

CM DOSSIÊ

INVESTIGAÇÃO

SALVAMENTO MARÍTIMO



HERÓIS DO MAR SALVAM VIDAS POR 600 EUROS/MÊS

EFETIVO ⦿ Estações de socorros a naufragos têm metade dos tripulantes previstos **LEI** ⦿ Revolta com falta de estatuto

SÉRGIO A. VITORINO

São metade dos que deveriam ser. E envelhecidos. Arriscam e saem ao mar para salvar vidas nas piores condições. São os tripulantes das Estações Salva-Vidas (ESV) do Instituto de Socorros a Náufragos. E o Estado trata-os como funcionários públicos de secretária: não têm estatuto próprio e a maioria dos

marinheiros ganha 600 euros/mês numa profissão de risco e dedicação extrema.

A última entrada de elementos para as ESV ocorreu já em 2007, no rescaldo da tragédia do 'Luz do Sameiro' - que em dezembro de 2006 virou na rebentação a 50 metros da praia da Légua, Nazaré, e só um dos sete pescadores se salvou, morrendo os restantes à vista de populares

perante as falhas do socorro. As ESV contam atualmente com 69 tripulantes. Alguns destes estão de baixa médica,

**MINISTÉRIO DA DEFESA
ABRE 68 VAGAS ATÉ 2018
APÓS NOVA TRAGÉDIA**

outros têm quase 60 anos e há quem já não consiga descer as escadas do cais para entrar no salva-vidas. Na sua orgânica,

as ESV têm previstos perto de 130 elementos. Mas, alertam ao CM especialistas no salvamento marítimo, para se manter uma prontidão de 24 horas/dia nas 31 ESV existentes, o ideal seria mais de 200 tripulantes.

O Ministério da Defesa, após sucessivos alertas da Autoridade Marítima ao longo dos anos e mais uma vez no rescaldo de uma tragédia (o

naufrágio do pesqueiro 'Olivia Ribau' na barra da Figueira da Foz, em outubro, que fez 5 mortos e um coro de críticas ao socorro), desbloqueou há poucas semanas 68 vagas para as ESV até 2018.

Mas os primeiros 26 homens apenas vão entrar no próximo ano, após um período de formação de seis meses.

**NOTÍCIA EXCLUSIVA
DA EDIÇÃO EM PAPEL**

COMBIO

DOSSIÊ DE INVESTIGAÇÃO SALVAMENTO MARÍTIMO

POLÉMICA



Salva-vidas 'Vigilante' está ao serviço em Peniche, estação que tem previstos seis tripulantes e só conta com quatro

Estações estão abertas só das 09h00 às 18h00

HORÁRIO ♦ Sem estatuto próprio cumprem as horas normais de trabalho da Função Pública **MUDANÇA** ♦ Governo prepara documento para que sejam considerados um corpo especial, mas sindicato não foi ouvido

SÉRGIO A. VITORINO
 A falta de um estatuto de corpo especial para o pessoal das ESV causa um 'buraco' imediato no salvamento marítimo costeiro - o horário é de Função Pública: das 09h00 às 13h00 e das 14h00 às 18h00, nos dias úteis. Os capitães de porto contam com "o espírito de missão" dos tripulantes, que atendem os telemóveis fora do horário e vão ao socorro - embora haja registo de casos em que isso não aconteceu (ver página 28).

O novo estatuto, que o CM sabe estar a ser preparado pelo Ministério da Defesa, manterá o caráter civil do efetivo e prevê pessoal em permanência.

"Não sabemos o que lá vem

porque não fomos ouvidos ou chamados a colaborar, embora nos tenhamos disponibilizado e enviado um parecer jurídico", lamentou ao CM Serafim Gomes.

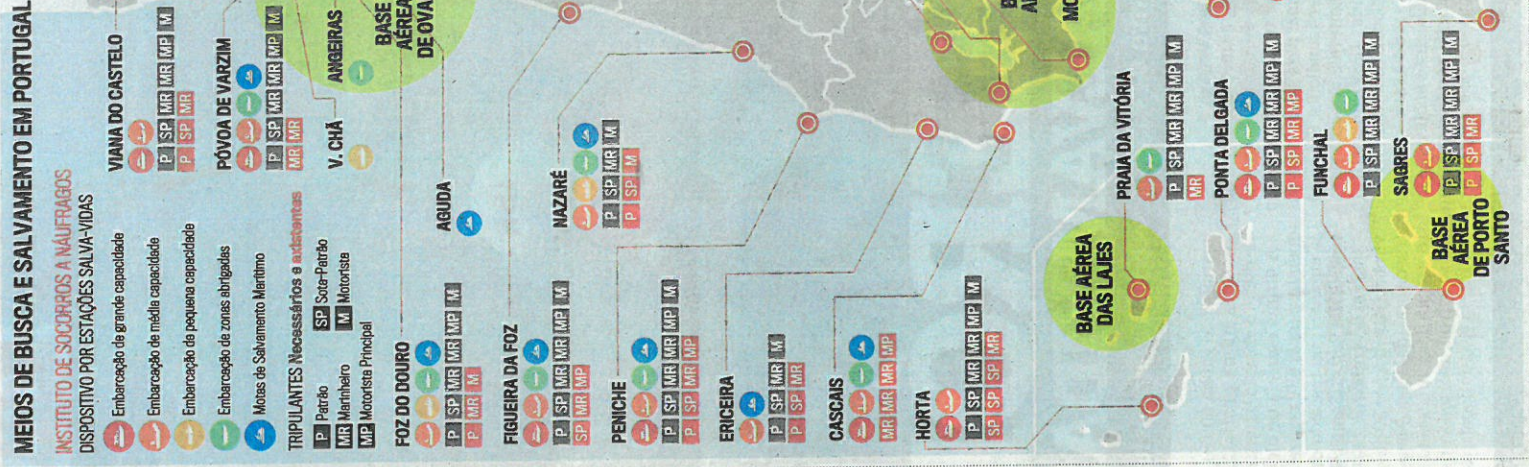
TRIPULANTES RECEBEM APENAS 600 EUROS/MÊS MAIS HORAS EXTRAS

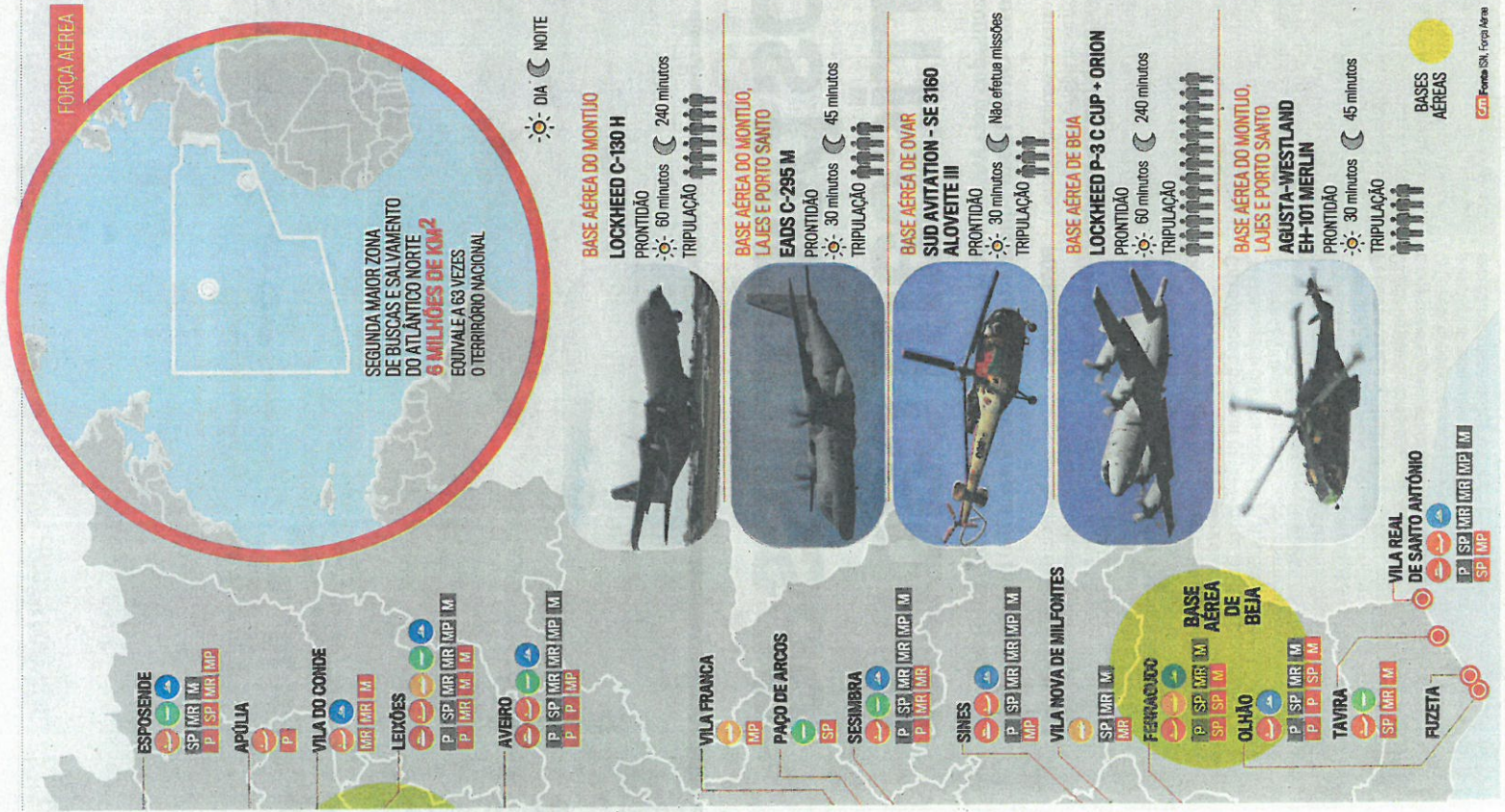
RECLAMAM SUBSÍDIOS DE TURNO, DE RISCO E DISPONIBILIDADE

mes, do Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Administração Portuária, que representa os civis do ISN. "Para haver pessoal 24 horas há que existir

efetivos e turnos ou prevenções, com a devida compensação", acrescentou. Um elemento de uma ESV explicou ao CM que querem ainda suplemento de risco e disponibilidade. "O que lhes pagam não compensa o risco e sacrifício familiar", diz Serafim Gomes, sublinhando que marinheiros recebem 600 €/mês, mais horas extras. Sobre a possibilidade de junção das duas atuais categorias (pessoal de convés e motoristas/maquinistas), o sindicato diz que "não faz sentido e é tecnicamente perigoso".

Nuno Leitão, porta-voz da Autoridade Marítima, garante que há empenho para que o "estatuto seja aprovado" em breve e dê "condições".





Recomendações do 'Luz do Sameiro' ficaram na gaveta

Uma auditoria da Inspeção-Geral da Defesa, após o naufrágio do 'Luz do Sameiro', em 2006, recomendava a distribuição dos helicópteros EH-101 no continente, para um socorro sem demoras e a toda a hora, principalmente no Norte, mas estes estavam e continuam apenas no Montijo. Já na altura se alertava para a falta de 50% do pessoal das ESV.



'Luz do Sameiro' fez seis mortos

NOTA EDITORIAL

Estado criminoso no mar

Quanto vale a vida humana no mar? Pelo retrato feito nestas páginas sobre o estado dos meios de socorro a náuticos vale muito pouco. As estações de salva-vidas têm um horário de repartição pública, os homens que ali trabalham são poucos e ganham pouco. Não tem sequer um estatuto profissional e são um corpo de funcionários que não se renova há muito.

O Estado abandonou uma estrutura essencial à sua sorte e entrega à Polícia Marítima uma responsabilidade a dobrar. Tem de cumprir a sua missão, que tem uma natureza de fiscalização e de órgão de polícia criminal, mas também de assegurar o socorro no mar para suprir as carências dos

SE OS IMPOSTOS NÃO AJUDAM A SALVAR VIDAS, SERVE PARA QUÊ?

salva-vidas. A generosidade destes homens não tem limites, seja no socorro a pescadores ou no apoio aos milhares de banhistas que todos os anos acorrem às praias. Só isso tem permitido disfarçar lacunas gritantes que, no entanto, ficam bem a nu em cada tragédia. Em cada hora má que, pese o esforço e a generosidade daqueles homens, ceifa vidas humanas. É aí que emerge também, com uma clareza ofuscante, o comportamento criminoso de um Estado, sobretudo do poder político que governa, no socorro a náuticos. Para que servem, afinal, os impostos esmifrados aos portugueses, se não ajudam a assegurar a nobreza desta missão que é de salvar pessoas no mar? ●

EDUARDO DAMASO
DIRETOR-ADJUNTO

Faltam três salva-vidas de última geração

O reequipamento planeado após a tragédia do 'Luz do Sameiro' previa mais três salva-vidas de grande capacidade, da classe Vigilante, do que os 3 construídos no Arsenal do Alentejo (ao serviço em Sagres, Peniche e Viana do Castelo). O CM sabe que a Autoridade Marítima veria com bons olhos a sua construção, para equipar o Norte e os Açores. ●

PORMENORES

Revisão de carreiras

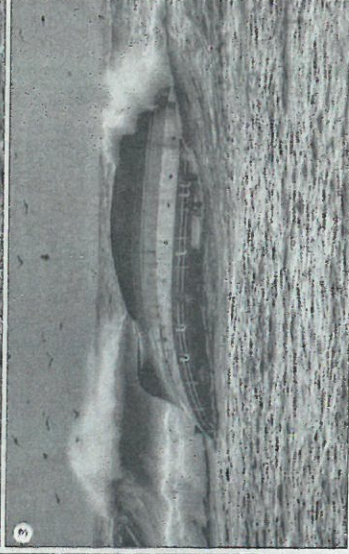
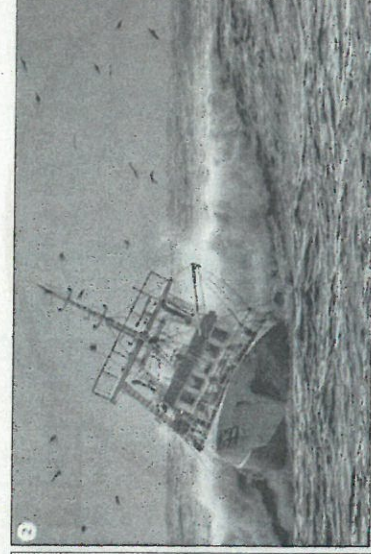
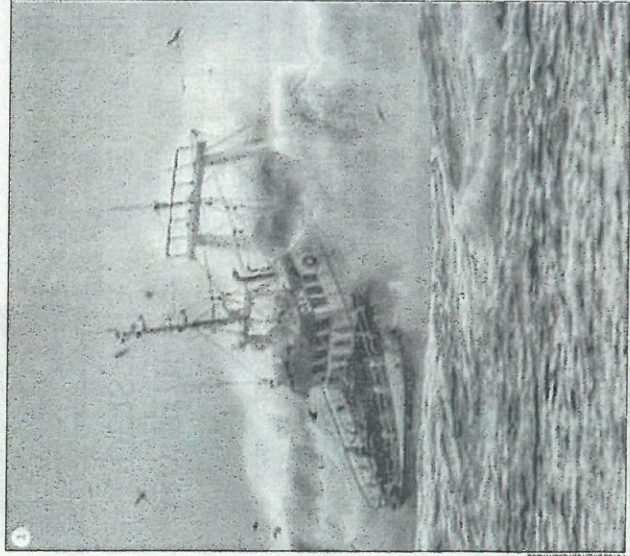
O Governo havia anunciado que a criação da carreira especial iria ocorrer na revisão geral de 2018. No entanto, será antecipada. O sindicato teme que lhe seja entregue "um estatuto consumado" e ameaça luta.

Troço de mar remenda

Para garantir o sistema de salvamento, a Autoridade Marítima remenda as ESV com pessoal do troço de mar, militarizados da Marinha que são formados para o socorro. Há um mês foi aberta uma ESV em Lisboa apenas com esse pessoal.

DOSSIÊ DE INVESTIGAÇÃO SALVAMENTO MARÍTIMO

FIGUEIRA DA FOZ



- 1 'Olivia Ribau' foi apanhado quando entrava na barra atravessado à vaga
- 2 Pesqueiro foi enrolado e o mestre perdeu o controlo da manobra
- 3 Naufrágio foi inevitável. Quatro morreram dentro do barco e um no exterior
- 4 Socorro foi muito criticado. Lancha salva-vidas só atuou no dia seguinte

Denunciados por omissão de auxílio arriscam cadeia

FALHA ⚡ Chefe e marinheiro da Estação Salva-Vidas acusados pela Autoridade Marítima de não acorrerem a naufrágio
CASO ⚡ Situação ocorreu em outubro no afundamento do 'Olivia Ribau', que matou cinco pescadores a 100 metros da costa

SÉRGIO A. VITORINO/
PAULA GONÇALVES

A Autoridade Marítima Nacional denunciou ao Ministério Público, pelo crime de omissão de auxílio - que pode dar até um ano de prisão -, dois dos três elementos da Estação Salva-Vidas da Figueira da Foz. O chefe e um marinheiro não atenderam os telemóveis e não acorreram ao naufrágio do 'Olivia Ribau', que a 6 de outubro matou 5 pescadores à entrada do porto, já após a hora de fecho da ESV. Segundo o apurou o CM, a denúncia consta do relatório da AMN entregue ao Departamento de Investigação e Ação Penal de Coimbra, que tem 2 investigações: ao naufrágio e ao socorro. O 'Olivia Ribau' naufragou

a 100 metros de terra, virado por uma vaga numa zona perigosa devido às criticadas obras do porto (ver peça ao lado). O mar estava perigoso, mas os sete pescadores arriscaram. Quatro estariam dentro do barco e não tiveram hipótese. Três,

**NÃO ATENDERAM
CHAMADAS DO CAPITÃO
A PEDIR A COMPARÊNCIA**

**ACIDENTE OCORREU ÀS
19H11. UM APARECEU ÀS
21H07 E OUTRO ERA ÀS 21H15**

**TRAGÉDIA MAIOR EVITADA
POR POLÍCIA MARÍTIMA
EM MOTO DE ÁGUA**

no exterior, pediram socorro.

Afirma o relatório que o naufrágio, às 19h11, foi presenciado pelos dois elementos do piquete da Polícia Marítima. Comunicaram de imediato ao capitão do porto, que convocou o pessoal da ESV. Um dos três elementos chegou às 19h35. Os restantes dois, o sota-patrão (chefe) Armando Benedito e o marinheiro Filipe Mano, não atenderam os telemóveis de serviço. Benedito só fez o primeiro contacto às 21h07, hora a que chegou ao molhe sul. Alegou não ter ouvido o telemóvel, mas a AMN afirma não acreditar porque ele entregou em novembro uma comunicação do sindicato a afirmar que iria passar a não atender o telemóvel (ver caixa). Já Mano soube do

PORMENORES

Um ano de prisão

O crime de omissão de auxílio aplica-se a quem não preste a ajuda necessária ao afastamento de perigo. Prevê até um ano de prisão ou 120 dias de multa.

Caso único e pontual

"Não temos tido casos de tripulantes das ESV que não atendem os telefones. Foi uma situação pontual e a exceção não deve fazer a regra", diz Nuno Leitão.

Processos disciplinares

Os dois tripulantes têm ainda processos disciplinares por falta de zelo, obediência, lealdade, pontualidade e impedirem prossecução do interesse público.

naufrágio às 20h00. Mas só conseguiu sair de casa às 21h15 após a chegada da mulher do emprego (teria filhos a cargo). A AMN acusa-o de não ter procurado alternativa para chegar antes. São ainda acusados de se terem dirigido ao molhe sul em vez de embarcarem de imediato na lancha salva-vidas.

A AMN considera irrelevante a avaria do salva-vidas de grande capacidade, já que mesmo para a lancha não havia tripulação e a embarcação grande é para atuar no oceano e não na barra.

Dois dos naufragos acabaram salvos pelo agente da Polícia Marítima Silva Santos, com risco de vida, numa moto de água. O outro, que chegou a ser visto por populares sobre o casco do 'Olivia Ribau', morreu. ●

INSEGURANÇA

“Barra é cemitério de pescadores”

PERIGO Sobrevivente do naufrágio do ‘Olívia Ribau’ não regressou ao mar e teme sair do porto

Seis meses após o naufrágio da embarcação ‘Olívia Ribau’, João Paulo Conceição, um dos dois pescadores sobreviventes, ainda não conseguiu regressar ao mar e o que mais teme é passar na barra do porto da Figueira da Foz. “Vai ser um susto”, diz, apreensivo. Quando o momento chegar, quer estar dentro do barco “sem ver nada”. “A

frente e não havia problema, agora temos de sair de forma transversal ao mar”, conta Alexandre Carvalho, vice-presidente da Figueira Pesca. “Aparentaram tanto a barra que forma muita corrente e os barcos mais pequenos mal conseguem romper”, completa José Branco. “Se o mar alterar um pouco e apertar o barco de lado vai ao fundo”, afirma José Capote.

SOBREVIVENTE DIZ QUE VAISER UM SUSTO PASSAR NA BARRA

PESCADORES CRITICAM PROLONGAMENTO DO MOLHE NORTE

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DIZ QUE BARCO NÃO RESPEITOU RUMO

barra é muito perigosa, seja de inverno ou de verão.”

O pescador não esquece o dia em que ali perdeu cinco amigos e aponta o dedo às obras no porto. “A barra é um cemitério de pescadores”, diz José Branco, outro pescador. Nos últimos anos houve ali quatro naufrágios. O prolongamento do molhe norte, que obrigou a uma alteração do enfiamento de entrada da barra, é apontado como o principal problema. “Antigamente saíamos em



1. João Paulo Conceição foi um dos sobreviventes do naufrágio do ‘Olívia Ribau’ 2. Drega a entrada do porto da Figueira da Foz retira a areia acumulada

FOTOS RICARDO ALMEIDA

Assoreamento é problema

O assoreamento é outro problema. “Forma-se ali um banco de areia que dificulta”, aponta José Branco. Alexandre Carvalho diz que seria preciso ter uma draga a trabalhar em permanência. “Mas a draga só vem cá quando não há condições para os carqueiros. Além disso vai depositar a areia 500 metros a sul e ela volta para o mesmo lugar.”

A administração do Porto da Figueira da Foz garante que o local de depósito foi escolhido por assegurar que “o material não regressa à barra”. A obra destinou-se, segundo uma nota enviada ao CM, a “melhorar as condições de abrigo na entrada do porto” e o prolongamento do molhe teve como objetivo “conferir maior estabilidade dos fundos na transposição da barra”. Houve uma alteração do enfiamento de entrada no porto e no caso do naufrágio do ‘Olívia Ribau’ “as imagens evidenciam que esse rumo não foi respeitado”, refere a nota. •

“Todos os dias me lembro daqueles momentos”

Depois de três naufrágios, João Paulo Conceição recebe voltar ao mar. “Mas é a minha profissão.” Em maio volta à pesca da sardinha. “Não será fácil. Todos os dias me lembro daqueles momentos [naufrágio do ‘Olívia Ribau’].” O pescador diz sentir-se abandonado. “Ninguém nos apoiou: nem o patrão, nem o seguro. Não recebemos nada. Ninguém veio saber se precisávamos de um pão ou se estávamos bem da cabeça.” •



1. A corrente marítima arrasta as areias ao longo do molhe norte
2. A areia fica acumulada no final do molhe. O cabeço de areia provoca grande ondulação na entrada de barra
3. O cabeço obriga os barcos a navegar em atravessados à vagem, o que aumenta o risco de naufrágio



MINA ANDRÉ FERREIRA

SINDICATO DIZ QUE NÃO TEM DE ATENDER

O sindicato do pessoal civil do ISN defende que os tripulantes das ESV não têm de atender o telemóvel fora do horário de serviço, uma vez que a lei não os obriga. “Há uma perseguição e abusos da Autoridade Marítima e dos capitães dos portos”, diz Serafim Gomes. •



Marcos Perestrello

PASSAM A RECEBER OS EMOLUMENTOS

Para ajudar a compor os ordenados, os tripulantes das ESV devem em breve passar a receber parte dos emolumentos (dinheiro proveniente das taxas das capitamias) “Por nos prometido pelo secretário de Estado da Defesa, Marcos Perestrello”, afirma Serafim Gomes. •

DOSSIÊ DE INVESTIGAÇÃO SALVAMENTO MARÍTIMO

CAXINAS

“Piquetes durante 24 horas podem fazer a diferença”

FORMAÇÃO ♦ Associação sensibiliza para uso de coletes **TRÁGICO** ♦ Padre há 30 anos no lugar de Vila do Conde já enterrou 108 pescadores

AGATA RODRIGUES

A contar com os homens que perderam a vida no mar, e com outros que morreram de complicações graves derivadas da vida no mar, já entregueia Deus 108.” O pároco Domingos Araújo está há 30 anos nas Caxinas, em Vila do Conde, lugar onde em todas as portas há histórias de tragédia devido à tradição de uma profissão que passa de pais para filhos: ser pescador.

O último naufrágio que levou filhos da terra ocorreu em janeiro do ano passado, quando a embarcação “Santa Maria dos Anjos” naufragou de madrugada ao largo da praia das Maças, Sintra, matando cinco homens. O único sobrevivente vestia co-

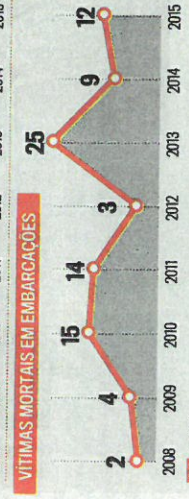
rança dos Homens no Mar. Esta associação tem acompanhado e formado vários homens das queelas que são duas das maiores comunidades piscatórias do País, em Vila do Conde e Póvoa de Varzim.

“O trabalho de formação para uso de colete para estes homens é muito importante, e por isso a nossa associação tem feito esse trabalho. Tentamos ser próximos dos pescadores, mas é difícil criar hábitos que não estão na rotina destes homens”, afirma José Festas. ♦



1 José Festas é mestre de embarcações de pesca e líder a associação que promove a segurança no mar
2 Padre Domingos Araújo já fez o funeral a 108 pescadores das Caxinas que morreram em acidentes na faina

EVOLUÇÃO DO SALVAMENTO MARÍTIMO



Fonte: SIN

EM JANEIRO DE 2015 CINCO FILHOS DA TERRA MORRERAM EM SINTRA

REFORÇO DE SEGURANÇA DURANTE A NOITE EM ALTO MAR PODE SER SOLUÇÃO

HÁBITO DE NÃO USAR COLETE DE SALVAÇÃO DIFÍCIL DE CONTRARIAR

lete e conseguiu nadar até à costa. A falta de assistência durante a noite foi questionada.

“Quase todos os naufrágios que se têm registado são durante a noite e por isso é necessário haver piquetes nas estações salva-vidas. O ideal será vigilância 24 horas. Dois homens durante a noite por cada estação de classificação A, ou seja, as principais. É urgente contratar mais homens, porque existem apenas cerca de 60 no ativo”, explica José Festas, da Associação Pró-Maior Segu-

Naufrágios matam 84 pessoas em oito anos

Entre 2008 e 2015, morreram 84 pessoas em naufrágios. Fonte ligada a uma capitania do Norte lamentou ao CM uma “cultura de facilitismo com a segurança” entre os pescadores. O exemplo é o não uso de coletes de salvação durante a faina e na entrada e saída dos portos. “Há que mitigar o risco. Os próprios centros de formação para a pesca (FOR-MAR) devem melhorar o seu trabalho pedagógico”, afirmou. ♦

“Há uma aposta na formação”

“Há aposta na formação com o programa Mar Seguro”, diz Nuno Leitão. “Se cumprirmos pequenos requisitos, que se tornam grandes diferenças na altura da afiliação, iremos conseguir reduzir” as mortes. ♦



Nuno Leitão, Autoridade Marítima

PORMENORES

Investigação
O Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes Marítimos (GPIAM) está parado há mais de um ano, após uma reorganização realizada pelo anterior governo. A atual ministra do Mar promete resolver o caso.

Desobediência
O relatório da Autoridade Marítima ao naufrágio do ‘Olivia Ribau’ concluiu que os pescadores desobedeceram ao Edital nº 1 do capitão do porto da Figueira da Foz: estavam a entrar na barra sem envergarem coletes.

Comissão
A Comissão Permanente de Acompanhamento para a Segurança dos Homens do Mar existe há 5 anos. A última reunião foi em fevereiro, na Póvoa de Varzim. É presidida pelo diretor-geral da Autoridade Marítima.

DOSSIÊ DE INVESTIGAÇÃO SALVAMENTO MARÍTIMO

POLÍCIA MARÍTIMA

Conflito de missões

DÚVIDA • Agentes temem que solicitações para socorro costeiro prejudiquem o serviço policial
AUTORIDADE MARÍTIMA • Diz que auxílio a naufrágos é obrigação de todos os que andam no mar

SÉRGIO A. VITORINO

A Polícia Marítima, não tendo a atribuição legal do salvamento marítimo costeiro, é chamada a contribuir “em 80% das ocorrências”, afirma ao CM Miguel Soares, presidente da Associação Sócio-Profissional da Polícia Marítima. Situação que pode gerar “conflitos”, já que a missão principal (de polícia) pode sair prejudicada. Mas assegura:

ASSOCIAÇÃO DEFENDE QUE ESTADO NÃO PODE TAPAR FALHAS COM AGENTES

“sempre que recebermos uma chamada vamos fazer tudo para salvar as pessoas em perigo”.

“A acumulação de competências resulta em casos estranhos. Se detivermos um homem e recebermos uma chamada de socorro para naufrágio como fazemos? Levamos o detido para na lancha para o salvamento ou



SOUTHWEST/SOLIMAR

Agentes têm recebido formação em mar agitado para estarem preparados

libertamos o suspeito?”, conjeturou Miguel Soares. O responsável concorda com a formação em salvamento e socorro que tem sido dada aos agentes da Polícia Marítima. Mas avisa que essa responsabilidade não lhes pode ser atribuída. “O Estado tem obrigação legal de manter as Estações Salva-Vidas guardadas 24 horas por dia. E não pode esconder essa falha com o empenhamento da Polícia Marítima, que tem uma missão policial”, diz Miguel Soares.

“O socorro a naufrágos é um direito e uma obrigação de todos aqueles que andam no mar. Todos os meios disponíveis ao capitão de porto serão sempre dispostos. Do que conheço, quando alguém está afilto todos os agentes da Polícia Marítima estão sempre disponíveis. Estão a ser promovidos cursos para que o possam fazer, na melhor segurança”, reage Nuno Leitão, da Autoridade Marítima. •

SALVA-VIDAS

15.000

Número estimado de pescadores existentes em Portugal. Negócio gera milhares de empregos em terra e no mar. Em 2014, eram 1574 os barcos.

TRAGÉDIA FUNDA ISN

O Real Instituto de Socorros a Naufrágos foi fundado em 1892 pela rainha D. Amélia, após um violento temporal ter morto 105 dos 900 pescadores em faina ao largo da Póvoa e Alorada.

2,02€

Preço médio, por quilo, do pescado descarregado nas lojas portuguesas em 2014. O mais caro foram os crustáceos: 10,61 euros por quilo.

INVESTIMENTO

4 milhões de euros. Foi o custo de 12 lanchas rápidas, capazes de atingir os 40 nós, adquiridas para equipar as Estações Salva-Vidas após a tragédia do Luz do Saímetro”, em 2006.

1820



Saldas de emergência pelas Estações Salva-Vidas entre 2008 e 2015, tendo sido salvas 499 vidas e 163 embarcações. Nesse período morreram 84 pessoas em naufrágios (ver gráfico na pag. 30).

FALSOS ALERTAS

Entre 2010 e 2015, a Marinha recebeu um total de 999 falsos alertas: um quarto do total (3814) das missões de busca e salvamento.

6000€

É o custo do voo, por hora, de um heli EH-101 da Força Aérea, o mais usado no salvamento marítimo. O Alouette III custa 1100 €/hora e os aviões C-295 e P3-C, respetivamente, 2200 e 9000€.

SUMÁRIO

60%

das 600 embarcações de pesca nos Açores não têm transmissores de localização (EPIRB) usados em situações de emergência. Cada um custa cerca de 350 euros.

ATIVOS COM ÁGUA

Os EPIBR emitem um sinal localizador de socorro assim que entram em contacto com água. Podem ser acionados à mão.



DEDICADOS

“Os elementos das ESV são muito dedicados. Há quem peça autorização para casar os filhos e estar um dia fora da prevenção para participar na cerimónia”, explica fonte da AMN.

SEM RESPOSTA

O CM enviou quarta-feira ao Ministério da Defesa, que tutela os sistemas de busca e salvamento marítimo e aéreo, questões sobre o efetivo e o estatuto das ESV, entre outras. Não obteve resposta em tempo útil.

FORÇA AÉREA



A Força Aérea é fundamental no salvamento marítimo, principalmente para lá das 15 milhas. Chega mais longe e atua em condições de mar que não permitem o uso de salva-vidas.

REFORÇO DAS ESV

O reforço de pessoal anunciado pelo Ministério da Defesa para as ESV decorre em três anos. Será aberto concurso para 26

PLANOS DE SALVAMENTO



Na sequência do naufrágio do ‘Olivia Ribau’ todos os portos do País criaram planos de salvamento e foi dada formação ao pessoal das capitânias. Foram realizados simulacros para testar os planos em articulação com a Proteção Civil.

“ABUSOS” E “COAÇÃO”

Um parecer jurídico pedido pelo Sindicato Nacional dos Trabalhadores das Administrações Portuguesas afirma que os tripulantes das ESV são vítimas de “abusos” e “coação” por causa da falta de meios humanos.