



MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL
DIREÇÃO-GERAL DA AUTORIDADE MARÍTIMA
CAPITANIA DO PORTO DA HORTA

PLANO

DE

SALVAMENTO

MARÍTIMO

2ª EDIÇÃO

2017



MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL
DIREÇÃO-GERAL DA AUTORIDADE MARÍTIMA
CAPITANIA DO PORTO DA HORTA

CARTA DE PROMULGAÇÃO

O Plano de Salvamento Marítimo da Capitania do Porto da Horta é o instrumento da Capitania do Porto da Horta ao dispor do Capitão do Porto, visando as ações de busca e salvamento no seu espaço de jurisdição.

É um documento não classificado.

Os versos de todas as folhas são “em branco”. As modificações serão efetuadas sob a forma de “alterações”.

O Plano foi elaborado de acordo com a legislação em vigor, atentos os procedimentos, competências e acordos estabelecidos, incluindo o relacionamento e atuação do *Maritime Rescue Coordination Center* (MRCC) Delgada.

O Plano foi revisto em 2017 resultando na presente Edição (2ª).

Horta, 29 de dezembro de 2017

O Capitão do Porto

**CONFORME ORIGINAL
ASSINADO E ARQUIVADO**

Paulo Alexandre Rafael da Silva
Capitão-de-fragata

INDICE

1.	Introdução	1
2.	Finalidade	2
3.	Objetivo	3
4.	Prevenção e prontidão	3
5.	Acionamento	4
6.	Ações a desenvolver	4
7.	Coordenação das operações	5
8.	Execução, particularidades	6
9.	Disposições diversas	7
	Referências	8
	Distribuição	9

ANEXOS

- A Entidades com capacidade de intervenção, contactos e meios disponíveis
- B Plano de comunicações
- C Informação pública
- D Comunicados e relatórios
- E Apoio meteorológico e oceanográfico
- F Coordenador de missão SAR
- G Caracterização da atividade e da orla marítima e aspetos oceanográficos e meteorológicos relevantes
- H Cartas náuticas oficiais e publicações de interesse
- I Quadrícula para a condução de operações de salvamento. Localização de quadrícula das zonas de banhos.

1. INTRODUÇÃO

Na jurisdição da Capitania do Porto da Horta (CPH) encontram-se as ilhas do Faial, São Jorge e Pico, comumente designadas por ilhas do triângulo.

Os principais portos destas três ilhas são: Horta (Faial), Velas e Calheta (São Jorge), São Roque, Madalena e Lajes (Pico).

Diariamente existem ligações efetuadas por embarcações de transporte de passageiros, que realizam percursos entre Horta, Madalena, São Roque e Velas.

Ainda numa frequência diária existem navios de comércio de tráfego local a escalar os portos sob jurisdição da CPH e a atividade piscatória pode ser considerada relativamente intensa.

Nos meses de verão a atividade de navegação efetuada por embarcações de recreio e associados à atividade marítimo-turística atinge um nível elevado. Particularmente relevante é o trânsito, com paragem na Horta ou não, de embarcações de recreio que cruzam o Atlântico Norte no sentido Oeste – Leste.

É também nesta época que as zonas balneares são intensamente frequentadas por veraneantes, e vários eventos desportivos atingem o seu zénite, nomeadamente provas de pesca desportiva e regatas.

O perfil e as condições meteorológicas e oceanográficas são descritos nos Anexos G.

Face a toda esta atividade e à extensa área que se encontra no espaço de jurisdição desta capitania, importa estabelecer procedimentos que contribuam de forma decisiva e eficaz para o salvamento de vidas humanas.

Deste modo, torna-se essencial no contexto em análise a assunção dos seguintes princípios:

- Prevenção
- Prontidão
- Alerta (e ação)
- Notícia (e difusão)

O princípio da prevenção requer o conhecimento, a todo o momento, dentre outros, dos perigos e condições ambientais, riscos impostos por sinais de mau tempo, objetos à deriva, cheias ou deficiente sinalização. Nesta perspetiva, o fecho e abertura das barras dos portos é da responsabilidade do Capitão do Porto, que para formular a sua decisão ouvirá as respectivas administrações portuárias.

Os Avisos Locais (AL) promulgados pelo Capitão do Porto com interesse para a navegação, serão difundidos pelo COMAR e divulgados e afixados pela CPH.

Sempre que adequado poderá ser difundida informação através dos órgãos de comunicação social (OCS), sobre agitação marítima na orla costeira, estado das barras e ventos excepcionais.

Quanto à postura, as tripulações dos meios atribuídos e geridos pela CPH devem usar coletes de salvação vestidos sempre que em ação, devendo os agentes da Policia Marítima em fiscalização reforçar a importância do seu uso, no quadro de policiamento e cumprimento da legislação em vigor.

O princípio da prontidão implica a saída de meios para apoio de forma rápida e eficiente. Para o efeito, o presente plano pressupõe um incremento da prontidão em função da degradação das condições meteorológicas e a CPH e o Comando Local da Policia Marítima da Horta (CLPMH) dispõem de profissionais de serviço 24 horas por dia, com embarcações prontas em vários locais (Horta, Velas e São Roque) e comunicações próprias.

Para além das embarcações da Autoridade Marítima Nacional (AMN), existem outros meios, nomeadamente embarcações e serviços de mergulhadores, em diversas corporações de bombeiros nas respetivas ilhas, que permitem um apoio rápido em casos de emergência, de acordo com o indicado no Anexo A.

Durante a época balnear existem nas zonas vigiadas, nadadores salvadores, sendo também reforçada a fiscalização às zonas não vigiadas, por elementos da AMN.

O princípio de alerta e ação requer diligências e automatismos que serão providenciados conforme explicitado no presente Plano, havendo um atendimento 24 horas por dia na CPH e nos piquetes do CLPMH.

O princípio da notícia e difusão é imposto pelas exigências sociais, fins estatísticos e análise técnico-profissional, tendo por essência e propósito mais eficiência, esclarecimento e adequação. Os comunicados a enviar para os OCS são sempre assinados pelo Capitão do Porto ou, na sua ausência, pelo coordenador designado, cumprindo as orientações recebidas.

2. FINALIDADE

O presente Plano de Salvamento Marítimo (PSM) tem por finalidade o salvamento de náufragos e banhistas, tripulantes e passageiros de embarcações em perigo.

3. OBJETIVO

O seu objetivo é o estabelecimento de normas e procedimentos a adotar para a prevenção e em operações de salvamento da vida humana.

Nesta conformidade contém informações e definição de procedimentos tendentes ao combate a sinistros, acidentes marítimos e busca e salvamento, no espaço de jurisdição da CPH.

4. PREVENÇÃO E PRONTIDÃO

Na ocorrência de situações meteorológicas e oceanográficas adversas ou de ativação de Avisos Amarelos, Laranja ou Vermelho para condições de vento ou ondulação significativa por parte do Serviço Regional de Proteção Civil e Bombeiros dos Açores (SRPCBA) ou do Instituto Português do Mar e da Atmosfera deverá ser incrementada a prontidão dos meios da AMN e dos restantes agentes de proteção civil, nos seguintes termos:

- a. O Capitão de Porto, com o apoio dos oficiais adjuntos e dos serviços do CLPMH, se tal se revelar necessário, monitorizará permanentemente a situação das entradas dos diversos portos. Esta monitorização será efetuada localmente e com o apoio de meios digitais, nomeadamente as *webcams* disponíveis em diversas plataformas (entre as quais as disponíveis no local de internet do projeto CLIMAAT e da SPOTAZORES).
- b. Em face da evolução e estado das barras, o Capitão de Porto equacionará fechar ou condicionar as barras, nos termos definidos no Decreto-Lei n.º 44/02, de 2 de março.
- c. Na eventualidade de existirem barras fechadas, o Capitão de Porto incrementará a monitorização desses portos, com o apoio dos oficiais adjuntos e os piquetes da PM. Esta monitorização, deverá ser consolidada com uma maior presença física nos portos.
- d. Na eventualidade de algum navio pretender entrar num porto cuja barra esteja condicionada para navios com características diferentes das suas, o Capitão de Porto deverá equacionar:
 - 1) O aumento da prontidão dos meios náuticos de salvamento da AMN para pronto a largar.
 - 2) O empenhamento, no porto em causa, de meios terrestres da Delegação Marítima com jurisdição e do CLPMH.
 - 3) Informar a Portos dos Açores, SA e a corporação de Bombeiros Voluntários com jurisdição na área, indicando a eventual necessidade de apoio de determinados meios náuticos e terrestres, que deverão ser especificados e indicada a sua prontidão de saída se tal se revelar necessário.
- e. Na eventualidade de algum navio ter que arribar a um porto fechado ou condicionado para navios com as características das suas, a qual só poderá acontecer após autorização do Capitão de Porto, este deverá:
 - 1) Pré posicionar os meios náuticos e terrestres da AMN;
 - 2) Informar os restantes agentes de Proteção Civil relevantes para a situação em causa ou entidades constantes do presente PSM, nomeadamente a Portos dos Açores, SA e a corporação de Bombeiros Voluntários com jurisdição na área, solicitando o aumento de prontidão para empenhamento ou o pré-posicionamento de determinados meios náuticos e terrestres, que deverão ser especificados.

O SRPCBA emite avisos nas seguintes circunstâncias:

Aviso	Parâmetro	Amarelo	Laranja	Vermelho	Unidade
Vento	Velocidade Média	35 a 40	41 a 47	> 47	Nós
	Rajada Máxima	46 a 54	55 a 70	> 70	Nós
Agitação Marítima	Altura Significativa das Ondas	6 a 7	8 a 9	> 9	M

5. ACIONAMENTO

O PSM será acionado sempre que a AMN tenha conhecimento de qualquer ocorrência na orla marítima sob jurisdição da CPH que o justifique e por determinação do Capitão de Porto.

6. AÇÕES A DESENVOLVER

- a. Quando formal ou informalmente algum elemento da AMN receba informação da existência de qualquer acidente, deverá informar de imediato o Oficial adjunto do Capitão de Porto da ilha em causa ou o 2º Comandante Local da Policia Marítima.
- b. O Oficial adjunto do Capitão de Porto da ilha em causa ou o 2º Comandante Local da Policia Marítima deverão de imediato informar o Capitão do Porto pela forma mais expedita.
- c. Na eventualidade de o Capitão de Porto não estar contactável, deverá ser contactado o Oficial Adjunto do Capitão de Porto na Ilha respetiva, caso este não esteja já na posse da informação em causa.
- d. O Capitão de Porto ou, na sua falta, o Oficial Adjunto do Capitão de Porto na Ilha, ou, na sua falta, o 2º Comandante Local da Policia Marítima, doravante designado por coordenador, assume imediatamente as funções de coordenador da missão de busca e salvamento no local, expressas no Manual de Busca e Salvamento (IMOSAR) da Organização Marítima Internacional (IMO), referidas no Apêndice 1 ao Anexo F.
- e. O coordenador informa o MRCC DELGADA, pelo meio mais expedito, solicitando a definição sobre a responsabilidade de coordenação da missão.
- f. Na eventualidade de o MRCC Delgada assumir a coordenação da ação, o coordenador disponibiliza todos os meios e informação ao seu dispor a essa entidade.
- g. Na eventualidade de o MRCC Delgada delegar a coordenação da ação no Capitão de Porto, o coordenador avalia a situação e considera a utilização dos meios humanos e materiais, disponíveis e julgados necessários, para prestar assistência ao sinistro.

- h. Na análise referida deverão ser considerados os meios da AMN, os nadadores salvadores, na eventualidade de a ocorrência se verificar em zona balnear vigiada ou nas suas vizinhanças, e de outras entidades, designadamente:
- 1) Forças Armadas, nomeadamente meios navais à disposição do Comando da Zona Marítima dos Açores (CZMA) e aéreos do Comando da Zona Aérea dos Açores (CZAA). O pedido de empenhamento dos meios à disposição dos CZMA e CZAA devem ser solicitados ao MRCC Delgada;
 - 2) Corporações de bombeiros, Guarda Nacional Republicana (GNR) e Polícia de Segurança Pública (PSP);
 - 3) Outras entidades, publicas ou privadas, coletivas ou singulares, em conformidade com o estabelecido no Artigo 167º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho e com o parágrafo 3º do Artigo 13º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março.
- i. Logo que exequível e, pela via mais rápida (via telefone ou telemóvel), o coordenador, deverá dar conhecimento da situação, às seguintes entidades:
- 1) Se justificável em termos operacionais, Corporação de bombeiros, GNR e PSP;
 - 2) Chefe do Departamento Marítimo dos Açores;
 - 3) Gabinete de Imagem e Relações Públicas da AMN.
- j. O coordenador estabelece um centro de comando e controlo das operações de salvamento na Capitania ou, quando as condições de operacionalidade o aconselhem, noutra local.
- k. Inicia a compilação dos elementos necessários para um adequado acompanhamento da situação e dos comunicados a enviar, nos termos dos anexos D e F.

7. EXECUÇÃO, PARTICULARIDADES

- a. Tratando-se de naufrago (s):
- Contactar 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 assistência legal a prestar em terra aos sinistrados.
- b. Tratando-se de encalhe:
- Contactar o agente ou o representante do navio naufragado;
- Devem igualmente ser consideradas as questões respeitantes à prevenção e combate de eventuais focos de poluição por hidrocarbonetos.
- c. Tratando-se de evacuações médicas:
- Após recebida a informação da necessidade de se efetuar uma evacuação médica, que é normalmente transmitida pelo Agente do navio, fazendo-o via email/fax, dando as indicações acerca do estado do acidentado, os seus dados pessoais e o contacto do navio, devem ser tomadas as seguintes ações:

- 1) Identificar o navio, o último porto de saída e o próximo de chegada, rumo, velocidade e GDH da posição, nome completo, idade, sexo e nacionalidade do paciente;
- 2) Dar imediato conhecimento à Autoridade Sanitária e aos serviços do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), se se tratar de um cidadão não nacional.
- 3) Permitir a evacuação médica, apenas após autorização das duas entidades referidas na alínea anterior.

8. COORDENAÇÃO DAS OPERAÇÕES

- a. A coordenação das operações é, enquanto o MRCC Delgada não assumir tal responsabilidade, do Capitão do Porto da Horta, ou de quem este delegar.
- b. Recebida na CPH a comunicação do acidente, o coordenador assumirá a condução das operações de busca e salvamento, coordenando as ações dos meios envolvidos e do local que melhor condição ofereça para o seu exercício.
- c. Os responsáveis pelos meios de salvamento ou entidades que eventualmente tenham convergido para o local do sinistro, antes do coordenador da AMN ter assumido o controlo das operações, conduzem a ação da forma que julgarem mais rápida e conveniente face às circunstâncias encontradas.
- d. No momento em que o Capitão de Porto ou um seu representante assumir o comando das operações, todas as entidades reportam-lhe o ponto de situação.
- e. Durante as operações as diversas entidades envolvidas devem manter o Capitão de Porto, ou o seu representante, informado da situação e das ações tomadas.
- f. As entidades com capacidade de intervenção em salvamentos marítimos, não subordinadas à AMN, uma vez alertadas pelo coordenador da ação da necessidade de colaboração, deverão aprontar o mais rapidamente possível o pessoal e materiais disponíveis, que ficarão em estado de prevenção. Os meios considerados necessários, conforme a avaliação da situação efetuada pelo coordenador, serão encaminhados para o local do acidente.

9. DISPOSIÇÕES DIVERSAS

- a. Os meios e contactos da AMN na área de jurisdição da CPH, bem como da Marinha e de outras entidades com capacidade de empenhamento de meios no mar e em terra com relevância em operações de busca e salvamento são indicados em Anexo A.
- b. O plano de comunicações é apresentado em Anexo B.
- c. No relacionamento com os OCS, dever-se-á ter em consideração o estabelecido no Anexo C.
- d. As normas para a elaboração e divulgação dos comunicados e relatórios referentes às ações de busca e salvamento estão explicitadas no Anexo D.

- e. Na avaliação e análise da situação devem ser considerados os apoios meteorológicos e oceanográficos indicados em Anexo E.
- f. Em Anexo G é apresentada uma caracterização da atividade e da orla marítima e aspetos oceanográficos e meteorológicos relevantes.
- g. Em Anexo H são referidas as cartas náuticas oficiais e algumas publicações com interesse para um bom desempenho da missão.
- h. Em Anexo I é apresentada a quadrícula para a condução de operações de salvamento, incluindo a fase de busca quando aplicável, e a localização de quadrícula das zonas de banhos.

REFERÊNCIAS

- A. Lei n.º 44/04, de 19 de agosto
- B. Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho – Regulamento Geral das Capitánias
- C. Decreto do Governo n.º 32/85, de 16 de agosto – Convenção internacional sobre busca e salvamento marítimo, 1979, com a alteração efetuada pela resolução MSC 70 (69)
- D. Decreto Regulamentar n.º 18/93, de 28 de junho
- E. Lei n.º 27/06, de 3 de junho – Lei de bases da proteção civil
- F. Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de janeiro – Sistema nacional para a busca e salvamento marítimo
- G. Manual de Atuação SAR do Comando Naval
- H. Decreto-Lei n.º 44/02, de 2 de março
- I. Circular DGAM n.º 21/02-B, de 13 de maio
- J. Circular DGAM n.º 78/03-B, de 12 de agosto
- K. PGA-4 – Relacionamento com os órgãos de comunicação social
- L. Roteiro da Costa de Portugal, Arquipélago dos Açores, Instituto Hidrográfico

DISTRIBUIÇÃO

1. Capitania do Porto da Horta
2. Delegação Marítima de São Roque
3. Delegação Marítima das Lajes do Pico
4. Delegação Marítima das Velas
5. Comando Local da Polícia Marítima da Horta
6. Direcção-Geral da Autoridade Marítima
7. Instituto de Socorros a Náufragos
8. Departamento Marítimo dos Açores
9. Comando Regional dos Açores da Polícia Marítima
10. Comando da Zona Marítima dos Açores
11. MRCC Delgada
12. Portos dos Açores, SA
13. Associação de Armadores da Pesca Artesanal do Pico
14. Associação de Pescadores da Ilha de São Jorge
15. Associação de Produtores de Atum e Similares dos Açores
16. Associação de Produtores de Espécies Demersais dos Açores
17. Bombeiros Voluntários Faialenses
18. Bombeiros Municipais da Madalena
19. Bombeiros Voluntários de São Roque do Pico
20. Bombeiros Voluntários das Lajes do Pico
21. Bombeiros Voluntários de Velas
22. Bombeiros Voluntários da Calheta
23. Clube Naval da Horta
24. Clube Naval das Lajes do Pico
25. Clube Naval da Madalena do Pico
26. Clube Naval de São Roque do Pico
27. Empresa de Barcos do Pico
28. Atlanticoline, SA
29. Transportes Marítimos Graciosenses
30. Polícia de Segurança Pública, Divisão Policial da Horta
31. Polícia de Segurança Pública, Divisão Policial de Angra do Heroísmo

ANEXO A

ENTIDADES COM CAPACIDADE DE INTERVENÇÃO, CONTACTOS E OS MEIOS DISPONÍVEIS

APENDICE A1: Autoridade Marítima Nacional e Marinha, contactos e meios disponíveis.

APENDICE A2: Outras entidades com capacidade de intervenção, contactos e meios disponíveis.

APENDICE A1

MEIOS DA AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL E DA MARINHA, CONTACTOS E MEIOS DISPONÍVEIS

1. Contactos

ILHA DO FAIAL					
CAPITANIA DO PORTO E COMANDO LOCAL DA POLICIA MARÍTIMA DA HORTA					
	Telefone	Telemóvel		Email	Contacto
		Externo	Interno		
Capitão de Porto da Horta	292 208 011	912 354 125	39 07 30	capitaoporto.horta@marinha.pt	Capitão-de-fragata Rafael da Silva
Oficial Adjunto	292 208 013	912 354 128	39 07 31	caphorta.patraomor@amn.pt	1º Tenente Paulo Guerreiro
2º Comandante Local	292 208 014	918 463 987	39 07 32	clpmhorta.2cte@amn.pt	Chefe Mário Paiva
Piquete da Polícia Marítima	292 208 015	912 354 129	39 07 33	clpmhorta.piquet@amn.pt	-

ILHA DO PICO					
DELEGAÇÕES MARÍTIMAS E POSTOS PM DE SÃO ROQUE E DAS LAJES DO PICO					
Oficial Adjunto	292 642 326	912 354 127	39 28 80	catia.isabel.rosalino@marinha.pt	Sub Tenente Cátia Rosalino
Piquete da Polícia Marítima	-	912 354 131	39 28 81	policiamaritima.sroque@amn.pt	-

ILHA DE SÃO JORGE					
DELEGAÇÃO MARÍTIMA E POSTO PM DAS VELAS					
Oficial Adjunto	295 412 336	912 354 126	39 29 20	delmarvelas.adjcp@amn.pt	2º Tenente Tavares Carvalho
Piquete da Polícia Marítima	-	912 354 132	39 29 22	policiamaritima.velas@amn.pt	-

AMN E MARINHA					
Departamento Marítimo dos Açores	296 284 285	917 777 396	39 21 50	departmar.acores@marinha.pt	Chefe de departamento
MRCC Delgada – Oficial permanência	296 281 777	917 777 453	39 21 54	mrcc.delgada@marinha.pt	-

2. Meios náuticos disponíveis

Tipo	Nome	Comprimento (m)	Potência (Hp)	Lotação segurança/máxima	Equipamentos	Localização
SR	Lajes	10	2x250	3/12	VHF ICOM; RADAR;SONDA;GPS	
SR	SR-34	8,6	2x150	3/9	VHF ICOM;SONDA;GPS	
SR	Brio	6,2	150	2/4	VHF ICOM; GPS	
SR	Velas	6,2	150	2/4	VHF ICOM; GPS	Velas
SR	Açor	4,6	50	2/3	-	Pico

APENDICE A2

MEIOS DE OUTRAS ENTIDADES COM CAPACIDADE DE INTERVENÇÃO, CONTACTOS E MEIOS DISPONÍVEIS

1. Contactos

ILHA DO FAIAL			
Entidade	Telefone	Telemóvel	Contacto
Portos dos Açores, SA	292 208 300	963 698 962	Marco Madruga, Chefe do Departamento de Operações da Direção Geral dos Portos do Triângulo e do Grupo Ocidental, Comandante da marinha mercante
BV Faialenses	292 200 850	963 431 423	Nuno Henriques, Comandante
PSP Horta	292 208 510	-	-
GNR Horta	292 242 992	-	-
Atlanticoline, SA	292 200 380	916 231 240	Luís Morais, Vogal do Conselho Administração
APEDA	292 392 180	962 306 340	Jorge Gonçalves, Presidente da Direção
CNH	292 200 680	962 637 629	José Decq Mota, Presidente da Direção
ILHA DO PICO			
Portos dos Açores, SA	292 622 365	966 491 322	Eduardo Terra, responsável da Portos dos Açores, SA, na Ilha do Pico
BV da Madalena	292 628 300	919 293 785	Ricardo Dias, Comandante
BV de São Roque	292 642 250	916 929 195	Eleutério Oliveira, Comandante
BV das Lajes do Pico	292 679 300	918 979 470	António Madruga, Comandante
GNR São Roque	292 642 389	-	-
PSP São Roque	292 642 115	-	-
PSP Madalena	292 622 860	-	-
PSP Lajes do Pico	292 672 410	-	-
Empresa de Barcos do Pico	292 622 253	926 586 050	Manuel Cristiano, Gerente
Associação de Armadores da Pesca Artesanal do Pico	292 623 904	968 085 951	José António Fernandes, Presidente da Direção

ILHA DE SÃO JORGE			
Portos dos Açores, SA	295 412 047	916 372 941	Filipe Silveira, responsável da Portos dos Açores, SA, na Ilha de São Jorge
BV das Velas	295 412 115	924 101 528	Hélder Melo, Comandante
BV da Calheta	295 460 110	919 589 555	Rui Bettencourt, Comandante
GNR Velas	295 412 221	961 196 137	Tiago Serra, Comandante do Posto, 2º Sargento
PSP Velas	295 412 339	969 845 157	Subcomissária Carolina Brito, Comandante da Esquadra
Associação de Pescadores da Ilha de São Jorge	295 432 361	917 868 567	António Laureano Oliveira da Silveira, Presidente da Direção
OUTROS			
Transportes Marítimos Graciosenses	295 545 427	962 374 622	Francisco Borgia, gerente

2. Meios náuticos disponíveis

Entidade	Nome	Comp. (m)	Pot. (Hp)	Arq. Liq. (TON)	Lotação segurança/máxima	Valências	Localização
ILHA DO FAIAL							
Portos dos Açores	Ilha de São Luís	26	2x1100	55	6 / 9	Capacidade de reboque com tração máxima de 30 Ton Sistema de combate a incêndios, com aplicação de água e espuma e com sistema de aplicação de dispersantes pelos dois bordos	Horta
	Josse van Hurtere	11,70	2x420	5,36	2 / 6	Capacidade de reboque com tração máxima de 4,5 Ton	
Atlanticoline	Mestre Simão	40	2x3000	224	7 / 344 7 / 246 (mau tempo)	Parque para transporte de viaturas com uma área de 100 m ² Enfermaria equipada Capacidade para bombear água para exterior	
	Gilberto Mariano	40	2x3000	224	7 / 306 7 / 207 (mau tempo)	Parque para transporte de viaturas com uma área de 150 m ² Enfermaria equipada Capacidade para bombear água para exterior	
	Cruzeiro	30,41	2x493	80	5 / 200	-	

	das Ilhas						
	Cruzeiro do Canal	32,7	2x700	80	5 / 190	-	
GNR Horta	SR	7	175	-	3 / 12	Jangada salva vidas para 6 pessoas	
ILHA DO PICO							
Portos dos Açores	Álvaro Ornelas	11,70	2x420	5,36	2 / 6	Capacidade de reboque com tração máxima de 4,5 Ton	São Roque
Empresa de Barcos do Pico	Cecília A	40,4	600	219	5 / 9	Existência de um pau de carga com capacidade para 4,8 Ton Capacidade de carga a granel com 300 m ³	Madalena
BV Lajes do Pico	SR	7,6	2X115	-	2 / 12	Embarcação de salvamento marítimo	Lajes do Pico
Equipa com 4 mergulhadores							
BV São Roque	SR	7,6	2x115	-	2 / 12	Embarcação de salvamento marítimo	São Roque
Equipa com 5 mergulhadores							
BV Madalena						Equipa com 10 mergulhadores	Madalena
ILHA DE SÃO JORGE							
Portos dos Açores	João Vaz Corte Real	11,70	2x420	5,36	2 / 6	Capacidade de reboque com tração máxima de 4,5 Ton	Velas
BV Calheta	SR	7,6	2X115	-	2 / 12	Embarcação de salvamento marítimo	Calheta
Equipa com 3 mergulhadores							
OUTROS							
Transportes Marítimos Graciosenses	Ponta da Barca	49,6	750	230	5 / 15		Praia da Vitória
	Espirito Santo	34,0	509	188	5 / 17		
	Paulo da Gama	45,2	775	280	5 / 6		

3. Meios terrestres disponíveis

Entidade	Equipamento	Valências	Localização
ILHA DO FAIAL			
Portos dos Açores	Grua telescópica	Capacidade de elevação de 20 Ton	Horta
	Travelift	Capacidade de elevação de 15 Ton, embarcações limitadas a 4,5 m de boca, 2,5 m de calado e 15 m de comprimento fora-a-fora	
Direção Regional das Pescas	Grua	Capacidade de elevação de 5 Ton	Castelo Branco
	Grua	Capacidade de elevação de 5 Ton	Varadouro
ILHA DO PICO			
Portos dos Açores	Plano inclinado	Capacidade de varar embarcações em plano inclinado até 230 Ton, sem patilhão	Madalena
	Grua telescópica	Capacidade de elevação de 38 Ton	São Roque
Direção Regional das Pescas	Grua	Capacidade de elevação de 10 Ton	Lajes do Pico
	Grua	Capacidade de elevação de 10 Ton	Madalena
	Grua	Capacidade de elevação de 10 Ton	Ribeira
	Grua	Capacidade de elevação de 10 Ton	Santo Amaro
	Grua	Capacidade de elevação de 5 Ton	Manhenha
	Grua	Capacidade de elevação de 5 Ton	Calhau
	Grua	Capacidade de elevação de 2,5 Ton	São João
	Grua	Capacidade de elevação de 2,5 Ton	Calheta de Nesquim
	Grua	Capacidade de elevação de 2,5 Ton	São Caetano
	Grua	Capacidade de elevação de 2,5 Ton	São Mateus
	Grua	Capacidade de elevação de 2,5 Ton	Monte Calhau

ILHA DE SÃO JORGE			
Portos dos Açores	Empilhador Reach Stackers Kalmar	Capacidade de elevação 42 Ton	Velas
	Empilhador Frontal Kalmar	Capacidade de elevação 25 Ton	
Direção Regional das Pescas	Grua	Capacidade de elevação de 10 Ton	
Portos dos Açores	Empilhador Frontal Caterpillar	Capacidade de elevação 4,5 Ton	Calheta
	Grua automóvel Grove	Capacidade de elevação 16 Ton	
Direção Regional das Pescas	Grua	Capacidade de elevação de 6 Ton	Urzelina
	Grua	Capacidade de elevação de 6 Ton	Topo
	Grua	Capacidade de elevação de 1 Ton	Fajã do Ouvidor
	Grua	Capacidade de elevação de 5 Ton	
Junta de Freguesia	Grua	Capacidade de elevação de 1 Ton, grua manual	Manadas
Junta de Freguesia	Grua	Capacidade de elevação de 1 Ton, grua manual	Fajã das Almas
Junta de Freguesia	Grua	Capacidade de elevação de 1 Ton, grua manual	Fajã dos Vimes
Junta de Freguesia	Grua	Capacidade de elevação de 1 Ton, grua manual	Fajã de São João

ANEXO B

PLANO DE COMUNICAÇÕES RÁDIO

1. SITUAÇÃO

Este anexo constitui o plano básico de comunicação para operações de salvamento de náufragos isolados, de tripulações de embarcações ou de navios em perigo, e de passageiros embarcados em plataformas marítimo-turísticas.

É privilegiado o canal de VHF nº 16 (canal secundário de busca e salvamento), onde o piquete da PM mantém escuta em toda a orla costeira H24.

2. MISSÃO

Garantir as comunicações entre todas as diferentes entidades intervenientes em operações de salvamento marítimo, costeiro e lacustre. O Mapa que se encontra a seguir, pretende ilustrar as Estações de Rádio Marítimas e suas zonas de operação.

3. FREQUÊNCIAS

Na tabela abaixo, encontram-se definidos os canais, frequências e funções da banda marítima de VHF - FM (156 – 174 MHz) - que devem funcionar no espaço de jurisdição da Capitania do Porto da Horta.

Canal Número	Frequência (MHz)		Função (b)
	Navio	Costeira	
6	156.300		NAVIO-NAVIO (c)
10	156.500	156.500	Manobra de navios
11	156.550	156.550	Navio - terra
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
16	156.800	156.800	SOCORRO, URGÊNCIAS, SEGURANÇA E CHAMADA d)
67	157.375	156.375	SAR e combate à poluição
70	156.525	156.525	Chamada Seletiva Digital (DSC) e)

Notas:

- a. Este plano apenas inclui os canais que suportam comunicações relativas a atividades desenvolvidas nas respetivas áreas portuárias pelo que se remete a utilização de outros canais para o plano nacional.
- b. No que respeita às definições das várias funções, remete-se para as constantes do plano nacional.

- c. Este canal pode ser utilizado para comunicações entre navios e aeronaves que participem em atividades de busca e salvamento.
- d. 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.
- e. Este canal deve ser utilizado para emissão de sinais de alerta navio-navio e navio-terra, dentro da área A1.

4. UTILIZADORES, CANAIS DE ESCUTA E DE TRABALHO

PARA DE	CP/ CLPM	EMB SINIST	MEIOS AMN	UNIDADES NAVAIS	MEIOS AÉREOS	BOMBEIROS	OUTROS MEIOS
CP/ CLPM		16-67 16-11	16-67 16-39	16-67 16-39	67 11		16-67 16-11
EMB SINIST	16-67 16-11 16-23		16-67 16-11	16-67 16-11	67 11		16-67 16-11
MEIOS AMN	16-67 16-39	16-67 16-11		16-67 16-39	67 11		16-67 16-11
UNIDADES NAVAIS	16-67 16-39	16-67 16-11	16-67 16-39		67 11 outras		16-67 16-11
MEIOS AÉREOS	67 11	67 11	67 11	67 11 outras			67 11
BOMBEIROS							
OUTROS MEIOS	16-67 16-11	16-67 16-11	16-67 16-11		16-67 16-11		

ANEXO C

INFORMAÇÃO PÚBLICA

REFERÊNCIA: PGA 4 – Relacionamento com os Órgãos de Comunicação Social.

1. POLÍTICA DE INFORMAÇÃO

A Política de informação pública deverá garantir uma visão factual, verdadeira e concreta, não só da situação e da gravidade do sinistro, mas também das ações de salvamento empreendidas, e dos resultados obtidos.

2. COMUNICADOS E DECLARAÇÕES PARA OS ORGÃOS DE COMUNICAÇÃO SOCIAL

Em relação às informações a prestar aos OCS deve observar-se a metodologia seguinte:

- a. Toda a informação será da responsabilidade do Capitão do Porto, a partir do momento que a situação se encontre sob coordenação da AMN.
- b. De forma a existir unicidade de informação transmitida aos OCS, na eventualidade de existirem outras entidades envolvidas nas operações de busca e salvamento, os seus responsáveis devem abster-se de transmitir informação para os OCS.
- c. O comunicado escrito é o meio preferencial a usar nos contactos com os OCS.
- d. Os comunicados para os OCS devem ser precisos e concisos, reportar apenas os factos e os meios envolvidos.
- e. Conferências de Imprensa, entrevistas ou quaisquer contactos verbais são apenas efetuadas pelo Capitão do Porto.
- f. O Chefe do Departamento Marítimo dos Açores, bem como o Gabinete de Imagem e Relações Públicas da AMN, devem ser informados, de imediato, da evolução da situação e sempre antes de qualquer comunicado aos OCS.

ANEXO D

COMUNICADOS E RELATÓRIOS

Referências:

a) Circular DGAM Nº21/02-B, 13 de maio

b) Circular DGAM Nº78/03-B, 12 de agosto

1. Qualquer acidente marítimo - sinistros com embarcações e acidentes pessoais nas praias, costa e orla hídrica - deverá prontamente ser comunicado através das vias definidas.
2. Para além dos comunicados a efetuar após término da operação, referidos no n.º 5 deste anexo, o coordenador deverá elaborar o relato SARSITREP.
3. O SARSITREP é um comunicado de situação para passagem de informação, relativa a uma ação SAR. O *“On-Scene Co-ordinator”* (OSC) utiliza-o para manter atualizado o MRCC que estiver a coordenar a ação SAR sobre o desenrolar dos acontecimentos, relatando os aspetos mais relevantes e caracterizadores da forma como a ação está a decorrer. Por este motivo, e para que o comando do MRCC possa exercer de forma consolidada a sua função de *“SAR Mission Co-ordinator”*, é fundamental que o comunicado seja elaborado pelo Capitão do Porto, enquanto OSC, mesmo que numa primeira fase de maior atividade e congestionamento seja sob a forma verbal.
4. Esta mensagem deverá elaborada de acordo com o formato definido no Manual IAMSAR-*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual* e nas IONAV 1010. É admissível que a indispensável celeridade do comunicado de sinistros com embarcações obste a que todos os elementos informativos requeridos possam ser imediatamente incluídos. Esta circunstância não deverá retardar a elaboração e emissão dos respetivos comunicados, contendo o conteúdo possível.
5. Posteriormente, quando concluído o processo instaurado sobre o sinistro, deverá ser produzida uma informação completa, através da aplicação SEGMAR e da mensagem SARREP.
6. Na eventualidade de a aplicação SEGMAR estar indisponível, os relatos de final de missão deverão ser elaborados por mensagem com os formatos definidos nos apêndices seguintes:

APENDICE D1: Comunicado relativo a sinistros com embarcações

APENDICE D2: Comunicado relativo a acidentes no Domínio Público Marítimo

APENDICE D3: Comunicado relativo a sinistros marítimos

APENDICE D1

COMUNICADO RELATIVO A SINISTROS COM EMBARCAÇÕES

CABEÇALHO PRECEDÊNCIA; P-R

FM CAPIMARHORTA

TO MRCCDELGADA DEPARTMARACORES

INFO: COMNAV DIRMAR INSTSOCMAR GABINETMAR MAIORMAR COMPOLIMACORES

POLIMARHORTA DELEGMAR

NÃO CLASSIFICADO

N ORIGEM

SIC: IAL ICA

Ass: SINISTROS COM EMBARCAÇÕES.

Ref: Circular nº 78/2003-B/12AGO2003

1. Nome da embarcação
2. Conjunto de identificação/Nº de Registo/Nº IMO/ Indicativo de chamada
3. Tipo de embarcação
4. Ano de construção
5. Sociedade Classificadora
6. Estado de Bandeira
7. Porto de Registo
8. Tonelagem bruta (GT)
9. GDH do sinistro
10. Tipo de sinistro
11. Nome e Estado de Bandeira de outras embarcações envolvidas
12. Nome do lugar ou área marítima onde ocorreu o sinistro
13. Coordenadas geográficas do local do sinistro (Lat. e Long. e datum de referência)
14. Estado do mar, força e direção do vento, maré e visibilidade no momento do sinistro
15. Porto de partida e data
16. Porto de destino
17. Carga (quantidade e descrição)
18. Proprietário e/ou armador (nome e morada da sede)
19. Agente(s) de navegação (da(s) embarcações)
20. Seguradora (s) (identificação e morada da sede)
21. Causa provável do sinistro
22. Assistência prestada

23. Extensão dos danos
24. Número, sexo e idade dos mortos, feridos e/ou desaparecidos (passageiros e tripulantes)
25. Ocorrência de poluição (tipo de poluentes e quantidades)
26. Outras informações relevantes

APENDICE D2

COMUNICADO RELATIVO A ACIDENTES PESSOAIS NO DOMÍNIO PÚBLICO HÍDRICO

CABEÇALHO PRECEDÊNCIA P / R

FM CAPIMARHORTA

TO MRCCDELGADA DEPARTMARACORES

INFO: COMNAV DIRMAR INSTSOCMAR GABINETMAR MAIORMAR COMPOLIMACORES

POLIMARHORTA DELEGMAR

NÃO CLASSIFICADO

N ORIGEM:

SIC: ICJ

ASS:ACIDENTES PESSOAIS NO DPH

REF: CIRCULAR NR 21/2002-B/13MAI02

1. ACIDENTE NR / ANO
2. LOCAL DO ACIDENTE (com indicação das coordenadas geográficas e datum de referência, se conhecidos)
3. CARACTERÍSTICAS DO LOCAL
 - Praia marítima ou fluvial vigiada (bandeira içada e cor) ou não vigiada
 - Falésia rochosa
 - Área portuária
 - Outro (especificar)
4. DATA-HORA DO ACIDENTE
5. IDENTIFICAÇÃO DO SINISTRADO
 - Nome/Sexo/Idade (se conhecida) ou idade provável (se desconhecida)/Nacionalidade/Residência
6. CONSEQUÊNCIAS DO ACIDENTE (Mortal/Não Mortal/Desaparecido)
7. ENTIDADES QUE PRESTARAM ASSISTÊNCIA (Sequência das intervenções e meios utilizados)
8. ALERTA DADO POR (com identificação)
 - Nadador-salvador
 - Concessionário
 - Particular
 - Bombeiros
 - Outro (especificar)
9. MODO DE COMUNICAÇÃO (indicar o meio) E TEMPO DECORRIDO ENTRE O ALERTA E O INÍCIO DA ASSISTÊNCIA (em minutos)

10. CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS (mar e tempo)
11. EVACUAÇÃO POR:
 - Bombeiros
 - Ambulância do INEM
 - Helicóptero
 - Embarcação ou viatura da Capitania
 - Viatura particular
 - Outro (especificar)
12. CAUSAS PROVÁVEIS DO ACIDENTE
 - Correntes
 - Rebentação
 - Salto para águas pouco profundas
 - Queda inadvertida de terra ou de embarcação
 - Cansaço
 - Não saber nadar
 - Doença súbita
 - Abalroamento por (prancha/ mota de água/embarcação)
 - Outra (especificar)
13. CAUSA PROVÁVEL DA MORTE
 - Afogamento
 - Doença súbita
 - Outra (especificar)
14. OCUPAÇÃO DO SINISTRADO NO MOMENTO DO ACIDENTE
 - Nadava
 - Tomava banho com pé
 - Deslocava-se em embarcação (gavota/prancha/mota de água/outra)
 - Pescava à linha a partir de terra
 - Fazia mergulho (em apneia/com garrafas)
 - Fazia saltos para a água
 - Passeava em terra a pé
 - Circulava em terra em viatura (ligeira/motociclo, bicicleta)
 - Boiava em flutuador pneumático
 - Outra (especificar)
15. DISTÂNCIA APROXIMADA DO SINISTRADO A TERRA AQUANDO DO ACIDENTE (em metros)
16. COMUNICAÇÃO DO ACIDENTE: Avisados os familiares/Dado conhecimento à Comunicação

Social (Sim/Não)

17. INFORMAÇÃO ADICIONAL PARA MELHOR ESCLARECIMENTO DOS FACTOS

NOTA:

No preenchimento da mensagem não mencionar a letra da alínea, mas sim o assunto que lhe corresponde.

Exemplo: Em vez de 11. A, escrever apenas 11. BOMBEIROS

APENDICE D3

COMUNICADO RELATIVO A SINISTROS MARÍTIMOS

A. ELEMENTOS RELATIVOS À EMBARCAÇÃO SINISTRADA

1. Nome
2. Estado de bandeira
3. Porto de registo
4. Conjunto de identificação / Nº IMO / Indicativo de chamada
5. Tipo
6. Ano de construção
7. Tonelagem bruta (GT)
8. Estado dos certificados:
 - a) Relativos às Convenções
 - (1) SOLAS 74
 - (2) SOLAS PROTOCOL 78
 - (3) MARPOL 73/78
 - (4) LOAD LINES 66
 - b) Outros
 - (1) Certificado de navegabilidade
 - (2) Rol de tripulação
9. Nome, nacionalidade e morada (sede) do proprietário e/ou armador
10. Porto de partida
11. Porto de destino
12. Carga
 - a) Situação (carregado, em lastro, meia carga)
 - b) Tipo e quantidade
13. Agente(s) de navegação e morada (sede)
14. Breve descrição da extensão dos danos e destino da embarcação (ex: reparação, desmantelamento, remoção, perda total)

B. ELEMENTOS RELATIVOS AO SINISTRO

1. Tipo (Ex: afundamento, colisão, encalhe, incêndio, etc.)
2. Hora, dia, mês, ano
3. Lugar ou área marítima
4. Coordenadas geográficas do local (Lat. e Long. e datum de referência)
5. Estado do mar
6. Vento (força e direção)
7. Estado da maré
8. Visibilidade
9. Causa provável do sinistro
10. Ocorrência de poluição
 - a) Tipo de poluente
 - b) Quantidades
11. Apoio
 - a) Pedido de Socorro
 - (1) Forma de emissão do pedido (rádio, pirotécnicos, outros)
 - (2) Quem captou o pedido
 - (3) Quem ativou a ação de salvamento
 - (4) GDH do início do salvamento
 - b) Outras embarcações envolvidas
 - (1) Nome
 - (2) Estado de bandeira
12. Breve descrição da sequência dos acontecimentos

C. ELEMENTOS RELATIVOS À TRIPULAÇÃO E PASSAGEIROS

1. Capitão, mestre ou arrais
 - a) Nome
 - b) Nacionalidade
 - c) Nº da cédula marítima ou do passaporte

d) Período de tempo no exercício do cargo

e) Estado do certificado no âmbito da Convenção STCW 78/Regulamento de Inscrição Marítima

2. Chefe de máquinas

a) Nome

b) Nacionalidade

c) Nº da cédula marítima ou do passaporte

d) Período de tempo no exercício do cargo

e) Estado do certificado no âmbito da Convenção STCW 78/Regulamento de Inscrição Marítima

3. Acidentes mortais / desaparecimentos

a) Nome de tripulantes mortos / desaparecidos

b) Número de passageiros mortos / desaparecidos

ANEXO E

APOIO METEOROLÓGICO E OCEANOGRÁFICO

1. GERAL

Nas operações de busca e salvamento serão sempre tomadas em consideração, não só as condições de tempo e mar no momento, mas também as previsões meteorológicas para o período previsto de duração dessas operações.

2. METEOROLOGIA

Para uma adequada análise da situação devem dispor-se, no mínimo, dos seguintes elementos de informação meteorológica:

- a. Boletins meteorológicos fornecidos pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera e pelo Instituto Hidrográfico;
- b. Outros elementos obtidos através do Comando da Zona Marítima dos Açores;
- c. Toda a panóplia de informação disponível na Internet, através de “sites” como o FNMOC, IPMA, CLIMAAT ou o WINDYTY;
- d. Informação disponível na internet através de *webcams*, tais como o site SPOTACORES.

3. OCEANOGRAFIA

Para uma adequada análise da situação devem dispor-se, no mínimo, dos seguintes elementos de informação oceanográfica:

- a. Natureza dos fundos obtida através das Publicações náuticas;
- b. Boletins oceanográficos fornecidos pelo Instituto Hidrográfico;
- c. Altura da água obtida através das “Tabelas de Marés” do Instituto Hidrográfico;
- d. Informação disponível na internet através de *webcams*, tais como o site SPOTACORES.

4. AVISOS DE MAU TEMPO

Quando ocorrerem serão transmitidos à navegação costeira e local.

ANEXO F

COORDENADOR DA MISSÃO SAR

A missão de busca e salvamento marítimo é cometida ao Coordenador da Missão SAR (SMC). As diversas tarefas que compõem esta missão devem estar sempre presentes pelo que se elenca nos seguintes apêndices as listagens e apoios julgados necessários para a sua cabal execução e compreensão.

APENDICE E1: Tarefas do Coordenador da Missão SAR

APENDICE E2: Listagem dos elementos necessários para a elaboração de comunicados

APENDICE E3: Modelo de avaliação da situação

APENDICE E4: Modelo da narrativa cronológica dos acontecimentos

APENDICE E5: Lista de verificação de avistamento de Sinais visuais de socorro

APENDICE F1

TAREFAS DO COORDENADOR DA MISSÃO SAR

1. ATRIBUIÇÕES

Como as operações de busca e salvamento seguem padrões diferentes, a lista de tarefas do SMC abaixo mencionada deve ser usada como orientação (origem costeiro-marítima) e não como diretiva. O seu encaminhamento e procedimentos competem ao Comando da Zona Marítima dos Açores. De seguida, para conhecimento, adiantam-se alguns aspetos latos e genéricos.

2. DESIGNAÇÃO

- a. Deve ser designado um SMC para cada missão de busca e salvamento.
- b. Esta função é temporária e pode ser desempenhada pelo Chefe do RCC (*Rescue Coordination Center*) ou por um oficial de serviço SAR designado para o efeito, auxiliado pelo pessoal considerado necessário.
- c. Como uma missão de busca e salvamento se pode prolongar por bastante tempo, o SMC deverá manter-se como responsável pela mesma até à sua conclusão, a fim de assegurar a sua continuidade, sendo rendido periodicamente para períodos de descanso. No MRCC a rendição faz-se ao fim de 24H.
- d. Durante os períodos de quarto de oficial de serviço SAR, poderão surgir um número de incidentes relativamente pequenos, que poderão ser resolvidos pelo oficial de serviço. Nessas alturas, o oficial de serviço assumirá as funções de SMC (não é obrigatória uma designação específica).

3. COMPETÊNCIAS

O SMC é responsável pela missão de busca e salvamento até que o salvamento se efetue com êxito ou até que se torne evidente que quaisquer esforços adicionais são inconclusivos. É fundamental que o plano de operações lhe dê liberdade de ação para utilizar quaisquer meios, para pedir meios suplementares e para aceitar ou recusar quaisquer sugestões que lhe sejam apresentadas durante as operações. Será da sua responsabilidade:

- a. Obter e avaliar todas as informações sobre a emergência (vide apêndice 3);
- b. Assegurar-se do tipo de equipamento de emergência a bordo do navio ou embarcação desaparecida ou em dificuldades;
- c. Manter-se informado das condições meteorológicas e de agitação do mar;
- d. Se necessário, assegurar-se dos movimentos e localização dos navios e alternar a navegação nas áreas prováveis de busca e salvamento;

- e. Vigiar e/ou fazer escuta rádio nas frequências apropriadas, a fim de facilitar as comunicações com a embarcação SAR (caso necessário com o apoio do MRCC Delgada);
- f. Definir a área onde a busca deve ser feita e decidir quanto aos métodos e meios a utilizar na mesma.;
- g. Elaborar um plano alargado para a operação, isto é distribuir áreas de busca, designar um OSC (*On-Scene Commander*) e/ou um CSS (*Co-ordinator Surface Search*);
- h. Enviar o expediente para as unidades SAR e escolher as frequências de comunicação na área do acidente;
- i. Informar o Chefe do RCC do plano de ação adotado;
- j. Coordenar a operação com outros RCC's, quando for caso disso;
- k. Realizar briefings e de-briefings para o pessoal envolvido na ação SAR;
- l. Estudar todos os relatórios recebidos de todas as origens e alternar o plano de ação à medida que a operação for progredindo;
- m. Fazer chegar aos sobreviventes todo o apoio que for necessário para a sua subsistência;
- n. Manter por ordem cronológica, um registo preciso e atualizado, com "*plot*", sempre que necessário, de todos os procedimentos incluindo:
 - 1) Áreas onde a busca foi feita, unidades SAR envolvidas e resultados obtidos;
 - 2) Número de voos de reconhecimento e horas de voo, número de navios utilizados e resultados obtidos;
 - 3) Avistamentos, pistas e relatórios de informação áudio, ação tomada e resultados obtidos;
 - 4) Mensagens recebidas e enviadas e chamadas telefónicas;
 - 5) No fim de cada dia de operações, avaliação dos processos feitos e probabilidades de deteção de objetivos de busca.
 - 6) Nota: Este registo deverá ser feito num suporte conveniente, que permita a sua utilização permanente (modelo no Apêndice 4).
- o. Emitir relatórios da evolução da situação:
 - 1) Regularmente, para as autoridades adequadas e para os proprietários ou agentes do navio ou embarcação desaparecida ou em dificuldades;
 - 2) Para os órgãos de comunicação, se necessário.
- p. Recomendar ao chefe do RCC o abandono ou suspensão da busca, quando tal for aconselhável.
- q. Dispensar as unidades SAR, quando o seu auxílio deixar de ser necessário.
- r. Notificar as autoridades encarregadas da investigação do acidente.
- s. Preparar o relatório final sobre o resultado da missão.

APENDICE F2

LISTAGEM DOS ELEMENTOS NECESSÁRIOS PARA A ELABORAÇÃO DOS COMUNICADOS

Embora esta listagem não seja exaustiva, serve no entanto para as necessidades de elaboração dos comunicados previstos no anexo D, bem assim, como para os comunicados aos OCS, devendo ser obtidos logo que possível para melhor caracterização da situação os seguintes elementos:

Nome da Embarcação	
Indicativo / Identificação	
Tipo / Arqueação Bruta	
Estado de bandeira	
Nome do comandante	
Armador	
Agente	
Data do acidente	
Hora do sinistro	
Tipo de sinistro	
Coordenadas do sinistro	
Condições meteo/ mar	
Condições meteo/ vento	
Condições meteo/ visibilidade	
Tipo de carga	
Assistência pretendida	
Tipo de pedido de socorro	
Tripulantes naufragados	
Tripulantes mortos	
Possibilidade de poluição	
Comunicação usada para o alerta	

APENDICE F3

MODELO DE AVALIAÇÃO DA SITUAÇÃO

Processo NR:...../.....	
1. GDH RECEÇÃO DA OCORRÊNCIA:	Z(HORA)/ (MÊS) (ANO)
2. FASE DA EMERGÊNCIA – INCERTEZA/ALERTA/PERIGO (Riscar o que não interessa)	
3. ORIGEM DA INFORMAÇÃO	
Endereço:	
Contacto telefónico:	
Outras testemunhas:	
4. INFORMAÇÃO SOBRE O ACIDENTE	
Posição:	Datum de referência:
Grupo/data/hora	
Descrição e natureza do incidente:	
5. EMBARCAÇÃO SINISTRADA	
Nome:	Tipo:
IMO:	Porto de Registo:
Comprimento:	GT:
Calado:	Carga:
Proprietário/Armador/Agente:	
Equipamento de emergência de bordo:	
6. PESSOAS A BORDO	
Nome do Capitão /Mestre/Arrais	

Nº de Tripulantes:		Nº de Passageiros:	
Mortos:	Feridos:		Desaparecidos:
Outras informações:			
7. INFORMAÇÕES ADICIONAIS			
Porto de largada:		ATD:	
Porto de destino:		ETA:	
Rota Prevista:			
Outros destinos possíveis:			
Autonomia:			
8. FACILIDADES DE COMUNICAÇÕES			
Indicativo de chamada:			
Equipamento Rádio – MF / HF / VHF / UHF / Facilidades SAT (Riscar o que não interessa)			
Tipo de equipamento:			
Hora da última comunicação recebida:		Frequências:	
Estação recetora:			
9. ÚLTIMA POSIÇÃO COMUNICADA			
(Latitude, Longitude):		Datum de referência:	
Hora:		Determinada por:	
10. CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS NA ÁREA DO INCIDENTE (Incluindo condições de mar, tempo e maré – altura /enchente/ vazante)			
11. OUTROS ELEMENTOS			

APENDICE F5

LISTA DE VERIFICAÇÃO DE AVISTAMENTO DE SINAIS VISUAIS DE SOCORRO

OBTER INFORMAÇÃO SOBRE A FONTE DO ALERTA	
Nome	Prim: _____ Últim.: _____
Posição	Latitude: _____ Longitude: _____ Azimute e distância a partir de marca em terra: _____ Graus & distância Rua _____ Morada: _____ Nota: A latitude e longitude podem ser retiradas das cartas militares, ou através de sites na Internet. Incerteza na Posição: +/- _____ Nm
Altitude	Altitude de observação, do nível do mar: _____ Mts Se a fonte estiver num edifício, o número do andar: _____
Nr. de Telefone	Atual: _____ Casa ou trabalho: _____
INFORMAÇÃO SOBRE AS CARACTERÍSTICAS DO SINAL VISUAL DE SOCORRO	
Cor	(Circular) VERMELHO, AMBAR, BRANCO, VERDE, OUTRO: _____
Número de Very-Lights	Número observado: _____ Hora de avist.: _____
Tempo e duração	Intervalo entre "very lights" _____ Duração do brilho: _____
Trajectoria	Só subida Só queda Estacionário (sem subida ou queda) Subida e queda rápida Rápida subida e queda lenta
Origem	Observada: sim / não Perto do horiz. Entre a fonte e o horizonte Origem: Superfície Ar Outra: _____

ANEXO G

CARATERIZAÇÃO DA ATIVIDADE E DA ORLA MARÍTIMA E ASPETOS OCEANOGRÁFICOS E METEOROLÓGICOS RELEVANTES

1. ASPETOS OCEANOGRÁFICOS E METEOROLÓGICOS

O número médio de dias por ano com nebulosidade igual ou superior a 8/10 situa-se nos 175,8, enquanto com nebulosidade inferior ou igual a 2/10 situa-se nos 9,1.

A velocidade média, por ano, dos ventos situa-se nos 23,3 Km/h.

O número médio anual de dias com vento igual ou superior a 36 Km/h (força 5 escala *Beaufort*) e superior ou igual a 55 Km/h (força 7 da mesma escala) é de, respetivamente, 119 e 28.

As correntes mais significativas são as que se encontram no canal do Faial, sendo muito incertas porque são influenciadas por múltiplos fatores, tais como, marés, ventos, temporais e as correntes reflexas que transbordam do canal de São Jorge. Estas correntes correm, na enchente para NNE, e na vazante para SSW, com velocidades médias de 1 a 2 nós.

Em média a ondulação anual situa-se entre 1,5 e 2,5 m. Nos meses de janeiro a março, pode, com uma probabilidade de 5%, atingir alturas até aos 6 m.

As águas são relativamente frias, em que os valores médios à superfície situam-se nos 18,5°C.

Em termos de pressão atmosférica, a média anual é de 1026.

2. ATIVIDADE RELEVANTE

a. Marítima.

Diariamente existe uma significativa intensidade de tráfego marítimo, com destino e proveniência dos portos do Faial, Velas, Madalena e São Roque. Esta atividade corresponde ao movimento de embarcações de transporte de passageiros, bem como às atividades de navios de comércio.

Paralelamente, com uma frequência relevante, desde que as condições meteorológicas não sejam adversas, existem atividades piscatórias, com grande incidência nas zonas junto à costa.

Nos meses de Verão a intensidade das atividades de recreio e marítimo-turística atinge valores muito elevados, complementada com a enorme afluência de banhistas às zonas balneares.

b. Aérea

Cruzam o espaço de jurisdição desta capitania importantes corredores aéreos de linhas nacionais de aproximação a aeroportos (São Jorge, Horta e Pico).

Existem ainda corredores de emergência de transporte por helicóptero (nomeadamente São Jorge – Terceira e Pico - Terceira).

A possibilidade de ocorrências relacionadas com aeronaves deve ser ponderada, pelo que há que considerar tal sinistralidade.

3. CARATERÍSTICAS DA ORLA MARÍTIMA

a. Perigos e Resguardos:

De um modo geral a batimétrica dos 50 m corre ao longo das três ilhas, a menos de 0,5 milhas de terra. Porém, na ponta das ilhas, essa batimétrica afasta-se mais, o que associado às correntes que por vezes se fazem sentir devidas ao contorno das costas e desenhos dos fundos, aconselha a que o resguardo a terra seja da ordem de 1 milha, sobretudo de noite.

i. Ilha do Faial:

Para dentro da batimétrica dos 50 m existe a baixa da Ribeirinha, que orla a ponta do mesmo nome e se estende cerca de 200 m para o mar. Dada a exposição deste troço de costa ao mau tempo do quadrante Norte, não é aconselhável que, nessas condições, os navios naveguem a menos de 1 milha de terra. Desde a ponta dos Cedros até à Baía da Ribeira das Cabras, e dada a idade dos levantamentos hidrográficos e a natureza vulcânica das ilhas, para dentro da batimétrica dos 50 m, a navegação deverá dar os resguardos a terra em função do estado do tempo e dimensões dos navios.

Existência de um extenso baixio que se situa a cerca de 1 milha para sul da ponta do Varadouro, que se prolonga cerca de 0,3 milhas para o mar.

Da ponta do Castelo Branco à Baía do Porto Pim, e para dentro da batimétrica dos 50 m, existem zonas rochosas e pedras na orla costeira, pelo que não é recomendável que a navegação se aproxime de terra, salvo nas zonas de fundeadouro e com bom tempo.

Entre o Porto Pim e a ponta da Ribeirinha, para fora da batimétrica dos 50 m encontram-se a baixa do Sul e a baixa do Norte, que ficam situadas no canal do Faial. Para dentro da referida batimétrica, a orla costeira apresenta-se em regra com pedras, designadamente na ponta da Espalamaca.

A SE desta ponta encontra-se, a cerca de 250 m de terra, um baixio de pedra com uma sonda reduzida de 4,3 m na sua vizinhança, e cerca de 50 m a SE do anterior, um outro baixio, com 7,5 m de sonda reduzida.

Na orla costeira adjacente às pontas João Dias e da Ribeirinha encontram-se pedras, pelo que, mesmo com condições favoráveis, não se deve navegar a menos de 500 m de terra.

Na aproximação ao Porto da Horta, não existem perigos. Apenas são de referir a baixa do Norte situada a cerca de 1 milha para E da ponta da Espalamaca, com sonda reduzida de 16,2 m, e a baixa do Canal ou do Sul, com 7,1 m de sonda reduzida, que está situada cerca de 2 milhas a ESSE do Monte da Guia. Nesta baixa, o mar por vezes desmancha, sobretudo quando anteriormente existiu mau tempo de SW. Não é recomendável navegar para dentro da batimétrica dos 100 m em ocasiões de mau tempo ou durante a noite.

Na parte exterior do molhe do porto da Horta existem algumas pedras, sendo a mais saliente o ilhéu Negro de Entre-montes, ou simplesmente ilhéu Negro. A Norte existem igualmente algumas pedras. Assim, na zona de aproximação ao porto, deve ser observado um resguardo de 0,5 milhas.

ii. Ilha de São Jorge:

De uma forma geral, os perigos que circundam a ilha encontram-se muito próximos da costa.

Para dentro da batimétrica dos 50 m, não deve ser utilizado o canal que separa a Ponta do Ilhéu do Topo e deverão ser dados os resguardos adequados às rochas adjacentes à ponta do Morro e à pequena restinga que avança pelo mar sensivelmente a meio da enseada da Fajã de São João. Deverá ser dado resguardo a algumas pedras situadas próximo de terra, designadamente a baixa da Forcada.

Na ponta dos Rosais, que é prolongada para WNW por ilhéus e baixos que se estendem até cerca de 0,4 milhas da ponta, a batimétrica dos 50 m afasta-se também e corre a mais de 2 milhas, devendo por isso serem observados os resguardos adequados.

A orla costeira entre a Ponta da Queimada e a Ponta de Rosais é por vezes suja por pedras, designadamente na Baía de Velas, mas a sua posição encontra-se sempre a menos de 200 m da linha de costa.

Devem ser dados os resguardos adequados aos recifes e ilhéus que prolongam a ponta dos Rosais para NW, aos recifes e baixos que a partir da ponta do Norte Grande se prolongam cerca de 0,25 milhas para N, e aos que prolongam a ponta da Caldeira cerca de 0,5 milhas para o mar, nos quais se verifica frequente rebentação.

Para N da ponta da Caldeira desenvolve-se um baixio até cerca de 0,5 milhas da linha de costa onde se verifica rebentação frequentemente.

Cerca de 6,5 milhas para E da ponta da Caldeira, próximo do cume dos Arrebentões e a W da ponta das Vinhas, existe uma área contígua à linha de costa onde existem baixios e onde sobressai, pouco conspícuo, o ilhéu Entre Fajãs.

Cerca de 1,2 milhas a W da ponta do Topo, a área adjacente à linha de costa torna-se mais suja, designadamente nas proximidades da ponta do Gonçalo, e sobretudo no canal que separa o ilhéu da ponta do Topo.

Toda a zona W da Baía de Velas é perigosa, dada a existência de rochas e baixios. Na costa SE da baía existem igualmente pedras que emergem, mas estão situadas muito próximas de terra. Nesta zona a batimétrica dos 20 m desenvolve-se a cerca de 250 m de terra.

iii. Ilha do Pico:

No troço de costa compreendido entre a ponta da Ilha e a ponta da Queimada, não é recomendável navegar-se para dentro da batimétrica dos 50 m, quer pela ocorrência frequente de rebentação, quer pela existência de várias zonas com pedras na orla costeira. Dentre estas zonas destacam-se a restinga que avança cerca de 200 m para E a partir da ponta da Ilha, as pedras que orlam a pequena baía da Manhenga e os baixios e pedras que orlam a pequena enseada da Calheta de Nesquim, sobretudo na sua parte W.

Na baía das Lajes do Pico, a área adjacente à linha de costa é muito suja até à batimétrica dos 10 m, a qual corre em geral a cerca de 300 m de terra.

Na Prainha do Galeão a batimétrica dos 50 m corre a cerca de 0,2 milhas de terra mas, à exceção da parte W da baía, a orla costeira é limpa.

Os ilhéus da Madalena, que ficam situados cerca de 0,5 milhas a WNW da ponta do Arieiro, encontram-se ligados a terra por fundos sujos e pedregosos, com sonda reduzida inferior a 10 m.

Para dentro da batimétrica dos 10 m a orla costeira entre a ponta da Areia larga e a ponta dos Arcos é suja, sucedendo ocorrer frequente rebentação, que por vezes se estende a considerável distância da costa.

Para dentro da batimétrica dos 50 m, entre o porto do cais do Pico e a ponta da Ilha, apesar de existirem em geral bons fundos, encontram-se alguns perigos. Assim, a zona adjacente ao Cabeço Vermelho é prolongada por rochas e baixios numa extensão de cerca de 700 m.

Mais a W, a ponta da Ribeirinha prolonga-se por um rochoso baixo, cerca de 300 m para NW, e a ponta da Ilha é rodeada por uma restinga rochosa que se prolonga cerca de 200 m para E.

b. Fundeadouros autorizados

Os fundeadouros de espera são os definidos no Edital da Capitania do Porto da Horta.

c. Sinalização

Informação constante da Lista de Luzes, atualizada com as correções mensais através dos Avisos aos Navegantes.

ANEXO H

CARTAS NÁUTICAS E PUBLICAÇÕES DE INTERESSE

1. Cartas Náuticas

- a. CNO n.º 43102 – Arquipélago dos Açores – Grupo Central, escala – 1:300 000
- b. CNO n.º 46201 – Canal de São Jorge (Ilhas S. Jorge e Pico), escala - 1:75 000
- c. CNO n.º 46403 – Ilha do Faial e canal do Faial, escala - 1:50 000
 - i. Plano A – Porto da Horta, escala - 1:7 500
 - ii. Plano B – Porto da Madalena, escala - 1:7 500
- d. CNO n.º 47501 – Portos das Ilhas de São Jorge e do Pico, escala - 1:5 000
 - i. Plano A – Porto da Calheta, Ilha de São Jorge
 - ii. Plano B – Porto das Velas, ilha de São Jorge
 - iii. Plano C - Porto de São Roque, Ilha do Pico
 - iv. Plano D - Porto das Lajes do Pico, Ilha do Pico
 - v. Plano E – Porto de Santa Cruz das Ribeiras

2. Publicações de interesse

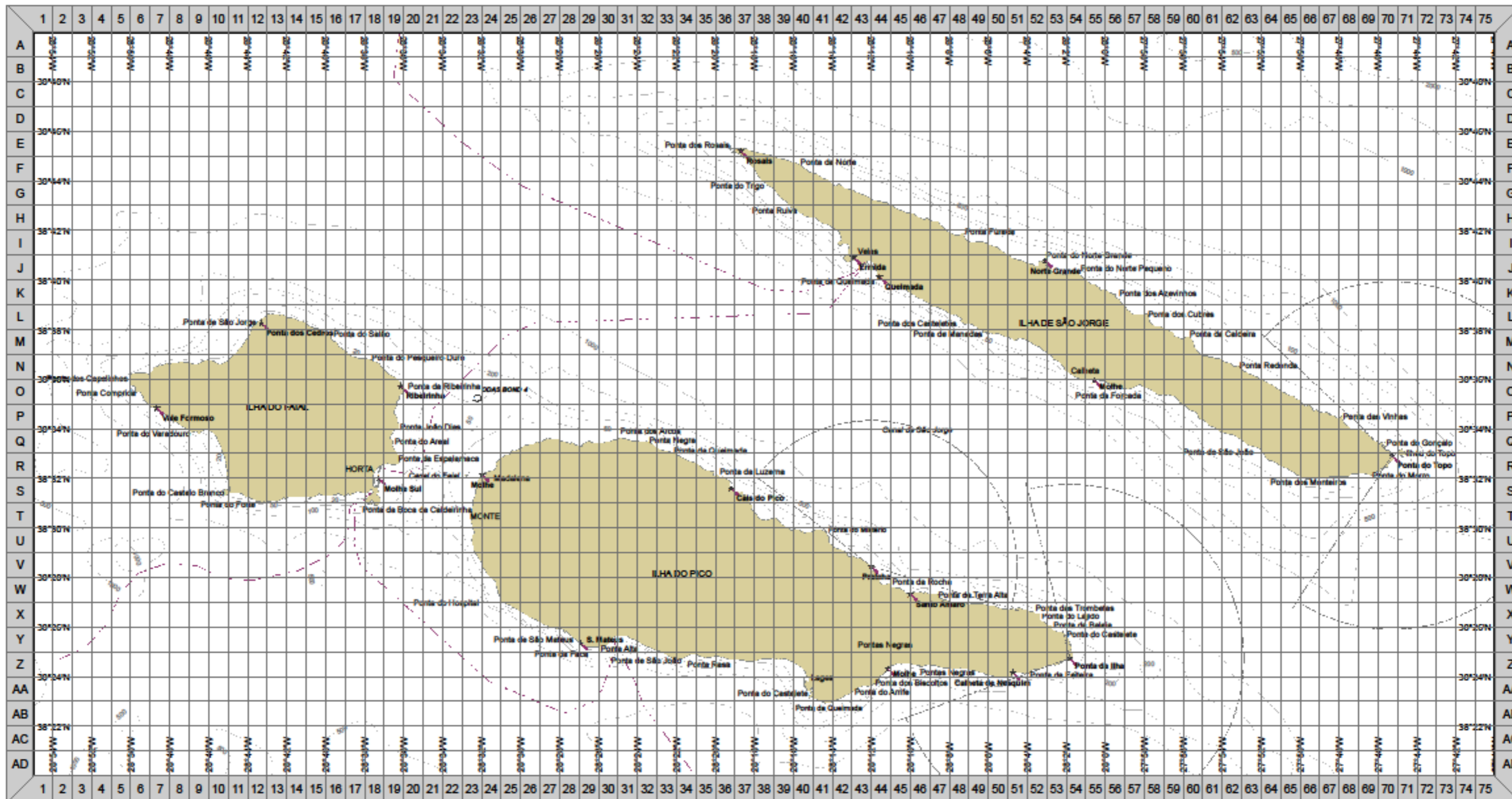
Em complemento ao conjunto de publicações e legislação que serviram de referência à elaboração do presente Plano, reveste ainda de interesse a consulta das seguintes publicações:

- a. IONAV 1010 – Relatos e Comunicados Operacionais
- b. IONAV 1100 – Busca e Salvamento Marítimo
- c. IOA 110 – Busca e Salvamento

ANEXO I

QUADRÍCULA PARA A CONDUÇÃO DE OPERAÇÕES DE SALVAMENTO, INCLUINDO A FASE DE BUSCA QUANDO APLICÁVEL, E A LOCALIZAÇÃO DE QUADRÍCULA DAS ZONAS DE BANHOS.

PORTUGAL
 ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES - ILHAS DO GRUPO CENTRAL
 ILHA DO FAIAL, ILHA DO PICO E ILHA DE SÃO JORGE
 PROJEÇÃO DE MERCATOR - WGS 84
 Escala 1:355.000 (aprox.)



NÃO DEVE SER USADO PARA CONDUÇÃO DA NAVEGAÇÃO
 USO EXCLUSIVO DA MARINHA

INSTITUTO HIDROGRÁFICO - Maio 2017

		Zonas Balneares										Zona com Prática Balnear de Utilização Esporádica				
		Tipo 1		Tipo 2		Tipo 3		Tipo 4		Tipo 5		Tipo 6				
Faial	Decreto Regulamentar Regional n.º 19/2012/A	Praia de Almozarife	Q19	Praia da Conceição	R18	Praia do Porto da Eira	L15							Praia dos Ingleses	Q19	
		Praia de Porto Pim	S18			Praia da Fajã	N10							Praia da boca da Grotta	Q19	
						Piscina do Varadouro (Poções)	Q09							Porto de Pedro Miguel	P19	
						Piscina de Castelo Branco	S12								Porto da Boca da Ribeira	O19
															Porto do Salão	M17
															Porto do Comprido	O06
															Praia do Varadouro (Termas)	Q09
															Porto de Castelo Branco	S12
															Porto da Feteira	S15
															Poça da Rainha (Feteira)	S15
													Poça da Rainha (Lajinha)	S17		
Pico	Decreto Regulamentar Regional n.º 24/2011/A	Piscinas da Madalena	R23			Porto das Baixas	Z33	Porto de São Caetano	Y30			Antigo Porto da Madalena	R23			
		Piscinas de Santo António	R35			Piscinas São Mateus	Y28	Porto de São Mateus	Y28			Antigo Porto de São Roque	S36			
		Piscinas de Santa Cruz	Z44			Pocinho	T23	Guindaste	W24							
						Piscina da Criação Velha	T23	Porto do Calhau	U23							
						Areia Funda (Clube Náutico da Madalena)	R23	Furna	S23							
						Barca	R24	Areia Larga	S23							
						Porto da Formosinha	Q26	Cachorro	Q29							
						Cais do Mourato	Q25	Portinho do Lajido	Q30							
						Lajido (Poça da Barca)	Q30	Cabrito	Q33							
						Arcos	Q31	Ponte Nova	S37							
						Rampa do Cais do Pico	S36	Baía das Canas	U42							
						Piscina do Cais do Pico	S37	Porto da Prainha	V43							
						Poças	S37	Canto da Areia	W44							
						Poça Branca	V43	Portinho do Caisinho	W45							
						Porto de Santo Amaro	W46	Calhau da Piedade	X52							
						Porto da Baixa	X51	Ponta da Baleia	X53							
						Calhau	X52	Baía de Engrade	Y54							
						Manhenha	Z54	Porto da Manhenha	Z54							
						Portinho da Feteira	Z52	Porto de Santa Cruz das Ribeiras	Z44							
						Porto da Calheta do Nesquim	Z51	Porto de São João	Z34							
						Poça das Mujas	AA51	Poço de Maré do Verdoso	Z34							
						Pontes	Z46	Baía da Arruda	Z46							
						Caminho de Baixo	AA43									
				Maré	AA40											
				Lagoa (Clube Naval)	AA40											
				Portinho das Lajes	AA40											
				Fonte	Z38											
				Arinhas	Z33											
				Ponta do Admoiro	Z34											

São Jorge	Decreto Regulamentar Regional n.º 24/2005/A	Portinhos	L47	Pontinha do Topo	R70							Antigo porto da Calheta	N55	Poça de Simão Dias	J52	
		Fajã Grande	N53	Fajã de São João	R64										Portinho da Queimada	K44
		Piscinas da Calheta	N53	Fajã das Pontas	K56										Porto da Ribeira do Nabo	K45
		Preguiça	J43	Fajã dos Vimes	O59											
		Poço dos Frades	J43	Porto Novo (Ribeira Seca)	O55											
				Porto Manadas	M49											
				Moinhos-Urzelina	L48											
				Urzelina	L47											
				Fajã do Ouvidor	J52											
				Terreiros	L48											
		Fajã das Almas	M51													

	ZAB identificada como Água Balnear
	ZAB identificada como Praia de Banhos (Vigiada)
	ZAB identificada como Praia de Banhos (Não vigiada)
Vermelho	ZAB não identificada no POOC