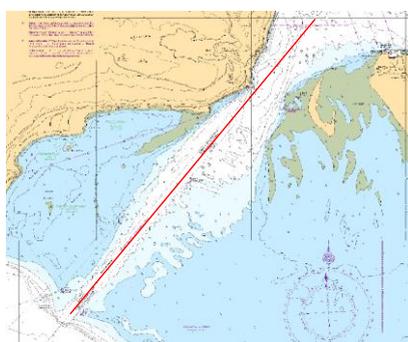


PLANO DE EMERGÊNCIA DE SALVAMENTO PARA A BARRA DO PORTO DE SETÚBAL



CAPITANIA DO PORTO DE SETÚBAL



Ficha Técnica

Título: Plano Prévio de Intervenção para a barra do Porto de Setúbal

Equipa de trabalho:

Direção-geral da Autoridade Marítima

Setúbal, 5 de janeiro de 2022

Índice

1. Lista de Abreviaturas e Acrónimos	4
2. Referencias Legislativas	5
3. Outras referências	5
4. Introdução	5
5. Finalidade	6
6. Objetivos	6
7. Âmbito de aplicação e Vigência	9
8. Ativação do Plano	9
9. Sistema de aviso à população	9
10. Tabelas de Empenhamento de Meios	9
11. Conceito de Operação	11
12. Execução	12
13. Comunicação	13
14. Lista de distribuição	14
15. Revisão do PPI	14
16. Oficialização do PPI	14
17. Oficialização do Plano	14
18. Lista de distribuição	14

1. LISTA DE ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS

AM	- Autoridade Marítima
ANPC	- Autoridade Nacional de Proteção Civil
APC	- Agente de Proteção Civil
BVS	- Bombeiros Voluntários de Setúbal
CDOS	- Comando Distrital de Operações de Socorro
CMS	- Câmara Municipal de Setúbal
CMPC	- Coordenador Municipal de Proteção Civil
CPS	- Capitania do Porto de setúbal
CODIS	- Comandante Operacional Distrital
DIOPS	- Dispositivo Integrado de Operações de Proteção e Socorro
DIR	- Dispositivo Integrado de Resposta
DON	- Diretiva Operacional Nacional
EAV	- Embarcação de Alta Velocidade
ESV	- Estação Salva-Vidas
GNR	- Guarda Nacional Republicana
IPMA	- Instituto Português do Mar e da Atmosfera
NM	- <i>Nautical Mile</i> (1 milha náutica = 1852 metros)
NOP	- Norma Operacional Permanente
PCO	- Posto de Comando Operacional
PM	- Polícia Marítima
POSIT	- Ponto de Situação
PPI	- Plano Prévio de Intervenção
PSP	- Polícia de Segurança Pública
ROB	- Rede Operacional de Bombeiros
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
UCC	- Unidade de Controlo Costeiro
ZA	- Zona de Apoio

2. REFERÊNCIAS LEGISLATIVAS

- Lei nº 27/2006, de 3 de julho – Lei de Bases da Protecção Civil (LBPC);
- Decreto – Lei nº 15/94, de 6 de julho – Sistema Nacional de Busca e Salvamento Marítimo.
- Decreto – Lei nº 44/2002, de 2 de março – Estrutura da Autoridade Marítima Nacional
- Decreto – Lei nº 43/2002, de 2 de março – Sistema da Autoridade Marítima
- Lei nº 65/2007, de 12 de novembro – Organização da Protecção Civil Municipal;
- Decreto – Lei nº 134/2006, de 25 de julho – Sistema Integrado de Operações de Protecção e Socorro (SIOPS).

3. OUTRAS REFERÊNCIAS

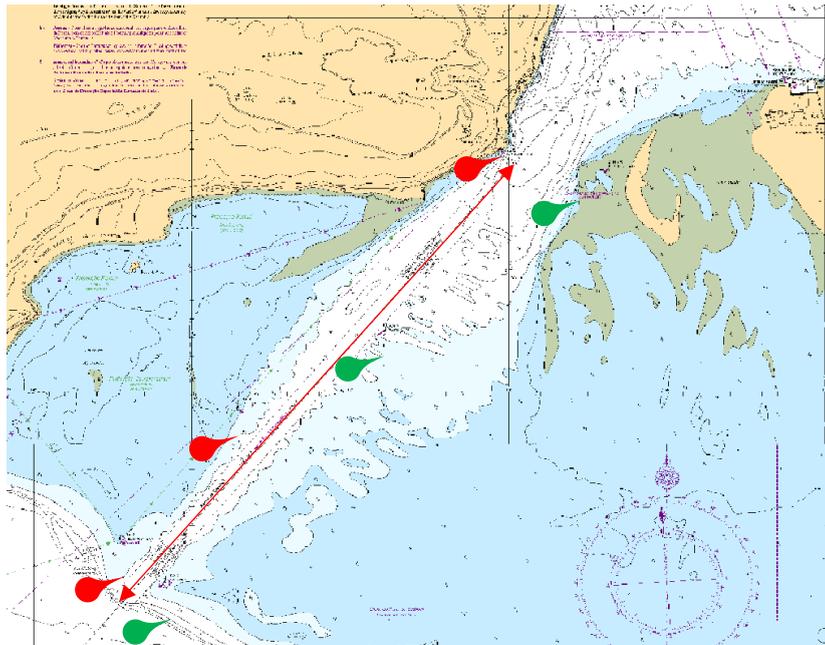
- Plano de Salvamento Marítimo do Porto de Setúbal;
- Edital da Capitania do Porto de Setúbal;
- Normas de Execução Permanentes da Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC);
- Caderno Técnico PROCIV#11 – Guia para elaboração de planos prévios intervenção, conceitos e organização. ANPC, 2009;
- Diretiva Operacional Nacional nº 1/2010, de 05 de janeiro – Dispositivo Integrado das Operações de Protecção e Socorro (DIOPS).

4. INTRODUÇÃO

Com a última revisão da Lei de Bases de Protecção Civil (Lei n.º 80/2015, de 3 de agosto) os órgãos locais da Autoridade Marítima Nacional são agentes de protecção civil, considerando-se que esses órgãos integram a Capitania do Porto e o Comando Local da Polícia Marítima, constituindo-se um enquadramento de integração da componente costeira e marítima na moldura legal e operacional da Protecção Civil. Assim, pretende-se adotar o instrumento do plano prévio de intervenção ao contexto marítimo, neste caso ao contexto da barra do Porto de Setúbal. A disponibilização de um Plano de Salvamento Marítimo da Capitania do Porto de Setúbal em conjunto com o Plano Municipal de Emergência gera um enquadramento regulador para as ações de protecção e socorro, incluindo o salvamento marítimo. É a partir desta base sustentada de trabalho que se pretende planear e especificar a intervenção de vários Agentes de Protecção Civil nos demais cenários que possam ocorrer na barra do porto de Setúbal através deste plano prévio de intervenção.

Os Planos Prévios de Intervenção (PPI) destinam-se prioritariamente a operacionalizar os Planos de Emergência como o Plano de Salvamento Marítimo, incorporando os aspectos específicos de determinados riscos.

O Porto da Setúbal possui uma barra natural, virada a SW, associada à foz do rio Sado, necessitando, contudo, de dragagens frequentes, quer para manter a profundidade desejada para a operação do porto comercial, assim como para manter o alinhamento da barra, face aos baixos existentes na zona envolvente a norte e a sul da zona estreita com cerca de 3 milhas estabelecida entre a baliza n.º 1 e o Outão.



Plano da barra do porto de Setúbal

Apesar do grande abrigo que a serra da Arrábida impõe, com ondulação forte de sudoeste e maré de vazante de marés vivas, a barra pode torna-se difícil de praticar quer na saída como na entrada, devendo tomar-se especiais precauções para uma vaga maior que se faça sentir na saída da barra, ou na possibilidade de atravessamento com mar na popa, para os navios de entrada.

Ao longo da barra as correntes fazem-se sentir ao longo desta, sendo que na zona do Outão, poderão sentir-se correntes laterais, associadas ao fundão existente e descarga de maré de vazante junto ao cais da Secil.

Ao largo, junto à baliza n.º 1, será relevante considerar a diferença de profundidades acentuada existente, associada ao baixo envolvente da barra, que passa de 50 para os 10 metros numa estreita faixa, produzindo zona de rebentação nas envoltentes da boca da barra.

A ondulação predominante é de W, que contorna o cabo Espichel, chegando a esta zona sem grande energia, exceto quando é de SW em que cria maior problema na barra. O interior do porto, por norma é abrigado à ondulação de qualquer quadrante, podendo existir alguma vaga com ventos de S ou SW, que pode afetar os navios atracados nos cais comerciais do canal norte.

Os ventos predominantes no porto são os de N e NW, os quais em média sopram com força 3/4. Pontualmente poderão surgir ventos do quadrante S, associados a passagem de baixas pressões, que introduzem agitação no interior do porto e preocupações para o transito da barra. A barra do Porto de Setúbal foi dragada à cota 15 metros em 2020, mantendo um canal disponível na barra de 14,7 metros, tendo capacidade para operar com navios com as seguintes características:

- Comprimento máximo (fora-a-fora): 270 m;
- Calado máximo: 12,5 m.

Os navios que ultrapassem as dimensões acima referidas ou trens de reboque só poderão entrar no porto após autorização da Autoridade Marítima Local e da Autoridade Portuária.

Tendo por base as especificidades acima mencionadas, surge o Plano Prévio de Intervenção (PPI) para a barra do Porto de Setúbal, sendo um instrumento que visa preparar antecipadamente a intervenção e a resposta de todos os Agentes de Proteção Civil (APC) que concorrem para a segurança e socorro bem como todos os que cooperam nesta matéria, facultando assim uma melhor gestão integrada dos recursos disponíveis.

5. FINALIDADE

O presente plano é subsidiário da Directiva Operacional Nacional (DON) n.º 1/2010 da Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC) – Dispositivo Integrado das Operações de Protecção e Socorro (DIOPS) e do Plano de Salvamento Marítimo do Porto de Setúbal, tendo por finalidade a optimização das intervenções em ocorrências na barra do Porto de Setúbal, no que respeita aos riscos marítimos inerentes às condições meteorológicas e oceanográficas adversas, através da articulação entre o Órgão Local da Autoridade Marítima Nacional, a Autoridade Portuária, os Bombeiros Voluntários de Setúbal (BVS), Companhia de Bombeiros Sapadores de Setúbal (CBSS), a Guarda Nacional Republicana (GNR), o Coordenador do Serviço Municipal de Protecção Civil (SMPC) e outras entidades públicas e privadas.

6. OBJECTIVOS

O PPI para a barra do Porto de Setúbal tem como objetivos:

6.1 Objectivos Gerais:

- 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 Setúbal;

- Assegurar que quando da promulgação de aviso amarelo ou superior para ondulação pelo IPMA para uma zona da linha de costa, implicará o estado de alerta para o dispositivo deste Plano que poderá ser de:
 - Vigilância - acompanhamento da evolução das condições meteorológicas e oceanográficas;
 - Monitorização - vigilância 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;
 - 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.

6.2. Objectivos específicos

- Inventariar os meios e recursos disponíveis para atuar no porto e na barra do porto de Setúbal;
- Providenciar, através de uma resposta concertada, as condições e os meios indispensáveis à minimização dos efeitos adversos;
- Definir o modo de actuação dos vários organismos, serviços e estruturas a empenhar em operações de apoio ou de protecção e socorro e salvamento marítimo;
- A identificação dos possíveis cenários provenientes dos riscos inerentes às condições meteorológicas e oceanográficas adversas nomeadamente acidente à saída da barra com embarcação de pesca, acidente à entrada da barra com embarcação de pesca, acidente com embarcação de recreio, acidente com embarcação de comércio, e conseguir a optimização da resposta e a integração dos meios dos diversos APC que possam vir a intervir em cada cenário previsto;
- Em permanente articulação com todos os APC e entidades desenvolver a resposta imediata e adequada às acções de:
 - Fecho ou condicionamento da barra tendo em causa o acidente em questão;
 - Despacho imediato dos meios de socorro ou apoio;
 - Unidade de comando e Posto de Comando Operacional Conjunto (PCOC);
 - Eficácia na gestão da informação pública.

7. ÂMBITO DE APLICAÇÃO E VIGÊNCIA

O PPI é um instrumento operacional de âmbito local, onde estão empenhados os APC bem como as entidades, organismos e serviços. É de execução permanente, desde a data da sua homologação.

O Director do PPI para acidentes na barra do Porto de Setúbal é o Capitão do Porto de Setúbal, que poderá ser substituído por outro Capitão do Porto das capitánias limítrofes.

8. ACTIVAÇÃO DO PLANO

A activação deste PPI visa:

- Assegurar a colaboração das várias entidades intervenientes, garantindo a mobilização mais rápida dos meios e recursos afectos ao plano;
- Uma maior eficácia e eficiência na execução das ordens e procedimentos previamente definidos.

8.1 Competência para activação do plano

O plano é automaticamente activado quando se verificar um dos critérios a seguir indicados ou por decisão do Capitão do Porto de Setúbal.

8.2 Critério para a activação do plano

Condições meteorológicas e oceanográficas adversas junto à barra do porto de Setúbal ou aviso laranja do IPMA para ondulação na costa ocidental de Portugal continental (zona do cabo da Roca a São Vicente).

9. SISTEMA DE AVISO À NAVEGAÇÃO

Sempre que há condições meteorológicas e oceanográficas adversas a barra será fechada ou condicionada, sendo esta informação divulgada por aviso à navegação e içado no mastro de sinais da Capitania do Porto o sinal correspondente e accionado este Plano Prévio de Intervenção da Barra do Porto de Setúbal.

10. TABELAS DE ACIONAMENTO DE MEIOS

O presente plano aplica-se à eminência ou ocorrência dos riscos de acidente marítimo na barra do Porto de Setúbal:

TABELA DE EMPENHAMENTO DE MEIOS

<u>AM - AUTORIDADE MARÍTIMA</u> <u>(Local)</u>		Esta tabela aplica-se a situações de eminência ou ocorrência de acidente marítimo na barra do Porto de Setúbal.	
1º ALARME	2º ALARME	3º ALARME	
SR da ESV / SG PM			
2ª Semirígida SM PM			
Moto D'água			
4x4 TT (Todo Terreno)			
Tratocar / Moto 4			

<u>AUTORIDADE PORTUÁRIA</u> <u>+ EMPRESAS REBOQUE</u>		Esta tabela aplica-se a situações de eminência ou ocorrência de acidente marítimo na barra do Porto de Setúbal.	
1º ALARME	2º ALARME	3º ALARME	
EMBARCAÇÃO PILOTOS			
EMBARCAÇÃO APSS			
REBOCADOR LOCAL			
REBOCADOR COSTEIRO			
OUTROS MEIOS			

BVS - BOMBEIROS VOLUNTARIOS DE SETÚBAL a)		Esta tabela aplica-se a situações de eminência ou ocorrência de acidente marítimo na barra do Porto de Setúbal.	
1º ALARME	2º ALARME	3º ALARME	

CBSS - COMPANHIA DE BOMBEIROS SAPADORES DE SETÚBAL a)		Esta tabela aplica-se a situações de eminência ou ocorrência de acidente marítimo na barra do Porto de Setúbal.	
1º ALARME	2º ALARME	3º ALARME	

a) A solicitar ao CDOS, avaliando os meios mais adaptados e disponíveis

11. CONCEITO DE OPERAÇÃO

É intenção do Director do PPI para condições meteorológicas e oceanográficas adversas na zona da barra do Porto de Setúbal a partir de aviso laranja do IPMA para ondulação e na situação de monitorização:

- Constituir um Posto Comando Operacional (PCO) a funcionar nas instalações da Capitania / Piquete da Policia Marítima (alternativa VTS de Setúbal), de geometria variável, integrando o órgão local da Autoridade Marítima Nacional (AM), a Autoridade Portuária (AP), o Coordenador Municipal de Protecção Civil (CMPC), oficiais de ligação dos Bombeiros Voluntários de Setúbal (BVS), da Companhia de Bombeiros Sapadores de Setúbal (CBSS) e outros jogadores adequados, face à operação em curso.
- Mobilizar um Dispositivo Integrado de Resposta (DIR) constituído por meios humanos e equipamentos de intervenção, reforço, apoio e assistência, pertencentes aos Agentes de Protecção Civil (APC) e a outras entidades, públicas ou privadas, que colaborem nesta matéria.
- Desenvolver as acções do Dispositivo Integrado de Resposta (DIR) de forma:
 - Automática, de acordo com o planeamento, mas com a flexibilidade indispensável para se adaptarem às alterações e situações imprevisíveis que possam ocorrer;
 - Estruturada, com base nos meios e recursos, e em conformidade com a informação do Posto de Comando Operacional (PCO);
 - Adequado às necessidades e exigências da resposta, devendo estas ser tomadas em tempo oportuno, para aumentar o seu respectivo nível de intervenção e prontidão;
 - Organizar o Teatro de Operações (TO), com a definição clara de responsabilidades de coordenação, comando e controlo dos Agentes de Protecção Civil, no âmbito da sua responsabilidade;
 - Mobilizar e treinar os Agentes de Protecção Civil e entidades intervenientes no PPI, no âmbito das comunicações e dos procedimentos operacionais, através da realização de exercícios de simulação da situação de emergência, de cariz local, a realizar anualmente;
 - Compete ao Director do PPI definir a política de divulgação aos “media” da informação relativa ao acidente ou incidente, designando para o efeito o local onde funcionará o Gabinete de Imprensa.

12. EXECUÇÃO

Missão, tarefas e responsabilidades dos Agentes de Protecção Civil e entidades intervenientes no PPI.

I - Posto de Comando Operacional (PCO):

- O Capitão do Porto é o Comandante das Operações de Socorro;
- Assume as funções de SAR MISSION COORDINATOR e despacha meios para o local informando o MRCC;
- O Capitão do Porto passa a ON SCENE COORDINATOR quando for determinado pelo MRCC;
- Solicita ao MRCC o despacho de meio aéreo para o Teatro de Operações;
- Concentra, recebe e atribui prioridades;
- Acciona os meios de acordo com o plano de salvamento marítimo da Capitania do Porto de Setúbal;
- Sectoriza o TO por especialidades: mergulhadores, rebocadores, embarcações de salva-vidas, viaturas de apoio, etc.;
- Garante a ligação com o CDOS, o Coordenador Operacional Municipal e os Agentes de Protecção Civil;
- Implementar o plano de comunicações.

II – Órgão Local da Autoridade Marítima Nacional

- A AMN cumpre todas as missões que legalmente lhe estão atribuídas;
- Mobiliza os meios de acordo com a respectiva tabela de alarmes de meios;
- Assegura a manutenção da lei e ordem, na zona de intervenção, salvaguardando a actuação das outras Entidades e Organismos operacionais;
- Estabelece o perímetro de segurança.

III – Serviços da Autoridade Portuária

- Através da Capitania do Porto colaboram na prossecução dos objectivos estabelecidos no presente plano;
- Disponibilizam meios, recursos e pessoal para a efectiva montagem do Dispositivo Integrado de Resposta, ao nível local;
- Reforçam o acompanhamento da situação, em permanente articulação com o PCO;
- Desenvolvem normas e procedimentos operacionais, para suportar este PPI;
- Coordenam esforços de recuperação e as necessidades logísticas com as entidades e organismos de suporte às ações a desenvolver.

IV – Bombeiros Voluntários de Setúbal (BVS)

- Mobilizam os meios de acordo com a respectiva tabela de acionamento de meios.
- Desenvolvem todas as acções que conduzam a uma imediata intervenção em acidentes, potenciando uma atuação articulada do DIR, visando uma célere reposição das condições de normalidade;
- Fornecem ao CDOS de Setúbal qualquer alteração que ocorra nos respetivos meios e recursos e capacidades de intervenção;

- Todo o efectivo e meios do CB, que integra o DIR incorporam a cadeia de comando operacional estabelecida, e executam as missões que forem atribuídas;
- Empenham-se nas mais diversas acções de acordo com a missão atribuída pelo PCO;
- Participam na prestação de primeiros-socorros aos sinistrados, assim como na evacuação;
- Colaboram nas acções de mortuária;
- Executam outras missões com os meios próprios, de acordo com as determinações superiores.

V – Companhia de Bombeiros Sapadores de Setúbal (CBSS)

- Mobilizam os meios de acordo com a respetiva tabela de acionamento de meios.
- Desenvolvem todas as acções que conduzam a uma imediata intervenção em acidentes, potenciando uma atuação articulada do DIR, visando uma célere reposição das condições de normalidade;
- Fornecem ao CDOS de Setúbal qualquer alteração que ocorra nos respetivos meios e recursos e capacidades de intervenção;
- Todo o efetivo e meios do CB, que integra o DIR incorporam a cadeia de comando operacional estabelecida, e executam as missões que forem atribuídas;
- Empenham-se nas mais diversas acções de acordo com a missão atribuída pelo PCO;
- Participam na prestação de primeiros-socorros aos sinistrados, assim como na evacuação;
- Colaboram nas acções de mortuária;
- Executam outras missões com os meios próprios, de acordo com as determinações superiores.

VI – Guarda Nacional Republicana (GNR)

- A GNR cumpre todas as missões que legalmente lhe estão atribuídas;
- Mobiliza os meios de acordo com a respetiva grelha de alarmes;
- Assegura a manutenção da lei e ordem, na zona de intervenção, salvaguardando a actuação das outras Entidades e Organismos operacionais.

VII – Coordenador Municipal de Proteção Civil

- Integra o PCO articulando com os APC,
- Mantém permanente ligação de articulação operacional com o diretor do PPI (Capitão do Porto de Setúbal), assim como com o CODIS.

VIII – Outras entidades intervenientes (empresas de salvação marítima/rebocadores ou de mergulhadores comerciais locais, etc.)

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

13. COMUNICAÇÕES

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

14. EXERCÍCIOS

Deve ser efectuado 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 Setúbal.

15. ALTERAÇÕES A ESTE PLANO

Este plano deverá ser alterado anualmente em virtude dos exercícios efectuados e das lições identificadas nesses exercícios, assim como em virtude de qualquer outro acontecimento das operações reais na barra do Porto da Figueira da Foz.

16. REVISÃO PLANO DE EMERGÊNCIA DE SALVAMENTO PARA AS BARRAS

A revisão total ou parcial do PPI é feita anualmente ou antes se julgado conveniente pelo Director do Plano.

17. OFICIALIZAÇÃO DO PPI

O Plano de Salvamento de Emergência para a barra do Porto de Setúbal foi colocado à consideração da Comissão Municipal de Protecção Civil e das entidades intervenientes, que deram os seus contributos e posteriormente firmaram a aprovação do mesmo.

18. LISTA DE DISTRIBUIÇÃO

01. Órgão Local da Autoridade Marítima Nacional;
02. Autoridade Portuária de Setúbal;
03. Comando Distrital de Operações e Socorro de Setúbal;
04. Câmara Municipal de Setúbal;
05. Coordenador Municipal de Protecção Civil;
06. Companhia de Bombeiros Sapadores de Setúbal;
07. Bombeiros Voluntários de Setúbal;
08. Comando Local da Polícia Marítima;
09. Comando Territorial da Guarda Nacional Republicana de Setúbal.