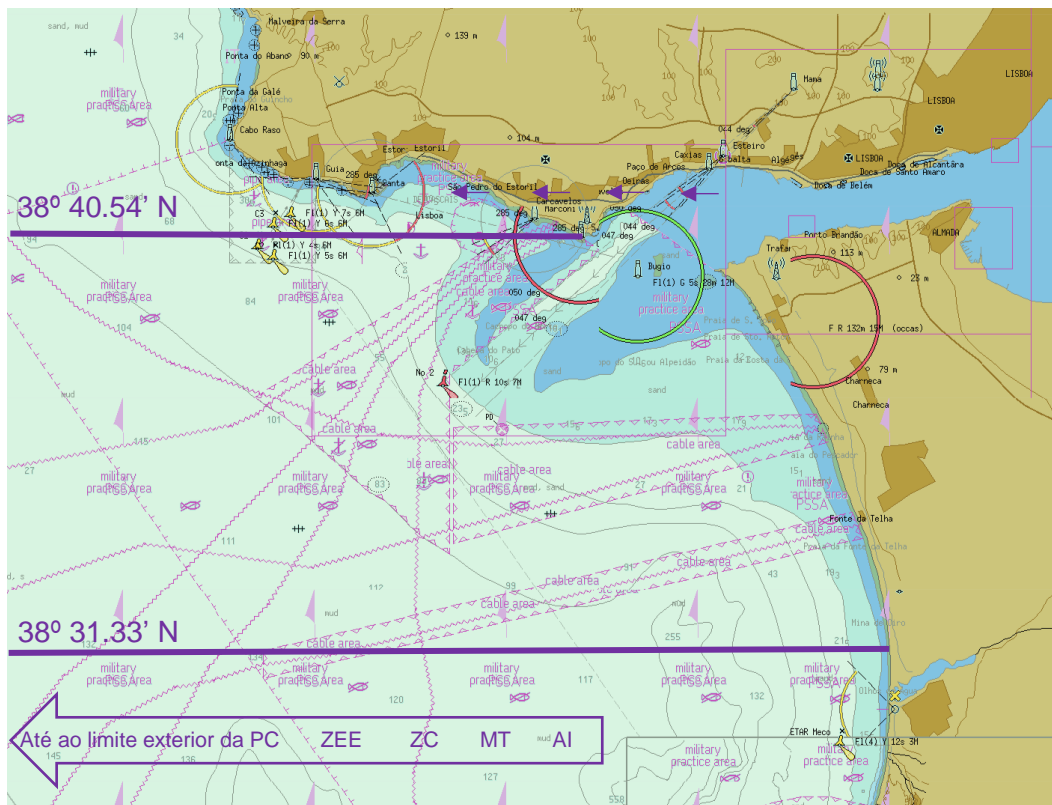


Figura 1 - Espaço de jurisdição da Capitania do Porto de LISBOA

- b. Trata-se de um espaço de jurisdição extenso, inserido nos limites territoriais de 12 Concelhos (Alcochete, Almada, Barreiro, Benavente, Lisboa, Loures, Moita, Montijo, Oeiras, Seixal, Sesimbra e Vila Franca de Xira).
- c. Este espaço de jurisdição, contempla para além de uma extensa faixa litoral com cerca de 20 km de areal utilizado para atividades balneares, uma área portuária que apresenta um estuário bastante complexo e ativo no desenvolvimento de atividades comerciais e lúdicas, com um incremento significativo nos últimos anos.

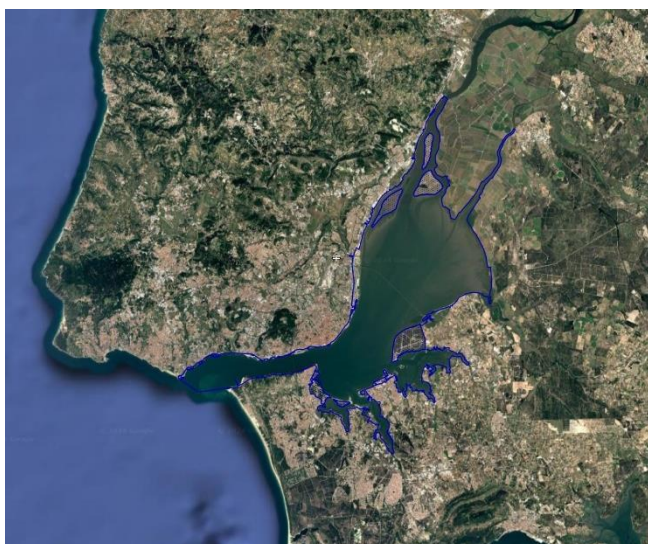


Figura 2 - Área do estuário

- d. O Porto de Lisboa é o principal terminal de transporte marítimo de Portugal. Está localizado no encontro das águas do rio Tejo e do Oceano Atlântico, configurando-se num porto natural no estuário do Tejo, totalizando uma bacia líquida de 32 mil hectares, o que lhe possibilita receber navios de qualquer porte, como os transoceânicos, mas também oferece condições a modalidades desportivas. A costa portuguesa, devido ao seu posicionamento, está no cruzamento das principais rotas do comércio internacional e na frente atlântica da Europa. Devido a este posicionamento estratégico, tem estatuto destacado nas cadeias logísticas de comércio internacional e nos circuitos dos cruzeiros, a nível europeu e mundial.
- e. A área Portuária, sobe a jurisdição da Administração do Porto de Lisboa S.A. (APL, S.A.), possui 15 terminais que permitem receber diferentes tipos de operações: Passageiros, Contentores, granéis líquidos e sólidos, Ro-Ro e fracionada.
- f. Da intensa atividade marítima do estuário do rio Tejo destaca-se ainda o transporte de passageiros, entre as duas margens, utilizado por dezenas de milhares de pessoas que, diariamente, se deslocam entre as nove estações fluviais, três na margem Norte e seis na margem Sul.

- g. Importa realçar a localização da Base Naval de Lisboa, na margem sul do rio Tejo, no Alfeite, a única base da Marinha Portuguesa, com todas as infraestruturas associadas;
- h. No interior do rio e nas proximidades da barra do porto, exercem atividade algumas centenas de embarcações de pesca local, embarcações de recreio e de atividade marítimo-turística, estas mais ativas no período de verão. Durante todo o ano são realizados vários eventos desportivos, nomeadamente, provas de pesca desportiva e regatas de vela e remo.
- i. Durante a época balnear, as praias marítimas situadas a sul da barra do porto, na costa ocidental, e as situadas na margem norte do rio Tejo são intensamente frequentadas por veraneantes. Constata-se que face às alterações climáticas o período de procura das praias se estende muito para além dos tradicionais meses de verão, sendo este fenómeno potenciado pela demografia de uma área metropolitana muito povoada.
- j. Face a toda esta atividade e à extensa área do espaço de jurisdição desta capitania, importa estabelecer procedimentos que contribuam de forma decisiva e eficaz para o salvamento de vidas humanas, socorro a náufragos e assistência a banhistas.
- k. Deste modo, torna-se essencial no contexto em análise a assunção dos seguintes princípios:
 - Prevenção;
 - Prontidão;
 - Alerta (e ação);
 - Notícia (e difusão).
 - i O princípio da prevenção requer o conhecimento, a todo o momento, dos perigos e condições ambientais, riscos impostos por sinais de mau tempo, estado da barra, objetos à deriva, assoreamento, cheias ou deficiente sinalização.
 - ii Nesta perspetiva, o fecho e abertura da barra do porto de Lisboa é da responsabilidade do Capitão do Porto, que para formular a sua decisão ouvirá a Administração do Porto de Lisboa – Direção de Segurança e Pilotagem.
 - iii Os Avisos à Navegação Locais promulgados pelo Capitão do Porto, com interesse para a navegação costeira, fluvial e utilização da barra, serão difundidos pelo Centro de Operações Marítimas da Marinha (COMAR) e divulgados na plataforma oficial de promulgação de Avisos à Navegação do Instituto Hidrográfico, na internet.
 - iv O princípio da prontidão implica a disponibilidade de meios para apoio de forma rápida e eficaz. Para o efeito, a CPL dispõe de profissionais de serviço H24, Polícia Marítima e Estação Salva – Vidas de Lisboa, e de embarcações e comunicações próprias permanentemente disponíveis.

- v Para além das embarcações da Autoridade Marítima Nacional (AMN), existem outros meios (embarcações e serviços de mergulhadores) em diversas corporações de bombeiros na frente de mar e no rio Tejo, que permitem um apoio rápido em casos de emergência, disponíveis através da articulação do Comando Sub-Regional de Proteção Civil.
- vi Igualmente disponível durante todo o ano, no período das 9h00 às 19h00, encontra-se o dispositivo do programa “Praia Protegida”, da Câmara Municipal de Almada. Coordenado pela Capitania do Porto de Lisboa, este programa dispõe de viaturas de Todo-o-Terreno (TT) com respetivo material de salvamento e com dois nadadores-salvadores em cada viatura. Destina-se a prover assistência aos banhistas e utilizadores das praias do município de Almada, sendo igualmente empenhado na área costeira do município de Sesimbra entre o limite sul de Almada e a Lagoa de Albufeira. Este dispositivo é reforçado nos meses de pré-época balnear, abril, maio e outubro, com diversos meios móveis dos bombeiros de Cacilhas e Trafaria.
- vii Para além desse dispositivo, na época balnear e, em especial na frente de mar, estão posicionadas no terreno das 9h00 às 19h00, nadadores-salvadores, com diversos meios, incluindo viaturas TT com respetivo material de salvamento, motas-de-água e motos 4x4, devidamente identificados e publicitados por Edital da Capitania no início de cada época balnear.
- viii O princípio de alerta e ação requer diligências e automatismos que serão providenciados conforme explicitado no presente Plano, havendo um atendimento H24 no piquete da Polícia Marítima - telefone 210911155.
- ix O princípio da notícia e difusão é imposto pelos princípios da informação pública, tendo por base a transparência e o propósito de contribuir para uma maior eficiência, esclarecimento e adequação. Os comunicados a enviar para os Órgãos de Comunicação Social (OCS), via Gabinete de Imagem e Relações-Públicas da Autoridade Marítima Nacional (GIRP-AMN), são sempre validados pelo Capitão do Porto ou, na sua ausência, pelo coordenador designado, cumprindo as orientações.

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 Lisboa até à conclusão do processo, incluindo a localização, recuperação, assistência e encaminhamento das vítimas para outros Agentes de Proteção Civil (APC).



Figura 3 - Processo de implementação do PSM

4. **MEIOS**

No âmbito do PSM a CPL dispõe de meios próprios (discriminados no Apêndice H) a que se juntam os meios complementares de outras entidades:

- a. Dos Órgãos Locais da Autoridade Marítima;
- b. Da Autoridade Portuária;
- c. Dos Corpos de Bombeiros;
- d. Da Marinha;
- e. Da Força Aérea Portuguesa;
- f. Da Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC).

5. **DIFUSÃO DA INFORMAÇÃO RELEVANTE**

De forma a permitir um eficaz fluxo de informação relativo a ocorrências, perigos para a navegação e condições meteoceanográficas, são afixados, na vitrina da capitania, os avisos meteorológicos respeitantes às condições de vento e ondulação em vigor.

Adicionalmente, através de Aviso, a informação mais relevante é transmitida, por correio eletrónico, para os Agentes Locais de Proteção Civil, associações e escolas de atividades náuticas desportivas, para além dos canais oficiais de promulgação de avisos pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera e pelo Instituto Hidrográfico.

6. **ATIVAÇÃO**

- a. O PSM é ativado pelo Capitão do Porto (CP) e Autoridade Marítima Local (AML) ou pelo adjunto do Capitão do Porto designado, 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 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) / Destacamento de Intervenção (DI).
- c. Em regra, o CO/PCO é estabelecido nas instalações do Comando Local da Polícia Marítima de Lisboa, 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/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 de Lisboa (CLPML) 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 de 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 no Apêndice C.

7. **ORGANIZAÇÃO**

- a. Enquanto o CO/PCO e as US/DI não atingirem a sua capacidade operacional total, importa referenciar os procedimentos dos vários intervenientes no processo, assim:
 - (1) Elemento que recebe o alerta
 - (a) Qualquer alerta recebido na CPL/CLPML deverá ser encaminhado para o Piquete da PM que reporta ao Adjunto do Capitão do Porto (ACP) designado para a área do Salvamento;
 - (b) Deverá tentar obter o máximo de informação possível da pessoa/entidade que comunica a ocorrência, nomeadamente o contacto telefónico.
 - (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 a mais exata possível é fundamental para uma resposta rápida), n.º 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) Transmite a informação da ocorrência ao ACP e graduado de serviço da PM;
- (c) Garante as tarefas atribuídas ao CO/PO, até que esteja constituído;
- (d) Avaliar a necessidade de eventual colaboração externa;
- (e) Desencadear outras ações tidas por adequadas para a resolução da situação concreta.

(3) Operadores da Estação Salva-vidas de Lisboa

Em coordenação com o ACP, atendendo à tipologia de ocorrência, avaliar a necessidade de se constituir como DI inicial.

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 e quando a emergência envolva navios ou embarcações, 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 Lisboa;

- 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 Gabinete de Imagem e Relações-Públicas da Autoridade Marítima Nacional (GIRP-AMN).

Adjunto do Capitão do Porto:

- Assegurar o apoio e assessoria 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 de serviço:

- 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 operadores da Estação Salva-vidas, que encetam as ações iniciais de busca e salvamento, operando 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 operadores da Estação Salva-vidas, agentes da PM e militares da 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 C):
 - (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 local 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 naufragos 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 LISBOA informar o Comando Sub-regional de Emergência e Proteção Civil da Região de LISBOA 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 DMN 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 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 GNR - 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) Solicitar apoio prévio e coordenar com o MRCC a operação de transporte do paciente desde o cais de desembarque para a unidade hospitalar;

- (4) Todos os pedidos de evacuação médica recebidos diretamente do agente de navegação ou do próprio navio, devem ser obrigatoriamente encaminhados para o MRCC para coordenação e previa avaliação do CODUMAR;
- (5) Informar a respetiva Embaixada ou Consulado, da realização da evacuação (caso o MRCC não o tenha feito).

c. Acidente com aeronaves

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 LISBOA, o CP assume imediatamente as funções de OSC de ação de busca e salvamento no local, articulando com o MRCC outras ações a desenvolver.

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 LISBOA, 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 de saúde ou hospital mais próximo sob coordenação do CODU.

9. ACESSOS DE EMERGÊNCIA

Os acessos a utilizar em caso de emergência, são todos os terminais, cais e marinas da área do Porto de Lisboa, tendo em conta a necessidade operacional e a localização perante o sinistro. As praias também podem ser consideradas acessos de emergência, dependendo do meio a ser empregue.

10. COMUNICAÇÕES

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

11. INFORMAÇÃO PÚBLICA

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

12. RELATÓRIO

- a. 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”;
- b. 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. A notificação ao GAMA pode ser substituída pelo envio do relato SEGMAR.
- c. 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 e de Acidentes Ferroviários (GPIAAF).

LISTA DE DISTRIBUIÇÃO

CPL/CLPMA:

Capitão do Porto de LISBOA
Adjunto do Capitão do Porto
2.º Comandante da Polícia Marítima
Piquete da Polícia Marítima de LISBOA
Estação Salva-Vidas de LISBOA

Marinha/AMN:

Comando Naval / COMAR / MRCC Lisboa
Direção-Geral da Autoridade Marítima
Departamento Marítimo do Centro

Outras Entidades:

Comando Regional de Emergência e Proteção Civil de Lisboa e Vale do Tejo
Administração do Porto de Lisboa



CAPITANIA DO PORTO DE LISBOA

APÊNDICE A

(Registo de Ocorrência)

Identificação e Tipo de Local

N.º do Incidente: _____	N.º SAR: _____	GDH: _____
Tipo: _____	Causa Provável: _____	
Características do Local: _____		
Local: _____		
Departamento Marítimo do Norte	Coordenadas: _____	
Capitania do Porto de LISBOA	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: _____	

APÊNDICE B

(Lista de contactos úteis)

1. Autoridade Marítima Nacional

Entidade	Telefone	Telemóvel	E-mail
Capitania do Porto de Lisboa			
Capitão do Porto	210 911 110	918 498 000	capitaoporto.lisboa@amn.pt
Adjunto do Capitão do Porto	210 911 123	918 498 009	caplisboa.adjcp@amn.pt
Adjunto do Capitão do Porto SN/DPM	210 911 115	918 498 010	caplisboa.adjsn@amn.pt
Patrão-mor / Adjunto CP para Trafaria	212 950 823	918 498 016	delmartrafaria.adjcp@amn.pt
Estação salva-vidas de Lisboa, Patrão		910 057 192	
Comando Local da Polícia Marítima de Lisboa			
2.º Cte. Local Polícia Marítima	210 911 140	913 847 545	clplisboa.2cte@amn.pt
Polícia Marítima - Piquete	210 911 155	918 498 025	policiamaritima.lisboa@amn.pt
Posto Polícia Marítima - Costa da Caparica	212 913 101	916 633 035	policiamaritima.caparica@amn.pt
Capitania e Comando Local da Polícia Marítima de Cascais			
Capitão do Porto	210 984 185	918 498 003	capitaoporto.cascais@amn.pt
Polícia Marítima - Piquete	214 864 500	-	policiamaritima.cascais@amn.pt
Capitania e Comando Local da Polícia Marítima de Cascais			
Capitão do Porto	265 548 278	918 498 004	capitaoporto.setubal@amn.pt
Polícia Marítima - Piquete	211 938 572	918 498 049	policiamaritima.setubal@amn.pt

2. Marinha

Entidade	Telefone	Telemóvel	E-mail
Oficial de Serviço COMAR/MRCC Lisboa	214 401 919 (emergência) 210984450	912 000 322	mrcc.lisboa@marinha.pt comar.dir@marinha.pt
Oficial de Serviço ao IH (Cálculo da Deriva)		918 537 634	odu@hidrografico.pt

3. Administração do Porto de Lisboa

	Telefone	Telemóvel	E-mail
VTS	213 025 450	916 614 274	vts@portodelisboa.pt
Chefe dos Pilotos		918 657 099	jpereira@portodelisboa.pt
Diretor de Segurança e Pilotagem		917 770 789	rnunes@portodelisboa.pt

4. Guarda Nacional Republicana

	Telefone	E-mail
Lisboa		
Unidade de Controlo Costeiro	213 937 100	ucc@gnr.pt
Destacamento de Controlo Costeiro	213 006 010	ucc.desb@gnr.pt
Subdestacamento	213 019 656	ucc.dlsb.sdlsb@gnr.pt
Vila Franca de Xira		
Destacamento Territorial de VF Xira	213 252 680	ct.lsb.dvfx@gnr.pt
Alcochete		
Posto Territorial de Alcochete	265 242 630	ct.stb.dmtj.palc@gnr.pt
Almada		
Destacamento Territorial de Almada	265 242 583	ct.stb.dalm@gnr.pt
Posto Territorial da Charneca da Caparica	265 242 580	ct.stb.dalm.pchc@gnr.pt
Posto Territorial da Costa da Caparica	265 242 590	ct.stb.dalm.pccp@gnr.pt
Posto Fiscal de Banática	212 955 113	ct.stb.dalm.fbnt@gnr.pt
Posto Territorial da Trafaria	265 242 596	ct.stb.dalm.ptrf@gnr.pt
Montijo		
Destacamento Territorial do Montijo	265 242 623	ct.stb.dmtj@gnr.pt
Posto Territorial do Montijo	265 242 620	ct.stb.dmtj.pmtj@gnr.pt

5. Polícia de Segurança Pública

	Telefone	E-mail
COMANDO METROPOLITANO DE LISBOA	217 654 242	cmlisboa@psp.pt
DIV. TRÂNSITO	217 501 200	-
2ª DIVISÃO – OLIV. SUL	218 547 200	2div.lisboa@psp.pt

	Telefone	E-mail
35ª ESQ. – MOSCAVIDE	219 444 685	-
40ª ESQ. – PARQUE DAS NAÇÕES	218 955 810	-
4ª DIVISÃO – CALVÁRIO	213 619 128	-
26ª ESQ. – BELÉM	213 619 626	-
5ª DIVISÃO – PENHA DE FRANÇA	218 113 200	5div.lisboa@psp.pt
15ª ESQ. – CAMINHOS DE FERRO	218 879 900	lsbet@psp.pt
DIVISÃO DE OEIRAS	214 540 230	divoeira.lisboa@psp.pt
80ª ESQ. OEIRAS	214 540 230	divoeira.lisboa@psp.pt
84ª ESQ. – CAXIAS	214 416 296	-
DIVISÃO LOURES	219 946 760	divloures.lisboa@psp.pt
90ª ESQ. – V.F. XIRA	263 279 070	-
DIVISÃO ALVERCA	219 578 810	-
COMANDO DISTRITAL DE SETUBAL	265 522 022	cpsetubal@psp.pt
DIVISÃO ALMADA	212 721 400	divalmada.setubal@psp.pt
DIVISÃO BARREIRO	212 076 588	
ESQ. – MONTIJO	212 310 144	montijo.setubal@psp.pt
80ª ESQ. – SEIXAL	212 213 749	-
ESQ. – EIC – TORRE DA MARINHA	212 219 350	divseixal.setubal@psp.pt

6. Corporações de Bombeiros

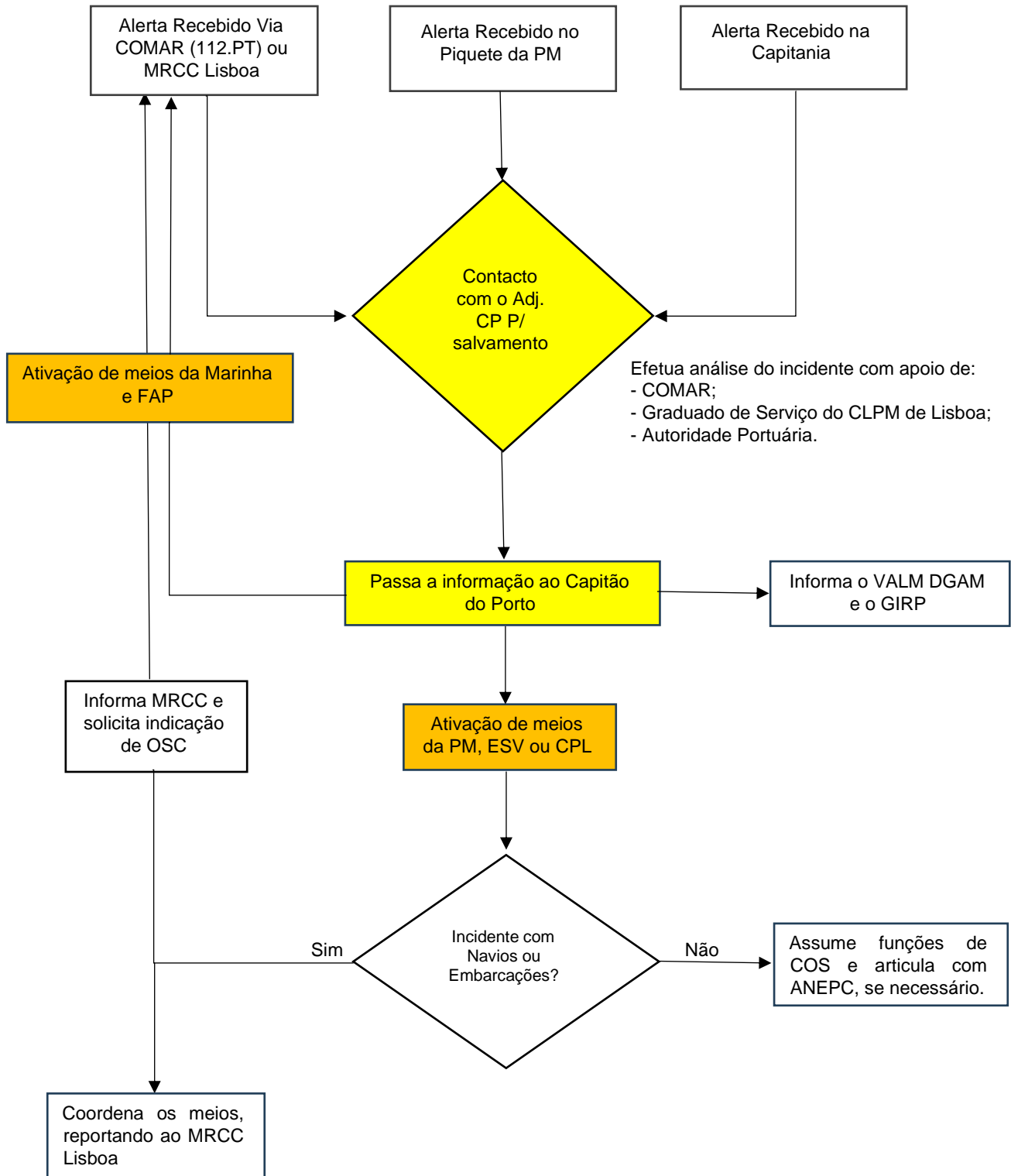
	Telefone	Telemóvel	E-mail
Alcochete	212 340 229	-	comando2.bvaalcochete@gmail.pt
Algés	214 103 042	-	bvalges@clix.pt
Alhandra	219 500 021	-	comando@bombeirosdealhandra.com .pt
Almada	212 722 290	-	comandobvalmada@gmail.com
Amora	212 267 740	-	ahbmamora@mail.telepac.pt
Alverca	219 581 551	-	geral@bvalverca.pt
Barreiro	212 071 873	-	comando@bvbarreiro-csp.pt
C.B.S.S. Barreiro	212 073 032	-	comando@cbss.pt
Cabo Ruivo	218 533 632	-	comando@bombeiroscaboruivo.com
Cacilhas	212 722 520	-	secretaria.comando@bvcacilhas.pt
Cacilhas - Costa Caparica	212 900 030	-	secretaria.comando@bvcacilhas.pt

	Telefone	Telemóvel	E-mail
Dafundo	214 146 417	-	comando@bombeirosdodafundo.com
Moita	212 808 170	-	comando@bvmoita.pt
Montijo	212 301 542	-	ahbvmontijo@hotmail.com
Moscavide	219 458 640	-	secretariacomando@bvmoscavideport ela.pt
Oeiras	214 409 600	-	comando@bombeirosoeiras.pt
P. St. Iria	219 590 032	-	comando.psi@gmail.com
Paço de Arcos	214 409 670	-	comando@bvpacodearcos.pt
Regimento Sapadores Bombeiros de Lisboa	808 215 215	-	rsb.relacoespublicas@cm-lisboa.pt
Sacavém	219 427 910	-	bvsacavem.comando@sirene.pt
Seixal	212 279 530		comando@bvseixal.pt
Seixal - Foros da Amora	212 260 880	965 354 900	comando@bvseixal.pt
Seixal - Miratejo	212 538 457	-	comando@bvseixal.pt
Trafaria	212 950 093	-	comando@bvtrafaria.com
Vila Franca de Xira	263 280 650	-	comando@bvafx.com

APÊNDICE C

(Fluxograma de decisão)

Ação SAR



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 13	Capitania do Porto de LISBOA/ Comando Local PM de LISBOA CAPIMARLISBOA / POLIMARLISBOA (A pedido / H 24)
	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>Lisboa Port Control</i> (VTS LISBOA)
Canal 14	Pilotos de Lisboa

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

Canal VHF	Estações em terra
67 (primário) 11 (Secundário)	CAPIMARLISBOA / POLIMARLISBOA

6 Comunicações privativas da Marinha

Canal VHF	Estações em terra
Canal 39	CAPIMARLISBOA / POLIMARLISBOA Estação S/V de LISBOA (ESV LISBOA)

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 n.º 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.
06	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. 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”;
2. 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;
3. Lei n.º 68/2014, de 29 de agosto - Regime Jurídico do “NADADOR SALVADOR”;
4. Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho – “REGULAMENTO GERAL DAS CAPITANIAS”;
5. 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”;
6. 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”;
7. 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;
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. 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);
10. 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).
11. Decreto do Governo n.º 32/85, de 16 de agosto – Aprova para adesão a “CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE BUSCA E SALVAMENTO MARÍTIMO, 1979”;
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 21/2002-B (Alt. 2) de 17OUT2006 – Segurança Marítima / Segurança da Navegação. Salvamento Marítimo. Acidentes pessoais no Domínio Público Marítimo.
14. Circular DGAM n.º 78/2003-B (Alt. 7) de 21DEZ2006 - Segurança Marítima / Segurança da Navegação. Sinistros Marítimos. Salvamento e Salvação Marítima;
15. Circular DGAM n.º 174/2022-DT, de 21 de dezembro de 2022 - SEGURANÇA MARÍTIMA / SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO. PLANO DE SALVAMENTO MARÍTIMO;
16. PGA-4 – Relacionamento com os Órgãos de Comunicação Social;

APÊNDICE F

(Caracterização geral da área)

1. Marítima

Entre o Cabo Raso e o Cabo Espichel a costa desenha uma ampla enseada com cerca de 22 milhas de abertura e 7,5 milhas de flecha máxima, nela se encontrando a foz do rio Tejo. Na parte sul desta enseada localiza-se um extenso areal que se desenvolve desde a vila da Trafaria, a norte, até ao Cabo Espichel, a sul, aí se avistando as localidades da Costa da Caparica e da Fonte da Telha. Esta costa desabrida a ventos e agitação marítima dos quadrantes de W, é em geral baixa e arenosa, com pinhal atrás, elevando-se apenas junto ao Cabo Espichel.

Entre a Costa da Caparica e a Fonte da Telha existem algumas xávegas (artes de arrastar para terra) que normalmente não se entendem por mais de 1 milha.

O acesso ao porto de Lisboa pode ser feito por dois canais: a barra Sul ou Grande e a barra Norte. A barra Norte localiza-se entre o Cachopo Norte e terra, a N, e a barra Sul ou Grande entre o Cachopo Norte e o Cachopo Sul. Entre o Cachopo Sul e a Cova do Vapor, pela zona das Goladas, só poderão transitar embarcações muito pequenas, em condições muito favoráveis de maré e agitação marítima.

A pilotagem na área da portuária é obrigatória na área Este da Torre de Belém para navios que naveguem ou efetuem manobras.

O Vessel Traffic Service (VTS) Portuário instalado no porto de Lisboa, em Algés, controla todas as aproximações e navegação no porto. Aérea

2. Fluvial

A área molhada do estuário do Tejo abrange uma superfície aproximada de 325 Km², com um comprimento de cerca de 25 Km e uma largura variável entre 2 e 14 Km, englobando além da área portuária principal, designada por porto de Lisboa, os canais de acesso ao porto situados a W da Linha Entre-torres e ainda os rios, calas e canais e seus afluentes, situados a montante da área principal.

Para montante de Cacilhas, o rio espraia-se muito e os fundos diminuem progressivamente. A partir da área portuária principal desenvolvem-se para Sul e Este vários canais navegáveis, que permitem o acesso a instalações industriais e a ligação fluvial entre a cidade de Lisboa e vários centros populacionais da margem Sul do rio Tejo.

A área portuária principal é limitada a N pelo paralelo do Montijo (38° 43'N), para montante desta área é possível navegar em canais que, embora com limitações várias, permitem a navegação de navios de médio porte até Vila Franca de Xira, ou mesmo até à Central Termoelétrica do Carregado por navios de transporte de combustíveis.

3. Perigos

A orla costeira do espaço de jurisdição desta Capitania é caracterizada por praias de areia, sem zonas rochosas, e esporões artificiais, localizados na Cova do Vapor e na frente das praias urbanas da Costa da Caparica, dos quais os seus extremos entram algumas dezenas de metros no mar. No fundo existem cabos submarinos de telecomunicações que entram no mar, nomeadamente, na zona das praias do Rei e da Fonte da Telha.

Na entrada da barra de Lisboa existem dois baixos, o Cachopo do Norte que se desenvolve para SW a partir da ponta da Laje (Forte de S. Julião da Barra) com cerca de 3,5 milhas de comprimento, 0,8 milhas de largura e é considerada a isométrica dos 10 m, e o Cachopo Sul, que grosso modo é um prolongamento da margem Sul do rio Tejo, onde emerge o ilhéu do Bugio, com o seu farol.

Entre o Cachopo Sul e a Cova do Vapor, pela zona das Goladas, só poderão transitar embarcações muito pequenas, com condições muito favoráveis de maré e agitação marítima.

4. Resguardos

Ao longo da orla marítima entre a Cova do Vapor e a Fonte da Telha devido à laboração de algumas embarcações de arte xávega, as quais podem estender redes até 1 milha de terra, normalmente durante o período diurno, com boas condições de mar e entre março e outubro; deve ser mantido um resguardo de 1,5 milhas da costa, porque estas artes poderão constituir um embaraço à navegação que siga próximo de terra. Em ocasiões de má visibilidade ou fortes ondulações o resguardo deve ser aumentado

5. Barra de LISBOA

Em todas as condições de mau tempo as condições de barra pioram muito com a vazante, recomenda-se a entrada com meia maré de enchente.

Para navios pequenos, com agitação marítima e mar grosso de W e NW a entrada mais segura será pela barra norte, logo a seguir à baixa-mar desde que o navegador tenha perfeito conhecimento da entrada por aquele canal.

A APL efetua dragagens periódicas de modo a garantir a navegabilidade da barra.

6. Fundeadouros Autorizados

Os fundeadouros de espera e os praticados no porto encontram-se definidos no Edital do porto, da Administração do Porto de Lisboa e nas cartas náuticas.

APÊNDICE G

(Relação de meios existentes)

1. Meios de Salvamento da Autoridade Marítima Local

Meios	Localização	
Estação Salva-Vidas de Lisboa		
	SR 16	Doca do Espanhol
	M 542	Doca do Espanhol
	AMN-25-SG Tritão	Doca do Espanhol
	AMN-06-AL Aladora	Doca do Espanhol
Comando Local da Polícia Marítima de Lisboa		
	UAM 650 Bolina	Doca do Espanhol
	AMN-27-SG Poseidon	Doca do Espanhol
	AMN-15-SM Golfinho	Doca do Espanhol
	AMN-23-SM Nazaré	Doca do Espanhol
	AMN-27-SM Orca	Doca do Espanhol
	AMN-28-SM Tubarão	Doca do Espanhol
	M549	Marina de Oeiras

2. Da Marinha

01 (um) Navio Patrulha Oceânico, Corveta ou fragata, atribuída ao SAR (a ativar via MRCC Lisboa) e outra Unidades Navais que possam ser atribuídas nas ações SAR.

3. Da Força Aérea Portuguesa

Aeronaves de patrulha marítima C295, C130 e P-3C

Helicópteros atribuídos ao SAR (a ativar via MRCC Lisboa)

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

Diversos meios das corporações de bombeiros. Na área de Responsabilidade, diversas corporações apresentam capacidades de intervenção aquática, podendo ser ativados através de contacto direto ou através do Comando Regional de Lisboa e Vale do Tejo.

5. Lotação de Pessoal da Autoridade Marítima

Capitania do Porto de LISBOA					
Militares			Troço Mar	Civis	Total
Oficiais	Sargentos	Praças			
11	8	7	18	15	59

APÊNDICE H

(Plano Prévio de Intervenção – Salvamento da Barra do Porto de Lisboa)



S. R.

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

PLANO PRÉVIO DE INTERVENÇÃO (SALVAMENTO NA BARRA DO PORTO DE LISBOA)



ÍNDICE

1. Lista de Abreviaturas e Acrónicos	5
2. Referências	6
3. Finalidade	6
4. Objetivo.....	7
5. Aplicação e Vigência.....	8
6. Ativação	8
7. Matriz de Intervenção operacional integrada e empenhamento de meios..	8
8. Quadros de apoio.....	10
9. Conceito de Operação	11
10. Execução	12
11. Comunicações	13
12. Exercícios	13
13. Revisão	13
14. Oficialização	13
15. Lista de distribuição	14

Apêndice

Informação geográfica de apoio às Tabelas de Intervenção Operacional Integrada e Empenhamento de Meios

1. LISTA DE ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS

AMN	- Autoridade Marítima Nacional
ANEPC	- Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil
AP	- Autoridade Portuária
APC	- Agente de Proteção Civil
CPL	- Capitania do Porto de Lisboa
DIOPS	- Dispositivo Integrado de Operações de Proteção e Socorro
DIR	- Dispositivo Integrado de Resposta
DMC	- Departamento Marítimo do Centro
DON	- Diretiva Operacional Nacional
EMB	- Embarcação
ESV	- Estação Salva-Vidas
FAP	- Força Aérea Portuguesa
NM	- <i>Nautical Mile</i> (1 milha náutica = 1852 metros)
NOP	- Norma Operacional Permanente
PCOC	- Posto de Comando Operacional Conjunto
PM	- Polícia Marítima
POSIT	- Ponto de Situação
PPISBPL	- Plano Prévio de Intervenção de Salvamento para a Barra do Porto de Lisboa
SIOPS	- Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro
SIRESP	- Sistema Integrada Rede Emergência e Socorro Portugal
SMPC	- Serviço Municipal de Proteção Civil
TO	- Teatro de Operações
VMER	- Viatura Médica de Emergência e Reanimação

2. REFERÊNCIAS

a. Referências legais:

- (1) Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho – “REGULAMENTO GERAL DAS CAPITANIAS”;
- (2) Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de janeiro;
- (3) Decreto-Lei n.º 44/2002, de 25 de julho;
- (4) Decreto-Lei n.º 134/2006, de 2 de março;
- (5) Guia para a Elaboração de Planos Prévios de Intervenção – Conceito e Organização;
- (6) DGAM Circular nº 174/2022-DT, de 21 de dezembro de 2022 - SEGURANÇA MARÍTIMA / SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO. PLANO DE SALVAMENTO MARÍTIMO;
- (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 90-A/2022, de 30 de dezembro, - Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro (SIOPS).

b. Outras referências:

- (1) Plano de Salvamento Marítimo da Capitania do Porto de Lisboa (2024);
- (2) Normas de Execução Permanentes da Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANEPC);
- (3) Resolução n.º 30/2015, de 7 de maio – critérios e normas técnicas para a elaboração e operacionalização de planos de emergência de proteção civil e revogação da Resolução da Comissão Nacional de Proteção Civil n.º 25/2008 de 18 de julho;
- (4) Diretiva Operacional Nacional n.º 1/2010, de 05 de janeiro da ANEPC– Dispositivo Integrado das Operações de Proteção e Socorro (DIOPS).

3. FINALIDADE

O presente plano é subsidiário da Diretiva Operacional Nacional (DON) n.º 1/2010 da Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC) – Dispositivo Integrado das Operações de Proteção e Socorro (DIOPS) e do Plano de Salvamento Marítimo da Capitania do Porto de Lisboa, tendo por finalidade a otimização da resposta e a integração dos diversos Agentes de Proteção Civil (APC) no âmbito dos diversos cenários apresentados.

A elaboração deste plano em termos estruturais teve como referência o Guia para a Elaboração de Planos Prévios de Intervenção datado de setembro de 2009.

4. OBJETIVOS

Este plano para a barra do porto de Lisboa, tem os seguintes objetivos:

a. Objetivos Gerais:

- (1) Assegurar a mobilização, prontidão, empenhamento e gestão dos meios e recursos, tendo em vista um elevado nível de eficácia na prevenção e na resolução dos acidentes que possam surgir na barra do Porto de Lisboa;
- (2) Assegurar que quando se verificarem condições meteorológicas e oceanográficas (fonte: Instituto Português do Mar e da Atmosfera), que não impliquem o fecho da barra, mas que poderão implicar a implementação de um dos seguintes estados de alerta para o dispositivo deste Plano, nomeadamente:
 - (a) Vigilância - acompanhamento da evolução das condições meteorológicas e oceanográficas;
 - (b) Monitorização - acompanhamento da evolução das condições meteorológicas e oceanográficas com reforço de meios de socorro prontos do órgão local da Autoridade Marítima Nacional, em função das embarcações que pretendam praticar a barra;
 - (c) Emergência - em caso de resposta a acidente na barra. Emprego dos meios adequados do órgão local da Autoridade Marítima Nacional e dos agentes de proteção civil.

b. Objetivos Específicos:

- (1) Identificar os meios e recursos disponíveis para atuar no porto e na barra do Porto de Lisboa;
- (2) Providenciar, através de uma resposta concertada, as condições e os meios indispensáveis à minimização dos efeitos adversos;
- (3) Definir o modo de atuação dos vários organismos, serviços e estruturas a empenhar em operações de apoio ou de proteção e socorro e salvamento marítimo;

- (4) Identificar possíveis cenários provenientes dos riscos inerentes às condições meteorológicas e oceanográficas adversas nomeadamente, acidente à saída/entrada da barra com embarcação de pesca, acidente com embarcação de recreio, e conseguir a otimização da resposta e a integração dos meios dos diversos APC que possam vir a intervir em cada cenário previsto;
- (5) Em permanente articulação com todos os APC e entidades, desenvolver a resposta imediata e adequada às ações de:
 - (a) Despacho imediato dos meios de socorro ou apoio;
 - (b) Unidade de comando e Posto de Comando Operacional Conjunto (PCOC) (apenas no estado de alerta de emergência);
 - (c) Eficácia na gestão da informação pública.

5. APLICAÇÃO E VIGÊNCIA

O PPISBPL é um instrumento operacional de âmbito local, onde se encontram identificados os APC e outros organismos passíveis de ser empenhados. É de execução permanente, desde a data da sua homologação.

O Diretor do PPISBPL para acidentes na barra do Porto de Lisboa é o Capitão do Porto de Lisboa.

6. ATIVACÃO

O PPI 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, com medidas adequadas e proporcionais à respetiva gravidade e complexidade.

7. MATRIZ DE INTERVENÇÃO OPERACIONAL INTEGRADA E EMPENHAMENTO DE MEIOS

A Matriz de Intervenção Operacional Integrada (MIOPI) é constituída pela Grelha de Caracterização de Cenários e pela Grelha de Alarmes.

A Grelha de Caracterização descreve, geográfica e fisicamente, os diferentes cenários previsíveis em situação de encalhe, afundamento ou colisão, promovendo a mobilização dos meios e recursos e agilizando o desenvolvimento das operações de socorro.

A Grelha de Alarmes organiza a resposta dos APC aos eventos com ações agrupadas em 5 alarmes, que são sequenciais e escalatórios ao nível dos meios envolvidos, implementados à ordem do Diretor do PPI, em função da gravidade da ocorrência e da evolução da resposta prestada.

a. Grelha de Caracterização de Cenários

(1) Cenário 1 – Encalhe de navio na Barra

	Designação	Posição Geográfica	Descrição
A	Baixio do Cachopo do Norte	38°40.35'N 009°19.95'W 38°40.11'N 009°19.45'W 38°38.84'N 009°21.51'W 38°37.80'N 009°22.06'W 38°38.26'N 009°22.34'W 38°39.37'N 009°21.54'W	Desenvolve-se para SW a partir da ponta da laje (Forte de S. Julião da Barra), encurvando para S no seu troço final, constituindo a denominada Cabeça de Pato, a mais de 3.5 NM daquela ponta.
B	Cachopo do Sul ou Alpeidão	38°39.93'N 009°15.56'W 38°40.73'N 009°16.68'W 38°40.31'N 009°17.88'W 38°38.25'N 009°20.25'W 38°37.50'N 009°19.33'W	Um prolongamento da margem S do rio Tejo, onde emerge o Ilhéu do Bugio, com o seu farol, e se estende para S aproximadamente até à latitude da Cabeça do Pato

(2) Cenário 2 – Afundamento de navio na Barra

	Designação	Posição Geográfica	Descrição
A	Barra Sul do Porto de Lisboa	Entrada do Porto de Lisboa, limitada com assinalamento marítimo, com marcas laterais de bombordo e estibordo.	A Barra do Porto de Lisboa desenvolve-se entre o Cachopo Norte e Sul. A entrada e saída são definidas pelas seguintes marcas do enfiamento da Barra sul do Porto de Lisboa: Gibalta, Esteiro e Mama Sul. O afundamento pode ter origem na ondulação forte que se faz sentir com ondulação do quadrante de SW e que pode originar um golpe de mar mais forte nas embarcações que praticam a barra.

(3) Cenário 3 – Colisão de navios na Barra

	Designação	Posição Geográfica	Descrição
A	Barra Sul do Porto de Lisboa	Entrada do Porto de Lisboa, limitada com assinalamento marítimo, com marcas laterais de bombordo e estibordo.	A Barra do Porto de Lisboa desenvolve-se entre o Cachopo Norte e Sul. A entrada e saída são definidas pelas seguintes marcas do enfiamento da Barra sul do Porto de Lisboa: Gibalta, Esteiro e Mama Sul. Com o fluxo de entrada e saída de navios, conjugado com a ocorrência de visibilidade reduzida, pode ocorrer um acidente de colisão entre navios roda-a-roda ou entre navios de comércio e embarcações de pesca.

b. Grelha de Alarmes

(1) Cenário 1 – Encalhe de navio na Barra

1º Alarme			2º Alarme			3º Alarme		4º Alarme		5º Alarme	
EMB Lisboa	ESV	AMN	EMB Cascais	ESV	AMN	Ambulância	INEM	Rebocadores	APL	EMB DMC	AMN
EMB PM		AMN	Viatura PM		AMN	Ambulância	Bombeiros	EMB Apoio	APL	Meios Combate à poluição	AMN
			UAV		AMN	VMER	INEM	Meios Combate à Poluição	APL		
			Helicóptero		FAP						

(2) Cenário 2 - Afundamento de navio na Barra

1º Alarme			2º Alarme			3º Alarme		4º Alarme		5º Alarme	
EMB Lisboa	ESV	AMN	EMB Cascais	ESV	AMN	Ambulância	INEM	Rebocadores	APL	EMB DMC	AMN
EMB PM		AMN	Viatura PM		AMN	Ambulância	Bombeiros	EMB Apoio	APL	Meios Combate à Poluição	AMN
						VMER	INEM	Meios Combate à Poluição	APL		
						Mergulhadores	AMN	Lancha Hidrográfica	Marinha		
						UUV	Marinha				

(3) Cenário 3 - Colisão de navios na Barra

1º Alarme			2º Alarme			3º Alarme		4º Alarme		5º Alarme	
EMB Lisboa	ESV	AMN	EMB Cascais	ESV	AMN	Ambulância	INEM	Rebocadores	APL	EMB DMC	AMN
EMB PM		AMN	Viatura PM		AMN	Ambulância	Bombeiros	EMB Apoio	APL	Meios Combate à poluição	AMN
						VMER	INEM	Meios Combate à Poluição	APL		

8. QUADROS DE APOIO

Designação	Posição Geográfica	Descrição
Ponto de recolha de sinistrados no cais da receção do Porto de Recreio de Oeiras	38°40.60'N 009°19.03'W	Cais flutuante com cerca de 80m de extensão em área abrigada, com rampa de saída para o molhe.
Ações administrativas	Capitania do Porto de Lisboa	Promulgação de Edital e Avisos à Navegação sobre eventuais condicionamentos da barra.

9. CONCEITO DE OPERAÇÃO

Em caso de emergência ou quando se justifique, o Diretor do PPISBPL pode:

- a. Constituir um Posto Comando Operacional Conjunto (PCOC) a funcionar nas instalações da Capitania do Porto de Lisboa (ou em outro local a definir), integrando no limite, para além do órgão local da Autoridade Marítima Nacional (AMN), Autoridade Portuária (AP), oficial de ligação do Comando Sub-regional da Grande Lisboa, e eventualmente outros julgados adequados, face à operação em curso como agentes de navegação e representantes do Armador;
- b. Mobilizar um Dispositivo Integrado de Resposta (DIR) constituído por meios humanos e equipamentos de intervenção, reforço, apoio e assistência, pertencentes aos Agentes de Proteção Civil (APC) e a outras entidades, públicas ou privadas, que colaborem nesta matéria.
- c. Desenvolver as ações do Dispositivo Integrado de Resposta (DIR) de forma:
 - (1) Automática, de acordo com o planeamento, mas com a flexibilidade indispensável para se adaptarem às alterações e situações imprevisíveis que possam ocorrer;
 - (2) Estruturada, com base nos meios e recursos, e em conformidade com a informação do Posto de Comando Operacional conjunto (PCOC);
 - (3) Adequado às necessidades e exigências da resposta, devendo estas ser tomadas em tempo oportuno, para aumentar o seu respetivo nível de intervenção e prontidão;
 - (4) Organizar o Teatro de Operações (TO), com a definição clara de responsabilidades de coordenação, comando e controlo dos Agentes de Proteção Civil, no âmbito da sua responsabilidade;
 - (5) Mobilizar e treinar os Agentes de Proteção Civil e entidades intervenientes no PPISBPL, no âmbito das comunicações e dos procedimentos operacionais, através da realização de exercícios de simulação da situação de emergência, de cariz local, a realizar periodicamente;
 - (6) Compete ao Diretor do PIS definir a política de divulgação aos Órgãos de Comunicação Social da informação relativa ao acidente ou incidente, designando para o efeito o local onde funcionará o Gabinete de Imprensa.

10. EXECUÇÃO

Missão, tarefas e responsabilidades dos Agentes de Proteção Civil e entidades intervenientes no PPISBPP.

a. Posto de Comando Operacional (PCOC):

- Efetua a administração e gestão dos meios à sua disposição estabelecendo prioridades e linhas de ação;
- Aciona os meios de acordo com o plano de salvamento marítimo da Capitania do Porto de Lisboa;
- Sectoriza funcionalmente o TO por especialidades: mergulhadores, rebocadores, embarcações salva-vidas, viaturas de apoio, etc.;
- Garante a ligação com o Comando Sub-regional de Emergência e Proteção Civil e os demais Agentes de Proteção Civil;
- Implementa o plano de comunicações.
- Solicita a Marinha através do Centro de Busca e Salvamento Marítimo de Lisboa (MRCC Lisboa) o emprego de meios aéreos necessários para o Teatro de Operações;
- O Capitão do Porto assume o comando do PCOC e é o Comandante das Operações de Socorro;

b. Órgão Local da Autoridade Marítima Nacional

- Solicita a ativação dos meios dos Corpos de Bombeiros, de acordo com a respetiva matriz de alarmes de meios, depois de serem solicitados diretamente à sala de operações do Comando sub-regional de Emergência e Proteção Civil da Grande Lisboa, que fará despacho mediante disponibilidade dos mesmos, informando o Órgão Local da Autoridade Marítima no caso de indisponibilidade ou outro constrangimento;
- Assegura a manutenção da lei e ordem, na zona de intervenção, salvaguardando a atuação das outras Entidades e Organismos operacionais;
- Estabelece o perímetro de segurança.

c. Autoridade Portuária

- No âmbito das suas competências e na área de jurisdição apoiam o Capitão do Porto de Lisboa na execução do presente plano;
- Reforçam o acompanhamento da situação, em permanente articulação com o PCO;

- Coordenam esforços de recuperação e as necessidades logísticas com as entidades e organismos de suporte às ações a desenvolver.

d. Comando Sub-regional de Emergência e Proteção Civil de Lisboa

- No âmbito das suas competências e na área de jurisdição apoiam o Capitão do Porto de Lisboa na execução do presente plano;
- Mobilizam os meios de acordo com a respetiva tabela de acionamento de meios.
- Desenvolvem todas as ações que conduzam a uma imediata intervenção em acidentes, potenciando uma atuação articulada do DIR, visando uma célere reposição das condições de normalidade;
- Empenham-se nas mais diversas ações de acordo com a missão atribuída pelo PCO;
- Participam na prestação de primeiros-socorros aos sinistrados, assim como na evacuação;
- Colaboram nas ações de mortuária.

e. Outras Entidades intervenientes (empresas de salvação marítima, mergulhadores comerciais locais, agentes de navegação ou armadores)

- Colaboram na prossecução dos objetivos estabelecidos no presente plano;
- Participam em exercícios no âmbito deste plano.

11. COMUNICAÇÕES

O sistema de Comunicações basear-se-á na rede GSM/GPRS e rede fixa, em VHF, ou em outro tipo de rede disponível, passível de ser utilizada por todos os intervenientes.

12. EXERCÍCIOS

Deve ser efetuado, sempre que possível e anualmente, um exercício do tipo CPX e um exercício LIVEX com a participação de todos os agentes de proteção civil mencionados neste plano, tendo em vista a resposta à emergência na barra do porto de Lisboa.

13. REVISÃO

A revisão do PPISBPL ocorre sempre que existam elementos de informação que justifiquem a sua revisão.

14. OFICIALIZAÇÃO

O presente PPI é homologado pelo Vice-almirante Diretor-geral da Autoridade Marítima após apreciação prévia da comissão sub-regional de Emergência e Proteção Civil de Lisboa.

15. LISTA DE DISTRIBUIÇÃO

- A. Capitania do Porto de Lisboa
- B. Capitania do Porto de Cascais
- C. Administração do Porto de Lisboa
- D. Comando sub-regional de Emergência e Proteção Civil da Grande Lisboa
- E. Comando Local da Polícia Marítima de Lisboa
- F. Comando Local da Polícia Marítima de Cascais

Lisboa, 27 de novembro de 2024

O Capitão do Porto de Lisboa,

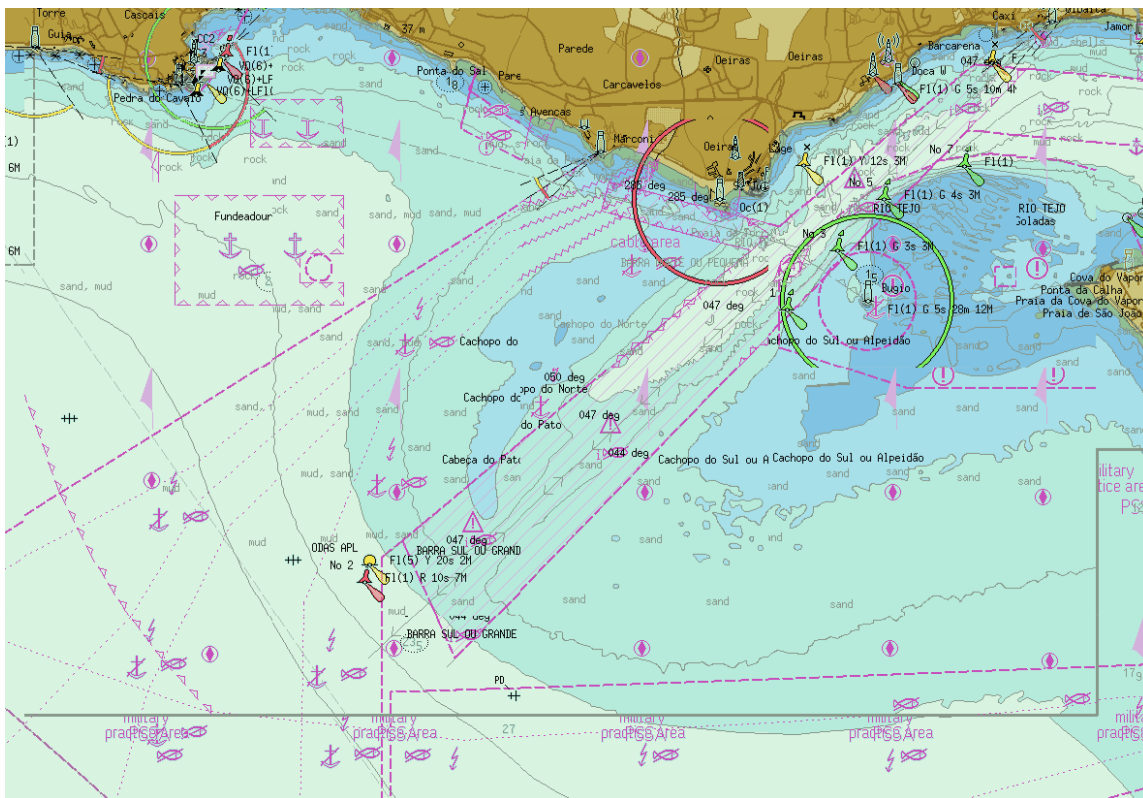
Paulo Rodrigues Vicente
Capitão-de-mar-e-guerra

Apêndice

Ao PPI - (SALVAMENTO NA BARRA DO PORTO DE LISBOA)

Informação geográfica de apoio às Tabelas de Intervenção Operacional Integrada e
Empenhamento de Meios

Extratos da Carta Náutica da Barra do Porto de Lisboa
(este documento não serve para efeitos de navegação – dados 2024)



Mapa de acesso à Barra do Porto de Lisboa

Fonte Google Maps – 2024

