



**COVID-19**

## **INDICE:**

1. Introdução
  - 1.1. O Porto de Leixões
  - 1.2. O Plano de Contingência
  - 1.3. A Elaboração do Plano de Contingência
  
2. Objetivos do Plano (PCAPPL)
  - 2.1. Objetivo Geral
  - 2.2. Objetivos Específicos
  
3. Sistema de Previsão e Alerta / Cenários de Riscos
  - 3.1. Declaração Marítima de Saúde / Notificação Automática
  - 3.2. Análise dos Portos de Precedência
  - 3.3. Contacto Prévio nas Aproximações ao Porto
  
4. Cenários de Risco / Níveis de Alerta
  
5. Resposta Operacional e Estrutura de Coordenação
  - 5.1. Estrutura de Coordenação (Exaustivamente detalhado no PCPL)
  - 5.2. Procedimento Caso Suspeito - Navio atracado no Porto de Leixões
  - 5.3. Navio no mar com doente a bordo, com destino ao Porto de Leixões
  - 5.4. Navio arribado com doente a bordo
  
6. Caso Suspeito nas Instalações Portuárias
  - 6.1. Se o Caso não for validado
  - 6.2. Se o Caso for validado pela Linha de Apoio ao Médico da DGS
  - 6.3. Comunicação perante um caso validado
  - 6.4. Vigilância de contactos
  - 6.5. Limpeza e descontaminação

## **Anexos**

1. Localização salas de isolamento
2. Lista de contactos
3. Cartão de Localização de Contactos

## 1. INTRODUÇÃO

### 1.1 O Porto de Leixões

Localizado na Área Metropolitana do Porto, o Porto de Leixões serve um hinterland de 14 milhões de habitantes, foi reconhecido como um porto da Rede Principal das Redes Transeuropeias de Transporte (RTE-T), sendo o segundo maior porto nacional em termos de quantidade de toneladas movimentadas e o maior porto do noroeste peninsular.

É um porto gateway, estratégico para a economia nacional pelas soluções de transporte multimodais que oferece, sendo um apoio indispensável às empresas do norte do país, por promover uma oferta de serviços essenciais para o escoamento de produtos acabados e abastecimento de matérias-primas e bens de consumo, tendo por estas razões um papel determinante na competitividade e internacionalização das empresas portuguesas.

A sua inserção numa Mancha Urbana que produz um excedente comercial de 5 biliões de euros na sua balança de transação de bens, concentra os 16 Municípios portugueses com maior força exportadora e dela saem cargas contentorizadas para **182 Países do Mundo**, movimentando anualmente cerca de 20 milhões de toneladas de carga.

Sendo um porto polivalente, oferece diferenciadas infraestruturas operacionais: terminais de granéis sólidos e líquidos, terminais de contentores, terminais multiusos, terminal petrolífero, terminal ro-ro, marina comercial, porto de pesca, e 2 terminais de cruzeiros, pelos quais passam anualmente cerca de 100.000 passageiros.

Estes aspetos, associados à facilidade de movimentação internacional de pessoas e cargas, e a rapidez com que tal acontece, determinam uma mobilidade humana muito significativa, constituída não só pelos intervenientes diários em toda a operação portuária e serviços, mas, sobretudo, pelo elevado número de tripulantes e passageiros das mais diversas nacionalidades, que se entrecruzam no espaço portuário e na sua envolvente, sendo relevante o acréscimo de risco que representam os navios de passageiros ao transportarem um elevado número de pessoas em espaços confinados.

Em termos de risco sanitário, o Porto de Leixões, apresenta assim uma situação complexa, que sustenta a necessidade de existir um sistema de vigilância epidemiológica da fronteira, que possibilite uma intervenção precoce e eficaz, e uma capacidade de alerta e resposta adequados, de forma articulada e integrada, quer seja perante uma ameaça de tipo pandémico ou a situações de risco físico, que constituam ou possam vir a constituir risco acrescido para o ser humano.

## 1.2 O Plano de Contingência

A Organização Mundial de Saúde, organismo especializado das Nações Unidas que detém a principal responsabilidade dos assuntos de saúde internacionais e de saúde pública, aprovou em Maio de 2005, a 4ª revisão do RSI - Regulamento Sanitário Internacional, que identifica um conjunto de procedimentos necessários à avaliação da saúde pública num contexto transfronteiriço e reflete a preocupação da comunidade internacional face às possíveis consequências sanitárias, sociais, económicas e ambientais da propagação de epidemias.

O RSI, com a última revisão em vigor desde 15 de junho de 2007, é um instrumento legal que vincula 194 países. O seu objetivo é ajudar a comunidade internacional a prevenir e responder a riscos para a saúde pública que têm o potencial de ultrapassar fronteiras e ameaçar a população em todo o mundo.

O Regulamento Sanitário Internacional de que Portugal é Estado Parte, define no seu Anexo I-(B), os requisitos mínimos que os Aeroportos e Portos Designados têm que cumprir, definindo na alínea a) do nº 2, a obrigatoriedade de garantir uma resposta adequada a emergências de saúde pública, **estabelecendo e mantendo um plano de contingência para as emergências de saúde pública**, incluindo a designação de um coordenador e de pontos de contacto, nos pontos de entrada, nos serviços de saúde pública e noutras entidades e serviços envolvidos.

**Assim, o Porto de Leixões, no cumprimento das suas responsabilidades enquanto Porto Designado, elaborou o presente Plano de Contingência da Autoridade Portuária de Leixões (PCAPPL), que descreve as medidas, na sua vertente mais operacional a serem implementadas face à possibilidade de ocorrência de acontecimentos indesejáveis que possam fazer perigar a vida ou a saúde da Comunidade Portuária, em articulação com:**

- Com a Autoridade de Saúde Portuária, e todos os organismos locais afetos à resposta a situações de emergência em saúde pública, particularmente os que integram o CCOPPL-Centro Coordenador de Operações de Proteção do Porto de Leixões.
- Os Serviços da Saúde Ocupacional da APDL com responsabilidade pela defesa e proteção dos seus colaboradores ativos, no porto, e administrativos,
- Com os diversos atores portuários, **nomeadamente os seus Concessionários, cujos planos se integram e articulam com este Plano.**

O Plano da AP do Porto de Leixões, é assim parte integrante do “ **PCPL- Plano Contingência do Porto de Leixões, da Autoridade de Saúde Concelhia de Matosinhos – Sanidade Internacional** ”, a quem compete testar e gerir de forma integrada este plano, centrando no Coordenador da Unidade de Saúde Pública de Matosinhos **Drº. Jaime Batista** e da sua equipa, presente 24 h na unidade de saúde portuária no Porto de Leixões.

A Coordenação da Intervenção Portuária é pelo exposto, assegurada pela Autoridade de Saúde-Dr. Jaime Batista, em articulação com o OPPL (Oficial de Proteção do Porto) - Comandante Rui Cunha.

### **1.3 A Elaboração do Plano de Contingência**

Após três reuniões no espaço de uma semana, a Organização Mundial da Saúde (OMS), em 30-01-2020 declarou que o surto de coronavírus, deveria ser classificado como uma **Emergência de Saúde Pública de Âmbito Internacional (ESPAI)**, tendo a 11 de fevereiro, atribuído à doença causada pelo 2019-nCoV, a nova designação de COVID-19 (Coronavirus Disease - 2019).

O presente Plano de Contingência, foi elaborado no âmbito desta ESPAI. seguindo as recomendações da Organização Mundial da Saúde (OMS) e as Normas e Orientações da Direção-Geral da Saúde (DGS), nomeadamente a Orientação Nº 005/2020 de 26/02/2020 - Procedimentos para Portos e Viajantes por via Marítima, e a Orientação Nº 006/2020 de 26/02/2020 - Procedimentos de prevenção, controlo e vigilância em empresas, em articulação com a Autoridade de Unidade de Saúde Pública de Matosinhos - Sanidade Marítima e os serviços da Saúde Ocupacional da APDL.

## 2. OBJETIVOS DO PLANO (PCAPPL)

### 2.1 Objetivo Geral:

O presente Plano de Contingência (PCAPPL) tem como objetivo geral minimizar os efeitos de acontecimentos que representem um risco acrescido para a saúde pública no âmbito da operação portuária, garantir a articulação e harmonização de procedimentos entre as várias Autoridades do Porto de Leixões por forma a dar uma resposta eficaz a uma eventual situação considerada pela Autoridade de Saúde (AS) de emergência para a saúde Pública, nomeadamente no combate à disseminação do COVID-19, que se venha a verificar a bordo de um navio que se encontre ou venha a entrar no Porto de Leixões, ou nas suas instalações portuárias.

Constitui-se como um **Plano Operacional** que define um conjunto de procedimentos e orientações de atuação operacional, a ser implementadas sob a coordenação do OPPL, como entidade responsável pela coordenação da **intervenção portuária**, em permanente articulação e sob a orientação da Autoridade de Saúde, responsável pela coordenação da **intervenção em saúde** na área portuária.

### 2.2 Objetivos Específicos:

- Preparar antecipadamente uma resposta adequada e articulada com as outras Autoridades do Porto de Leixões e com todos os intervenientes na operação Portuária, nomeadamente os Concessionários
- Responder adequada e articuladamente a uma emergência de Saúde Pública.
- Fortalecer a capacidade de deteção e resposta rápida a situações de emergência em SP, relacionadas com o COVID-19
- Definição clara da cadeia de informação, comando e controlo
- Normalizar rotinas e definir procedimentos.
- Minimizar o impacto do evento considerado emergência em Saúde Pública.
- Melhorar o sistema de previsão, alerta e resposta.
- Assegurar a continuidade da atividade portuária

### 3. SISTEMA DE PREVISÃO E ALERTA / CENÁRIOS DE RISCOS

Os procedimentos associados aos diversos níveis de alerta têm por finalidade antecipar ou conhecer precocemente os acontecimentos no sentido de prevenir, controlar e minimizar os seus impactos negativos, possibilitando mesmo a tomada de decisão sobre ações a implementar, antes da atracação do navio, face a um anúncio de caso identificado a bordo,

São elementos fundamentais para a análise de risco prévia à chegada do navio, a receção de notificações enviadas a partir do navio, a possibilidade de comunicar com outros portos que antecedem a escala do navio, outras autoridades ao nível local, regional e nacional, e avaliar o nível de risco que podem constituir os portos escalados anteriormente à chegada do navio.

Os navios oriundos de áreas afetadas podem representar risco para a saúde, assim a informação sobre áreas afetadas bem como recomendações temporárias ou definitivas emitidas pela OMS podem contribuir para identificar eventos e para a decisão sobre o tipo de medidas sanitárias a aplicar.

Todos os procedimentos de rotina, nomeadamente: Livre Prática, Desembarço Sanitário, pedidos de vistorias, visitas de saúde, são realizados através da Plataforma Eletrónica (JUP/JUL).

#### 3.1 DECLARAÇÃO MARÍTIMA DE SAÚDE / NOTIFICAÇÃO AUTOMÁTICA

- ✓ O **comandante** do navio notifica a ASP no sistema de informação portuário (JUP) de riscos para a saúde, comunicação que é veiculada pela **Declaração Marítima de Saúde** (DMS) (RSI Artigo 37), respondendo explicitamente a questões de ordem sanitária a bordo, identificadas nos 8 campos de preenchimento obrigatório, na DMS (imagem 1).
- ✓ A fim de garantir que todos os serviços operacionais envolvidos no planeamento e autorização de entrada do navio, estão informados da eventualidade de um dos 8 campos referidos, **ser positivo**, podendo por isso constituir uma situação de elevação de risco sanitário, foi implementada uma funcionalidade de **Notificação Automática** a toda a equipa da Autoridade de Saúde Portuária, aos serviços da Autoridade Portuária, nomeadamente ao OPPL, e às restantes autoridades (SEF/GNR/CAPITANIA). (imagem 1)

### Declaração Marítima Saúde:

ESCALAS DA VIAGEM

Nº	Porto	Nº	Porto
1º Porto Anterior	PTLIS LISBOA		
2º Porto Anterior	ESCAD CADIZ		
3º Porto Anterior	ESBCN BARCELONA		

TRIPULANTES E PASSAGEIROS

\* Número de Membros da Tripulação: 631

\* Total de Óbitos não Acidentais: 1  
Descrição: Variados Enfartes

\* Existiram suspeitas de doenças infecciosas? Não  
Descrição:

\* Existem doentes a bordo? Não

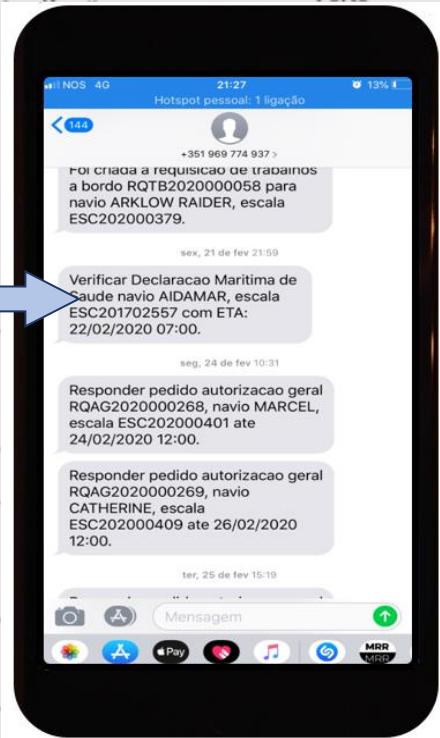
\* Número de doentes foi superior ao esperado? Não  
Descrição:

\* Foi consultado um médico? Não  
Descrição:

\* Existe alguma infecção a bordo? Não  
Descrição:

\* Adoptadas medidas sanitárias? Não  
Descrição:

\* Animal de companhia doente? Não








The smartphone screenshot displays a text message from a contact with the number +351 969 774 937. The message reads: 'Foi criada a requisicao de trabalhos a bordo RQTB202000058 para navio ARKLOW RAIDER, escala ESC202000379.' It is dated 'sex, 21 de fev 21:59'. A reply follows: 'Verificar Declaracao Maritima de Saude navio AIDAMAR, escala ESC201702557 com ETA: 22/02/2020 07:00.' dated 'seg, 24 de fev 10:31'. Another reply: 'Responder pedido autorizacao geral RQAG2020000268, navio MARCEL, escala ESC202000401 ate 24/02/2020 12:00.' dated 'ter, 25 de fev 15:19'. A final reply: 'Responder pedido autorizacao geral RQAG2020000269, navio CATHERINE, escala ESC202000409 ate 26/02/2020 12:00.' The phone's status bar shows 'NOS 4G', '21:27', and '19%' battery. The home screen icons for Messages, Photos, App Store, Pay, Music, and Messages are visible at the bottom.

Imagem 1 - Notificação automática à Autoridade de Saúde Portuária e Autoridades Portuárias



- Sempre que um dos campos tiver resposta positiva (diferente de 0):
  - A manobra de entrada só será efetuada após análise da Autoridade de Saúde Portuária, sendo informado o OPP da decisão, mantendo-se a sinalética desta entidade a Vermelho (Semáforo).

**\* AUTORIZAÇÃO DE ENTRADA - Autoridade Portuária**

<b>Autoridade de Fronteira</b> 	<b>Autoridade de Saúde</b> 	<b>Autoridade Aduaneira</b> 	<b>Autoridade Portuária</b> 	<b>Autoridade Marítima</b> 
---	---	--	--	---

**AUTORIZAÇÃO**

\* Resposta:  Motivo de Recusa:

\* Data/Hora: 08/03/2020 às 20 : 43

Nº Autorização:

### 3.2 ANÁLISE DOS PORTOS DE PRECEDÊNCIA

Os navios oriundos de áreas afetadas podem representar acréscimo de risco para a disseminação do CONVID-19, pelo que a análise prévia dos portos escalados anteriormente à sua chegada a Leixões e os tempos de viagem, são dados fundamentais para a análise caso a caso, e para a eventual necessidade de promover ações de proteção adicionais, quer na instalação portuária, quer para os serviços que contactam diretamente com as tripulações e passageiros (Pilotos / Tripulações das Lanchas / Operadores dos terminais...).

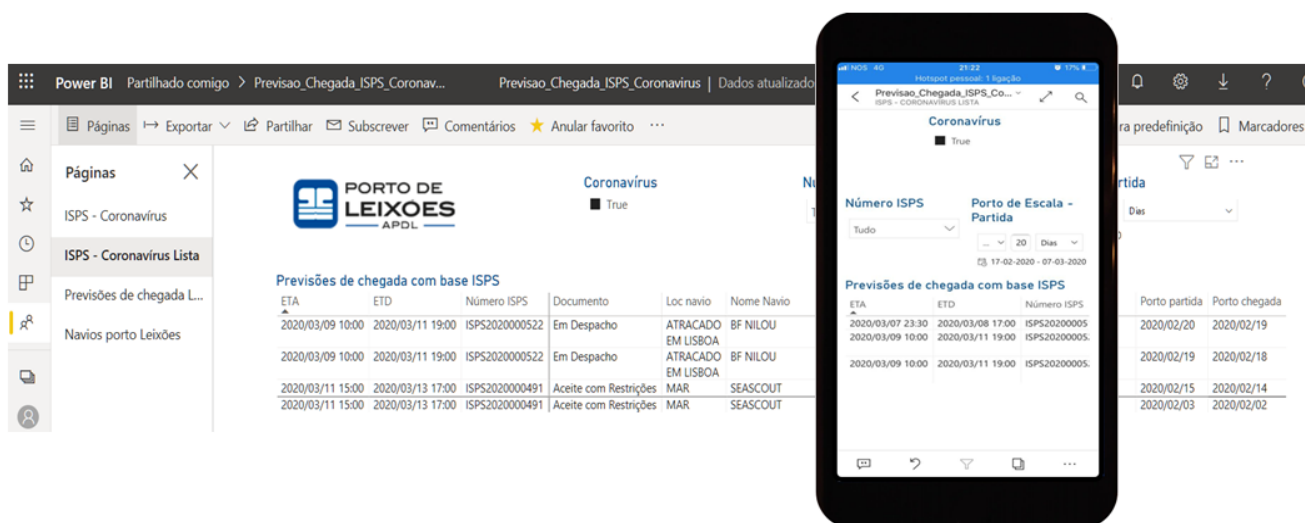


Imagem 2 – APP para análise dos portos escalados anteriormente e os tempos de viagem

A fim de poder ser levada a efeito avaliação prévia à chegada dos navios, e **tomar eventuais ações adicionais de proteção**, ou apoiar a **tomada de decisão de forma articulada com a Autoridade de Saúde Portuária** e demais Autoridades e intervenientes nas operações e serviços portuários, foi desenvolvida uma APP para análise de todos os navios anunciados para o porto, criando alerta para os navios provenientes de portos de risco, devolvendo também os tempos de estadia nesses portos e o tempo de viagem até à chegada a Leixões. (imagem 2).

### **3.3 CONTACTO PRÉVIO NAS APROXIMAÇÕES AO PORTO**

Podendo intermediar alguns dias entre a introdução da Declaração Marítima de Saúde (DMS) no sistema de informação portuário (JUP), e a chegada do navio ao porto, o serviço de controlo de tráfego – VTS, constata o navio pelo menos duas horas antes da chegada, certificando-se que não existe qualquer alteração ao estado sanitário de bordo, e que está de acordo com a notificação prévia constante da DMS.

Face a qualquer alteração é de imediato informado o serviço de Planeamento do Porto e o OPPL-Oficial de Proteção do Porto de Leixões que informa a Autoridade de Saúde Portuária, colocando-se o semáforo de autorização a vermelho.

## **4. CENÁRIOS DE RISCO / NIVEIS DE ALERTA**

Os cenários de risco e os consequentes níveis de alerta, dependem de situações que possam concorrer para a alteração do risco acrescido para a saúde, para tripulantes e/ou passageiros, de navios a chegar ou atracados no Porto de Leixões, bem como para qualquer dos intervenientes na operação portuária, que numa primeira linha de intervenção têm contacto direto com o navio e ou a comunidade portuária.

A necessidade de ativação das estruturas organizacionais para uma resposta adequada e atempada, tem a ver com a avaliação do risco por parte da Autoridade de Saúde. Estabelecem-se os níveis de ativação das estruturas e intervenientes, e consequente mobilização de recursos humanos e materiais, conforme o nível de ameaça:

As fases de ativação do Plano são estabelecidas de acordo com o nível de risco

### **Fase 1 - Período pré-pandémico - Atenção (situacional) - Nível Alerta Verde**

Nesta fase surgiram notícias de eventuais casos isolados, por transmissão importada, em Portugal. Corresponde à ocorrência de eventos de Saúde Pública nacionais ou internacionais que podem ser de interesse para os parceiros.

Esses eventos geralmente são monitorizados e geridos a nível local

*Área portuária permanece em atividade normal, havendo ausência de alertas sobre ocorrências ou acontecimentos que possam representar risco acrescido para tripulantes/passageiros, agentes portuários e/ou população.*

### **Fase 2 - A fase de Preocupação – Nível de Alerta Amarelo**

Corresponde ao momento de ressurgimento exponencial de infetados a nível mundial, situação esta que ameaça o normal funcionamento das organizações. Surgem eventos de Saúde Pública que exigem uma resposta coordenada com envolvimento de recursos adicionais, de nível regional e ou nacional.

*Área portuária regista ocorrência de um ou mais casos em tripulantes e/ou passageiros com impacto pouco significativo. Situação controlável com a adoção de medidas ativas.*

### **Fase 3 - A fase operacional**

Corresponde ao momento de aparecimento exponencial de infetados na zona, prevendo-se que, para além das ações enunciadas nas fases anteriores, possa ter que ser necessário mobilizar recursos extra a nível regional e nacional, A ameaça é real correspondendo a uma Emergência de Saúde Pública de Importância Nacional

*Área portuária registam-se ocorrências de diversos casos entre tripulantes e passageiros e/ou na comunidade portuária e população. Necessidade suspensão de mobilidade na área portuária e/ou proibição de entrada de navios, com necessidade de definição de serviços mínimos indispensáveis*

### **Comunicação de risco**

A Comunicação aos parceiros e à população, é da responsabilidade da Autoridade de Saúde e será garantida em articulação com as restantes Autoridades.

## 5. RESPOSTA OPERACIONAL E ESTRUTURA DE COORDENAÇÃO

### 5.1 ESTRUTURA DE COORDENAÇÃO (Exaustivamente detalhado no PCPL)

No que se refere aos recursos humanos e organizacionais, para a concretização das ações incluídas no PCAPPL é necessária uma articulação de esforços por parte de todos os serviços da APDL e uma eficiente articulação e comunicação com a Autoridade de Saúde Portuária, com as Diferentes Entidades do Porto e Comunidade Portuária por forma a corresponder aos necessários padrões de eficiência:

- Todos os serviços operacionais da APDL e de prestação de serviços ao navio, estão ativos, e em prontidão 24 x 365 dias, nos contactos disponíveis na lista de contactos:
  - ✓ VTS- Vessel Traffic Service – Controlo da navegação
  - ✓ Pilotagem e Serviço de rebocadores
  - ✓ Planeamento e coordenação da navegação e serviços
  - ✓ Central de segurança e videovigilância
- **O OPPL** – Oficial de Proteção do Porto está permanentemente contactável, diretamente ou pelos serviços em cima, que dependem diretamente da sua responsabilidade.
- **A Sanidade Marítima** em Leixões funciona 24h, durante 7 dias por semana, sendo assegurado por uma equipa nuclear com formação específica e em permanência, constituída por:
  - ✓ Coordenador - Dr. Jaime Baptista
  - ✓ Médico - Dr. Nuno Rodrigues;
  - ✓ TSA - Fátima Sousa e Miguel Maia;
  - ✓ Enfermeiros - Sérgio Sousa e Teresa Cardoso.

Todos os procedimentos de rotina, nomeadamente: Livre Prática, Desembarço Sanitário, pedidos de vistorias, visitas de saúde, são realizados através da Plataforma Eletrónica (JUP/JUL).

Em situação de emergência, embora a base de registo seja sempre a JUP/JUL, os contactos diretos pelo telefone com as Autoridades e outras entidades envolvidas serão privilegiados.

Este plano está articulado com o Plano de Contingência do Porto de Leixões da Autoridade de Saúde Concelhia de Matosinhos (PCPL), pelo que a comunicação entre as entidades envolvidas utiliza os procedimentos nele previstos, sendo meios de comunicação muito agilizados.

## 5.2 PROCEDIMENTO CASO SUSPEITO

### Definição de caso suspeito (Orientação 006/2020)

A definição seguidamente apresentada é baseada na informação disponível, à data, no Centro Europeu de Prevenção e Controlo de Doença Transmissíveis (ECDC), e deve ser adotada pelas empresas.

Critérios clínicos		Critérios epidemiológicos
Infeção respiratória aguda (febre ou tosse ou dificuldade respiratória) requerendo ou não hospitalização	<b>E</b>	<p>História de viagem para áreas com transmissão comunitária ativa<sup>4</sup> nos 14 dias antes do início de sintomas</p> <p><b>OU</b></p> <p>Contacto com caso confirmado ou provável de infeção por SARS-CoV-2/COVID-19, nos 14 dias antes do início dos sintomas</p> <p><b>OU</b></p> <p>Profissional de saúde ou pessoa que tenha estado numa instituição de saúde onde são tratados doentes com COVID-19</p>

Imagem 3

Áreas com transmissão comunitária ativa a 25.02.2020:

Ásia: China, Coreia do Sul, Japão, Singapura,

Médio Oriente: Irão

Europa: Regiões de Itália - Emiglia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto

### I. CASO SUSPEITO – NAVIO ATRACADO NO PORTO DE LEIXÕES

- A pessoa a bordo do navio que identifique um caso suspeito (membro da tripulação ou passageiro) informa de imediato o **Comandante**;
- O Comandante contacta de imediato o **Agente de Navegação**, ou **VTS canal 12**
- O Agente de Navegação contacta a **Autoridade de Saúde** (Serviço de Sanidade Marítima) do porto e informa a **APDL- OPPL** (oficial de Proteção Porto Leixões), ou serviço de Planeamento, ou VTS.
- O OPPL ou VTS informam a Capitania e o SEF

- As entradas ou saídas de bordo ficam imediatamente interditas, com exceção das Autoridades de Saúde / INEM, retomando o normal acesso, apenas com autorização explícita da Autoridade de Saúde Portuária.

**A AUTORIDADE DE SAÚDE AVALIA A SITUAÇÃO E, SE CONFIRMAR A SUSPEIÇÃO:**

- Dá as primeiras orientações para o doente ser colocado em isolamento. O doente deve ser separado dos outros tripulantes e passageiros, e restringir as atividades fora da sua cabine. Deverá ser indicada uma instalação sanitária para uso exclusivo do doente;
- Orienta para se providenciar ao doente uma máscara cirúrgica. A máscara deverá ser colocada pelo próprio doente e ser bem ajustada;
- Liga de imediato para a Linha de Apoio ao Médico, da Direção-Geral da Saúde (DGS) (300 015 015), para validação da suspeição.

**NAVIO ATRACADO / SHIP ALONGSIDE**



Figura 4

**II. SE O CASO NÃO FOR VALIDADO** pela Linha de Apoio ao Médico da DGS,

A situação fica encerrada para COVID-19, devendo ser ativados os procedimentos habituais previstos para gestão de doente a bordo, adequados à situação clínica.

**III. SE O CASO FOR VALIDADO** pela Linha de Apoio ao Médico da DGS,

Devem ser seguidas as indicações para gestão de Caso suspeito de COVID-19 a bordo:

- ✓ Apenas um membro da tripulação designado deve prestar assistência ao doente;
- ✓ O doente deve ser mantido a bordo isolado, com máscara cirúrgica, desde que a sua condição clínica o permita e até à chegada da equipa do Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM), ativada pela DGS;
- ✓ Se o navio estiver atracado, a equipa do INEM poderá entrar no navio e assegurar o desembarque do doente para o transportar desde o porto até ao Hospital de referência;
- ✓ É interdita a entrada de qualquer pessoa na cabine ou área de isolamento onde se encontrava o doente até aos procedimentos de limpeza e desinfeção estarem concluídos, ou até o resultado laboratorial se revelar negativo. **Esta interdição só poderá ser levantada pela Autoridade de Saúde;**
- ✓ Deve ser recolhida a informação dos **contactos próximos do doente**, utilizando o Cartão de Localização de Passageiro (CLP) (Anexo I da OT nº005/2020);

**São considerados contactos próximos a bordo:**

As pessoas que tenham tido contacto direto com o doente (por exemplo: familiares, companheiros de viagem (cabine) ou pessoas que lhe prestaram auxílio, ou outras definidas pela Autoridade de Saúde.

### 5.3 NAVIO NO MAR COM DOENTE A BORDO, COM DESTINO AO PORTO DE LEIXÕES

- Se o navio contactar VTS ou for por este contactado, no sentido de informar a existência de um doente a bordo, o VTS informa o navio para contactar o MRCC, estabelecendo, entretanto, contacto com este serviço.

De imediato alerta a Sanidade Marítima e a Capitania, dando conhecimento ao CCN – Centro Controlo de Navios que contactará de seguida o OPPL, dando-lhe conhecimento.

✚ Não será nomeado Piloto para efetuar a manobra sem a autorização explícita da Sanidade Marítima, e sem o conhecimento do OPPL.

- O Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo (MRCC) articula com o CODU-Mar. O médico de serviço no CODU-Mar contacta a Linha de Apoio ao Médico para validação do caso. São aplicados todos os procedimentos anteriormente descritos no porto (ativação da equipe do INEM para transporte do doente, em articulação com a Autoridade de Saúde do Porto)

#### NAVIO a navegar para LEIXÕES / SHIP PROCEEDS TO LEIXÕES

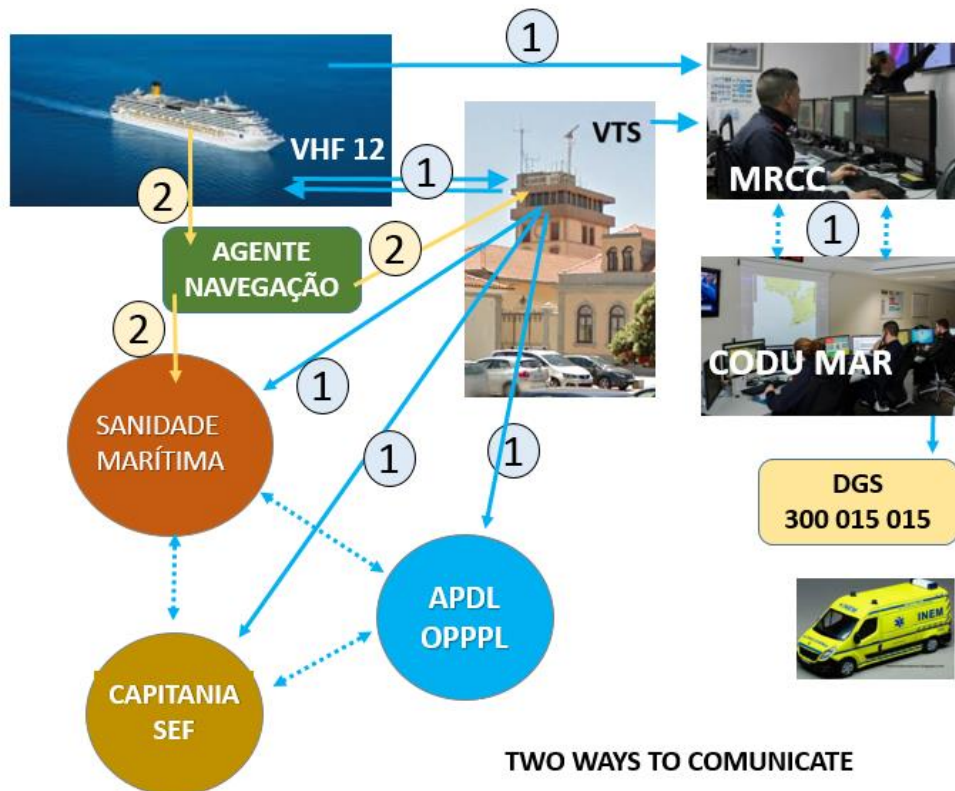


Figura 5



#### 5.4 NAVIO ARRIBADO A LEIXÕES COM DOENTE A BORDO

O Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo (MRCC) articula com o CODU-Mar. O médico de serviço no CODU-Mar contacta a Linha de Apoio ao Médico para validação do caso. Se o caso for validado, o MRCC articula com a Autoridade de Saúde da Sanidade Marítima designada para o efeito (escala de serviço a nível nacional), para apoio na tomada de decisão relativa ao porto de arribada (Leixões), por forma a garantir a melhor eficácia de todo o circuito de gestão do doente e a sua transmissão ao Comandante.

Depois, de definido o porto de destino (Leixões), a Autoridade de Saúde da Sanidade Marítima de escala informa o médico da Linha de Apoio ao Médico da DGS, que ativa a Autoridade de Saúde Regional com jurisdição na área geográfica do porto de destino.

A Autoridade de Saúde Regional deve questionar a Autoridade de Saúde do porto de destino, para obter informação relativas ao terminal e cais de arribada do navio. Esta informação precisa relativa ao nome do navio e cais de arribação, deverá ser comunicada à LAM, que por sua vez, transmite a informação necessária à equipe do INEM, que assegurará o desembarque do doente e respetivo transporte desde o porto até ao Hospital de referência

#### NAVIO ARRIBADO / SHIP PASSING (Enter Port Leixões )

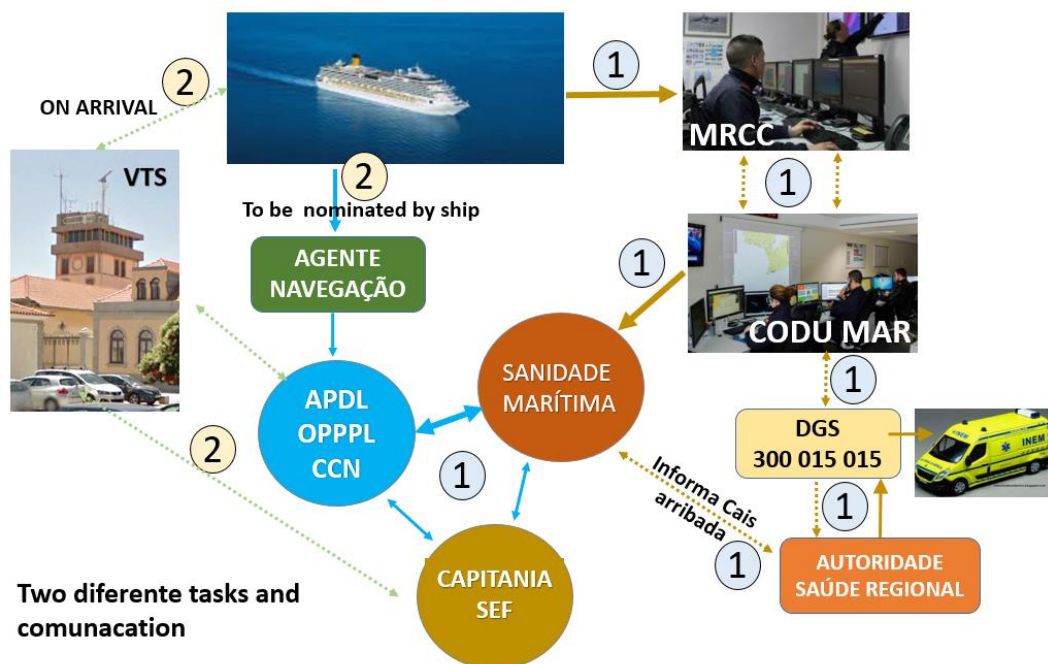


Figura 6

- Se o navio pretende arribar, deverá nomear um Agente de Navegação que solicitará no sistema de informação do porto (JUP) autorização de entrada no porto às diversas autoridades, devendo a Capitania emitir o termo de arribada.
- ✚ A manobra de entrada só poderá ser marcada após autorização da Sanidade Marítima em articulação com o OPPL, garantindo-se o cais mais adequado ao eventual desembarque do doente, ou facilitação da entrada dos serviços de saúde a bordo.
- A Declaração Marítima de Saúde (Anexo 8 do Regulamento Sanitário Internacional) deve ser introduzida na plataforma eletrónica.
- A Livre Prática ao navio com um Caso suspeito de COVID-19 só pode ser emitida após a avaliação da situação pela Autoridade de Saúde;

## 6. CASO SUSPEITO NAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Cada Instalação portuária detém o seu próprio Plano no qual se identificam as salas de isolamento dedicadas, pelo que, face a qualquer suspeição, o Plano da Instalação será ativado pelo seu OPIP-Oficial de Proteção da Instalação Portuária ou outro responsável pelo Plano, dando imediato conhecimento ao OPP e seguindo o fluxo de comunicação junta. (figura 7)


Qualquer elemento da comunidade portuária que identifique uma pessoa que se enquadre na definição de caso suspeito de COVID-19 nas instalações portuárias, deve contactar a **chefia**.

- A chefia informa o Oficial de Proteção da Instalação Portuária (OPIP);
- O OPIP contacta o Oficial de Proteção do Porto (OPP);
- O OPP contacta a Autoridade de Saúde.

### A Autoridade de Saúde avalia a situação e, se confirmar a suspeição

- Dá as primeiras orientações para:
  - ✓ Se providenciar ao doente uma máscara cirúrgica, desde que a sua condição clínica o permita. A máscara deverá ser colocada pelo próprio doente e bem ajustada;
  - ✓ Encaminhar o doente para a sala/área de isolamento definida no Plano de contingência do porto, com acesso a instalação sanitária de uso exclusivo.

### Na área de isolamento do porto, a Autoridade de Saúde (Ver Anexo):

- Realiza a avaliação sintomática e investigação epidemiológica;
  - Liga de imediato para a Linha de Apoio ao Médico, da Direção-Geral da Saúde (DGS), para validação da suspeição;
  - Ativa os procedimentos previstos no Plano de Contingência do porto para gestão de caso suspeito de COVID-19:
    - ✓ Interditar a área/espço do porto onde o doente permaneceu (até ser encaminhado para a sala de isolamento), para posterior limpeza e desinfeção.
-  **A interdição só é levantada pela Autoridade de Saúde.**

## PORT FACILITIES



Figura 7

**6.1 Se o Caso não for validado** pela Linha de Apoio ao Médico da DGS, a situação fica encerrada para COVID-19, devendo ser ativados os procedimentos habituais previstos para gestão de doente nas instalações portuárias, adequados à situação clínica.

**6.2 Se o Caso for validado pela Linha de Apoio ao Médico da DGS:**

- O doente deve ser mantido na sala/área de isolamento (com máscara cirúrgica), até à chegada da equipa do INEM, ativada pela DGS;
- A Autoridade de Saúde inicia a investigação epidemiológica, e identifica os contactos próximos do doente:

- ✓ Passageiros da mesma cabine do navio;
- ✓ Companheiros de viagem do doente;
- ✓ Outros contactos próximos que estiveram a bordo do navio (ver definição acima);
- ✓ Pessoas que lhe tenham prestado apoio nas instalações portuárias

### 6.3 COMUNICAÇÃO PERANTE UM CASO VALIDADO

- A DGS informa a Autoridade de Saúde Regional dos resultados laboratoriais;
- A Autoridade de Saúde Regional informa a Autoridade de Saúde do porto;
- A Autoridade de Saúde do porto informa o Oficial de Proteção e o Capitão do Porto, e:



Figura 7

**Se o caso for negativo para COVID-19,**

A Autoridade de Saúde do porto determina:

- ✓ A desativação dos procedimentos da fase de gestão de caso suspeito de COVID-19 do Plano de Contingência do Porto, previamente ativados;
- ✓ Levanta a interdição de acesso à cabine/área de isolamento;

**Se o caso for positivo para COVID-19,**

A cabine/área de isolamento deve ser mantida isolada até à validação pela Autoridade de Saúde dos procedimentos de limpeza e desinfeção.

A Autoridade de Saúde do porto deve comunicar à Autoridade de Saúde Regional as medidas sanitárias tomadas a bordo do navio e/ou nas instalações portuárias.

#### **6.4 Vigilância de contactos**

Perante a confirmação de um caso, além dos procedimentos previamente descritos, deverão também ser ativados os procedimentos de vigilância ativa de contactos próximos referidos no ponto 5.2 da Orientação da DGS nº 002/2020, de 25/01/2020, atualizada a 10/02.

#### **6.5 Limpeza e descontaminação**

Após uma viagem com um caso confirmado a bordo de um navio, devem ser tidos em conta os seguintes aspetos:

- Após a saída do doente, devem ser garantidos os procedimentos de limpeza e desinfeção;
- A limpeza deve ser realizada por profissionais com formação e treino na utilização de Equipamento de Proteção Individual (EPI) (bata, máscara (preferencialmente, FFP2), touca, óculos com proteção lateral e luvas de uso único, de acordo com a Orientação nº 03/2020 de 30/01/2020
- Não deve ser utilizado equipamento de ar comprimido pelo risco de recirculação de aerossóis;

- Deve ser reforçada a limpeza e desinfeção, principalmente nas superfícies frequentemente manuseadas, especialmente aquelas mais próximas ao doente, com maior probabilidade de estarem contaminadas. Dar especial atenção à cabine onde o caso esteve (por exemplo mesa/tabuleiros e outros materiais/equipamentos utilizados pelo doente);
- Deve ser utilizado equipamento de limpeza de uso único. Se os equipamentos forem de uso múltiplo, devem ser limpos e desinfetados após a sua utilização;
- A aplicação de desinfetantes deve ser precedida de limpeza.
- A limpeza e desinfeção das superfícies deve ser realizada com:
  - ✓ O detergente desengordurante, seguido de
  - ✓ O desinfetante apropriado e de acordo com as recomendações do fabricante;
- O tratamento das roupas da cama/toalhas e louças usadas pelo doente, deve seguir os procedimentos contemplados na Orientação nº 03/2020 de 30/01/2020;
- Os resíduos de risco biológico (incluindo toalhetes de mão, lenços de papel) são colocados em saco de plástico que, após ser fechado, deve ser armazenado em contentor rígido e enviado para incineração, ou outro método semelhante em termos de eficácia
- As recomendações anteriores aplicam-se, igualmente, à área de isolamento e a outras áreas potencialmente contaminadas das instalações portuárias;

## ANEXO 1

### LOCALIZAÇÃO SALAS DE ISOLAMENTO:



- |  |   |
|--|---|
| 1 - Terminal de Cruzeiros Sul            | - APDL                                      |
| 2 - Terminal Multiusos                   | - TCL - Terminal Contentores de Leixões     |
| 3 - Delegação da Saúde de Fronteira      | - APDL                                      |
| 4 - Terminal Contentores Sul             | - TCL - Terminal Contentores de Leixões     |
| 5 - Terminal de Carga Geral              | - TCGL - Terminal de Carga Geral de leixões |
| 6 - Terminal Passageiros Norte           | - APDL                                      |
| 7 - Terminal Contentores Norte           | - TCL-Terminal Contentores de Leixões       |
| 8 - Edifício Pilotos (Saúde Ocupacional) | - APDL                                      |
| 9 - Terminal Petroleiro                  | - Galp                                      |




## ANEXO 2

Entidade	Nome	Função	email	Telefone
<b>AUTORIDADE DE SAÚDE</b>	Jaime Baptista	Delegado de Saúde Coordenador	<a href="mailto:jaime.baptista@ulsm.min-saude.pt">jaime.baptista@ulsm.min-saude.pt</a>	912790552
	Autoridade de Saúde - Escala		<a href="mailto:ups@ulsm.min-saude.pt">ups@ulsm.min-saude.pt</a>	917920292
<b>APDL</b>	Rui Cunha	OPPL - Oficial Proteção Porto Leixões	<a href="mailto:rui.cunha@apdl.pt">rui.cunha@apdl.pt</a>	965863605
	Luís Barros	OPIP - Oficial Proteção Instalação Portuária	<a href="mailto:luis.barros@apdl.pt">luis.barros@apdl.pt</a>	965237983
	Lino Antunes	OPIP - Oficial Proteção Instalação Portuária	<a href="mailto:lino.antunes@apdl.pt">lino.antunes@apdl.pt</a>	927244543
	Manuel Teixeira	Chefe Divisão Saúde Ocupacional	<a href="mailto:manuel.teixeira@apdl.pt">manuel.teixeira@apdl.pt</a>	961622629
	André Ferreira	Divisão Saúde Ocupacional	<a href="mailto:andre.ferreira@apdl.pt">andre.ferreira@apdl.pt</a>	934903721
	VTS	Vessel Traffic Service	<a href="mailto:yts@apdl.pt">yts@apdl.pt</a>	229990700
	CCN	Centro Coordenação Navios	<a href="mailto:ccn@apdl.pt">ccn@apdl.pt</a>	229990700
<b>CAPITANIA</b>	Rui Silva Lampreia	Oficial Adjunto Capitania Porto de Leixões	<a href="mailto:capleixoes.of.adj@amn.pt">capleixoes.of.adj@amn.pt</a>	916353115
<b>POLÍCIA MARÍTIMA</b>	Elísio Silva	2º Comandante Local	<a href="mailto:cardoso.silva@marinha.pt">cardoso.silva@marinha.pt</a>	916353222
	Piquete		<a href="mailto:policiamartima.leixoes@amn.pt">policiamartima.leixoes@amn.pt</a> <a href="mailto:clpm.leixoes@amn.pt">clpm.leixoes@amn.pt</a>	916353249
<b>SEF</b>	João Gomes	Responsável Posto Fronteiras	<a href="mailto:joao.gomes@sef.pt">joao.gomes@sef.pt</a>	961750131

## ANEXO 3

(Ship)



### Passenger Locator Form

This Form will help Public Health Officers of Portugal to contact you in the event you were exposed to a communicable disease.  
Your information is intended to be held in accordance with applicable laws and used only for public health purposes to avoid COVID-19 outbreaks.

**Travel Information**

Name of the ship/Cruise ship \_\_\_\_\_ Cabine Number \_\_\_\_\_

Date and time of arrival \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_ : \_\_\_\_

Travel itinerary From \_\_\_\_\_ To \_\_\_\_\_

Crew member?  If yes, duty/responsability? \_\_\_\_\_

**Personal Information**

Name \_\_\_\_\_

Date of Birth \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_ Age \_\_\_\_ Sex F  M

Address in Portugal  
(Permanent or temporary, if you are a visitor) \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ ZIP/Postal Code \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_

Mobile Phone / other phone \_\_\_\_\_

E-mail \_\_\_\_\_@\_\_\_\_\_

Emergency contact information  
of someone who can reach you \_\_\_\_\_  
(Name and mobile phone)



## Cartão de Localização de Passageiros

(Navio)

Este cartão destina-se à recolha do seu contacto pelas Autoridades de Saúde de Portugal.  
Estes dados serão usados somente para fins de vigilância de contactos e prevenção do surto de COVID-19.

### Dados da Viagem

Nome do navio \_\_\_\_\_ Cabine onde viajou \_\_\_\_\_

Data e Hora de Chegada \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_

Trajecto da Viagem De \_\_\_\_\_ Para \_\_\_\_\_

Tripulante? \_\_ Se sim, função? \_\_\_\_\_

### Dados Pessoais

Nome Completo \_\_\_\_\_

Data de Nascimento \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ Idade \_\_\_\_ Sexo F  M

Morada em Portugal \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ Cód. Postal \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_

Telemóvel / Telefone \_\_\_\_\_

E-mail \_\_\_\_\_ @ \_\_\_\_\_

Telemóvel/telefone de alguém que o consiga contactar rapidamente (Nome e Tlm) \_\_\_\_\_