



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

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

AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL

CAPITANIA DO PORTO DE SINES

PLANO DE SALVAMENTO MARÍTIMO

CARTA DE PROMULGAÇÃO

O **Plano de Salvamento Marítimo** da Capitania do Porto de Sines, doravante abreviadamente designado por PSM, é o instrumento ao dispor do Capitão do Porto e Autoridade Marítima Local que contém 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 e serviços da Autoridade Marítima Nacional em toda a sua extensão, e prevendo uma estreita relação com os Centros de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo, e estruturas de proteção civil, além de outras entidades que colaboram no âmbito das suas responsabilidades.

Sines, 25 de fevereiro de 2025.

O CAPITÃO DO PORTO

Luís Filipe da Conceição Duarte
Capitão-de-fragata

REGISTO DE ALTERAÇÕES

Identificação da Alteração ou Correção e Nº de Registo (se houver)	Data em que foi efetuada	Quem efetuou (Identificação/Assinatura)

INDICE

1. FINALIDADE.....	1
2. SITUAÇÃO.....	1
3. OBJETIVO	2
4. MEIOS	3
5. DIFUSÃO DA INFORMAÇÃO RELEVANTE	3
6. ATIVAÇÃO.....	4
7. ORGANIZAÇÃO.....	5
8. SITUAÇÕES TÍPICAS	9
9. ACESSOS DE EMERGÊNCIA.....	12
10. COMUNICAÇÕES	12
11. INFORMAÇÃO PÚBLICA.....	12
12. RELATÓRIO	12
APÊNDICE 1	1
MODELO DE REGISTO DE OCORRÊNCIA.....	1
APÊNDICE 2	1
LISTA DE CONTACTOS ÚTEIS.....	1
APÊNDICE 3	1
CARACTERÍSTICAS DA ESPAÇO DE JURISDIÇÃO DA CAPITANIA DO PORTO DE SINES	1
APÊNDICE 4	1
FLUXOGRAMA DE PROCEDIMENTOS	1
APÊNDICE 5	1
PLANO DE COMUNICAÇÕES.....	1
APÊNDICE 6	1
REFERÊNCIAS LEGAIS.....	1
APÊNDICE 7	1
RELAÇÃO DE MEIOS EXISTENTES.....	1
APÊNDICE 8	1
ACESSOS DE EMERGÊNCIA	1

INDICE DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Limite de jurisdição marítima - linha tirada do Casal de D. Soeiro.....	1
Figura 2 - Espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Sines	2
Figura 3 - Processo de implementação do PSM	3
Figura 4 - Fluxo de informação no processo de ativação do PSM.....	5
Figura 5 - Esquemas de separação de tráfego	APÊNDICE 3 - 9
Figura 6 - Varadouro de Porto Covo	APÊNDICE 3 - 10
Figura 7 - Portinho do Canal	APÊNDICE 3 - 10
Figura 8 - Lapa das Pombas	APÊNDICE 3 - 11
Figura 9 - Entrada da Barca (vista do mar)	APÊNDICE 3 - 12
Figura 10 - Entrada da Barca (vista de terra)	APÊNDICE 3 - 12
Figura 11 - Azenha do Mar	APÊNDICE 3 - 13
Figura 12 - Zona Portuária do Porto de Sines	APÊNDICE 3 - 14
Figura 13 - ACESSOS DE EMERGÊNCIA.....	APÊNDICE 8 - 2

LISTA DE ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS

ADJCP	Adjunto do Capitão do Porto
AI	Águas Interiores
AM -	Autoridade Marítima
ANEPC	Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil
AML	Autoridade Marítima Local
DOCAPESCA	Autoridade Portuária de Peniche
APC	Agente de Proteção Civil
CCOS	Centro de Coordenação Operacional Sub-regional
CLPM	Comando Local da Polícia Marítima
CODUMAR	Centro de Orientação de Doentes Urgentes-MAR
COMAR	Centro de Operações Marítimas
COS	Comandante das Operações de Socorro
CP	Capitão do Porto
CPS	Capitania do Porto de Sines
DMC	Departamento Marítimo do Centro
DPH	Domínio Público Hídrico
GAMA	Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos
GIRP	Gabinete de Comunicação, Informações e Relações-Públicas
GNR	Guarda Nacional Republicana
GPIAA	Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes com Aeronaves
MRCC	Centros de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo
MT	Mar Territorial
OCS	Órgãos de Comunicação Social
OSC	<i>On-Scene Coordinator</i>
PC	Plataforma Continental
PCO	Posto de Comando Operacional
PM	Polícia Marítima
PPI	Plano Prévio de Intervenção
PSM	Plano de Salvamento Marítimo
PSP	Polícia de Segurança Pública
RCC	<i>Rescue Co-ordination Center</i>
SAR	<i>Search and Rescue</i>
SIEM	Sistema Integrado de Emergência Médica.
SRR	<i>Search and Rescue Region</i>
TESV	Tripulantes de Embarcações Salva-vidas
US	Unidade de Salvamento

VTS	<i>Vessel Traffic Service</i>
ZALI	Zona de Atividades Logísticas e Industriais
ZC	Zona Contígua
ZEE	Zona Económica Exclusiva
ZH	Zero Hidrográfico
2CLPM	2.º Comandante Local da Polícia Marítima

1. FINALIDADE

O PSM da Capitania do Porto de Sines tem por finalidade última a salvaguardar da vida humana nos espaços de jurisdição da Capitania do Porto de Sines (CPS), através da implementação de procedimentos que permitam uma utilização eficiente e eficaz das capacidades disponíveis.

2. SITUAÇÃO

a. O espaço de jurisdição da CPS, conforme consta do Quadro n.º 1 Anexo ao Regulamento Geral da Capitánias, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho, na sua redação atual, compreende os seguintes limites e áreas:

- (1). Na costa, a Norte, é limitado pela foz da ribeira das Fontainhas (praia da Aberta Nova) e a Sul pela foz da ribeira de Seixe, definida pela interseção do curso da ribeira com a linha de baixa-mar, com as coordenadas geográficas Latitude: 37° 26' 5" N e Longitude: 008° 47' 9" W (WGS 84);
- (2). No rio Mira, estende-se desde a foz até ao Casal de D. Soeiro, como representado na Figura 1;
- (3). No mar, dentro dos limites em latitude anteriormente referidos, estende-se desde a linha interior do Domínio Público Marítimo (DPM) até ao limite exterior da plataforma continental, como representado na Figura 2.



Figura 1 - Limite de jurisdição marítima - linha tirada do Casal de D. Soeiro

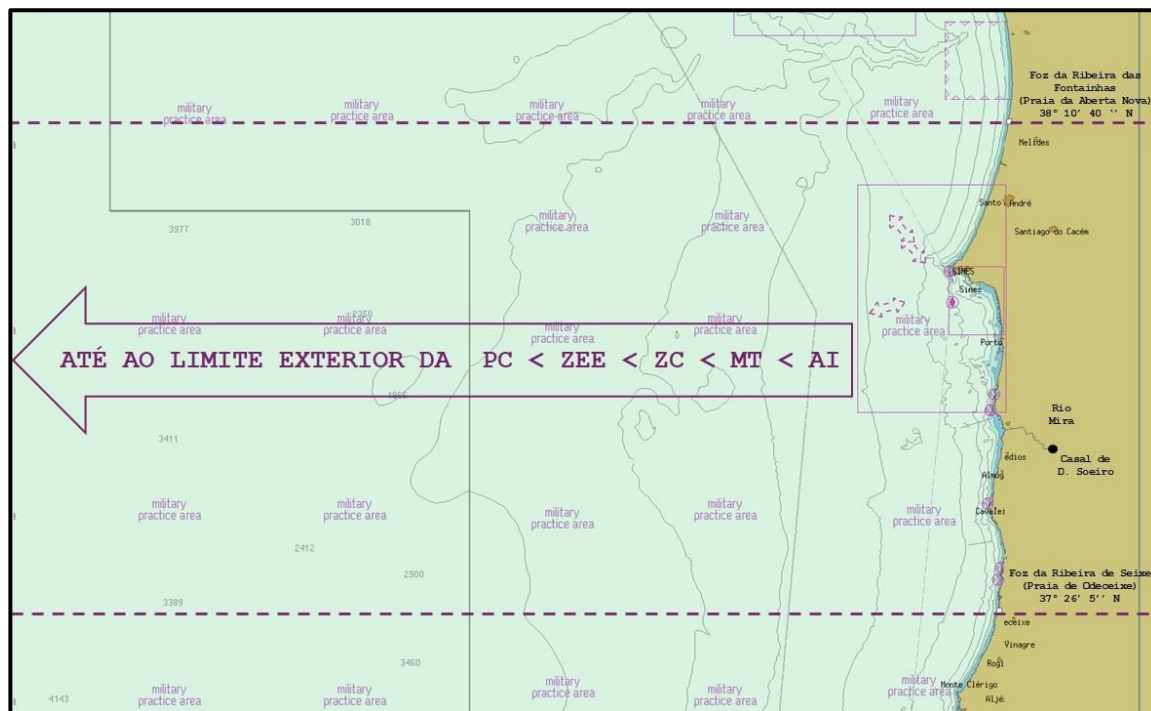


Figura 2 - Espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Sines

- b. Na orla costeira, o espaço sob jurisdição da CPS é composto por duas zonas com características bastante distintas conforme exposto no [Apêndice 3](#).
- c. As regras, orientações, informações e determinações relativas à navegação e permanência de navios e embarcações, no espaço de jurisdição da CPS, estão promulgadas em Edital (<https://www.amn.pt/DGAM/Capitanias/Sines>). Este Edital procede, também, à regulação e definição de princípios gerais e procedimentais aplicáveis ao conjunto de outras atividades exercidas no espaço de jurisdição da CPS, compreendendo terrenos do domínio hídrico e plano de água associado, no quadro das competências legais e âmbitos de intervenção da Autoridade Marítima Nacional (AMN) em razão da matéria.

3. OBJETIVO

O presente PSM tem como objetivo a definição de procedimentos, desde a receção da notícia relativa a uma ocorrência no espaço de jurisdição da CPS até à conclusão do processo, incluindo a localização, recuperação, assistência e encaminhamento das vítimas para outros Agentes de Proteção Civil (APC) (Figura 3).

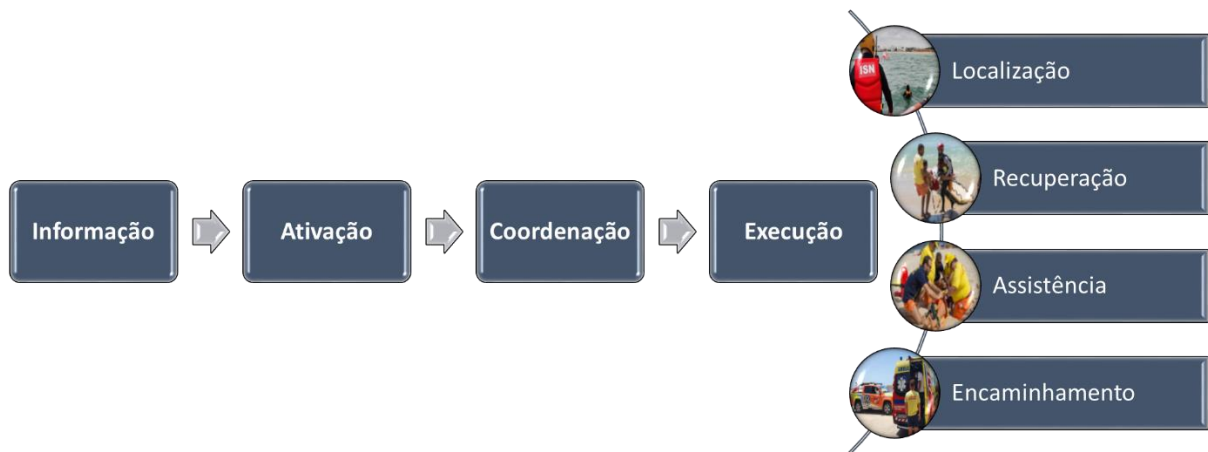


Figura 3 - Processo de implementação do PSM

4. MEIOS

Para satisfação do presente plano a CPS dispõe de meios próprios e complementares (discriminados no [Apêndice 7](#)):

- a. Dos órgãos e serviços da Autoridade Marítima Nacional;
- b. Da Autoridade Portuária e outros operadores portuários;
- c. Da Marinha, Força Aérea Portuguesa e das entidades que integram a estrutura auxiliar de busca e salvamento, definidas no Artigo 15º do DL n.º 15/94, de 22 de janeiro;
- d. Das entidades que integram o Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro (SIOPS), nos termos da Lei n.º 27/2006, de 03 de julho e do Decreto-Lei n.º 90-A/2022, de 30 de dezembro;
- e. Do Sistema Integrado de Emergência Médica (SIEM).

5. DIFUSÃO DA INFORMAÇÃO RELEVANTE

- a. Os Avisos Locais (AL) promulgados pelo Capitão do Porto (CP) com interesse para a navegação e estado da barra serão difundidos pela ANAVNET, afixados e divulgados pela CPS, disponibilizada em <https://www.amn.pt/DGAM/Capitanias/Sines> e por correio eletrónico através de

Comunicado Operacional¹, para os Agentes Locais de Proteção Civil, associações de pescadores e Órgãos de Comunicação Social (OCS);

- b. A CPS é responsável pelo estabelecimento no mastro de sinais, localizado no alçado Sul do edifício da Capitania/Comando local da Polícia Marítima, dos correspondentes sinais diurno/noturno (do estado da barra e aviso de temporal).

6. ATIVACÃO

- a. O PSM é ativado pelo CP e Autoridade Marítima Local (AML) ou por quem o substitua 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 Posto de Comando Operacional (PCO) e de Unidades de Salvamento (US);
- c. Em regra, o PCO é estabelecido nas instalações da CPS, podendo, quando a situação operacional o justifique, ser estabelecido noutro local, em terra ou a bordo de uma embarcação, envolvida na operação de salvamento;
- d. A dimensão e constituição do PCO varia em conformidade com a gravidade e as especificidades da ocorrência;
- e. Caberá ao CP definir a localização e constituição das US, atendendo ao tipo e gravidade da ocorrência;
- f. O CP é apoiado pelo respetivo Comando Local da Polícia Marítima (CLPM) no âmbito do presente plano, em particular para:
 - (1). Participar em ações concretas que visem a prossecução do objetivo do PSM;
 - (2). Assegurar ações de segurança a espaços físicos e de pessoas;
 - (3). Criar facilidades de acesso, eventualmente em articulação com outras entidades policiais.
- g. Fluxo de informação no processo de ativação do PSM, encontra-se esquematizado na Figura 4.

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



Figura 4 - Fluxo de informação no processo de ativação do PSM.

7. ORGANIZAÇÃO

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

(1) Elemento que recebe o alerta (exceto Piquete da Polícia Marítima):

(a) Encaminha o alerta para o Piquete da Polícia Marítima (PM);

(b) Contudo deverá tentar obter o máximo de informação possível da pessoa/entidade que comunica a ocorrência, de acordo com o [Apêndice 1](#).

(2) Piquete da PM

Ao ser recebido uma notícia 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) Recolher os dados conhecidos, nomeadamente a descrição sucinta da ocorrência, natureza, local (a localização mais exata possível é fundamental para uma resposta rápida), número de pessoas envolvidas, identificação de quem fez a comunicação e outros dados necessários para uma resposta mais adequada. (Dados devem ser inseridos na plataforma informática “SEGMAR” ou, na eventualidade da plataforma não estar disponível, utilizando o impresso que se encontra no Apêndice 1);
- (b) Transmite a informação da ocorrência ao ADJCP e ao 2.º Comandante Local da PM (2CLPM);
- (c) Garante as tarefas atribuídas ao PCO, até que este esteja constituído.

(3) Adjunto do Capitão do Porto

- (a) Contatar os Tripulantes de Embarcações Salva-vidas (TESV) da eventual necessidade de empenhamento, servindo para estes iniciarem o aprontamento;
- (b) Coadjuvar ou substituir o CP na sua ausência ou impedimento.

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

- (a) Dar imediato conhecimento ao CP/ADJCP;
- (b) Em coordenação com o CP/ADJCP ou PM, atendendo à tipologia de ocorrência avaliar a necessidade de se constituir como US inicial.

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

(1) 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, em função da tipologia da ocorrência;
- (c) Ativação e coordenação de meios a outras entidades, considerados necessários para as ações a tomar;

- (d) Comunicação e articulação com o MRCC e estrutura de proteção civil (caso aplicável).
- (2) O PCO é constituído por:
 - a. CP
 - (1). Dirige e coordena o PCO;
 - (2). Cria e ativa US de acordo com a tipologia da ocorrência;
 - (3). Ocorrências em águas sob jurisdição marítima, é o Coordenador da ação no Local (*On-Scene Coordinator* - 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 nos restantes espaços sob jurisdição da CPS, é o Comandante das Operações de Socorro (COS), em articulação com a estrutura de proteção civil;
 - (4). Utilizar os meios humanos e materiais, requisitando, se necessário, outros meios do Estado ou de privados, para o desenvolvimento das ações adequadas à situação;
 - (5). Havendo necessidade de empenhar meios aéreos atribuídos à Força Aérea ou outras entidades para o exercício das missões de busca e salvamento no mar, estes são conduzidos pelo *Rescue Coordination Center* (RCC), operando sob coordenação do MRCC da respetiva *Search and Rescue Region* (SRR), quando se trate de ações de busca e salvamento relativas a navios ou embarcações;
 - (6). Definir a área de busca e decidir quanto aos meios a utilizar na mesma, tendo em atenção as condições meteorológicas e oceanográficas;
 - (7). Promulgar os correspondentes Avisos à Navegação Local, se aplicável;
 - (8). Tratando-se de naufrágio, colisão ou outra emergência similar, contactar os armadores e demais representantes legais dos navios ou embarcações, requerendo a sua presença, em local

previamente designado, a fim de promover as ações adequadas à situação;

- (9). No âmbito da Informação Pública coordenar com o Gabinete de Comunicação, Informações e Relações Públicas (GIRP);
- (10). Desencadear outras ações tidas por adequadas para a resolução da situação concreta.

b. Adjunto do CP

- (1). Assegurar o apoio logístico às ações em curso;
- (2). Coadjuvar ou substituir o CP na sua ausência ou impedimento;
- (3). Coordenar os assuntos delegados pelo CP.

c. 2CLPM

- (1). Assegurar o acompanhamento das ações das US e a coordenação das medidas de polícia adequadas à situação;
- (2). Supervisionar a elaboração dos relatórios e comunicados;
- (3). Coadjuvar ou substituir o Comandante Local da PM na sua ausência ou impedimento.

d. Chefe Piquete da PM

- (1). Coadjuvar o 2CLPM e registar sequencialmente as ações a fim de elaborar o relatório final;
- (2). Assegurar as tarefas de apoio ao PCO.

(3) US

- (a) Executa as ações concretas que visam a prossecução do objetivo do PSM;
- (b) Constituem as US, os TESH e respetivos meios, para além de outros meios, designadamente rebocadores, lanchas e outros navios ou embarcações que as circunstâncias recomendem;

- (c) Em função do tipo de ocorrência e da prontidão dos meios humanos e materiais, as US podem incluir Agentes da PM;
- (d) Podem ainda constituir as US, entidades da Estrutura auxiliar do Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Marítimo.
- (e) Chefe da US:
 - (1). Chefia localmente as ações da sua US, sob coordenação do PCO;
 - (2). Solicita ao PCO os meios que entenda necessários para o cumprimento das tarefas atribuídas;
 - (3). Articula localmente, sob coordenação do PCO, com as demais US e com os elementos de outras entidades, que não constituídas em US, que se possam encontrar a apoiar a ação.
 - (4). Responsabilidades do Pessoal das US:

Desenvolver e executar as ações emanadas pelo PCO.

8. SITUAÇÕES TÍPICAS

Os PSM devem incluir, em anexo, os Planos Prévios de Intervenção (PPI), desenvolvidos no sentido de articular a ação dos diferentes APC e permitir a gestão integrada dos recursos nas situações que, no entendimento do CP e/ou de acordo com os respetivos Planos de Emergência e Proteção Civil, careçam de ser particularizadas (e.g. Plano de Salvamento da barra, Plano de Salvamento para Acidentes com Aeronaves, Plano de Salvamento para Navios de passageiros - *Mass Rescue*).

Não obstante, até que sejam desenvolvidos os PPI tidos por adequados, e na sequência da análise estatística dos registos de ocorrências no espaço de jurisdição da CPS, identificam-se as seguintes tipologias de ocorrências:

a. Ocorrências com um navio ou embarcação

Em acidentes com navios ou embarcações, colocam-se duas situações distintas dependendo da sua localização e complexidade;

- (1) Na primeira situação, normalmente em águas interiores e costeiras, o CP é nomeado pelo MRCC Lisboa como OSC, devendo considerar o seguinte (procedimentos esquematizados no fluxograma constantes do [Apêndice 4](#)):

- (a) Avaliar a situação e empenhar os meios disponíveis e adequados a uma resposta célere e eficaz;
 - (b) Estabelecer o controlo das operações de salvamento na CPS ou, quando as condições de operacionalidade o aconselharem, noutro local em terra, ou a bordo de qualquer embarcação envolvida na operação de salvamento;
 - (c) Solicitar, através do MRCC, os meios aéreos ou navais, julgados indispensáveis para salvamento ou evacuação de sinistrados;
 - (d) Havendo recolha de náufragos, deve ser contactado o armador ou o agente do navio, se forem conhecidos, requerendo a presença de um seu representante, em local previamente designado, a fim de providenciar a necessária assistência legal aos sinistrados;
 - (e) Tratando-se de encalhe, ou acidentes de grande dimensão, que envolvam grande número de náufragos poderá solicitar-se a colaboração do Comando Regional e/ou Sub-regional de Emergência e Proteção Civil (CREPC / CSREPC), da Autoridade Portuária e operadores portuários para apoio a tripulantes e passageiros;
 - (f) Tomar as diligências necessárias conducentes à prevenção de eventuais focos de poluição, solicitando, se necessário, a ativação dos diferentes níveis previstos no Plano Mar Limpo.
- (2) Na segunda situação, normalmente em locais mais afastadas de costa (alto mar) o MRCC Lisboa identifica a entidade mais adequada para desempenhar a função de coordenador da ação (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 o desenrolar da situação e acionar os meios que lhe forem solicitados.

b. Transportes médicos

Após recebida a informação da necessidade de se efetuar um transporte médico através do MRCC Lisboa, devem ser tomadas as seguintes ações:

- (1) Contatar TESSV no sentido de avaliar a capacidade de efetuar o transporte;
- (2) Caso viável, deve ser passada a seguinte informação:

- (a) Identificação do navio, posição do navio, coordenadas onde se vai proceder à transferência e hora prevista;
 - (b) Identificação da vítima, nome completo, idade, sexo, nacionalidade e documento de identificação, patologia do sinistrado e informação sobre a necessidade de embarcar no salva-vidas equipa médica;
- (3) Se aplicável, informar a Unidade de Controlo Costeiro e Fronteiras, antes do desembarque da vítima, discriminando o nome, n.º de passaporte, país de origem, local de desembarque e o destino;
 - (4) Informar a respetiva Embaixada ou Consulado (caso o MRCC não o tenha feito);
 - (5) Solicitar apoio prévio e coordenar com o MRCC a operação de transporte da vítima entre o local de desembarque e a unidade hospitalar;
 - (6) Todos os pedidos de transportes médicos recebidos diretamente do agente de navegação ou do próprio navio, devem ser obrigatoriamente encaminhados para o MRCC, para efeitos de coordenação e previa avaliação do Centro de Orientação de Doentes urgentes – Mar (CODUMAR).

c. Acidente com aeronaves

- (1) A queda de uma aeronave no mar, não obstante as competências e responsabilidade do Serviço de Busca e Salvamento Aéreo, constitui também numa ação de busca e salvamento marítimo, portanto enquadrável na ação do Capitão do Porto ao abrigo da legislação aplicável.
- (2) A Diretiva Operacional Nacional n.º 4 – DIRACAERO (Dispositivo Integrado de Resposta a Acidentes com Aeronaves) da ANEPC além de contribuir para o reforço dos processos de interação entre o Centro de Coordenação de Busca e Salvamento (RCC) Lisboa, e a Estrutura Auxiliar de Busca e Salvamento, previsto no artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 253/95 e ainda, sistematiza os procedimentos a desenvolver pelas forças e serviços com responsabilidades na área da proteção e socorro, em resposta a acidentes resultantes da queda de aeronaves, excluindo as situações em que a resposta atrás referida já esteja previamente estabelecida nos planos de emergência para os aeroportos e restantes aeródromos, civis ou militares.

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 arribas;
- (2) Existindo Nadadores-Salvadores na área, compete-lhes providenciar o apoio imediato necessário e reportar assim que possível as ações efetuadas, à CPS;
- (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, articulando-se com o Comando Sub-regional de Emergência e Proteção Civil e/ou o MRCC Lisboa, solicitando os meios de salvamento considerados adequados (aéreos, náuticos ou terrestres);
- (4) Havendo necessidade de apoio médico, o CODUMAR/112 coordenará a intervenção dos meios de emergência médica e a eventual evacuação para a unidade de saúde.

9. ACESSOS DE EMERGÊNCIA

Os acessos a utilizar em caso de emergência, encontram-se representados no [Apêndice 8](#).

10. COMUNICAÇÕES

O Plano de comunicações encontra-se discriminado no [Apêndice 5](#) 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 CPS 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;
- 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 (GPIAA).

APÊNDICE 1

AO

PSM SINES

MODELO DE REGISTO DE OCORRÊNCIA

• IDENTIFICAÇÃO E TIPO DE LOCAL

- N.º SAR: _____
- MUNICÍPIO: _____
- LOCAL: _____

• INTERVENÇÃO

- ESV SINES: _____ GDH ATIVAÇÃO: _____ : _____ OBS: _____
- PIQUETE PM: _____ GDH ATIVAÇÃO: _____ : _____ OBS: _____
- ASS. SV: _____ GDH ATIVAÇÃO: _____ : _____ OBS: _____
- BOMBEIROS: _____ GDH ATIVAÇÃO: _____ : _____ OBS: _____
- OUTROS: _____ GDH ATIVAÇÃO: _____ : _____ OBS: _____

• TIPOLOGIA:

Incidente Balnear

Atividades lúdicas / Outras: _____
Atividades náuticas: _____
Pessoas perdidas: _____
Primeiros socorros: _____
Salvamento banhista (Resgate aquático): _____

Sinistro de embarcações/navios

Abalroamento: _____
Afundamento: _____
Avaria/anomalia: _____
Encalhe: _____
Outro: _____

Outro Incidente em DPH

Queda de arribas: _____
Atividades lúdico-desportivas no mar: _____
Pesca lúdica apeada: _____
Mergulho lúdico: _____
Queda de aeronaves / Praticantes atividades voo: _____
Isolamento pela maré: _____
Pesca profissional apeada (Apanhadores/mariscadores): _____
Queda de ponte: _____
Queda de arriba: _____
Pesca lúdica em embarcação: _____
Quedas em estruturas no DPH: _____

Transporte médico

De embarc. atividade profiss: _____
De outros espaços: _____
Outras embarcações/navios: _____

- CAUSA PROVÁVEL: _____
- CARACTERÍSTICAS DO LOCAL: _____

• OCS

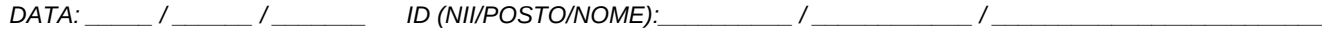
- MEIOS DE COMUNICAÇÃO INFORMADOS: _____ SIM / _____ NÃO
- QUAIS: _____

• CONDIÇÕES METEO-OCEANOGRÁFICAS

- FORÇA DO VENTO: _____
- DIREÇÃO DO VENTO: _____
- VISIBILIDADE: _____
- BANDEIRA (PRAIA BALNEAR) : _____
- ONDULAÇÃO: _____
- DIREÇÃO DA ONDULAÇÃO: _____
- DIREÇÃO DA VAGA: _____
- VAGA: _____
- CORRENTE: _____
- MARÉ: _____

• VÍTIMAS

- Nome: _____
- Categoria: _____
- Sexo: _____ Idade: _____ Contacto: _____
- Nacionalidade: _____ Execução: _____
- Atividade: _____ Familiares Informados: _____
- Nome: _____
- Categoria: _____
- Sexo: _____ Idade: _____ Contacto: _____
- Nacionalidade: _____ Execução: _____
- Atividade: _____ Familiares Informados: _____



- **REGISTO INICIAL**

-
- This image shows a blank sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

- APÊNDICE 1 -3

APÊNDICE 2

AO

PSM SINES

LISTA DE CONTACTOS ÚTEIS

LISTA DE CONTACTOS ÚTEIS

ENTIDADE	TELEFONE
----------	----------

AMN/ MARINHA

<i>CAPITANIA DO PORTO DE SINES</i>	269 100 200
<i>COMANDO LOCAL DA POLÍCIA MARÍTIMA DE SINES (PIQUETE)</i>	269 100 225 (918 498 058)
<i>ESTAÇÃO SALVA-VIDAS DE SINES (COORDENADOR)</i>	269 636 336 (913 373 052)
<i>ESTAÇÃO SALVA-VIDAS DE VILA NOVA DE MILFONTES (COORDENADOR)</i>	283 996 288 (913 373 052)
<i>DEPARTAMENTO MARÍTIMO DO CENTRO (DMC)</i>	210 911 100
<i>DIREÇÃO-GERAL DA AUTORIDADE MARÍTIMA (Combate à Poluição)</i>	210 984 050
<i>COMANDO NAVAL (COMAR)</i>	210 984 450 / 912 000 322
<i>MRCC LISBOA (OF. SERVIÇO)</i>	210 984 450 / 912 000 322
<i>GABINETE DE IMAGEM E RELAÇÕES PÚBLICAS (GIRP)</i>	214 544 714

PROTEÇÃO CIVIL

<i>COMANDO SUB-REGIONAL DE EMERGÊNCIA E PROTEÇÃO CIVIL DO ALENTEJO LITORAL (GRÂNDOLA)</i>	284 311 160
SERVIÇOS MUNICIPALIZADOS DE PROTEÇÃO CIVIL DE:	
<i>GRÂNDOLA</i>	269 249 714 / 912 238 076
<i>ODEMIRA</i>	800 210 367
<i>SANTIAGO DO CACÉM</i>	269 823 184
<i>SINES</i>	269 630 231 / 269 870 597

MUNICÍPIOS

<i>GRÂNDOLA</i>	269 450 000
<i>ODEMIRA</i>	283 320 900
<i>SANTIAGO DO CACÉM</i>	269 829 400
<i>SINES</i>	269 630 600

BOMBEIROS

<i>VOLUNTÁRIOS DE GRÂNDOLA</i>	269 498 450
<i>VOLUNTÁRIOS DE ODEMIRA</i>	283 320 800
<i>VOLUNTÁRIOS DE SANTO ANDRÉ</i>	269 708 740
<i>VOLUNTÁRIOS DE SANTIAGO DO CACÉM</i>	269 810 490
<i>VOLUNTÁRIOS DE SINES</i>	269 870 500
<i>VOLUNTÁRIOS DE VILA NOVA DE MILFONTES</i>	283 996 620

SAÚDE

<i>AUTORIDADE DE SAÚDE - SINES</i>	965 897 244
<i>HOSPITAL DE SANTIAGO DO CACÉM</i>	269 818 100
<i>HOSPITAL DE SETÚBAL</i>	265 549 000
<i>CENTRO DE SAÚDE DE SINES</i>	269 870 440
<i>CENTRO DE SAÚDE SANTIAGO DO CACÉM</i>	269 829 400

PORTO DE SINES

<i>APS (Geral)</i>	269 860 600
<i>OFICIAL PROTEÇÃO PORTO (OPP)</i>	968 925 905
<i>APS - CENTRO DE DESPACHO DE NAVIOS</i>	269 860 605
<i>DOCAPESCA-SINES</i>	269 878 060

APA-ARH ALENTEJO E ICNF

<i>APA-ARH ALENTEJO (ÉVORA)</i>	266 768 200
<i>DIREÇÃO REGIONAL DA CONSERVAÇÃO DA NATUREZA E FLORESTAS DO ALGARVE</i>	289 700 210
<i>PARQUE NATURAL SUDOESTE ALENTEJANO E COSTA VICENTINA</i>	283 322 735
<i>DIREÇÃO REGIONAL DA CONSERVAÇÃO DA NATUREZA E FLORESTAS DO ALENTEJO</i>	266 737 370
<i>RESERVA NATURAL DAS LAGOAS DE SANTO ANDRÉ E DA SANCHÁ</i>	269 708 400

GUARDA NACIONAL REPUBLICANA (GNR) – Territorial:

<i>DE ODEMIRA</i>	283 322 171
<i>DE GRÂNDOLA</i>	269 450 285
<i>DE SANTO ANDRÉ</i>	269 751 223
<i>DE SANTIAGO DO CACÉM</i>	269 810 890
<i>DE SINES</i>	269 750 460
<i>VILA NOVA DE MILFONTES</i>	283 990 020 / 283 990 023

GUARDA NACIONAL REPUBLICANA (GNR) – UCCF:

<i>GUARDA NACIONAL REPUBLICANA (GNR) - UCCF</i>	269 750 140
---	-------------

OUTROS DE INTERESSE

<i>INSTITUTO PORTUGUÊS DO MAR E DA ATMOSFERA (IPMA)</i>	218 447 000
<i>POLÍCIA JUDICIÁRIA DE SETÚBAL (PIQUETE)</i>	265 556 200
<i>TRIBUNAL JUDICIAL DE SANTIAGO DO CACÉM</i>	269 100 020
<i>REBOQUES (REBOPORT)</i>	269 630 333 (936 727 515)

APÊNDICE 3

AO

PSM SINES

CARATERÍSTICAS DA ESPAÇO DE JURISDIÇÃO DA CAPITANIA DO PORTO DE SINES

1. CARACTERÍSTICAS

Na orla costeira, o espaço sob jurisdição da CPS é composto por duas zonas com caraterísticas bastante distintas.

Do limite norte até ao cabo de Sines a costa é espraçada, de areia em toda a sua extensão, com algumas praias balneares, mas com poucos apoios de praia.

Junto ao mar, e desde a praia da Aberta Nova, prossegue sem interrupção a praia com dunas de areia alongadas e altas. Neste trajeto, a costa é baixa e não apresenta pontos muito conspícuos. Encontram-se várias praias bastante concorridas como Melides, Lagoa de Santo André, Porto das Carretas e Areias Brancas ou Fonte do Cortiço.

A cerca de 4 milhas náuticas (mn) a norte de Sines são avistadas numerosas chaminés da Repsol e da Refinaria da Petrogal. No local onde a costa flete para formar o cabo de Sines termina o areal, dando lugar a uma costa rochosa, baixa, recortada e em declive. O final desta extensão de praia tem o nome de Costa do Norte.

O cabo de Sines engloba genericamente o espaço compreendido entre o limite Sul do areal da Costa do Norte e o molhe do terminal petrolífero de Sines; é uma zona muito procurada por pescadores lúdicos, quer apanhados quer embarcados, e por apanhadores de percebes; neste espaço existem uma série de pesqueiros com nomes próprios, tais como Pedras do Sal, Salto Palrão, Piais, Pedras Negras, Pedras Amarelas, Pedrais, Pombeira, Esturdinha, Piões do Norte e Perceveira. Destes pesqueiros, alguns conhecidos pelo público em geral, o mais conhecido e procurado denomina-se Perceveira.

A costa a sul de Sines é caracterizada por zonas escarpadas, com enseadas que comportam algumas praias muito procuradas para a prática balnear, mas onde existem algumas preocupações em termos de segurança balnear.

Tem 5 pequenos portos de apoio à atividade da pesca e de recreio, designadamente o portinho de pesca de Porto Covo, Portinho do Canal em Vila Nova de Milfontes, Lapa das Pombas no Almogrove, Entrada da Barca na Zambujeira do Mar e Azenha do Mar, sendo que, estes três últimos, apenas são acessíveis com muito bom tempo. Toda esta costa é igualmente muito procurada por mariscadores profissionais e pescadores lúdicos.

Imediatamente a sul do cabo de Sines situa-se a baía de Sines, cuja área envolvente é dominada pelo porto oceânico, respetivas infraestruturas, unidades industriais e pela cidade de Sines. Um pouco a sul do Terminal XXI (de contentores) existem cinco esporões de proteção da tomada e descarga de água da antiga Central Termoelétrica de Sines. A linha de costa, que vinha orlada de pedra até à linha dos molhes, para sul, apresenta uma estreita faixa de areia - a praia de S. Torpes - por detrás da qual surgem dunas com vegetação rasteira.

Depois da praia de S. Torpes há uma pequena extensão rochosa, surgindo de seguida a praia de Morgavel onde corre e desagua uma ribeira com o mesmo nome. Na parte sul da praia surge uma pequena arriba.

A costa continua alternando troços de praia (como a praia da Vieirinha ou Vale Figueiros, Pedra da casca e Oliveirinha) com arriba baixa e rochosa, até à ponta do Burrinho, bastante suja de pedras e perigosa.

Há ainda a praia da foz do Burrinho, a praia dos Canudos, a praia do Burrinho, a praia da Samouqueira, a praia do Cerro da Águia, a praia do Salto e a praia da Cerca Nova, todas sem assistência balnear.

Surge depois a praia Grande de Porto Covo, a praia mais frequentada desta zona, e logo a seguir de uma arriba a praia Pequena de Porto Covo. Ainda junto à povoação encontra-se a praia dos Buizinhos.

Existe um varadouro em Porto Covo que se situa ao fundo da garganta rochosa que abre por sul da povoação, onde se recolhem cerca de 30 embarcações.

Para sul da povoação de Porto Covo estende-se uma arriba rochosa. Logo a sul, aproximadamente a 1 mn, encontra-se o ilhéu do Pessegueiro, rodeado de pedras emersas, sendo também sujo o pequeno canal de cerca de 200 m de largura que o separa de terra. Por detrás do ilhéu avista-se a praia da Ilha, a sul da qual recomeça a arriba. A costa volta a ser de rocha e arribas, intercaladas de pequenas praias. Por detrás sucedem-se dunas com vegetação rasteira, surgindo algumas manchas de areia.

Notam-se depois uma e depois outras ligeiras depressões, que correspondem às desembocaduras dos barrancos do Queimado e dos Aivados. Frente a este trecho de costa há uma extensa e perigosa zona baixa que se estende até 2,5 mn de terra. Para sul da última depressão surge a praia do Malhão, quase interrompida por três pequenas zonas rochosas. No extremo sul desta praia aparece uma arriba rochosa caindo primeiro a pique e depois irregularmente sobre o mar, conhecida por Malhão ou Pinhal Manso. Esta arriba estende-se para sul por cerca de 2 mn até à ponta do Ladoiro e depois para

sueste até à foz do rio Mira. Os fundos adjacentes são muito sujos, vendo-se inúmeras pedras isoladas, sempre descobertas. Pouco antes da ponta do Ladoiro avista-se uma muito pequena praia de areia, encravada na arriba, que toma o nome de Angra da Cerva.

Antes da praia do Farol, situada na margem norte do rio Mira, existem duas praias uma mais pequena onde se encontra o destroço de um navio na parte mais a sul e que na arriba tem uma ETAR, e outra mais a sul, e de maior dimensão, chamada praia do Carreiro da Fazenda. A ponta que separa esta praia da anterior denomina-se ponta do Soldado.

A ponta do Ladoiro é rochosa e baixa, prolongando-se para o mar por uma restinga de cerca de 200 m, em parte submersa. Logo após a linha de costa inflete, desenhando uma larga reentrância, surgindo calhau rolado sobre a arriba, na fase inicial daquela. Esta enseada é muito suja e perigosa. A pouco mais de 0,5 mn da inflexão da costa situa-se o Portinho do Canal. A arriba é aqui relativamente elevada.

Vila Nova de Milfontes encontra-se situada sobre a arriba e as dunas a norte da foz do rio Mira. Nesta povoação existe um porto de pesca, o Portinho do Canal, sendo, contudo, a entrada do Portinho muito sujeita à agitação marítima. A barra da entrada do rio Mira está muito assoreada e perigosa.

Próximo da foz do rio Mira encontra-se o cais de Vila Nova de Milfontes e a Estação Salva-Vidas do Instituto de Socorros a Náufragos.

Depois da foz do rio Mira a costa corre para sul/sueste, muito suja e recortada, apresentando por vezes pequenas praias de areia ou cascalho. Com início na praia das Furnas, um extenso areal que começa em frente ao Cais de Vila Nova de Milfontes e termina na falésia a sul da praia das Furnas. Inicialmente surge uma língua de areia, com arriba recuada. Seguidamente a arriba baixa e anula-se, avistando-se uma pequena zona de manchas de areia elevadas, à frente da qual se localiza a pedra da Atalaia, junto a terra e muito pouco perceptível. A arriba vai depois aumentando de altura e apresenta manchas de areia.

A seguir à pedra da Atalaia existe uma zona recortada de falésia com zonas de baixios rochosos que termina num areal que se chama praia do Brejo Largo, de difícil acesso, mas muito frequentada (sem vigilância). A sul desta praia a costa retoma os contornos rochosos até chegar à praia da Foz do Almogrove, um pequeno areal.

Cerca de 3,7 mn a sul de Vila Nova de Milfontes encontra-se o Almogrove. Esta povoação é atravessada por um ribeiro que encontra o mar na prainha da Foz dos

Ouriços. Para sul da foz surgem notáveis dunas altas, com manchas claras de areia, elevadas por sobre a arriba. Esta, que é inicialmente baixa, sobe depois e de espaços a espaços recua dando lugar a pequenas praias. A maior - praia Grande ou praia do Almogrove - situa-se um pouco a sul da foz do ribeiro.

A seguir à praia do Almogrove a costa é rochosa e um pouco mais a sul abre-se uma saliência onde se recolhem algumas pequenas embarcações – o portinho da Lapa das Pombas. De Lapa das Pombas até ao cabo sardão, a costa é recortada e começam as arribas altas.

O cabo Sardão, localizado 3,7 mn a sul da praia do Almogrove, é também conhecido por ponta do Cavaleiro, é uma arriba rochosa, alta que cai a pique sobre o mar, onde existe uma pequena praia não vigiada, a praia da Carraca, a norte do Cabo Sardão.

Do cabo Sardão à ponta da Atalaia (notável saliência situada a cerca de 18 mn para sul do cabo Sardão) a linha de costa apresenta numerosos pequenos recortes. Em geral predomina a arriba alta, caindo quase a pique sobre o mar e muito raramente sobre areia. Cerca de 1 mn a sul formam-se duas saliências pouco notáveis e muito próximas, conhecidas por Ponta Cerva, a do norte, e por Gil da Perna, a do sul. Aproximadamente 2 mn a sul do cabo encontra-se encravada na arriba a pequena praia do Tonel. Logo a sul abre-se mais um pequeno recorte na costa, no fundo de uma ravina onde corre a ribeira do Barranco dos Cavalos – o portinho da Entrada da Barca -, onde a nordeste varam algumas embarcações de pesca artesanal.

A sul da Entrada da Barca e antes da Zambujeira do Mar, existem dois areais divididos entre as falésias, são eles a Arquinha e Nossa Senhora.

A arriba para sul da Entrada da Barca prossegue alta, vindo a descair 1,5 mn depois, no Barranco da Zambujeira, um pequeno vale onde corre uma ribeira com o mesmo nome, e em cuja foz existe uma praia de areia, a praia da Zambujeira do Mar. Para sul, a arriba volta a elevar-se bastante sendo interrompida primeiro na praia dos Alteirinhos (de acesso por escadaria de madeira) e a sul desta a Meia Laranja. Mais a sul, após o prolongamento das altas arribas, existe o areal do Alvoreão.

Encaixado entre duas falésias, existe a praia do Carvalhal (com apoio de praia) e com acesso facial a partir do Brejão.

A linha de costa prossegue com contorno irregular e pedregosa, surgindo numa larga baía a praia dos Machados. Mais a sul temos a ponta dos Castelos Velhos, e num recorte abrupto uma baía, que confina a norte da praia da Asseiceira (ou praia da Amália).

Depois, 2 mn a sul sobre a arriba, encontra-se a povoação de Azenha do Mar, existindo um pequeno portinho que abriga algumas embarcações de pesca artesanal.

Para sul da Azenha do Mar a arriba continua alta sendo interrompida na praia de Odeceixe onde, a norte, desagua a ribeira de Seixe. O acesso à praia de Odeceixe, também se faz pela Baiona (lado Alentejo), em acesso asfaltado até à costa onde a intervenção do Polis já concluiu a requalificação do parque de estacionamento.

2. BATIMETRIA, PERIGOS E RESGUARDOS

A batimetria ao largo deste trecho de costa – da praia da Aberta Nova até Odeceixe -, não é muito regular.

A isobatimétrica do 50 m passa cerca de 1 mn a oeste do cabo de Sines, encosta à testa do molhe exterior do porto (que está destruída e constitui perigo) e segue para sul com uma certa irregularidade; não acompanha a reentrância que a costa faz na enseada de Sines mas depois vai-se aproximando de terra, passando a cerca de 1 mn do cabo Sardão. Porém, entre as isobatimétricas dos 100 m e dos 50 m surgem algumas pequenas zonas onde existem sondas um pouco inferiores. Também entre as isobatimétricas dos 50 m e dos 30 m aparecem algumas profundidades maiores e menores que esses limites, demonstrando a irregularidade do fundo.

A isobatimétrica dos 30 m contorna o molhe exterior do porto, afasta-se um pouco até por alturas da Central Termoelétrica e depois, de um modo geral, acompanha a linha de costa a cerca de 1 mn, exceto na zona da praia dos Aivados, onde afasta quase às 3 mn. Este desvio deve-se à existência de um baixio rochoso que se estende até mais de 1 mn de terra, por fora do qual existem ainda fundos com sonda reduzida de 11,6 m. Com ondulação este baixio é bastante perigoso.

A isobatimétrica dos 20 m contorna o cabo de Sines e o molhe exterior do porto. Depois acompanha de próximo a linha de costa, afastando-se, contudo, por alturas da ponta do Burrinho, da praia dos Aivados e ainda na zona de Vila Nova de Milfontes, por sul da ponta do Ladoiro. A isobatimétrica dos 20 m limita as pedras existentes por fora do cabo de Sines, das quais se salientam a Perceveira de Aguião e a Perceveira.

A isobatimétrica dos 10 m acompanha a terra de perto, embora não regularmente. Toda a faixa entre a isobatimétrica dos 10 m e a linha de costa é muito suja e perigosa. Referem-se: a pedra Casca, situada próximo de terra e a cerca de 1,8 mn dos esporões de proteção da tomada e da descarga de água da Central Termoelétrica; a zona da ponta do Burrinho; a zona do ilhéu do Pessegueiro, que não dispõe de qualquer iluminação e em torno do qual existem numerosos escolhos (a Mula e o Cavalo estão

sempre descobertas, respetivamente a 450 m e a 300 m ao norte do ilhéu, e as Lajes, que cobrem em preia-mar, a cerca de 400 m ao sudoeste); a baixa dos Aivados, situada em frente à foz do corgo dos Aivados, que se estende até mais de 1 mn de terra, e por fora da qual se situam ainda as já referidas profundidades da ordem dos 11,6 m; a ponta do Ladoiro, que se prolonga para o mar por uma laje com cerca de 200 m; a zona de Vila Nova de Milfontes, entre a ponta do Ladoiro e a pedra da Atalaia - esta zona, aparentemente amena, pois a costa desenha aí uma enseada, deve ser olhada com especial atenção pois é muito suja - (salienta-se a baixa do Cavalo, situada sensivelmente em frente ao Palheirão Furado e à casa da Vigia, que vai até cerca de 0,7 mn de terra); o cabo Sardão, por fora do qual existem a baixa do Cavaleiro, sempre descoberta, e a laje do Rosto, quase à flor da água.

É ainda de referir que, ao longo do molhe exterior de Sines, a ondulação e a respetiva ressaca provocam uma perigosa zona de turbulência.

Neste trecho de costa aconselham-se os seguintes resguardos: até à zona de Porto Covo, 1 mn sendo que, com mau mar, convirá afastar um pouco mais por alturas da ponta do Burrinho; entre Porto Covo e a ponta do Ladoiro convirá ter em atenção a zona baixa por fora da praia dos Aivados, que se deixará por dentro passando a cerca de 3 mn de terra (com bom mar e navios de pequeno calado pode passar-se a cerca de 1,5 mn de terra, deixando profundidades menores por dentro e por fora); frente a Vila Nova de Milfontes não convirá aproximar a menos de 1,5 mn; para S, até ao cabo Sardão poderá seguir-se a cerca de 1 mn.

3. CORRENTES

As correntes ao largo de Sines são dominadas pelos ventos e pela ação de maré. Os valores máximos medidos situam-se perto dos 0,8 nós. O atual molhe de proteção, em conjugação com o cabo de Sines, dá origem a correntes de revessa quando o fluxo se estabelece de norte para sul. Esta circulação afeta a movimentação das águas na baía de S. Torpes. Assim, pode considera-se que a residual junto à costa se manifesta em oposição à verificada ao largo (2 a 3 mn da costa), embora a sua estrutura seja dominada pela ação da maré. A circulação nestas condições é do tipo rotativo, com uma movimentação normalmente segundo o movimento dos ponteiros do relógio.

4. ESTADO DO MAR

Na zona costeira de Sines a ondulação com maior frequência provém de noroeste, onde chega a atingir alturas significativas na ordem dos 7 m. Devido à localização do molhe oeste, construído sensivelmente na direção norte/sul, durante a maior parte do ano as águas do porto encontram-se com pequena ondulação, protegidas, assim, da ondulação

de maior frequência de noroeste. No entanto, sendo um porto oceânico, o molhe oeste não oferece proteção à ondulação proveniente de sul e sul/sudoeste, oferecendo, contudo, proteção parcial ao Terminal dos Graneis Líquidos da ondulação de sudoeste.

5. VENTOS

Os ventos predominantes em Sines são de norte e noroeste. Porém, os que mais afetam o porto são os de sul e sudoeste, que ocorrem em especial nos meses de Inverno, por vezes com bastante violência

6. PLUVIOSIDADE, NEVOEIROS, VISIBILIDADE

A precipitação média anual é da ordem dos 506 mm, sendo os meses de novembro, dezembro e janeiro aqueles em que este fenómeno ocorre com mais frequência; nos meses de Verão as chuvas são raras.

Em Sines ocorrem em média 21 dias de nevoeiro por ano, normalmente entre julho e outubro, durante a noite e a manhã, dissipando-se à tarde.

7. TEMPERATURA DA ÁGUA DO MAR

As temperaturas médias da água do mar à superfície variam entre os 13,9°C em fevereiro e os 16,9°C em setembro.

8. TEMPERATURA DO AR

As temperaturas médias mensais variam entre os 12,3°C em janeiro e os 18,8°C em julho. As temperaturas mínimas podem aproximar-se dos 0°C e as máximas chegam a atingir os 37°C.

9. ATIVIDADE DE PESCA

Em Sines existe uma importante comunidade piscatória. Encontram-se ainda outras comunidades, menos importantes, em Porto Covo e Vila Nova de Milfontes, Lapa das Pombas, Zambujeira e Azenha do Mar.

Pesca-se principalmente com redes de emalhar e de enredar fundeadas, aparelhos de anzol, covos, alcatruzes, toneiras, cerco e arrasto, não sendo de esperar concentrações de embarcações que possam causar problemas à navegação.

10. TRÁFEGO MARÍTIMO

A linha de maior intensidade de tráfego passa a cerca de 30 mn do cabo de Sines e do cabo Sardão. Há ainda a considerar alguma navegação, embora pouco significativa, que pratica os portos de Sines e Setúbal e que se aproxima de costa nesta zona, conforme Figura 5.

Com a implementação dos novos esquemas de separação de tráfego na costa do Continente, em 2005, a navegação em trânsito passa mais longe de Sines sendo as aproximações ao porto feitas principalmente pelos quadrantes de noroeste e sudoeste.

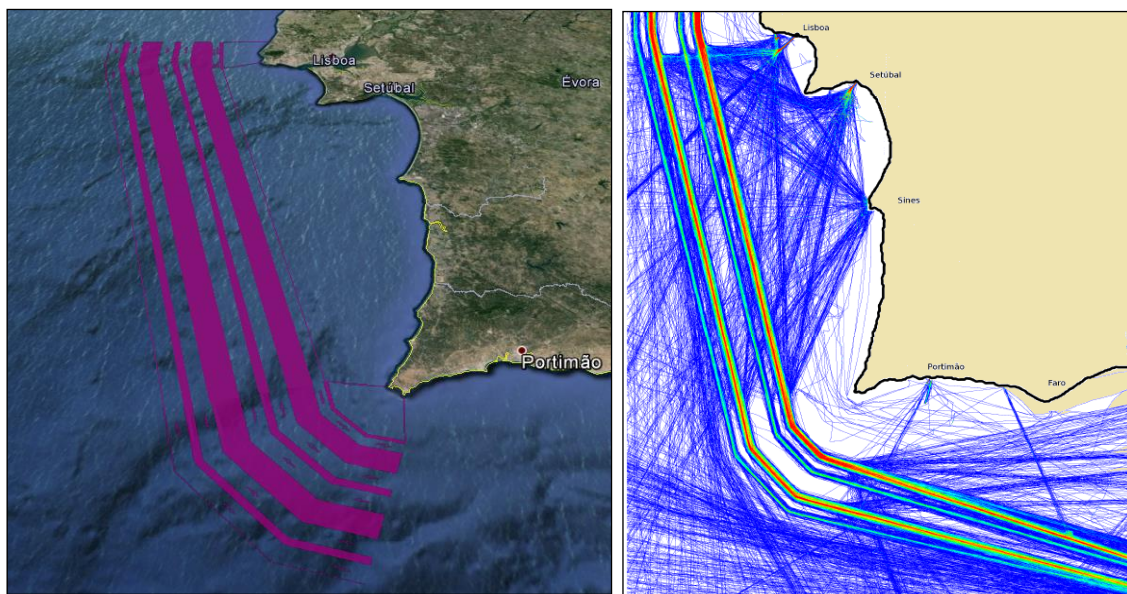


Figura 5 - Esquemas de separação de tráfego

11. PORTINHOS E VARADOUROS

a. Porto Covo

O varadouro de Porto Covo situa-se ao fundo da garganta rochosa que abre por sul da povoação. Aqui se abrigam cerca de 30 embarcações, entre botes e motoras. As embarcações estacionam na praia ou ficam amarradas de proa, com cabos longos, a um cabeço situado numa rocha, e de popa a terra (Figura 6).



Figura 6 - Varadouro de Porto Covo

b. Portinho do Canal

Ao abrigo das pontas do Ladoiro e da Galhofa, cerca de 13 mn a sul de Sines e pouco mais de 1 mn por norte da foz do rio Mira, encontra-se o Portinho do Canal, onde se baseiam alguns botes e motoras de Vila Nova de Milfontes, em especial no Verão. Existe um pequeno molhe, ao abrigo do qual se situa um pequeno cais e uma rampa varadouro e estacionam as embarcações (Figura 7).



Figura 7 - Portinho do Canal

c. Lapa das Pombas

O portinho da Lapa das Pombas serve um pequeno número de embarcações de pesca artesanal e situa-se a cerca de 2 km a sul da praia do Almogrove. O acesso por terra faz-se a partir do parque de estacionamento da praia do Almogrove desviando para sul por um caminho de terra batida. É um caminho sem saída que termina na rampa-varadouro da Lapa das Pombas. O acesso por mar a este portinho é condicionado pelo estado do mar, utilizável apenas em boas condições meteorológicas dado a sua entrada constituir um elevado perigo devido às características rochosas do local. Este portinho, possui uma rampa-varadouro e serve atualmente uma comunidade piscatória muito reduzida, sendo também utilizada por embarcações de recreio.



Figura 8 - Lapa das Pombas

d. Entrada da Barca

Na Entrada da Barca os botes abicam numa rampa situada no recanto nordeste da pequena enseada que se abre por norte da povoação (Figura 9 e Figura 10).



Figura 9 - Entrada da Barca (vista do mar)



Figura 10 - Entrada da Barca (vista de terra)

e. Azenha do Mar

Na Azenha do Mar os botes abicam numa pequena praia de calhau rolado encravada entre rochas. O local de abicagem situa-se sensivelmente por baixo da casinha da lota e do guincho (Figura 11).

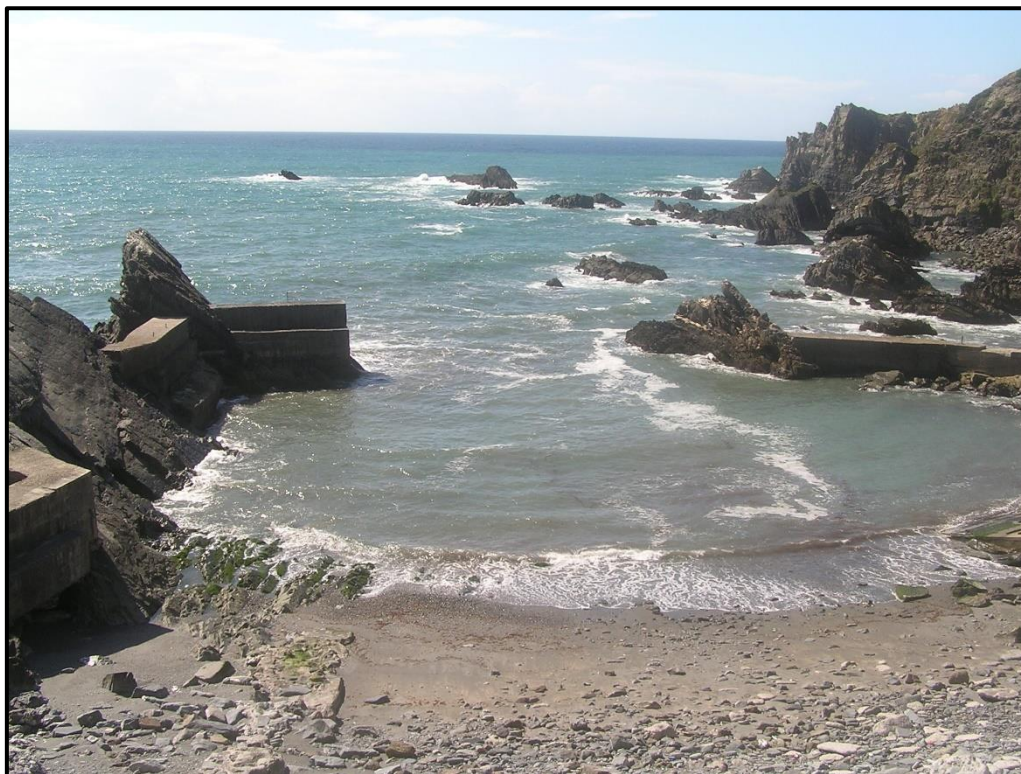


Figura 11 - Azenha do Mar

f. Zona portuária

O porto de Sines foi propositadamente construído em águas profundas. A isobatimétrica dos 50 m passa muito perto do extremo do molhe oeste, que é contornado interiormente até quase ao posto n.º 3 pela isobatimétrica dos 30 m.

As águas adjacentes ao cabo de Sines são muito sujas, existindo sempre descobertas numerosas pedras, das quais se salientam a Perceveira de Aguião, a 500 m de terra, e a Perceveira, cerca de 400 m por fora da raiz do molhe; existe uma sonda reduzida de 17,2 m aproximadamente a 0,8 mn de terra por oeste do farol e por fora da isobatimétrica dos 20 m. Ao longo do molhe oeste a ondulação e o respetivo refluxo criam uma extensa e perigosa zona de turbulência. A metade sul do molhe oeste está destruída e não é iluminada; a boia do molhe oeste, colocada cerca de 250 m a sul da testa deste, por vezes apaga devido ao mau tempo, não sendo possível reacendê-la rapidamente. Os fundos que acompanham a costa para sul do porto são mais espalhados que os localizados a norte, não se aconselhando os navios de grande calado a aproximar a menos de 2 mn de terra, nessa zona. Para norte é suficiente esses navios respeitarem um resguardo de 1,5 mn a terra.

Os fundos do porto são em rocha natural, não sujeitos a assoreamento, estando as bacias de manobra e acostagem às cotas adequadas ao tamanho dos navios que demandam os diversos postos de acostagem.



Figura 12 - Zona Portuária do Porto de Sines

Tratando-se de um porto aberto ao mar, o acesso, em fundos naturais e bastante amplo, permite a fácil aproximação e entrada dos navios.

Nas imediações do porto existem zonas reservadas a fundeadouros, destinados ao estacionamento dos navios sendo, desde janeiro de 2014, de 17 o número de fundeadouros disponíveis.

O porto conta com 5 terminais: de Graneis Líquidos; Petroquímico; Multipurpose; Gás Natural Liquefeito; e Contentores. Existem ainda o porto de pesca, o porto de recreio e o porto de serviços, onde se encontram os rebocadores. Todos os terminais são de fácil acesso a viaturas de socorro/emergência e dispõem de planos de segurança próprios.

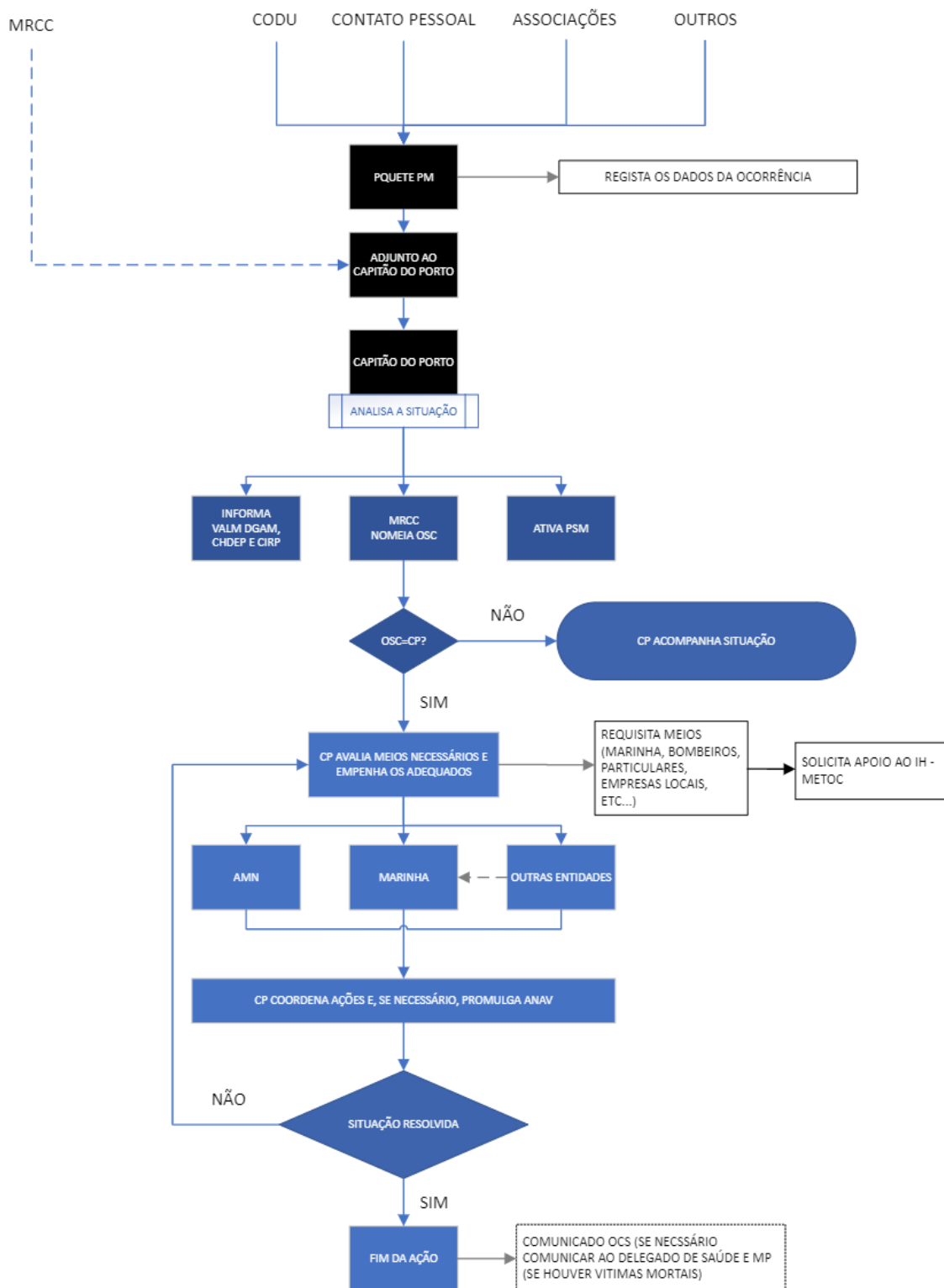
APÊNDICE 4

AQ

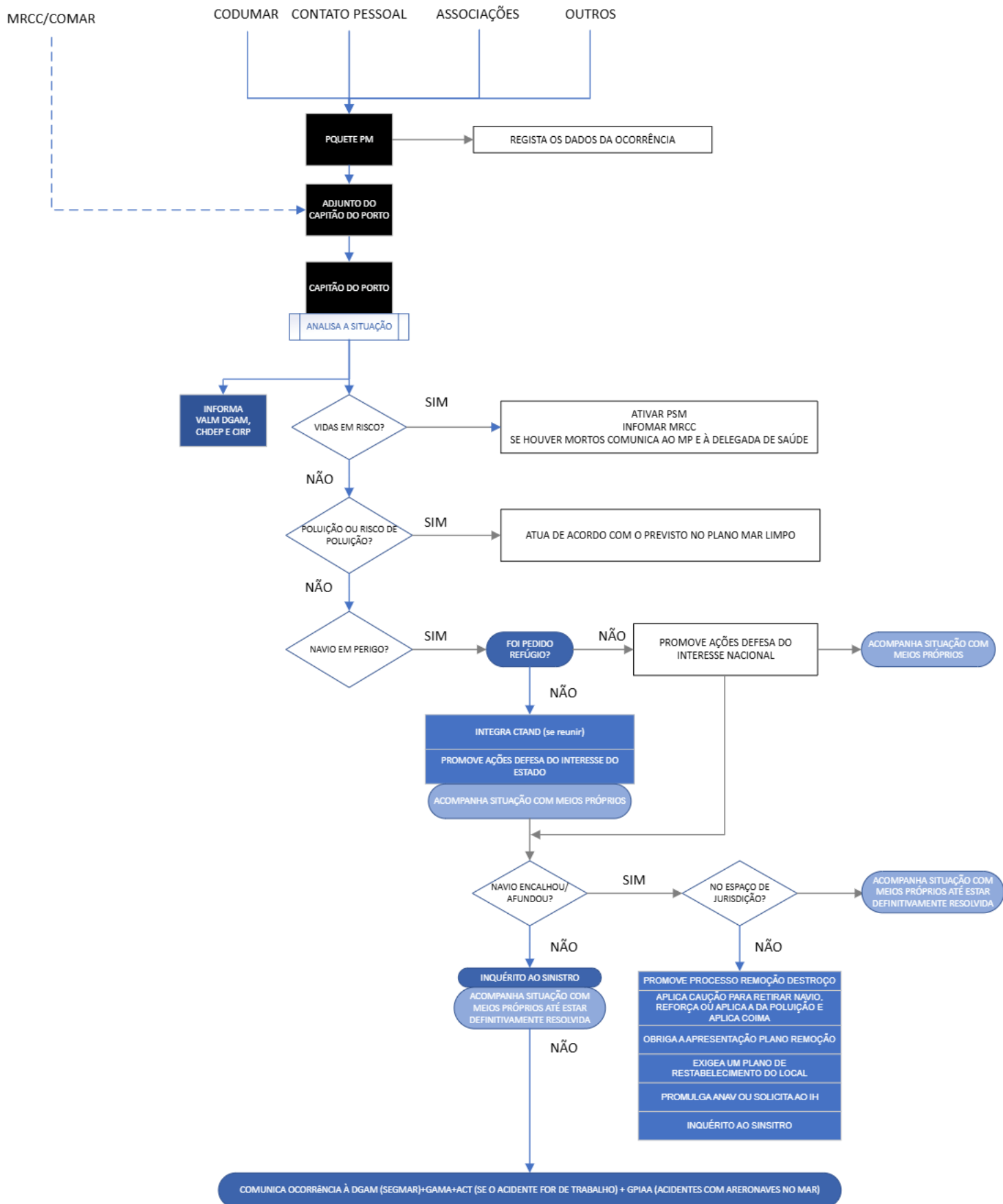
PSM SINES

FLUXOGRAMA DE PROCEDIMENTOS

AÇÃO SAR



EM CASO DE ACIDENTE



APÊNDICE 5

AQ

PSM SINES

PLANO DE COMUNICAÇÕES

1. Situação

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

2. Objetivo

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

3. Sinais visuais de socorro

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

4. Comunicações de socorro, urgência e segurança. Transmissão de mensagens com pedido de socorro

Frequência no canal VHF	Estações em escuta permanente / Indicativo de chamada
Canal 16 / Canal 11	Capitania do Porto de Sines / Comando Local PM de Sines CAPIMARSINES / POLIMARSINES (A pedido / H 24)
	Estação SV de Sines (entre as 09:00 e as 17:00 Horas)
	MRCC Lisboa
Canal 70 (<i>Digital Selective Call – DSC</i>)	Emissão de sinais de alerta navio-navio e navio-terra dentro da área A1
Canal 12/16	Centro de Controlo de Tráfego (CCT) do Porto de Sines
Canal 69/79	<i>Roca Control</i> (VTS Costeiro)
Canal 12/16	Pilotos

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

Canal VHF	Estações em terra
67 (primário) 11 (Secundário)	CAPIMARSINES / POLIMARSINES

6. Comunicações privativas da Marinha

Canal VHF	Estações em terra
Canal 39	CAPIMARSINES / POLIMARSINES Estação Salva-vidas de Sines

7. Intervenientes nos canais VHF

Ver tabela abaixo.

PLANO DE COMUNICAÇÕES

De: \ Para:	CAPITANIA	EMBARCAÇÃO SINISTRADA	SALVA-VIDAS	UNIDADES NAVAIS	MEIOS AÉREOS	LANCHAS DA PM	BOMBEIROS*	OUTROS MEIOS
CAPITANIA		16 - 67 16 - 11	16 - 67 16 - 39	16 - 67 16 - 39	67 11	16 - 67 16 - 39		16 - 67 16 - 11
EMBARCAÇÃO SINISTRADA	16 - 67 16 - 11 16 - 23		16 - 67 16 - 11	16 - 67 16 - 11	67 11	16 - 67 16 - 11		16 - 67 16 - 11
SALVA - VIDAS	16 - 67 16 - 39 16 - A4	16 - 67 16 - 11	16 - 67	16 - 67 16 - 39	67 11	16 - 67 16 - 11 16 - A4		16 - 67
UNIDADES NAVAIS	16 - 39	16 - 67 16 - 11	16 - 67 16 - 39	16 - 67 16 - 39	67 11	16 - 67 16 - 39		16 - 67 16 - 11
MEIOS AÉREOS	67 11	67 11	67 11	67 11 OUTRAS		67 11		67 11
LANCHAS DA P.M.	16 - 67 16 - 39	16 - 67 16 - 11	16 - 67 16 - 39	16 - 67 16 - 39/L6	67 11	16 A4/19		16 - 67 16 - 11
BOMBEIROS								
OUTROS MEIOS	16 - 67 16 - 11	16 - 67 16 - 11	16 - 67 16 - 11	16 - 67 16 - 11	67 11	16 - 67 16 - 11		

SERVIÇO MÓVEL MARÍTIMO - PLANO NACIONAL DE COMUNICAÇÕES EM VHF

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

Canal (Número) ¹	Frequência (MHz)		Função ⁽²⁾
	Navio	Costeira	
1	156.050	160.650	Autoridade Portuária
5	156.250	160.850	Autoridade Portuária
6	156.300	-	Navio - Navio ⁽³⁾
8	156.400	156.400	Navio - Navio – Manobra Navios
9	156.450	156.450	Navegação de Recreio
10	156.500	156.500	Manobra de Navios
11	156.550	156.550	Comunicação com Entidades Oficiais
12	156.600	156.600	Chamada Comum de Porto
13	156.650	156.650	Segurança da Navegação
14	156.700	156.700	Autoridade Portuária – Pilotagem
15	156.750	156.700	Comunicações Internas a Bordo
16	156.800	156.800	Socorro, Urgências, Segurança E Chamada ⁽⁴⁾
17	156.850	156.850	Comunicações Internas a Bordo
18	156.900	156.900	Controlo Tráfego VTS Portuário
19	156.950	161.550	Autoridade Marítima
20	157.000	161.600	Operações Portuárias
21	157.050	161.650	GNR – Brigada Fiscal
22	157.100	161.700	Controlo Tráfego Marítimo – VTS
24	157.200	161.800	Correspondência Pública
25	157.250	161.850	Correspondência Pública
26	157.300	161.900	Correspondência Pública
28	157.400	162.000	Correspondência Pública
60	156.025	160.825	Autoridade Portuária
64	156.225	160.825	Escolas e Entidades de Formação Náutica
66	156.325	160.925	GNR – Brigada Fiscal
67	157.375	156.375	SAR e Combate à Poluição
68	156.425	153.425	Controlo Tráfego VTS portuário
70	156.525	156.525	Chamada Seletiva Digital (DSC) ⁽⁵⁾
71	156.575	156.575	Manobra de Navios
72	156.625	-	Pesca (Navio - Navio)
78	156.925	161,525	Manobra DE Navios – Navio – Terra
80	157.025	161,625	Controlo Tráfego – VTS Portuário
81	157.075	161.675	Atividades de Apoio a Navios
83	157.175	161.775	Correspondência Pública
84	157.225	161.825	Atividade de Apoio a Navios
85	157.275	161.875	Correspondência Pública
87	157.375	157.375	Sistema AIS – Local
88	157.425	157.425	Sistema AIS – Local
AIS1	161.975	161.975	Sistema AIS – Nacional
AIS2	162.025	162.025	Sistema AIS – Nacional

Nota: 1

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

APÊNDICE 6

AO

PSM SINES

REFERÊNCIAS LEGAIS

REFERÊNCIAS LEGAIS

1. DGAM Circular nº 174/2022 - DT, de 21 de dezembro de 2022 - SEGURANÇA MARÍTIMA SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO. PLANO DE SALVAMENTO MARÍTIMO;
2. Decreto - Lei n.º 265/72, de 31 de julho – “REGULAMENTO GERAL DAS CAPITANIAS”;
3. Decreto do Governo n.º 32/85, de 16 de agosto – Aprova para adesão a “CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE BUSCA E SALVAMENTO MARÍTIMO, 1979”.
4. Decreto - Lei n.º 15/94, de 22 de janeiro, alterado pelo Decreto - Lei n.º 399/99, de 14 de outubro – “SISTEMA NACIONAL PARA A BUSCA E SALVAMENTO MARÍTIMO”.
5. Decreto - Lei n.º 253/95, de 30 de setembro, alterado pelo Decreto - Lei n.º 399/99, de 14 de outubro – “SISTEMA NACIONAL PARA A BUSCA E SALVAMENTO AÉREO”.
6. Decreto - Lei n.º 44/2002, de 02 de março, alterado pelos Decretos - Lei n.ºs 235/2012, de 31 de outubro, e 121/2014, de 07 de agosto – Instituição da Autoridade Marítima Nacional. Direção - Geral da Autoridade Marítima;
7. Lei n.º 27/2006, de 03 de julho, alterada pela Lei Orgânica n.º 1/2011, de 30 de novembro, e pela Lei n.º 80/2015, de 03 de agosto – Lei de Bases da Proteção Civil;
8. Decreto - Lei n.º 90 - A/2022, de 30 de dezembro, - Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro (SIOPS);
9. Lei n.º 44/2004, de 19 de agosto, alterada pelos Decretos - Lei n.ºs 100/2005, de 23 de junho, e 129/2006, de 07 de julho – Regime jurídico da “ASSISTÊNCIA AOS BANHISTAS”;
10. Lei 68/2014, de 29 de agosto - Regime Jurídico do “NADADOR SALVADOR”;
11. Circular DGAM n.º 21/2002 - B (Alt. 2) de 17OUT2006 – Segurança Marítima / Segurança da Navegação. Salvamento Marítimo. Acidentes pessoais no Domínio Público Marítimo.
12. Portaria n.º 630/2002, de 12 de junho, dos Ministérios da Defesa Nacional e do Equipamento Social – “Plano nacional de comunicações em VHF Serviço móvel marítimo”, com as alterações introduzidas pela Declaração de Retificação n.º 26 - D/2002, de 31 de julho;
13. Circular DGAM n.º 78/2003 - B (Alt. 7) de 21DEZ2006 - Segurança Marítima / Segurança da Navegação. Sinistros Marítimos. Salvamento e Salvação Marítima;
14. PGA - 4 – Relacionamento com os Órgãos de Comunicação Social;
15. Decreto - Lei n.º 18/2014, de 4 de fevereiro - Orgânica do Ministério da Agricultura e do Mar (MAM), prevendo a existência e funcionamento no MAM do Gabinete de Investigação e Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica (GAMA), que sucedeu ao Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes Marítimos (GPIAM);
16. Decreto - Lei n.º 236/2015, de 14 de outubro – Criação do Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica (GAMA).

APÊNDICE 7

AO

PSM SINES

RELAÇÃO DE MEIOS EXISTENTES

RELAÇÃO DE MEIOS EXISTENTES

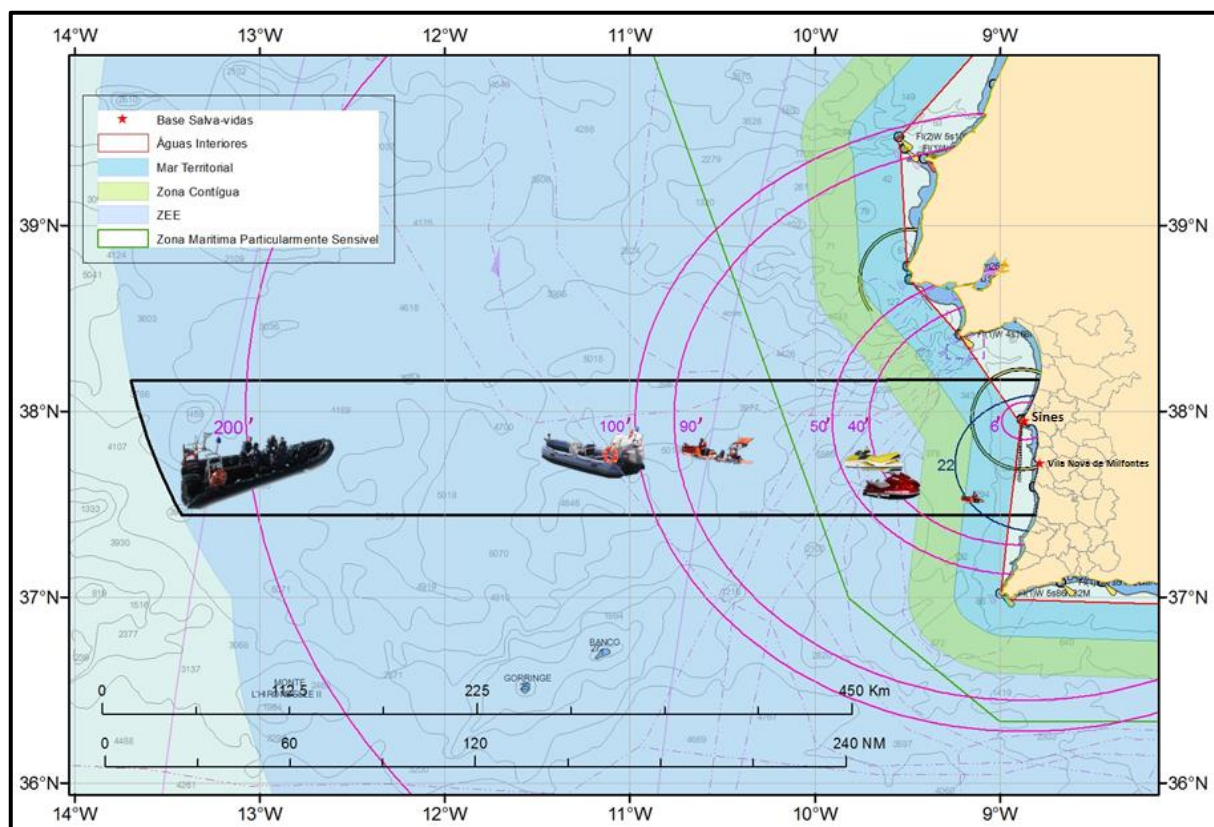
1. Meios de Salvamento da Autoridade Marítima Local

- a. A CPS/CLPMS conta com os meios apresentados na tabela seguinte onde consta também a sua localização geográfica e as respetivas características operacionais.

Meios	Localização	Motorização	Velocidade (nós)	Autonomia (horas)	Distância máx. de costa (milhas)
UAM 694 Nª Sª SALVAS	ESV - Sines	CAT 370 HP (X2)	18 MN	5h 45m	50
VALIANT SR 36	ESV - Sines	Mercury 200 HP (X2)	40 MN	4h 35m	90
TSUNAMI SR 22	ESV - VNMF	Mariner 40 HP (X2)	22 MN	2h 15m	22
LANÇA EAV	PM - Sines	Yamaha 450 HP (X2)	47 MN	8h 50m	200
DUARRY 620	PM - Sines	Yamaha 150 HP	20 MN	10h 20m	100
PIRANHA	PM - Sines	Yamaha 60 HP	12 MN	1h	6
MOTA D'ÁGUA M551	ESV - Sines	Yamaha 100 HP	40 MN	2h 10m	40
MOTA D'ÁGUA M551	ESV - Sines	Seadoo 155 HP	40 MN	2h 10m	40
MOTA D'ÁGUA M532	PM - Sines	Seadoo GTI 130 HP	40 MN	2h	40

- (1). Os meios existentes para este fim são adequados. Em Vila Nova de Milfontes, devido ao assoreamento da zona da foz do Mira, há muitas dificuldades em praticar a barra o que só pode ser feito com bom tempo.
- (2). Basicamente, a autonomia dos meios permite - lhes cobrir as distâncias da costa assinaladas na imagem seguinte que também é adequada para as missões que poderão ter de realizar.
- (3). Não obstante, as distâncias à costa a que podem operar são indicativas pois existem diversos fatores que podem fazer alterar a autonomia destes meios como, por exemplo, o estado de mar.

- (4). Deve ainda contar - se com os meios das capitánias adjacentes, especialmente se os acidentes ocorrerem nos limites norte e sul do espaço de jurisdição da CPS/CLPMS, assim como com os meios disponíveis existentes na área de interesse.



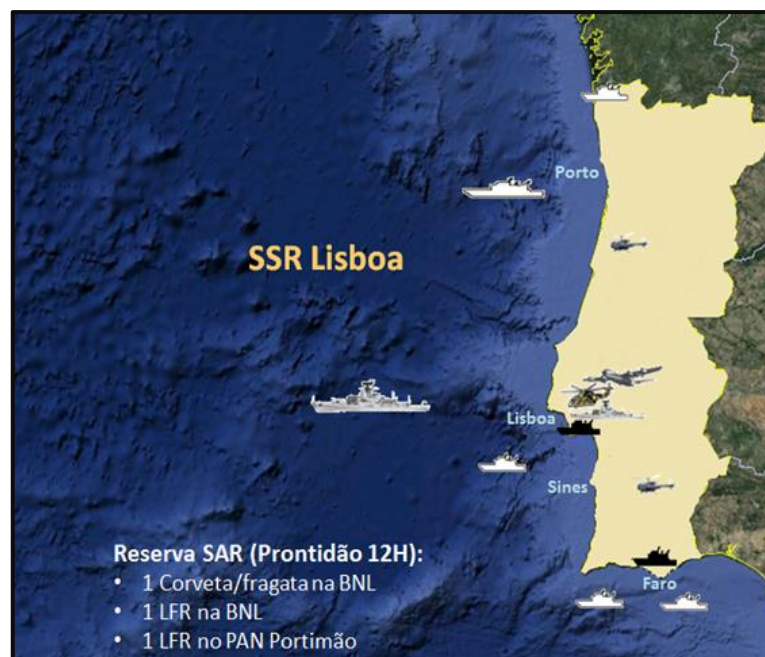
- b. Os meios terrestres identificados na tabela seguinte permitem cobrir a área terrestre sob jurisdição da CPS.

Meios	Localização	Autonomia	Obs.
AMAROK	PM - Sines	300 km	TT
MITSUBISHI L200	PM - Sines	300 km	TT
MITSUBISHI L200	PM - Sines	300 km	TT
CITROEN BERLINGO	PM - Sines	600 km	
RENAULT KANGOO	CPS - Sines	400 km	
POLARIS RANGER	CPS - Sines	150 km	TT
YAMAHA BRUIN	PM - Sines	80 km	TT
TOYOTA YARIS	CPS - Sines	300 km	
SKODA OTAVIA	CPS - Sines	700 km	

- (1). Em terra, pode contar - se com meios de outras entidades, designadamente das estruturas municipais de proteção civil e dos corpos de bombeiros de cada município.
- c. No mar, ou no espaço portuário, pode contar - se com embarcações quer da APS S.A., quer de empresas que aqui operam como a “REBORPORT” e a “BOLUDA”.

Pelo número e características, as embarcações da AP podem ser úteis em diferentes cenários de acidentes, especialmente se ocorrerem dentro da área portuária.

- d. Quando os meios atribuídos à CPS/CLPM não forem suficientes/adequados, pode recorrer - se ao navio que estiver com missão SAR. A Marinha dispõe de um dispositivo que conta com diversos navios distribuídos ao longo da costa com grande prontidão e capacidade.
- (1). Um meio naval que esteja de SAR pode ser requisitado ao COMAR que articula com o MRCC Lisboa a melhor forma do seu emprego.
 - (2). O dispositivo padrão do SAR no Continente conta com os seguintes meios:
 - (a). Corveta/NPO atribuída SAR ZEE Continente;
 - (b). Lancha/Patrulha atribuída à Zona Marítima do Norte;
 - (c). Lancha atribuída à Zona Marítima do Centro;
 - (d). Lancha de reserva Zona Marítima do Centro (prontidão 12 horas na BNL);
 - (e). 2 Lanchas atribuídas à Zona Marítima do Sul (1 a barlavento e 1 a sotavento);
 - (f). Lancha de reserva Zona Marítima do Sul (prontidão 12 horas em PAN Portimão).



2. Pessoal da Autoridade Marítima Local

Capitania do Porto de Sines							
Militares			Militarizados	Faroleiros	TESV	Civis	TOTAL
Oficiais	Sargentos	Praças					
3	2	2	2	7	5	6	27

Comando Local da Polícia Marítima de Sines				
Inspetor	Sub - inspetor	Chefe	Sub - chefe	Agente
0	0	1	0	13

APÊNDICE 8

AO

PSM SINES

ACESSOS DE EMERGÊNCIA

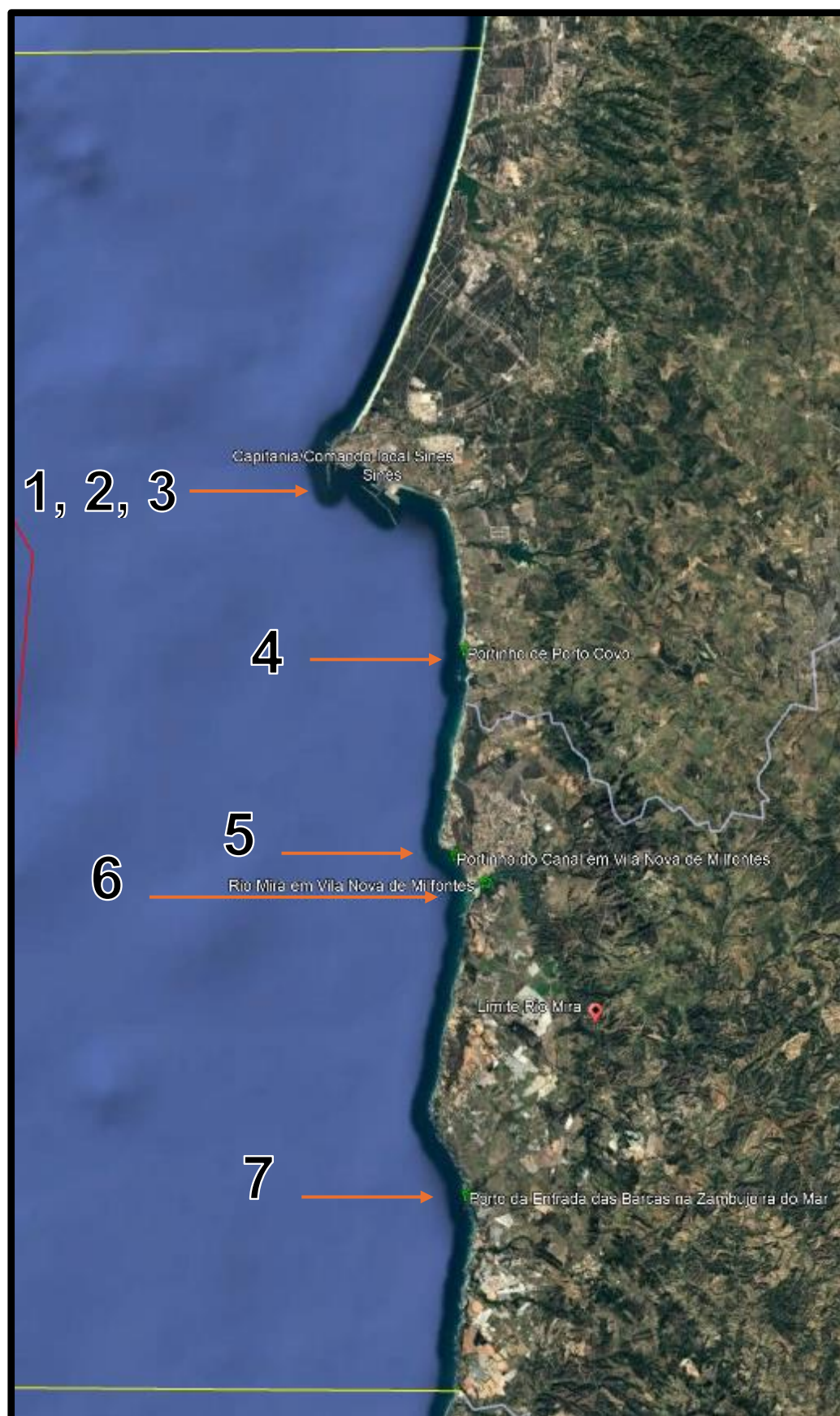
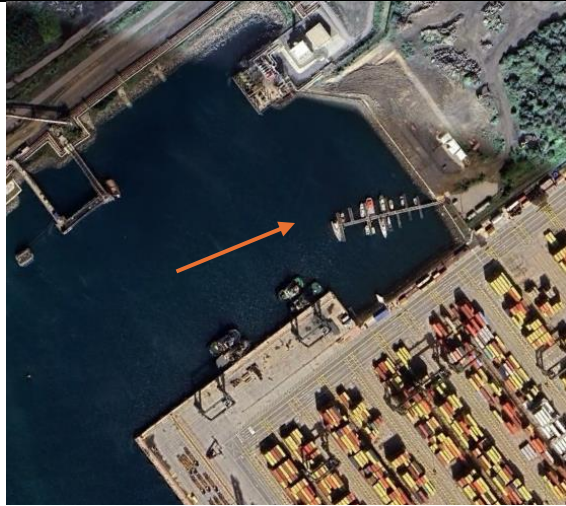


Figura 13 - ACESSOS DE EMERGÊNCIA

	Designação	P. Geográfica (WGS84)	Plano de detalhe
MUNICÍPIO DE SINES			
1	Rampa Porto de Pesca	37°57'7.32"N 008°52'21.83"W	
2	Marina de Sines	37°57'1.19"N 008°51'55.89"W	
3	Cais Serviços APS	37°56'12.41"N 008°50'57.66"W	
4	Portinho de Porto Covo	37°50'57.60"N 008°47'33.71"W	

	Designação	P. Geográfica (WGS84)	Plano de detalhe
MUNICÍPIO DE ODEMIRA			
5	Portinho do Canal em Vila Nova de Milfontes	37°44'13.90"N 008°48'0.01"W	
6	Estação Salva - Vidas de Vila Nova de Milfontes	37°43'19.73"N 008°46'59.47"W	
7	Porto da Entrada das Barcas na Zambujeira do Mar	37°33'7.12"N 008°47'30.82"W	