

ANEXO 9 – SINALIZAÇÃO E SEGURANÇA

9.1. Sinalização

Durante a fase de instalação, o navio de instalação do cabo exibirá e emitirá um aviso marítimo padrão, de acordo com os requisitos marítimos internacionais e locais.

A Convenção sobre o Regulamento Internacional para Prevenção de Colisões no Mar, 1972 (COLREGs)¹ estabelece que será exibida na embarcação a sinalização padrão, no formato de losangos e círculos.

Também haverá um "aviso à navegação" emitido pela Capitania do Porto de Ponta Delgada e pelo Instituto Hidrográfico, que notifica os navegadores das embarcações nas proximidades, bem como qualquer outro requisito, como comunicação à polícia marítima ou outra autoridade portuária.

Relativamente aos trabalhos mais próximos de costa e já de instalação do cabo a partir da batimétrica dos 30m até ao *Beach Man Hole* (BMH) na Praia do Póculo deverá igualmente ser sinalizada ao longo da rota.

Quando a instalação do cabo estiver concluída, serão fornecidos à Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) e à Direção Regional de Políticas Marítimas dos Açores (DRPM) os ficheiros com a rota final do cabo, conforme este tenha sido instalado (*"as laid"*), para que a localização do cabo possa ser incluída nas cartas náuticas portuguesas.

9.2. Segurança

Os riscos de acidentes durante a fase de instalação do cabo prendem-se sobretudo com a operação das embarcações, equipamentos usados no mar (no caso do mar alto – offshore – será usada apenas a embarcação, sem equipamentos adicionais, uma vez que o tipo de instalação é *surface lay* (colocação do cabo sobre o leito marinho sem qualquer operação de limpeza de leito, remoção de detritos ou fixação); no caso das águas costeiras – *inshore* – prevê-se o uso de ROV e mergulho efetuado por mergulhadores para as operações de aterragem do cabo (com eventual necessidade de *water-jet* para aterragem na zona de *surf/nearshore* na praia).

Estes riscos são minimizados pela aplicação de procedimentos operacionais seguros, quer ao nível do movimento de embarcações, quer ao nível das operações de instalação propriamente dita do cabo.

A utilização de tripulações e operadores treinados para o tipo de operações, a utilização de equipamentos de navegação e o cumprimento de procedimentos de comunicação com outras embarcações e autoridades locais serão também fatores minimizadores do risco, assim como a utilização de boas práticas de forma a evitar acidentes ambientais como derrames.

Ainda na fase de instalação, nas operações em terra, os riscos assemelham-se àqueles que existem numa obra de construção, onde se realizam escavações com a operação de máquinas escavadoras e que são minimizáveis com a realização de procedimentos de segurança e ambiente e boas práticas habituais em obra.

Durante a fase de operação, os riscos de acidente estão relacionados com danos no cabo provocados pelo arrastamento por âncoras ou embarcações de pesca e possibilidade de ataques às infraestruturas de cabos.

Para reparar o cabo submarino dos possíveis danos que possam ocorrer, os riscos destes reparos seriam os mencionados para a fase de instalação, estando relacionados com as embarcações e equipamentos utilizados para as reparações. Os

¹ <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/COLREG.aspx>

riscos devem ser minimizados mediante a aplicação de procedimentos operacionais seguros, tanto ao navio de reparação como ao equipamento de telemonitorização utilizado.