



S. R.

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

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



AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL  
CAPITANIA DO PORTO DE OLHÃO

**PLANO DE SALVAMENTO MARÍTIMO**

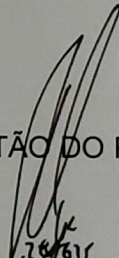
**CARTA DE PROMULGAÇÃO**

O **Plano de Salvamento Marítimo** da Capitania do Porto de Olhão, 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.

Olhão, 28 de agosto de 2025.

O CAPITÃO DO PORTO

  
Alexandre Rogério da Silva Algarvio  
Capitão-de-fragata







## ÍNDICE

**Carta de Promulgação** .....

**Registo de Alterações** .....

**Índice** .....

**Plano de Salvamento Marítimo do Porto de Olhão**.....

1. Finalidade .....

2. Situação.....

3. Objetivo .....

4. Meios .....

5. Difusão da Informação relevante.....

6. Ativação .....

7. Organização .....

8. Situações Típicas.....

9. Acessos de Emergência.....

10. Comunicações .....

11. Informação Pública .....

12. Relatório .....

### **Apêndices**

Apêndice A – Modelo de registo de ocorrência .....

Apêndice B – Lista de contactos úteis .....

Apêndice C – Fluxograma de decisão .....

Apêndice D – Plano de comunicações .....

Apêndice E – Referências legais .....

Apêndice F – Caracterização geral da área .....

Apêndice G – Relação de meios existentes .....



## 1. FINALIDADE

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

## 2. SITUAÇÃO

a. O espaço de responsabilidade da Capitania do Porto de Olhão encontra-se limitado:

- (1) Na **costa**, a Oeste pela Barra artificial do porto comum de Faro-Olhão (Latitude 007° 52.200' W - *Datum* WGS84) e a Este pelo meridiano da Capela de Nossa Senhora do Livramento (Longitude 007° 43.700' W - *Datum* WGS84).
- (2) Nos **portos, rios, rias e lagoas**, a Oeste pela Barra artificial do porto comum de Faro-Olhão (Latitude 007° 52.200' W - *Datum* WGS84) e a Este pelo meridiano de Torre de Aires (Longitude 007° 42.424' W - *Datum* WGS84).
- (3) No **mar**, dentro dos limites em longitude anteriormente referidos, estende-se desde a linha interior do Domínio Público Marítimo até ao limite exterior da plataforma continental, como representado na Figura 1.

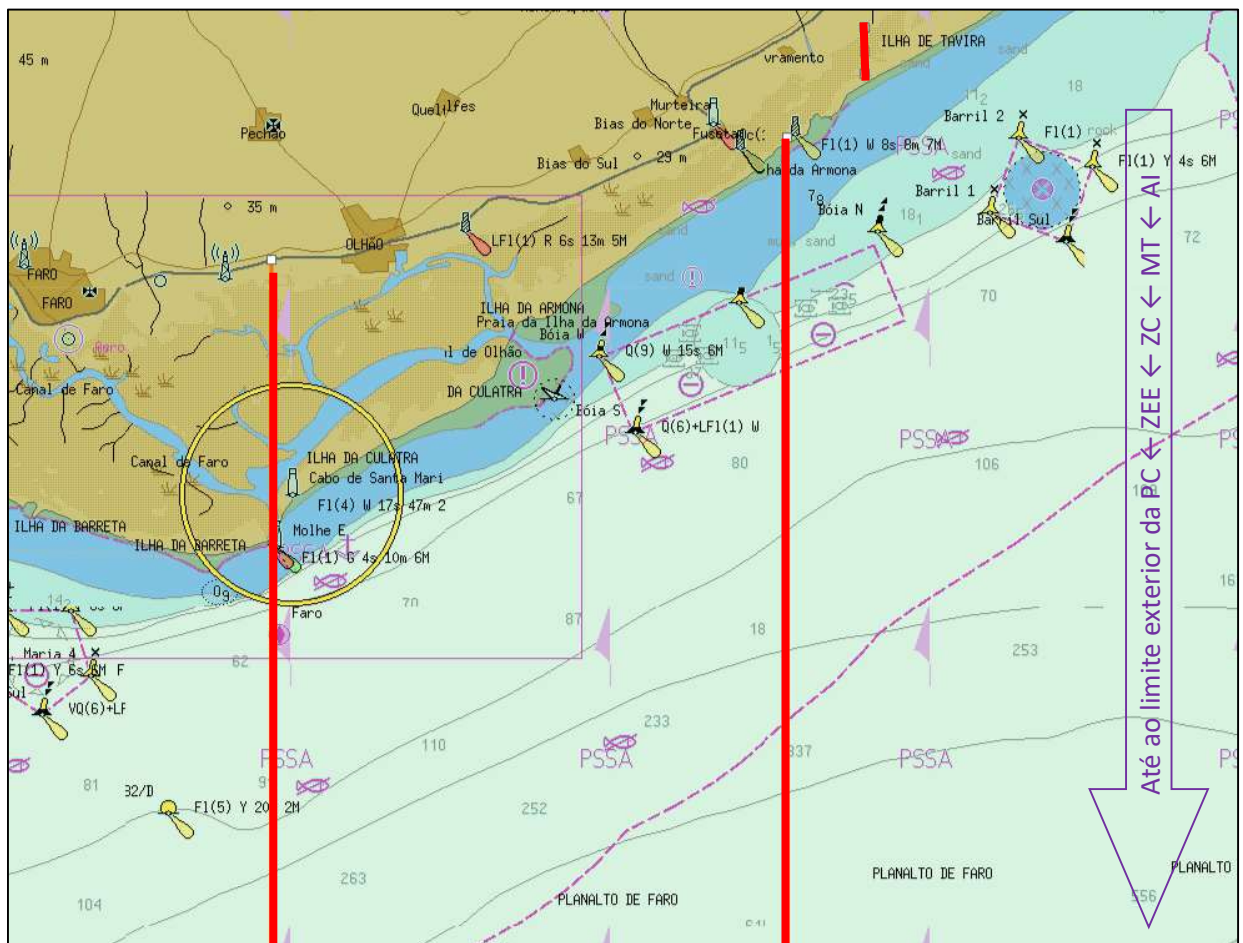


Figura 1 – Espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Olhão

- b. O espaço de jurisdição da CPO integra-se nas características gerais do mar territorial nacional, mas tem a particularidade de nesse espaço estar incluída a zona lagunar designada por Ria Formosa.
- c. Para além da navegação que normalmente cruza a costa Sul de Portugal Continental, o porto encontra-se em franca expansão, apresentando um crescimento de atividade contínuo nos últimos anos, especialmente na náutica de recreio estando previsto o aumento para a pesca artesanal. Essa expansão tem tido como resultado imediato um aumento substancial do movimento de embarcações na área do porto.
- d. O porto de Olhão tem também a particularidade de ser porto de registo e local de desembarque de embarcações de pesca, sendo o porto da região Sul com mais descargas.
- e. No interior da Ria e nas proximidades da Barra do porto, atuam algumas centenas de embarcações de pesca local, auxiliares locais de apoio aos viveiros e embarcações afetas à atividade marítimo-turística, para além das várias centenas de embarcações de recreio, estas mais ativas no período do Verão.
- f. Tem-se verificado um crescente interesse em desenvolver a atividade de turismo náutico na Ria, inclusivamente através da afetação de parte do porto exclusivamente para a atividade marítimo-turística.
- g. Durante a época balnear as ilhas barreira (Ilha da Armona e Ilha da Culatra), são intensamente frequentadas por veraneantes. Durante todo o ano na zona lagunar, a atividade de mariscadores e viveiristas é bastante intensa.
- h. A área marítima é caracterizada por um litoral de praia contínua (tipo arenoso) integrado nas ilhas barreira sendo o único meio de acesso por embarcação (particular, táxi marítimo ou carreira fluvial). Com a exceção da Área Piloto de Produção Aquícola (APPA) da Armona, localizada ao largo da ilha da Armona, não se conhecem grandes entraves e/ou obstáculos à navegação marítima ao longo da costa.
- i. Toda a Ria Formosa constitui um sistema lagunar onde se desenvolve um conjunto de sapais, pequenas ilhotas arenosas e canais de navegação (principais e secundários). Em termos hidrológicos, apesar da Ria Formosa ser alimentada fundamentalmente por água de origem marinha, também contribuem diversos cursos de água de regime temporário, mais significativos nos meses frios e chuvosos.
- j. A nível aéreo, o espaço de jurisdição da CPO é atravessado pelos corredores aéreos das linhas nacionais e internacionais que praticam o Aeroporto Internacional de Faro. É responsável pelo transporte de pessoas e bens na região algarvia e tem incrementado a sua atividade. Por tudo isso, há que considerar a possibilidade de ocorrerem acidentes e incidentes com aeronaves.
- k. No entanto, está promulgado o Plano Prévio de Intervenção do Aeroporto Gago Coutinho, levado à prática e testado pelo que deverá servir de referência.

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

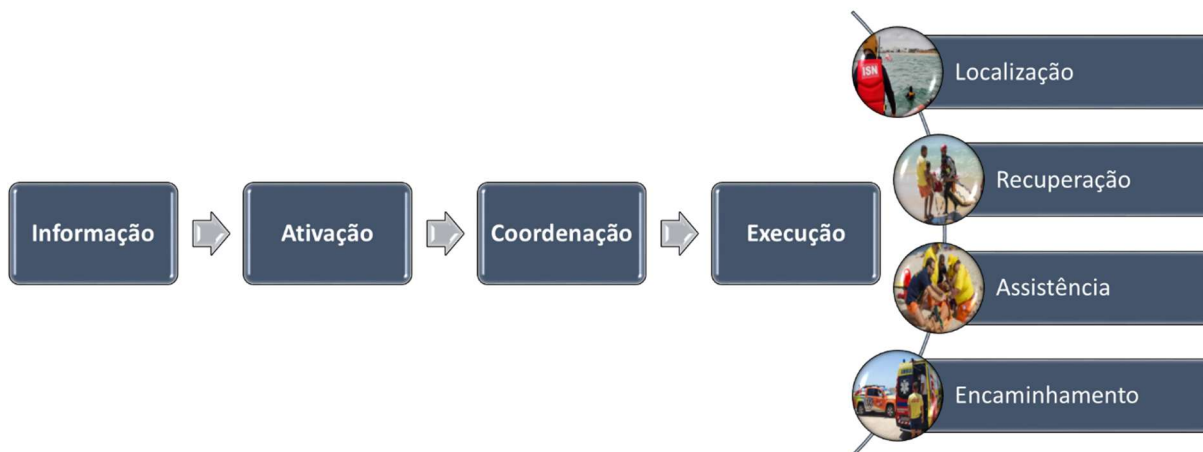


Figura 2 - Processo de implementação do PSM

### 4. MEIOS

- a. A CPO dispõe de pessoal permanentemente disponível, embarcações prontas e comunicações próprias. Os meios de salvamento (para pessoas) e salvação (para navios e embarcações) atribuídos estão sedeados no porto de Olhão. Os recursos humanos disponíveis são os Tripulantes de Embarcação Salva-Vidas (TESV), os agentes do Comando Local da Polícia Marítima (CLPM) e os militares da Capitania.
- b. Os meios podem ainda ser complementados pelo Corpo de Bombeiros Municipais de Olhão, pela Companhia de Bombeiros Sapadores de Faro, pela Associação Humanitária de Bombeiros Faro-Cruz Lusa, pelas capitánias adjacentes ou por outras entidades, como a Polícia de Segurança Pública, a Guarda Nacional Republicana, a Polícia Municipal e outros.
- c. Durante a época balnear o dispositivo é complementado, das 10h00 às 19h00, por nadadores-salvadores, militares de reforço à fiscalização das praias e respetivos meios.
- d. Os nadadores-salvadores, na sua área de concessão, têm ao dispor os meios do Posto de Praia.
- e. No Apêndice G apresenta-se uma tabela resumo dos meios disponíveis, localização e respetivas características operacionais, sem prejuízo de poder requisitar meios a outras entidades.

### 5. DIFUSÃO DA INFORMAÇÃO RELEVANTE

- a. A informação de ocorrências, atividades, eventos, competições e perigos para a navegação é difundida através de Avisos Locais aos Navegantes que podem ser consultados no serviço de apoio aos navegantes ANAVNET em <https://geoanavnet.hidrografico.pt/> (na página na internet do Instituto Hidrográfico).

- b. Adicionalmente, e sempre que haja lugar a alteração do estado da Barra Comum do Porto de Faro/Olhão, é também emitido Aviso Local aos Navegantes.
- c. Sempre que a previsão das condições meteo-oceanográficas indique aviso de alerta de nível amarelo ou superior, a informação mais relevante é transmitida através de Comunicado Operacional, por correio eletrónico, para os agentes locais de proteção civil, associações da pesca, marina de recreio, clubes náuticos, entre outros. 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.
- d. Em complemento, foi criada uma rede social restrita, que permite a rápida difusão pelos responsáveis, de toda a informação acima referida.

## 6. ATIVACÃO

- a. O PSM é ativado pelo 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.
- b. A ativação do PSM prevê a constituição de um Centro de Operações (CO) / Posto de Comando Operacional (PCO) e de Unidades de Salvamento (US) / Destacamentos de Intervenção (DI).
- c. Em regra, o CO/PCO é estabelecido nas instalações da CPO, 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 CLPM no âmbito do presente plano, em particular para:
  - Participar em ações concretas que visem a prossecução do objetivo do PSM;
  - Superentender ações de segurança a espaços físicos e de pessoas;
  - Criar facilidades de acesso, eventualmente em articulação com outras entidades policiais;

## 7. ORGANIZAÇÃO

- a. Enquanto o CO/PCO e as US/DI não atingirem a sua capacidade operacional total:
  - (1) Elemento que recebe o alerta
    - (a) Regista toda a informação (e.g. descrição sucinta da ocorrência, natureza, local, hora, n.º de pessoas envolvidas), incluindo identificação e contacto de quem fez a comunicação;
    - (b) Encaminha o alerta para o Piquete da Polícia Marítima (PM);
    - (c) Informa o CP ou o seu substituto;
    - (d) Informa o 2.º Comandante Local da Polícia Marítima (2CLPM).

- (2) Tripulantes de Embarcações Salva-vidas (TESV)
  - (a) Inicia os preparativos do material e meios necessários para utilização pelas US/DI
- (3) Piquete da PM
  - (a) Recolhe os dados conhecidos, nomeadamente a descrição sucinta da ocorrência, natureza, local, hora, n.º de pessoas envolvidas, identificação de quem fez a comunicação e outros dados necessários ao preenchimento do impresso respetivo (Apêndice A);
  - (b) Transmite a informação da ocorrência ao CP, ou ao seu substituto, e ao 2CLPM;
  - (c) Garante as tarefas atribuídas ao CO/PCO, até que este esteja constituído;
  - (d) Em coordenação com os TESV, avalia 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 de que visam a prossecução do objetivo do PSM;
    - (b) Identificação dos meios humanos e materiais a atribuir às US/DI, em função da ocorrência;
    - (c) Requisição e/ou solicitação de meios a outras entidades, considerados necessários para as ações a tomar;
    - (d) Articulação com os respetivos MRCC/MRSC e estrutura operacional de proteção civil municipal e regional;
    - (e) O CO/PCO é constituído por:
      - 1. CP
        - i. Dirige e coordena o CO/PCO;
        - ii. Em ocorrências em águas sob jurisdição marítima, que ocorram a partir de embarcações, assume-se como Coordenador da missão de busca e salvamento no local (*On-Scene Coordinator* - OSC), enquanto o MRCC Lisboa não assumir a responsabilidade pela missão e não atribuir essa função a outra entidade. Em ocorrências em águas sob jurisdição marítima, que não ocorram a partir de embarcações, assume-se como OSC, mantendo o MRCC Lisboa informado;
        - iii. 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 municipal e regional;
        - iv. Utiliza os meios humanos e materiais disponíveis, requisitando, se necessário, outros meios do Estado ou de privados, para o desenvolvimento das ações adequadas à situação, nos termos da alínea a) do n.º 3 do art. 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março e do art. 167.º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho, ambos na sua redação atual;

- v. Dá conhecimento, logo que possível, à cadeia hierárquica;
  - vi. Promulga os correspondentes Avisos à Navegação Local, se aplicável;
  - vii. Assegura os contactos com os Órgãos de Comunicação Social (OCS), nomeadamente através da elaboração e divulgação de comunicados de imprensa, em articulação com o Gabinete de Imagem e Relações Públicas (GIRP) da AMN.
2. Patrão-mor (PMOR) da CPO
    - i. Assegura o apoio logístico às ações em curso;
    - ii. Substitui o CP na sua ausência ou impedimento;
    - iii. Chefia os US/DI compostos por, entre outros, militares da Capitania.
3. 2CLPM
    - i. Nomeia um agente da PM para integrar o CO/PCO;
    - ii. Assegura o acompanhamento das ações dos US/DI e a direção das medidas de polícia adequadas à situação;
    - iii. Substitui o Comandante Local da Polícia Marítima de Olhão na sua ausência ou impedimento;
    - iv. Supervisiona a elaboração dos relatórios e comunicados previstos neste PSM.
4. Agente da PM
    - i. Coadjuva o 2CLPM e regista sequencialmente as ações a fim de preencher o registo de ocorrência, conforme modelo do Apêndice A.
5. Militar da Patronia (caso não esteja envolvido nas US/DI)
    - i. Assegura as tarefas de apoio ao CO/PCO;
    - ii. Regista a ocorrência na plataforma SEGMAR.
6. Elementos de ligação de outras entidades participantes na operação
    - i. Efetuam a ligação com as suas entidades, disponibilizando os meios conforme necessário e disponíveis.

(2) US/DI

- (a) Execução das ações concretas que visam a prossecução do objetivo do PSM;
- (b) A US/DI inicial é composta pelos TESV, 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, a DI inicial poderá ser constituída pelo Piquete da PM;
- (d) As US/DI complementares poderão ser constituídos pelos TESV, agentes da PM e militares da Capitania, a definir consoante as necessidades específicas da missão;

- (e) Em função do meio empenhado, a US/DI é chefiada pelo PMOR, ou pelo 2CLPM, ou pelo militar, agente da PM ou TESV mais antigo;
- (f) As US/DI são guarnecidas por:
  - 1. Chefe das US/DI
    - i. Chefia localmente as ações da sua US/DI, sob coordenação do CP ou CO/PCO;
    - ii. Solicita ao CO/PCO os meios que entenda necessários para o cumprimento das tarefas atribuídas à sua US/DI;
    - iii. Articula localmente, sob coordenação do CP ou CO/PCO, com as demais US/DI e com os elementos de outras entidades que se possam encontrar a apoiar a ação.
    - iv. Reporta avistamentos, pistas a ação tomada e resultados obtidos;
    - v. Avalia os processos desenvolvidos;
    - vi. Recomenda ao CO/PCO o abandono ou suspensão da busca, quando tal for aconselhável.
  - 2. Restantes elementos das US/DI
    - i. Desenvolve as ações de salvamento marítimo e as medidas de polícia determinadas.

## 8. SITUAÇÕES TÍPICAS

Da análise estatística ao registo de ocorrências, consta-se uma maior incidência das seguintes tipologias:

### a. Acidente/incidente com um navio ou embarcação

- (1) Colocam-se duas situações distintas: o acidente ocorre perto da costa (até ao limite do mar territorial) ou mesmo dentro do porto ou Ria Formosa; ou o acidente ocorre afastado da costa (em alto mar);
- (2) No primeiro caso, normalmente, o CP é nomeado pelo MRCC Lisboa como OSC, devendo empenhar os meios que entenda adequados a cada situação;
- (3) No segundo caso, 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). Neste caso, o CP deve acompanhar de perto todo o desenrolar da situação. Lembre-se que a maior densidade de tráfego ao largo ocorre nos corredores de separação de tráfego, a cerca de 30 milhas da costa;
- (4) Quando for nomeado como coordenador da ação, o CP deve seguir o procedimento apresentado no fluxograma em Apêndice C.

### b. Evacuações médicas

- (1) Acionar os meios disponíveis e julgados suficientes, estabelecendo o CO/PCO na Capitania ou, quando as condições de operacionalidade o aconselhem, noutra local em terra, ou a bordo de qualquer embarcação envolvida na operação de salvamento;

- (2) Obter informação sobre o motivo da evacuação (tipo de sinistro), necessidades especiais do evacuado, tendo em consideração as valências de cada unidade hospitalar e do INEM, identificação do navio, informação sobre o representante legal do navio, o último e o próximo porto, posição, rumo, velocidade;
- (3) Informar o MRCC Lisboa, aguardando instruções e disponibilizando os meios necessários, se solicitado;
- (4) Obter dados pessoais do evacuado (nome completo, idade, sexo e nacionalidade);
- (5) Caso se trate de evacuação de cidadão de país terceiro, informar o Posto de Fronteira e a FSS competente, 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);
- (6) Informar a respetiva Embaixada ou Consulado, da realização da evacuação, caso o MRCC não o tenha feito;
- (7) Coordenar com o MRCC e o CREPCA a operação de transporte do paciente desde o cais de desembarque para a unidade hospitalar.

c. Acidentes com aeronaves

- (1) A queda de uma aeronave no mar constitui uma operação de busca e salvamento aéreo, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 253/95, de 30 de setembro, na sua redação atual;
- (2) Caso solicitado pelo Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Aéreo de Lisboa, o CP apoia com todos os meios disponíveis, acionando o CO/PCO, se necessário, mantendo o MRCC Lisboa informado.

d. Acidentes com pessoas, que não a partir de navio ou embarcação

- (1) Poderão ocorrer diferentes tipos de acidentes, sendo os mais comuns os que envolvem banhistas, praticantes de desportos náuticos, pesca lúdica, 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, dando o alerta para o Piquete da PM ou, em caso de urgência, diretamente para o CP;
- (3) Os meios a empenhar serão definidos em função da ocorrência relatada. Havendo necessidade de apoio médico, as vítimas serão encaminhadas para o centro de saúde ou hospital mais próximo.

## 9. ACESSOS DE EMERGÊNCIA

Os acessos a utilizar em caso de emergência, encontram-se representados nas Figuras 3 a 9.

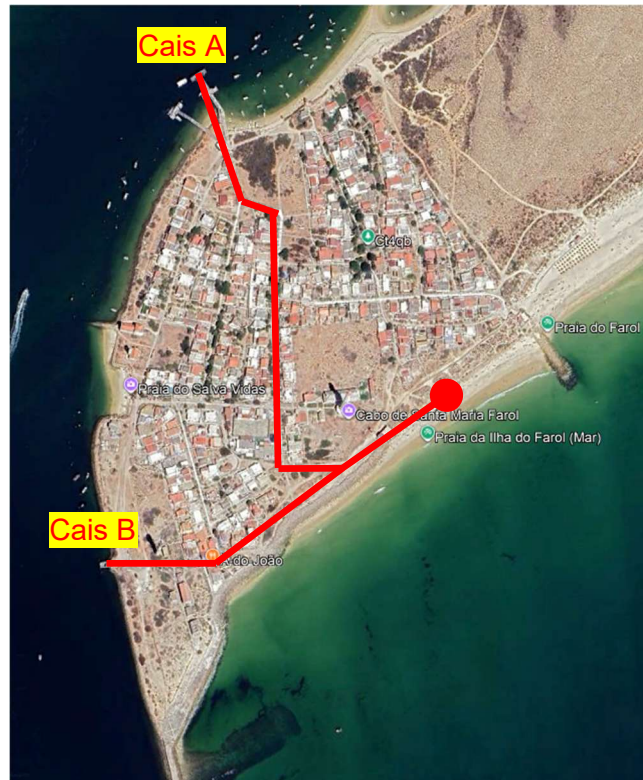


Figura 3 – Acesso de emergência à Praia do Farol-Mar. Transporte da equipa médica por embarcação desde a ESV Olhão até ao Cais A ou Cais B. Restante percurso a pé ou com recurso a viatura de operador local.



Figura 4 – Acesso de emergência à Praia da Culatra-Mar. Transporte da equipa médica por embarcação desde a ESV Olhão até ao Cais. Restante percurso a pé ou recurso a viatura da ULPC Culatra ou operador local.



Figura 5 – Acesso de emergência à Praia da Armona-Mar. Transporte da equipa médica por embarcação desde a ESV Olhão até ao Cais. Restante percurso a pé ou recurso a viatura de operador local. Em condições METOC favoráveis a embarcação poderá abicar na praia.



Figura 6 – Acesso de emergência à Praia da Armona-Ria. Transporte da equipa médica por embarcação desde a ESV Olhão até ao Cais. Restante percurso a pé.



Figura 7 – Acesso de emergência à Praia dos Cavacos. Acesso por terra pela N125.

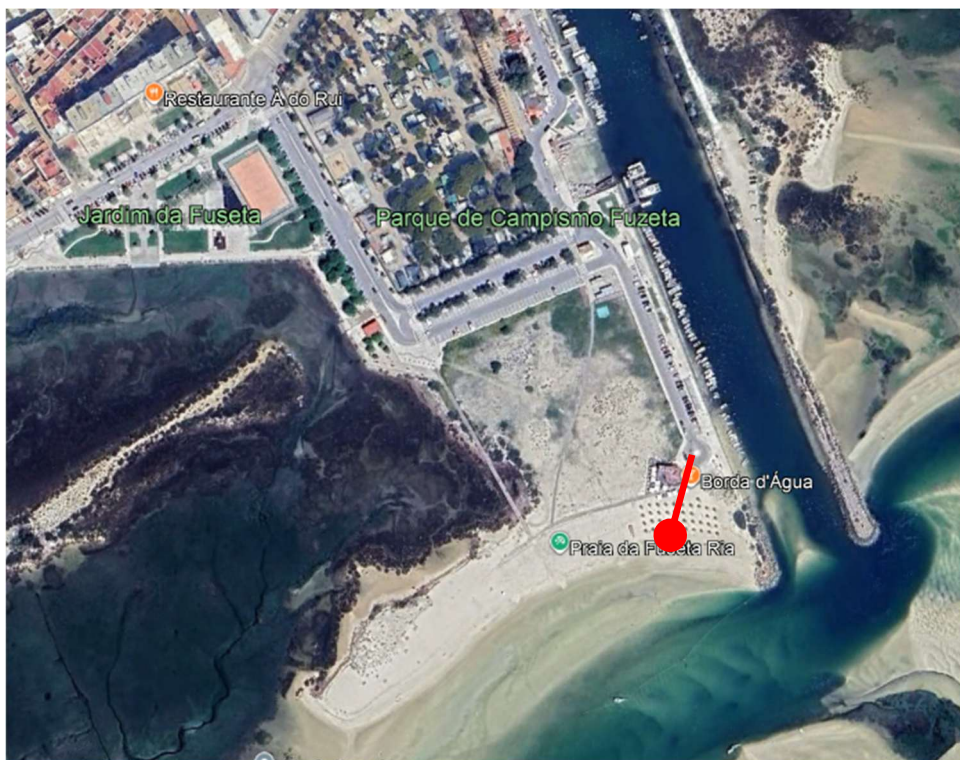


Figura 8 – Acesso de emergência à Praia da Fuzeta-Ria. Acesso por terra por estradas e caminhos.



Figura 9 – Acesso de emergência à Praia da Fuseta-Mar. Transporte da equipa médica por embarcação desde o Cais da Fuseta até ao Cais A. Restante percurso apeado.

## 10. COMUNICAÇÕES

- a. As comunicações serão asseguradas por VHF, com recurso ao canal da Autoridade Marítima atribuído. Em alternativa recorrer-se-á à rede GSM ou telefone;
- b. Nos contactos com outros organismos/entidades, as comunicações deverão ser asseguradas por radio VHF, e em alternativa por GSM, telefone, email ou rede SIRESP;
- c. No Apêndice B é apresentada uma lista de contactos úteis;
- d. No Apêndice D é apresentado o plano de comunicações.

## 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 (DGAM), no prazo de 72 horas, um relatório com descrição da ocorrência, ações desenvolvidas, conclusões e recomendações.
- b. A Patronia é responsável pela introdução de dados na plataforma SEGMAR. Caso se trate de acidente/incidente no contexto balnear, com intervenção de nadador-salvador, esta responsabilidade recai sobre o próprio;
- c. O Piquete da PM de serviço no dia do acidente ou incidente marítimo, é responsável pela introdução de dados na plataforma SEGMAR;

- d. Adicionalmente, é também enviado à Autoridade para as Condições de Trabalho, caso se trate de um sinistro envolvendo acidente de trabalho a bordo com marítimos nacionais;
- e. No caso de o acidente envolver a queda de qualquer tipo de aeronave, deve ainda ser notificado o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários (GPIAAF), conforme Decreto-Lei n.º 318/99, de 11 de agosto, na sua redação atual, e Decreto-Lei n.º 36/2017, de 28 de março.

## Apêndice A

### Ao PSM da Capitania do Porto de Olhão



AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL

## Registo de Ocorrência

### Identificação e Tipo de Local

Nº do Incidente: \_\_\_\_\_ Nº SAR: \_\_\_\_\_ GDH: \_\_\_\_\_

Tipo: \_\_\_\_\_ Causa Provável: \_\_\_\_\_

Características do Local: \_\_\_\_\_

Local: \_\_\_\_\_

Departamento: \_\_\_\_\_ Coordenadas: \_\_\_\_\_

Capitania do Porto de: \_\_\_\_\_ Município: \_\_\_\_\_

Alerta dado por: \_\_\_\_\_ Tempo entre alerta e assistência: \_\_\_\_\_

### Condições Meteo-Oceanográficas

Força do vento: \_\_\_\_\_ Direção do vento: \_\_\_\_\_ Visibilidade: \_\_\_\_\_

Bandeira (praia balnear): \_\_\_\_\_ Ondulação: \_\_\_\_\_ Direção da Ondulação: \_\_\_\_\_

Direção da Vaga: \_\_\_\_\_ Vaga: \_\_\_\_\_ Corrente: \_\_\_\_\_ Maré: \_\_\_\_\_

### Intervenção

Entidades que assistiram: \_\_\_\_\_

Meios Envolvidos: \_\_\_\_\_

Meios de comunicação informados: \_\_\_\_\_

Vítimas

Nome: \_\_\_\_\_

Categoria: \_\_\_\_\_

Sexo: \_\_\_\_\_ Idade: \_\_\_\_\_ Contacto: \_\_\_\_\_

Nacionalidade: \_\_\_\_\_ Evacuação: \_\_\_\_\_

Atividade: \_\_\_\_\_ Familiares Informados: \_\_\_\_\_

Nome: \_\_\_\_\_

Categoria: \_\_\_\_\_

Sexo: \_\_\_\_\_ Idade: \_\_\_\_\_ Contacto: \_\_\_\_\_

Nacionalidade: \_\_\_\_\_ Evacuação: \_\_\_\_\_

Atividade: \_\_\_\_\_ Familiares Informados: \_\_\_\_\_

Nome: \_\_\_\_\_

Categoria: \_\_\_\_\_

Sexo: \_\_\_\_\_ Idade: \_\_\_\_\_ Contacto: \_\_\_\_\_

Nacionalidade: \_\_\_\_\_ Evacuação: \_\_\_\_\_

Atividade: \_\_\_\_\_ Familiares Informados: \_\_\_\_\_

Nome: \_\_\_\_\_

Categoria: \_\_\_\_\_

Sexo: \_\_\_\_\_ Idade: \_\_\_\_\_ Contacto: \_\_\_\_\_

Nacionalidade: \_\_\_\_\_ Evacuação: \_\_\_\_\_

Atividade: \_\_\_\_\_ Familiares Informados: \_\_\_\_\_

## Embarcações

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

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

Observações (Inserir nota de rodapé "Inserir incidente na plataforma SEGMAR")

--



## Apêndice B

### Ao PSM da Capitania do Porto de Olhão

Lista de contactos úteis

#### **AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL**

<b>ENTIDADE</b>	<b>TELEFONE(S)</b>	<b>CORREIO ELETRÓNICO</b>
Capitão do Porto	918 745 915	<a href="mailto:capitaoporto.olhao@amn.pt">capitaoporto.olhao@amn.pt</a>
Patrão-mor	910 036 743	<a href="mailto:capolhao.patraomor@amn.pt">capolhao.patraomor@amn.pt</a>
2.º Comandante Local da Polícia Marítima	916 613 532	<a href="mailto:clpmolhao.2cte@amn.pt">clpmolhao.2cte@amn.pt</a>
Piquete da Polícia Marítima	916 613 521 289 701 700	<a href="mailto:policiamaritima.olhao@amn.pt">policiamaritima.olhao@amn.pt</a>
Estação Salva-Vidas Patrão Sota-patrão Marinheiro Marinheiro	918 102 315 919 663 311 919 671 238 918 102 342	<a href="mailto:capolhao.esv@amn.pt">capolhao.esv@amn.pt</a>
Capitania do Porto	289 894 990	<a href="mailto:capitania.olhao@amn.pt">capitania.olhao@amn.pt</a>
Chefe do Farol de Santa Maria	916 199 470	<a href="mailto:farol.cabosantamaria@amn.pt">farol.cabosantamaria@amn.pt</a>
Capitão do Porto de Faro	918 204 981	<a href="mailto:capitaoporto.faro@amn.pt">capitaoporto.faro@amn.pt</a>
Capitão do Porto de Tavira	918 745 916	<a href="mailto:capitaoporto.tavira@amn.pt">capitaoporto.tavira@amn.pt</a>

#### **MARINHA**

<b>ENTIDADE</b>	<b>TELEFONE(S)</b>	<b>CORREIO ELETRÓNICO</b>
MRCC Lisboa	912 000 322 214 401 919	<a href="mailto:mrcc.lisboa@marinha.pt">mrcc.lisboa@marinha.pt</a>
COMAR	912 000 322 210 984 450	<a href="mailto:comar.dir@marinha.pt">comar.dir@marinha.pt</a>
Instituto Hidrográfico (cálculo deriva)	918 537 634	<a href="mailto:odu@hidrografico.pt">odu@hidrografico.pt</a>

#### **PROTEÇÃO CIVIL**

<b>ENTIDADE</b>	<b>TELEFONE(S)</b>	<b>CORREIO ELETRÓNICO</b>
Comando Regional de Emergência e Proteção Civil do Algarve (CREPCA)	966 242 207 289 887 510	<a href="mailto:CREPCA Algarve@prociv.pt">CREPCA Algarve@prociv.pt</a>
Serviço Municipal de Proteção Civil de Olhão	289 710 000	<a href="mailto:protecaocivil@cm-olhao.pt">protecaocivil@cm-olhao.pt</a>
Corpo de Bombeiros Municipais de Olhão	289 710 000	<a href="mailto:bombeiros@cm-olhao.pt">bombeiros@cm-olhao.pt</a>
Serviço Municipal de Proteção Civil de Faro	289 870 078	<a href="mailto:smpc@cm-faro.pt">smpc@cm-faro.pt</a>
Corpo de Bombeiros Sapadores de Faro	289 888 000	<a href="mailto:sapadoresbombeiros@cm-faro.pt">sapadoresbombeiros@cm-faro.pt</a>
Associação Humanitária de Bombeiros Faro-Cruz Lusa	289 803 066	<a href="mailto:secretaria.ahbfaro@gmail.com">secretaria.ahbfaro@gmail.com</a>
Unidade Local de Proteção Civil – Culatra	968 312 639	<a href="mailto:smpc.faro@cm-faro.pt">smpc.faro@cm-faro.pt</a>

**CÂMARAS MUNICIPAIS E JUNTAS DE FREGUESIA**

ENTIDADE	TELEFONE(S)	CORREIO ELETRÓNICO
Câmara Municipal de Olhão	289 700 100	<a href="mailto:geral@cm-olhao.pt">geral@cm-olhao.pt</a>
Junta de Freguesia de Olhão	289 705 351 914 392 877	<a href="mailto:geral@jf-olhao.pt">geral@jf-olhao.pt</a>
Junta de Freguesia de Quelfes	289 706 470	<a href="mailto:geral@jf-quelfes.pt">geral@jf-quelfes.pt</a>
Junta de Freguesia da Fuzeta	289 793 451 912 264 921	<a href="mailto:geral@uf-moncarapacho-fuzeta.pt">geral@uf-moncarapacho-fuzeta.pt</a>
Câmara Municipal de Faro	289 870 007	<a href="mailto:geral@cm-faro.pt">geral@cm-faro.pt</a>
União das Freguesias de Faro (Sé e São Pedro)	289 889 760 289 715 301	<a href="mailto:geral@uf-faro.pt">geral@uf-faro.pt</a> <a href="mailto:culatra@uf-faro.pt">culatra@uf-faro.pt</a>

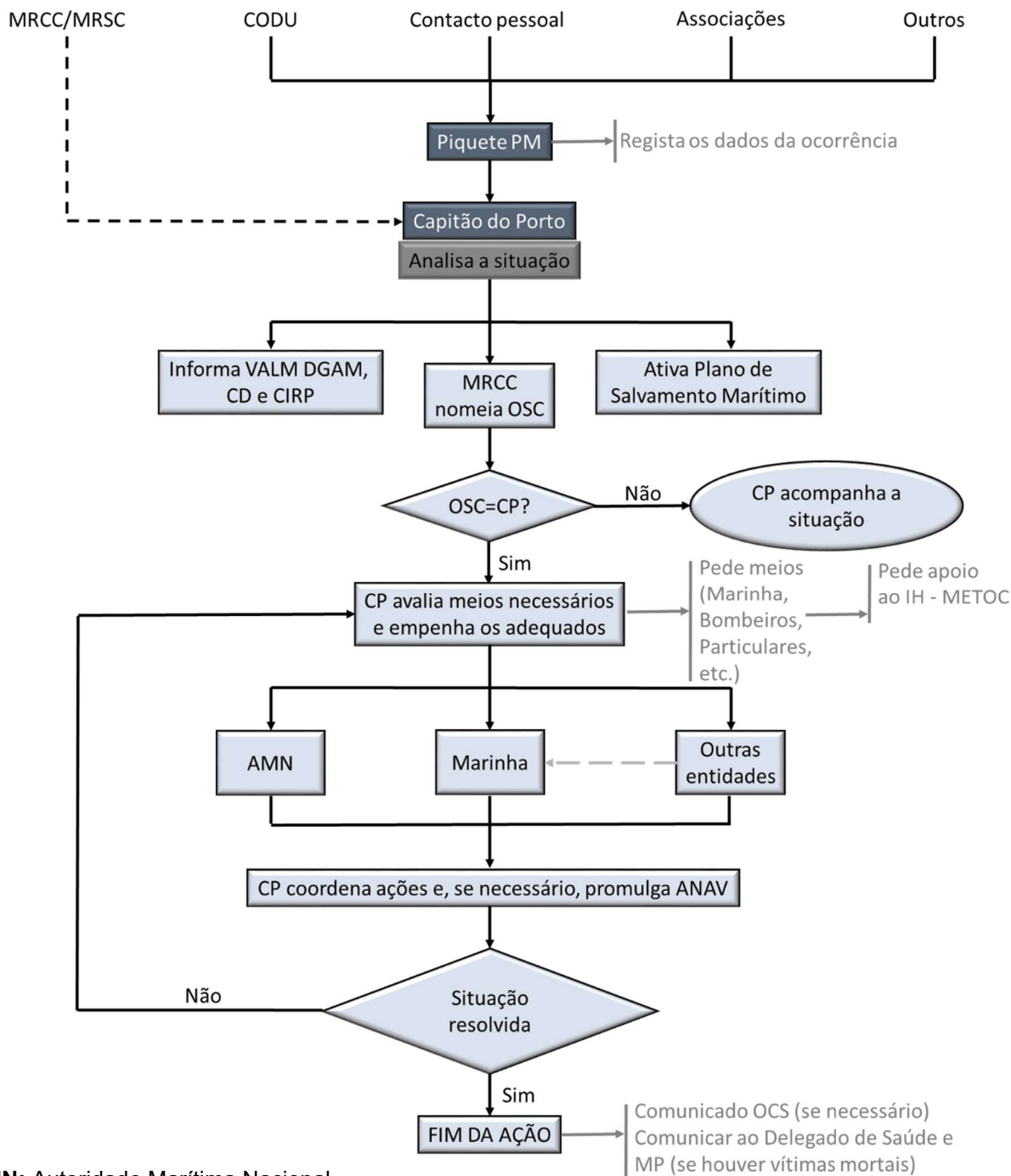
**OUTRAS ENTIDADES**

ENTIDADE	TELEFONE(S)	CORREIO ELETRÓNICO
Administração dos Porto de Sines e do Algarve	269 860 600	<a href="mailto:geral@apsinesalgarve.pt">geral@apsinesalgarve.pt</a>
AmbiOlhão	289 720 000	<a href="mailto:geral@ambiolhao.pt">geral@ambiolhao.pt</a>
APA-ARH Algarve	289 889 000	<a href="mailto:arhalq.geral@apambiente.pt">arhalq.geral@apambiente.pt</a>
Associação da Ilha do Farol	913260608	<a href="mailto:aifarol.direcao@gmail.com">aifarol.direcao@gmail.com</a>
Associação de Defesa da Ilha da Armona	918530842	<a href="mailto:associacao.iarmona@gmail.com">associacao.iarmona@gmail.com</a>
Associação de Moradores da Ilha da Culatra	289 722 125	<a href="mailto:amic-culatra@hotmail.com">amic-culatra@hotmail.com</a> <a href="mailto:info@amiculatra.pt">info@amiculatra.pt</a>
Associação de Moradores dos Hangares	912539339	<a href="mailto:associacao.moradores.hangares@gmail.com">associacao.moradores.hangares@gmail.com</a>
CVP – Delegação de Faro-Loulé	289 899 905	<a href="mailto:dfaroloule@cruzvermelha.org.pt">dfaroloule@cruzvermelha.org.pt</a>
CVP – Delegação de Moncarapacho-Fuzeta	289 794 800	<a href="mailto:dmoncarapacho.fuzeta@cruzvermelha.org.pt">dmoncarapacho.fuzeta@cruzvermelha.org.pt</a>
CVP – Delegação de Olhão	289 722 365	<a href="mailto:dolhao@cruzvermelha.org.pt">dolhao@cruzvermelha.org.pt</a>
Docapesca – Olhão	289 710 600 964 568 839	<a href="mailto:sotavento@docapesca.pt">sotavento@docapesca.pt</a>
Estaleiro Naval “Marina Formosa”	289 702 162 914 913 946 917 290 070	<a href="mailto:geral@marinaformosa.com">geral@marinaformosa.com</a>
Estaleiro Naval “Dias & Sabino, Lda.”	289 703 364	<a href="mailto:diasabinolda@gmail.com">diasabinolda@gmail.com</a>
Fagar	289 860 900	<a href="mailto:mail@fagar.pt">mail@fagar.pt</a>
GNR – Destacamento de Controlo Costeiro de Olhão	289 249 640	<a href="mailto:ucc.dolh@gnr.pt">ucc.dolh@gnr.pt</a>
GNR – Posto de Fronteira de Vilamoura		<a href="mailto:pgf.vilamoura.uccf@gnr.pt">pgf.vilamoura.uccf@gnr.pt</a>
GNR – Posto Territorial de Olhão	289 790 010	<a href="mailto:ct.far.dfar.polh@gnr.pt">ct.far.dfar.polh@gnr.pt</a>
ICNF-DRCNF Algarve	289 700 210	<a href="mailto:DRCNF.Algarve@icnf.pt">DRCNF.Algarve@icnf.pt</a>
MP – Comarca de Faro	289 830 000	<a href="mailto:faro.ministeriopublico@tribunais.org.pt">faro.ministeriopublico@tribunais.org.pt</a>

MP – DIAP Olhão	289 710 400	<a href="mailto:olhao.ministeriopublico@tribunais.org.pt">olhao.ministeriopublico@tribunais.org.pt</a>
PJ – Diretoria do Sul	289 884 522 289 884 500	<a href="mailto:directoria.faro@pj.pt">directoria.faro@pj.pt</a>
Polícia Municipal de Faro	289 888 000	<a href="mailto:geral@cm-faro.pt">geral@cm-faro.pt</a>
Polícia Municipal de Olhão	289 700 150 916 874 025 916 874 040	<a href="mailto:policiamunicipal@cm-olhao.pt">policiamunicipal@cm-olhao.pt</a>
Porto de Recreio de Olhão	289 010 925 961 293 336	<a href="mailto:geral@portorecreioolhao.com">geral@portorecreioolhao.com</a>
PSP – Esquadra de Olhão	289 078 220	<a href="mailto:olhao.faro@psp.pt">olhao.faro@psp.pt</a>
RAAlg – Rede de Arrojamentos do Algarve	968 688 233	<a href="mailto:raalg.arrojamentos@gmail.com">raalg.arrojamentos@gmail.com</a>
RIAS – Centro de Recuperação e Investigação de Animais Selvagens Ria Formosa	927 659 313	<a href="mailto:rias.aldeia@gmail.com">rias.aldeia@gmail.com</a>
ULS Algarve – Hospital de Faro	289 891 100	<a href="mailto:geral@chalgarve.min-saude.pt">geral@chalgarve.min-saude.pt</a>

**Anexo C**  
**Ao PSM da Capitania do Porto de Olhão**

Fluxograma de decisão



**AMN:** Autoridade Marítima Nacional

**ANAV:** Aviso aos Navegantes

**CD:** Chefe de Departamento

**CP:** Capitão do Porto

**CODU:** Centro de Orientação de Doentes Urgentes

**CIRP:** Chefe do Serviço de Comunicação, Informação e Relações Públicas

**IH:** Instituto Hidrográfico

**MRCC/MRSC:** *Maritime Rescue Co-ordination Center/ Maritime Rescue Sub-Center*

**OSC:** *On Scene Commander*

**PM:** Polícia Marítima

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



**Apêndice D**  
**Ao PSM da Capitania do Porto de Olhão**

Plano de comunicações

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

**FREQUÊNCIAS**

a) Banda de MF

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

b) Banda de VHF / FM (156 – 174 Mhz)

## **SERVIÇO MÓVEL MARÍTIMO – PLANO NACIONAL DE COMUNICAÇÕES EM VHF**

Conforme o Plano Nacional de Comunicações em VHF para o Serviço Móvel Marítimo, nos termos da Portaria n.º 630/2002, de 12 de junho, dos Ministérios da Defesa Nacional e do Equipamento Social, na sua redação atual.

Canal Número <sup>(1)</sup>	Frequência (MHz)		Função <sup>(2)</sup>
	Navio	Costeira	
1	156.050	160.650	Autoridade Portuária
5	156.250	160.850	Autoridade Portuária
6	156.300	-	Navio-Navio <sup>(3)</sup>
8	156.400	156.400	Navio-Navio – Manobra Navios
9	156.450	156.450	Navegação de Recreio
10	156.500	156.500	Manobra de Navios
11	156.550	156.550	Comunicação com Entidades Oficiais
12	156.600	156.600	Chamada Comum de Porto
13	156.650	156.650	Segurança da Navegação
14	156.700	156.700	Autoridade Portuária – Pilotagem
15	156.750	156.700	Comunicações Internas a Bordo
16	156.800	156.800	Socorro, Urgências, Segurança e Chamada <sup>(4)</sup>
17	156.850	156.850	Comunicações Internas a Bordo
18	156.900	156.900	Controlo Tráfego VTS Portuário
19	156.950	161.550	Autoridade Marítima
20	157.000	161.600	Operações Portuárias
21	157.050	161.650	GNR – Brigada Fiscal
22	157.100	161.700	Controlo Tráfego Marítimo – VTS
24	157.200	161.800	Correspondência Pública
25	157.250	161.850	Correspondência Pública
26	157.300	161.900	Correspondência Pública
28	157.400	162.000	Correspondência Pública
60	156.025	160.825	Autoridade Portuária
64	156.225	160.825	Escolas e Entidades de Formação Náutica
66	156.325	160.925	GNR – Brigada Fiscal
67	157.375	156.375	SAR e Combate à Poluição
68	156.425	153.425	Controlo Tráfego VTS portuário
70	156.525	156.525	Chamada Seletiva Digital (DSC) <sup>(5)</sup>
71	156.575	156.575	Manobra de Navios
72	156.625	-	Pesca (Navio-Navio)
78	156.925	161.525	Manobra DE Navios – Navio – Terra
80	157.025	161.625	Controlo Tráfego – VTS Portuário
81	157.075	161.675	Atividades de Apoio a Navios
83	157.175	161.775	Correspondência Pública
84	157.225	161.825	Atividade de Apoio a Navios
85	157.275	161.875	Correspondência Pública
87	157.375	157.375	Sistema AIS – Local
88	157.425	157.425	Sistema AIS – Local
AIS1	161.975	161.975	Sistema AIS – Nacional
AIS2	162.025	162.025	Sistema AIS – Nacional

c) Notas

- (1) Este plano apenas inclui os canais que suportam as comunicações relativas às atividades desenvolvidas na respectiva área de jurisdição, pelo que se remete a utilização de outros canais para o plano nacional.
- (2) No que respeita às definições das várias funções, remete-se para as constantes do plano nacional.
- (3) Este canal pode ser utilizado para comunicações entre navios e aeronaves que participem em atividades de busca e salvamento.
- (4) Em conformidade com a resolução MSC 77 (69) da *International Maritime Organization*, 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.
- (6) De acordo com o Volume III (*Mobile Facilities*) do Manual IAMSAR - *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual* devem ser utilizadas as frequências VHF previstas para comunicações "*On-scene search and rescue radiotelephony*" que envolvam aéreos: o canal 16 (156.800 Mhz) e o canal 06 (156.300 Mhz). Cumulativamente, e caso não existam meios aéreos envolvidos, as frequências a utilizar para o mesmo fim devem ser o canal 16 e o canal 10 (156.500 Mhz), podendo as embarcações salva-vidas utilizar, ainda, o canal 67 (156.175 Mhz).

**Apêndice E**  
**Ao PSM da Capitania do Porto de Olhão**

Referências legais<sup>1</sup>

1. Lei n.º 44/2004, de 19 de agosto (Regime jurídico de assistência nos locais destinados a banhistas);
2. Lei n.º 27/2006, de 3 de julho (Lei de Bases da Proteção Civil);
3. Lei n.º 18/2012, de 7 de maio (Investigação técnica de acidentes marítimos);
4. Lei n.º 68/2014, de 29 de agosto (Regime Jurídico aplicável ao nadador-salvador);
5. Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto (Transferência de competências para as autarquias locais);
6. Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho (Regulamento Geral das Capitánias);
7. Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de janeiro (Sistema Nacional de Busca e Salvamento Marítimo);
8. Decreto-Lei n.º 253/95, de 30 de setembro (Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Aéreo);
9. Decreto-Lei n.º 337/98, de 3 de novembro (Administração do Porto de Sines, S.A.);
10. Decreto-Lei n.º 318/99, de 11 de agosto (GPIAA);
11. Decreto-Lei n.º 44/2002, de 25 de julho (Autoridade Marítima Nacional);
12. Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de março (Autoridade Portuária);
13. Decreto-Lei n.º 16/2014, de 3 de fevereiro (Docapesca – Portos e Lotas, S.A.);
14. Decreto-Lei n.º 44/2014, de 20 de março (Transferência dos Portos de Portimão e de Faro para a Administração do Porto de Sines, S.A.);
15. Decreto-Lei n.º 236/2015, de 14 de outubro (GAMA);
16. Decreto-Lei n.º 36/2017, de 28 de março (GPIAAF);
17. Decreto-Lei n.º 97/2018, de 27 de novembro (Transferência para os órgãos municipais no domínio das praias marítimas, fluviais e lacustres);
18. Decreto-Lei n.º 45/2019, de 1 de abril (Lei Orgânica da Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil);
19. Decreto-Lei n.º 72/2019, de 28 de maio (Transferência de competências para os órgãos municipais das áreas portuário-marítimas não afetadas à atividade portuária);
20. Decreto-Lei n.º 90-A/2022, de 30 de dezembro (Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro);
21. Resolução do Conselho de Ministros n.º 103/2005, de 27 de junho (Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) Vilamoura-Vila Real de Santo António);
22. Resolução do Conselho de Ministros n.º 78/2009, de 2 de setembro (Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa);
23. Decreto do Governo n.º 32/85, de 16 de agosto (Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo);
24. Portaria n.º 630/2002, de 12 de junho (Plano nacional de comunicações em VHF para o serviço móvel marítimo);
25. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de dezembro de 1982;
26. PGA 4 – Relacionamento com os Órgãos de Comunicação Social;
27. Circular DGAM n.º 57/2002, de 7 de novembro (Sinistros Marítimos. Procedimentos da Autoridade Marítima);
28. Circular DGAM n.º 174/2022-DT, de 21 de dezembro (Plano de Salvamento Marítimo);
29. Circular GAMA n.º 1/2024, de 29 de novembro (Dever de notificação).

---

<sup>1</sup> Todos na sua redação atual.

**Apêndice F**  
**Ao PSM da Capitania do Porto de Olhão**

Caracterização geral da área

1. Tráfego marítimo

A linha de maior intensidade de tráfego passa a cerca de 30 mn do Cabo de Sta Maria. Há ainda a considerar alguma intensidade na navegação, nomeadamente, junto à barra de entrada para a Ria e posterior acesso ao Cais Comercial de Faro e fundeadouros definidos. São muito numerosos os navios que habitualmente cruzam o mar algarvio.

O transporte marítimo na Ria resume-se sobretudo aos circuitos de ligação entre Olhão e as ilhas barreira [Culatra (Farol, Hangares e Culatra) e a Armona] aumentando significativamente na época estival. São transportes sazonais muito relacionados com a atividade balnear.

Ainda nos meses de maio a outubro é largamente praticada a atividade associada à náutica de recreio e marítimo-turística, bem como os desportos náuticos.

2. Atividade de pesca

Em Olhão e na Fuseta existe uma importante e relevante comunidade piscatória com atividade um pouco por toda a costa entre a Barra de Faro/Olhão e o Livramento, não sendo de esperar que a concentração de embarcações possa causar problemas à navegação.

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

3. Porto de Pesca

O porto de pesca de Olhão situa-se na Ria Formosa junto à cidade. É o maior porto de pesca do Algarve e abriga variados tipos de embarcações para a prática da atividade. Mais do que um ponto de interesse turístico, é um dos pilares da economia local. Neste porto, são descarregados diariamente muitas toneladas de peixe que chegam a milhares de cidadãos algarvios, às regiões limítrofes e até a Espanha. O porto oferece serviços como venda de pescado, produção de gelo e frio, posto de combustível, apoio aos utentes e infraestruturas para embarcações de pesca artesanal, arrasto e cerco.

O porto de pesca da Fuseta é o centro da atividade piscatória da vila, com um estaleiro e infraestruturas de apoio à pesca. É o centro nevrálgico para a pesca tradicional. O porto de pesca tem vindo a ser alvo de requalificação, com o objetivo de melhorar as infraestruturas de apoio à atividade piscatória e portuária.

O porto de abrigo da Culatra, localizado na Ria Formosa, junto ao núcleo habitacional da Culatra, é uma infraestrutura essencial para a comunidade piscatória local. O porto serve principalmente os pescadores da ilha, sendo vital para a economia local e a segurança das embarcações.

#### 4. Porto de recreio

O Porto de Recreio de Olhão situa-se na Ria Formosa junto à frente ribeirinha da cidade e oferece navegabilidade durante todo o ano e é uma infraestrutura moderna. A marina dispõe de serviços como fornecimento de água e energia, posto de combustível, balneários, cais de receção e uma zona comercial e lúdica com vista privilegiada sobre a ria.

#### 5. Batimetria, perigos e resguardos

A orla costeira é espriada com fundos de areia com zona de baixios altamente instáveis e móveis na zona da Barra da Armona (vulgo Lavajo) e da Barra da Fuseta, devendo dar um resguardo de 1 mn à linha de costa. Ao largo da ilha da Armona também está instalada a Área Piloto de Produção Aquícola (APPA) da Armona no interior da qual é interdita a navegação, devendo dar um resguardo de pelo menos 2,5 mn à linha de costa.

A Ria Formosa revela um sistema lagunar complexo, com canais, sapais e as ilhas barreira. Os canais navegáveis (principais e secundários) têm profundidades variáveis entre os 2 e os 10 metros, e a restante área lagunar profundidades entre os 0 e os 2 metros. A Ria Formosa sofre de um assoreamento natural causado por sedimentos transportados pelas marés e rios, especialmente nas zonas interiores e junto às barras. A morfodinâmica da ria é altamente instável, com alterações frequentes no traçado dos canais e nas profundidades.

Está definida uma área de refúgio para os cavalos-marinhos no canal secundário a entre o núcleo da Culatra e o Lavajo, estando interdita a navegação.

#### 6. Correntes

De forma geral, as correntes marítimas são geralmente fracas para leste, exceto quando os ventos sopram de uma direção específica e durante um período prolongado.

A Ria Formosa é fortemente influenciada pelas marés. As correntes de enchente e vazante são intensas nos canais entre as ilhas, especialmente nas barras que ligam a área lagunar ao oceano. Estas correntes podem atingir velocidades significativas, particularmente durante as marés vivas, dificultando a manobra de embarcações de pequenas dimensões.

#### 7. Estado do mar

A agitação marítima é abrigada das fortes ondulações de NW que caracterizam a costa ocidental de Portugal Continental e está dependente dos ventos predominantes de SW e de Levante (E-SE). 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.

## 8. Ventos

No inverno o vento predominante é de SW, com uma velocidade média à volta dos 16 km/h (força 3). No verão o vento predominante é de NW com velocidades médias entre os 10 e os 30 km/h, atingindo picos à tarde.

Registam-se fluxos de levante (orientação E-SE), principalmente na primavera e outono, podendo permanecer vários dias e caracteriza-se pelo aumento de vento de força 5 (30-40 km/h) durante a manhã, 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.

## 9. Pluviosidade, nevoeiros, visibilidade

A precipitação média anual, é relativamente baixa, entre os 400 e os 500 mm. A sua distribuição é bastante irregular ao longo do ano, concentrando-se principalmente nos meses de outono e inverno, enquanto o verão é extremamente seco.

Embora não seja comum, pode ocorrer nevoeiro marítimo costeiro em alguns dias de manhã, que tende a dissipar-se rapidamente com o aumento da temperatura diurna.

## 10. Temperatura da água do mar

As temperaturas da água do mar à superfície variam entre os 15 e 17°C no inverno e entre os 22 a 25°C no verão.

## 11. Temperatura do ar




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).



**Apêndice G**  
**Ao PSM da Capitania do Porto de Olhão**

Relação de meios existentes

1. Meios de Salvamento da Autoridade Marítima Local

Meios	Localização	Motorização	Velocidade (nós)	Autonomia (horas)	Distância máx. de costa (milhas)
 <b>SR 37</b>	ESV Olhão	Mercury 200 HP (x2)	42 (max) 30 (cruzeiro)	3/4 h máximo	30
 <b>AMN-20-R RIA SOLIDÁRIA</b>	ESV Olhão	Suzuki 150 HP (2x)	32 (max) 25(cruzeiro)	2/3 h máximo	2
 <b>M551</b>	ESV Olhão	Rotax 155 HP	45 (max) 30(cruzeiro)	2h no máximo	10

2. Pessoal da Autoridade Marítima Local

Capitania do Porto de Olhão							
Militares			Faroleiros	TMM / TMQ	TESV	Civis	TOTAL
Oficiais	Sargentos	Praças					
1	1	1	6	2	4	4	19

Comando Local da Polícia Marítima de Olhão*				
Inspetor	Sub-inspetor	Chefe	Sub-chefe	Agente
0	0	0	1	9

\* Em apoio ao Capitão do Porto para efeitos do PSM.

3. Meios da Marinha Portuguesa

Um navio atribuído ao dispositivo em prontidão para a busca e salvamento.

4. Meios da Força Aérea Portuguesa

Helicóptero e aeronave de asa fixa atribuídos ao dispositivo em prontidão para a busca e salvamento.

5. Meios dos Bombeiros

Embarcações com capacidade de transporte, viaturas com capacidade de operação no areal, grua e viatura escada, equipa de mergulho e equipas de patrulha por terra.

Viatura 4x4 de 1.<sup>a</sup> Intervenção na Ilha da Armona durante a Época Balnear.

6. Meios dos nadadores-salvadores

Nadadores-salvadores e meios complementares durante a Época Balnear.

Fora da Época Balnear não existe serviço de assistência balnear.

7. Meios da PSP e da GNR

Equipas de patrulha por terra. Meios disponíveis da UCCF (1 embarcação de alta-velocidade atracada no Porto de Olhão, 1 embarcação semirrígida atracada no Porto de Olhão, 2 viaturas 4x4 para uso no areal, sediada em Olhão).