

**APA - ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE AVEIRO, S.A.**

# **NORMAS DE SEGURANÇA MARÍTIMA E PORTUÁRIA DO PORTO DE AVEIRO**

**Fevereiro de 2017**

## **NORMAS DE SEGURANÇA MARÍTIMA E PORTUÁRIA DO PORTO DE AVEIRO**

O Conselho de Administração da APA - **ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE AVEIRO, S.A.**, por deliberação de 09 de fevereiro de 2017 e no uso das atribuições que lhe são conferidas pelos artigos 10º, alínea d) dos estatutos anexos ao DL 339/98 de 3 de novembro, artigos 2º e 4º do Decreto-Lei nº 46/02, de 2 de março e Regra 1, alínea b), do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar-1972 (RIEAM-72), faz saber que:

1. -O acesso, a entrada, a permanência e a saída de navios no Porto de Aveiro deve obedecer às Normas de Segurança Marítima e Portuária anexas e sucessivas alterações, a emitir por esta Autoridade Portuária.
2. - Ficam igualmente sujeitas às Normas anexas o exercício da pesca, a prática de mergulho e a realização de provas desportivas nos canais, bacias de manobras e margens na área de jurisdição da APA-Administração do Porto de Aveiro, S.A..
3. -As infrações à regulamentação expressa nestas Normas, independentemente das avarias e acidentes pessoais cuja responsabilidade possa caber a qualquer dos intervenientes infratores, serão punidas de acordo com a lei penal correspondente e o regime das contraordenações aprovado pelo Decreto-Lei nº 49/02 de 2 de março.
4. - Estas Normas entram em vigor a partir da respetiva publicação.

Forte da Barra, 09 de fevereiro de 2017.

O PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO,

*João Pedro Braga da Cruz*

**NORMAS DE SEGURANÇA MARÍTIMA E PORTUÁRIA  
DO PORTO DE AVEIRO**

## NORMAS DE SEGURANÇA MARÍTIMA E PORTUÁRIA DO PORTO DE AVEIRO

### ÍNDICE:

- 1.- DISPOSIÇÕES GERAIS
  - 1.1- *Preliminares e definições*
  - 1.2- *Procedimentos respeitantes à entrada e estadia de navios que possam pôr em risco a segurança do porto*
  - 1.3- *Comunicações em VHF*
- 2.- PROCEDIMENTO PARA DEMANDAR O PORTO
  - 2.1- *Normas a observar na área exterior de aproximação ao porto*
  - 2.2- *Condução da navegação*
  - 2.3- *Áreas de manobra*
  - 2.4- *Dimensões dos navios*
  - 2.5- *Passagens na barra*
  - 2.6- *Navegação no canal principal*
  - 2.7- *Postos de acostagem*
  - 2.8- *Atracação*
- 3.- SERVIÇO DE PILOTAGEM
- 4.- CENTRO DE CONTROLO DE TRÁFEGO MARÍTIMO (CCTM) DO PORTO DE AVEIRO
  - 4.1- *Descrição*
  - 4.2- *Área de Monitorização*
  - 4.3- *Localização do CCTM do Porto de Aveiro*
  - 4.4- *Identificação da Estação / Indicativo de Chamada e MMSI do CCTM*
  - 4.5- *Horário de funcionamento*
  - 4.6- *Procedimentos*
  - 4.7- *Notificações / Notificação de incidentes*
  - 4.8- *Divulgação de informação*
  - 4.9- *Comunicação de operações e acontecimentos náuticos*
- 5.- FUNDEADOUROS
  - 5.1- *Fundeadouros exteriores*
  - 5.2- *Fundeadouros interiores*
- 6.- AVISO DE CHEGADA
- 7.- REBOCADORES
- 8.- LANCHAS AUXILIARES DE AMARRAÇÃO
- 9.- PROCEDIMENTOS DURANTE A PERMANÊNCIA NO PORTO
  - 9.1- *Normas gerais a observar*
  - 9.2- *Amarração*
  - 9.3- *Tripulação qualificada a bordo*
  - 9.4- *Meios de acesso e de abandono dos navios*
  - 9.5- *Movimento de navios dentro do porto*
- 10.- DEFICIÊNCIAS, AVARIAS E REPARAÇÕES A BORDO
  - 10.1- *Participação de avarias*

10.2- *Reparações*

10.3- *Serviços efetuados por mergulhadores*

**11.- MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DESTINADAS AOS NAVIOS**

11.1- *Autorizações*

11.2- *Substâncias perigosas ou poluentes. Carga, descarga e trânsito*

11.3- *Movimentação de cargas no Terminal de Granéis Líquidos*

**12.- POLUIÇÃO**

12.1- *Proibição de poluir*

12.2- *Prevenção da poluição*

12.3- *Poluição atmosférica*

12.4- *Uso de dispersantes*

12.5- *Lastros*

12.6- *Regulamento de Segurança do Porto de Aveiro*

12.7- *Dragagens e lançamento de dragados*

**13.- PESCA E PRÁTICA DE MERGULHO**

13.1 - *Pesca profissional*

13.2 - *Pesca lúdica*

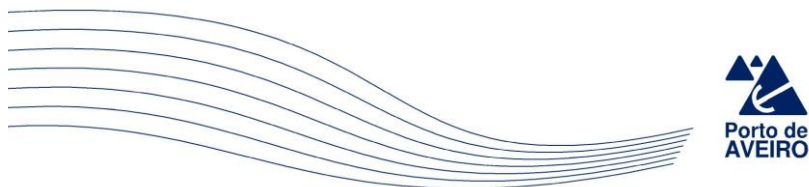
13.3 - *Pesca submarina*

13.4 - *Prática de mergulho*

**14. - DIVERSOS**

14.1 - *Provas desportivas e outros eventos*

14.2 - *Condicionamento no acesso aos molhes exteriores*



## **ANEXOS**

**ANEXO 1 - *PLANO DE COMUNICAÇÕES DO PORTO DE AVEIRO***

**ANEXO 2 - *PROIBIÇÃO DE NAVEGAR A VELOCIDADES SUPERIORES A 5 NÓS E PROIBIÇÃO DE FUNDEAR, AMARRAR OU PESCAR***

**ANEXO 3 -*PROIBIÇÃO DE PESCAR -PESCA PROFISSIONAL***

**ANEXO 4 -PROIBIÇÃO DE PESCAR -PESCA LÚDICA**

- **4A** - PESCA A PARTIR DE EMBARCAÇÃO
- **4B** - PESCA APEADA

**ANEXO 5 - ASSINALAMENTO MARÍTIMO**

## **NORMAS DE SEGURANÇA MARÍTIMA E PORTUÁRIA DO PORTO DE AVEIRO**

### **1.- DISPOSIÇÕES GERAIS**

#### **1.1- *PRELIMINARES E DEFINIÇÕES***

- a) As presentes determinações aplicam-se na área de jurisdição da APA - Administração do Porto de Aveiro, S.A. (APA, S.A.), designadamente nas zonas de aproximação, de manobra e adjacentes a todos os Terminais (Norte e Sul, de Granéis Líquidos e portos de Pesca do Largo e de Pesca Costeira) e na área de monitorização do Centro de Controlo de Tráfego Marítimo (CCTM) do Porto de Aveiro;
- b) No porto de Aveiro consideram-se navios desgovernados, para além dos designados na alínea f) da Regra 3, do RIEAM-72, o trem de reboque em que o navio rebocado não disponha de máquina e/ou leme;
- c) No porto de Aveiro são considerados navios com capacidade de manobra reduzida, além dos consignados na alínea g) da Regra 3, do RIEAM-72:
  - (1) Para Oeste da entrada do Terminal Norte, os que tenham mais de 120 metros de comprimento fora-a-fora ou que excedam 7,0 metros de calado;
  - (2) Para Leste da entrada do Terminal Norte, os que tenham mais de 90 metros de comprimento fora-a-fora ou que excedam 5,5 metros de calado.
- d) Em caso de acidente, nomeadamente explosão e/ou incêndio a bordo de navios, abalroamento, encalhe ou afundamento, a Autoridade Portuária assumirá o controlo e a coordenação das operações relacionadas com a situação de emergência criada, sem prejuízo das atribuições próprias de outras entidades ou órgãos da Administração.

#### **1.2- *PROCEDIMENTOS RESPEITANTES À ENTRADA E ESTADIA DE NAVIOS QUE POSSAM PÔR EM RISCO A SEGURANÇA DO PORTO***

- a) A entrada na barra e estadia no porto de Aveiro de navios nas condições que a seguir se indicam, apenas é permitida mediante autorização da APA, S.A. e nas condições por ela determinadas na ocasião:
  - Navios com alterações das condições normais da estabilidade;
  - Navios com água aberta ou com fogo a bordo (especialmente se transportarem substâncias explosivas, incendiárias ou suscetíveis de provocar poluição);

- Navios com indicação para interdição de entrada ou estacionamento no porto por parte da Autoridade competente (DGRM), nos termos da legislação em vigor relativa à inspecção de navios pelo Estado de porto, actualmente aprovada pelo DL 27/2015, de 6 de fevereiro;
  - Com qualquer tipo de avaria no aparelho motor, ou leme;
  - Trens de reboque (com exceção dos constituídos por rebocadores ou embarcações locais).
- b) Quando, no exercício das suas funções, qualquer trabalhador da APA, S.A. tome conhecimento de anomalias que possam comprometer a segurança da navegação ou do próprio navio, nomeadamente as citadas em a), ou que constituam ameaça de dano para o meio ambiente marinho, deverá de imediato informar desse fato os serviços de segurança da APA, S.A.;
- c) Em qualquer das situações previstas na alínea a), caso seja concedida autorização para entrada do navio no porto, a APA, S.A. informará dessa decisão a Capitania do Porto de Aveiro e a Autoridade competente (DGRM), nos termos da legislação em vigor relativa à inspecção de navios pelo Estado de porto, actualmente aprovada pelo DL 27/2015, de 6 de fevereiro;
- d) A APA, S.A., reserva-se o direito de, mediante decisão fundamentada, interditar escalas de navios que em anteriores demandas ao porto de Aveiro tenham evidenciado qualidades náuticas inadequadas às exigências de manobrabilidade deste porto.

### **1.3- COMUNICAÇÕES EM VHF**

- a) Todos os navios atracados, nas fases de entrada no porto, navegação nos canais e manobras de atracação e desatracação, são obrigados a manter escuta no Canal 13 (Canal de segurança da navegação);
- b) O Canal 74 é o canal principal de trabalho atribuído ao Centro de Controlo de Tráfego Marítimo Portuário;
- c) O Canal 14 está reservado aos Pilotos, que mantêm escuta durante o período de movimentos dos navios;
- d) O Anexo 1 a estas Normas complementa a informação respeitante às comunicações em VHF no porto de Aveiro.

## **2.- PROCEDIMENTO PARA DEMANDAR O PORTO**

### **2.1- NORMAS A OBSERVAR NA ÁREA EXTERIOR DE APROXIMAÇÃO AO PORTO**

- a) A área exterior de acesso à barra é definida pelos seguintes limites:



- A Norte - Pelo paralelo 1/4 de milha a Norte do extremo do Molhe Norte;
  - A Sul - Pelo paralelo 1/4 de milha a Sul do extremo do Molhe Sul;
  - A Leste - Pelo meridiano do farolim do Molhe Central da Barra;
  - A Oeste - Pelo meridiano 1 milha a Oeste do extremo do Molhe Norte.
- b) Sempre que surjam dúvidas sobre os avisos em vigor (barra fechada ou aberta ou outras informações), deverão os interessados contatar os serviços Autoridade Portuária (Pilotos ou Centro de Controlo de Tráfego Marítimo) ou da Autoridade Marítima para obtenção de esclarecimentos.

## 2.2- CONDUÇÃO DA NAVEGAÇÃO

- a) Fora da barra, a navegação de entrada deve ser conduzida de forma a passar a zona dos bancos de areia no setor delimitado pelos enfiamentos do Farol com a marca existente no Molhe Sul e da Torre dos Pilotos com o farolim do Molhe Sul até se atingir o enfiamento situado no Molhe Norte - 060°, para passagem do alinhamento dos farolins Norte e Sul, altura em que se deve seguir o rumo desse enfiamento. Após passar o enfiamento do Forte da Barra com o farolim da Meia Laranja, deve navegar-se pelo meio do Canal Principal. De saída a prática deve ser a inversa.
- Os enfiamentos exteriores são válidos para a normal localização da barra, pelo que todos os navegadores devem obter confirmação destes dados através dos meios indicados neste normativo;
- b) Não obstante vigorarem no porto de Aveiro todas as regras de governo e navegação estabelecidas no RIEAM-72, haverá ainda que considerar:
- (1) De acordo com a Regra 3 daquele Regulamento, todos os navios e embarcações devem atender às limitadas capacidades de manobra dos navios de maior porte. Sempre que haja movimentos de navios sob controlo dos serviços de pilotagem, é vedada a permanência de embarcações de tráfego local, de pesca local e costeira e de recreio, a mais de 25 metros das margens dos canais usados pela navegação comercial; Esta disposição aplica-se também e sobretudo às embarcações do tráfego local, de pesca e de recreio, as quais não devem dificultar os movimentos daqueles navios;
  - (2) Na área exterior de aproximação ao porto, durante a manobra de entrada, as embarcações devem tomar o enfiamento de aproximação (Farol de Aveiro com a marca existente no Molhe Sul) a uma distância do Molhe Norte nunca inferior a 1,0 milha e cruzar com as embarcações de saída mantendo bombordo com bombordo;
  - (3) Sempre que haja navegação sujeita a instruções do serviço de pilotagem, todas as embarcações equipadas com comunicações VHF que demandem a barra do porto

de Aveiro, quer nas manobras de entrada quer de saída, deverão manter escuta no Canal 14. Na ausência de intervenção do serviço de pilotagem, essas embarcações manterão escuta no canal 13;

- (4) Antes de demandarem a barra, as embarcações que, pelas suas dimensões, não estejam obrigadas a embarcar piloto, deverão estabelecer contacto por VHF, no Canal 74, com o Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Porto de Aveiro, a fim de obterem informação acerca dos movimentos previstos para os momentos seguintes;
- (5) As dúvidas acerca da execução de manobras por parte de quem exerce o governo de embarcações desprovidas de piloto embarcado devem ser dissipadas mediante contacto imediato por VHF, canal 14, com os serviços de pilotagem da APA, S.A.;
- (6) Na área portuária, as embarcações de pequeno porte devem navegar encostadas à margem de estibordo dos canais;
- (7) As embarcações que necessitem de atravessar os canais de navegação deverão fazê-lo perpendicularmente ao eixo dos mesmos, passando sempre à popa das embarcações que na ocasião os percorram;
- (8) Nas manobras de aproximação ao porto e navegação interior, têm prioridade de manobra as embarcações que estejam sob controlo dos serviços de pilotagem ou a seguir as suas instruções;
- (9) Nos canais de acesso à Barra, Terminal Norte, Terminal de Granéis Líquidos, Estaleiros de S. Jacinto, Porto de Pesca do Lago, Terminal Sul e Porto de Pesca Costeira, é proibido fundear, pairar ou permanecer de outra forma que possa dificultar a navegação que pelo seu porte ou calado seja obrigada a utilizar esses canais. Excetuam-se os casos em que, por motivo de força maior, seja impossível evitar essa situação, devendo essas embarcações ou navios manterem bem visível a sinalização regulamentar e darem disso conhecimento imediato à Autoridade Portuária e à Autoridade Marítima;
- (10) Os navios que sejam considerados desgovernados ou com capacidade de manobra reduzida devem mostrar os sinais previstos na Regra 27 do RIEAM-72;
- (11) Não é permitida a execução de manobras dentro do porto que possam pôr em risco a segurança do navio, a da navegação vizinha e a das obras e instalações do porto ou quaisquer outras infraestruturas, salvo se essas manobras forem também determinadas por razões de segurança e desde que efetuadas sob o controlo dos serviços de Pilotagem;
- (12) No Canal de Mira é proibida a navegação a embarcações com altura superior a 19,5 metros acima da linha de água (*Air Draught*) devido aos cabos de alta tensão que atravessam o Canal entre o Forte da Barra e o Molhe Central. Neste Canal. Os

veleiros que pretendam navegar sob a Ponte da Barra deverão ter em atenção que a altura disponível na situação de preia-mar (3,60 metros) é de 14 metros;

(13) Em toda a área da Ria de Aveiro sob jurisdição da APA, S.A. é proibido navegar a velocidades que possam, por qualquer forma, nomeadamente em consequência da ondulação criada, causar prejuízos ou acidentes em pessoas embarcadas, nos navios, embarcações, muralhas, margens de canais ou esteiros, amarrações ou navegação em curso. Os navios sob pilotagem assistida ou com piloto a bordo devem navegar no porto de Aveiro à **velocidade de segurança recomendada**, entendendo-se esta como a velocidade que permite a qualquer tipo de navio a sua manobrabilidade em boas condições de segurança, independentemente dos estados do tempo e das marés. É ainda proibido:

- Desde o início do Molhe Central até ao Porto de Pesca Costeira (Canal de Mira), navegar a velocidades superiores a 5 (cinco) nós, desde que esta velocidade seja superior à mínima velocidade de manobra;
- Embarcações de comprimento igual ou superior a 20 (vinte) metros, navegando no mesmo sentido, executar manobras de ultrapassagem, exceto quando ambos os navios tenham piloto embarcado e a manobra tenha sido previamente acordada entre eles;
- À navegação de tráfego local, de pesca local e de recreio navegar, fundear ou pairar no interior do Terminal Norte, com o limite definido pelo alinhamento dos Farolins Comercial N e Comercial S, com exceção dos casos autorizados pela Autoridade Portuária;
- À navegação de tráfego local, de pesca local e de recreio fundear ou pairar no Canal Principal de Navegação e nas bacias de manobra, sempre que haja navegação comercial;
- À navegação de tráfego local, de pesca local e de recreio, em qualquer circunstância, interferir com a navegação que demanda ou larga o porto.

- c) Independentemente dos limites de velocidade acima estabelecidos, duas embarcações navegando em sentidos opostos deverão, ao cruzarem-se, reduzir as suas velocidades para a mínima velocidade de manobra.

### 2.3- ÁREAS DE MANOBRA

- a) Com o fim de evitar que sejam prejudicadas ou dificultadas as manobras de entrada ou de saída dos navios que utilizem as instalações dos Terminais Comerciais Norte e Sul, de Granéis Líquidos e de Pesca do Largo e Costeira, são definidas as seguintes áreas de manobra:

- (1) Terminal Norte - Toda a bacia adjacente até ao alinhamento dos farolins de entrada, bem como a área do canal principal de navegação em frente à bacia referida, desde o alinhamento para norte do canaleta de acesso ao Cais de Serviços da APA, S.A. até ao alinhamento para o través de Leste e Oeste do farolim do triângulo de regularização de correntes dos Canais de S. Jacinto e Principal de Navegação;
- (2) Terminal de Granéis Líquidos (pontes-cais n.ºs. 20 a 23) - Toda a área entre margens, no troço reto do canal principal de navegação adjacente às pontes-cais n.ºs. 20 a 23 deste Terminal, delimitado ainda pela embocadura do Canal do Espinheiro (conforme assinalado no Anexo 2);
- (3) Porto de Pesca do Largo - Toda a área do Canal Principal de Navegação compreendida entre a boia n.º 9 e a ponte rodoviária da A25 (no Canal de Ílhavo);
- (4) Terminal Sul/Navalria - Toda a área compreendida entre o alinhamento para norte do farolim do cais da Navalria e o alinhamento para norte do topo leste do cais do Terminal Sul;
- (5) Estaleiro de S. Jacinto - A área do Canal de Ovar compreendida entre os limites norte e sul da zona do Estaleiro, a margem poente e um meridiano 200 m a leste;
- (6) Porto de Pesca Costeira - Toda a área adjacente a este Porto, compreendida entre a ponte da Barra e o alinhamento definido pelas boias n.ºs. 7M e 9M.

- b) Os navios comerciais que estejam a manobrar nas áreas definidas no ponto anterior, têm prioridade de manobra sobre todas as embarcações ou navios que se dirijam para essas áreas ou que nelas estejam de passagem.

## 2.4- DIMENSÕES DOS NAVIOS

Para os efeitos consignados nas presentes Normas devem os comprimentos dos navios entender-se fora-a-fora.

- a) **Terminais do Setor Norte** (inclui o Terminal Norte, o Terminal Multiusos e respetivo prolongamento de 250 m em alinhamento perpendicular, o Terminal de Contentores/Ro-Ro e o Terminal de Granéis Sólidos (Agroalimentar e de Outros Granéis)).
- (1) Nestes terminais, o comprimento, a boca e o calado dos navios não deverão exceder, respetivamente, 180,0 metros, 28,5 metros e 9,5 metros.
  - (2) Os navios com comprimento superior a 140 metros, calado superior a 8,0 metros e DWT superior a 15.000 deverão possuir potência de máquina que assegure uma velocidade máxima de manobra, quer de entrada quer de saída, não inferior a 10 nós.

- (3) As condições de acesso supra estabelecidas poderão ser revistas, a todo o tempo, caso se verifiquem alterações das cotas de fundos na barra e no canal principal de navegação ou dos meios de segurança ou de apoio às manobras de navios (trem de reboques) atualmente existentes no porto de Aveiro.

**b) Terminal Sul**

O comprimento e o calado dos navios não deverão exceder, respetivamente, 100,0 metros e 5,5 metros.

**c) Terminal de Granéis Líquidos**

(1) Pontes-cais n.ºs. 20 e 22

O comprimento e o calado dos navios não deverão exceder, respetivamente, 110,0 metros e 7,0 metros.

(2) Ponte-cais n.º 23

O comprimento e o calado dos navios não deverão exceder, respetivamente, 115,0 metros e 7,0 metros.

(3) Ponte-cais n.º 24

O comprimento, a boca e o calado dos navios não deverão exceder, respetivamente, 150,0 metros, 24,0 metros e 9,0 metros

(4) Pontes-cais n.ºs. 25 e 26

O comprimento, a boca e o calado dos navios não deverão exceder, respetivamente, 170,0 metros, 27,0 metros e 9,0 metros.

**d) Porto de Pesca do Largo**

(1) Terminal Especializado de Descarga de Pescado (TEDP)

O comprimento e o calado dos navios não deverão exceder, respetivamente, 100,0 metros e 6,5 metros.

(2) Pontes-cais n.ºs. 1 a 10, 12 a 15 e 17 a 19

Poderão ser utilizadas por navios com calados até 5,0 metros. As pontes-cais 1 a 6 não deverão ser utilizadas por navios comerciais.

Os valores de calado poderão ser excedidos pontualmente, após parecer dos serviços de pilotagem e sob total responsabilidade dos comandantes ou armadores dos navios.

**e) Porto de Pesca Costeira**

O comprimento e o calado dos navios deverá observar a cota de serviço do canal principal de navegação de acesso ao Porto de Pesca Costeira, definido pelas boias e até ao limite Sul do cais de descarga de pescado, que é de -5m (ZH).

No acesso e utilização da área de cais remanescente (abastecimentos, aprestos e pontes-cais de estacionamento) os navios deverão observar a cota de serviço de -4m (ZH).

**f) Disposição especial**

A título excecional, poderá ser consentida a entrada e acostagem de navios cujas dimensões e características se não enquadrem no regime fixado nas alíneas anteriores, após avaliação pela APA, S.A. de cada solicitação concreta que lhe seja dirigida.

## **2.5- PASSAGENS NA BARRA**

- a) As passagens na barra deverão ser efetuadas preferencialmente nos períodos das estofas de maré ou com enchentes;
- b) Em situações de marés vivas, nas horas de maior corrente não deverão passar a barra navios de reduzida velocidade, de mau governo e todos os que justifiquem essa precaução;
- c) Em navios sujeitos a pilotagem obrigatória, as decisões sobre passagens na barra e estabelecimento de reboques caberão ao respetivo piloto, em função da avaliação efetuada nos termos da alínea c) do ponto 3 das presentes Normas;
- d) Os navios de arqueação superior a 13.000 GT ou de boca superior a 24,0 metros ficam obrigados ao estabelecimento de rebocadores antes da passagem da barra a uma distância não inferior 0,5 milhas do Molhe Norte.

Ocorrendo boas condições meteorológicas poderão ser excepcionados de tal obrigação os navios que possuam meios de manobra complementares, tais como hélices de proa com potência adequada, lemes do tipo “Becker-rudder”, calados inferiores a 8,0 metros e não transportem cargas perigosas.

## **2.6- NAVEGAÇÃO NO CANAL PRINCIPAL**

- a) Os cruzamentos no interior do porto serão por princípio efetuados de modo a posicionar as embarcações bombordo com bombordo;
- b) No canal principal serão evitados os cruzamentos de navios nas zonas mais apertadas ou de maior dificuldade de governo, designadamente na zona do Rebocho e na curva da Navalria;
- c) Não são admitidos os cruzamentos de navios entre molhes, podendo apenas os mesmos ocorrer após acordo prévio entre os intervenientes. Para evitar cruzamentos o navio

apreado à corrente deve esperar que o outro passe. Caso não haja corrente esperará o navio em manobra de saída do porto.

## **2.7- POSTOS DE ACOSTAGEM**

- a) Nenhum navio pode atracar em qualquer dos terminais ou postos de acostagem sem prévia autorização da APA, S.A., devendo cumprir as determinações e instruções que lhes sejam comunicadas pela autoridade portuária;
- b) A determinação do posto de acostagem, para além de obedecer à natureza das cargas a movimentar, seu posicionamento, respetivos equipamentos de movimentação e ao tipo de operações a efetuar, estará sempre condicionada às dimensões e calados dos navios;
- c) Os comprimentos e calados máximos dos navios a receber nos diferentes postos de acostagem são os indicados no ponto 2.4. supra;
- d) Por razões de segurança, os navios atracados nas pontes-cais do Terminal de Granéis Líquidos largarão imediatamente após o termo das respetivas operações, ou logo que as condições existentes no porto o permitam;
- e) É interdita a utilização de cabos de aço na amarração de navios no Terminal de Granéis Líquidos, os quais constituem potenciais fontes de ignição;
- f) A utilização das pontes-cais do porto de Pesca do Largo para navios de comércio de pavilhão estrangeiro fica condicionada ao parecer da Autoridade Marítima, da Alfândega, da Unidade de Controlo Costeiro da GNR e do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras.

## **2.8- ATRACAÇÃO**

- a) **Terminais do Setor Norte (conforme definido em 2.4) e ainda as pontes-cais n.ºs. 24, 25 e 26 do Terminal de Granéis Líquidos**  
Os navios devem atracar, sempre que possível, apreados à saída;
- b) **Pontes-cais n.ºs. 20 a 23 do Terminal de Granéis Líquidos**  
Os navios devem atracar, sempre que possível, apreados à enchente (a Oeste);
- c) **Navios atracados ao costado de outros**  
Sempre que a segurança e a operacionalidade do porto o exijam e as condições de tempo o permitam, podem ser atracados navios “de-braço-dado” no Terminal Norte, Terminal Sul e pontes-cais do Porto de Pesca do Largo, para o que deverá ser obtido prévio consentimento dos comandantes dos navios envolvidos.



### 3.- SERVIÇO DE PILOTAGEM

- a) A prestação dos serviços de pilotagem no porto de Aveiro obedece ao estipulado na legislação em vigor;
- b) Os pedidos de piloto são apresentados aos serviços da APA, S.A. através dos meios em uso no porto e com a antecedência necessária à adequada programação dos movimentos a realizar. Para o efeito, deverão ser antecipadamente fornecidas todas as informações respeitantes às características dos navios, designadamente as referidas no Aviso de Chegada previsto em 6. e demais elementos que permitam avaliar as suas capacidades de manobra;
- c) A marcação dos serviços será sempre confirmada pelos serviços competentes da APA, S.A., que para o efeito terão em consideração os seguintes fatores:
  - (1) Hora para que o serviço é pedido;
  - (2) Condições meteorológicas. Consideram-se “*boas condições meteorológicas*” a existência de ondulação significativa até 2 metros e de vento verdadeiro até 15 nós;
  - (3) Estado da barra;
  - (4) Condições de maré;
  - (5) Características do navio;
  - (6) Local de atracção ou desatracação;
  - (7) Condições dos canais de navegação, atentas as limitações das capacidades de manobra dos navios de maior porte.
- d) A pilotagem faz-se com a presença do piloto a bordo, podendo também ser efetuada a partir da estação de pilotos, com o auxílio de radar e dos meios de comunicação e orientação habituais (Pilotagem assistida ou *SBP - Shore Based Pilotage*);
- e) Os serviços de pilotagem são prestados tendo em conta os condicionalismos respeitantes a calados, comprimentos, marés, manobrabilidade do navio, condições de tempo e de mar;
- f) O embarque e desembarque dos pilotos far-se-á através da embarcação dos pilotos ou outra apropriada para tal, devendo os navios proporcionar meios seguros para essa operação. Quando os navios estejam atracados aos cais o embarque poderá ser feito por terra;
- g) Por razões de segurança, a entrada da barra será feita com as melhores condições meteorológicas e de maré possíveis. Sempre que haja cais disponível e se reúnam as condições ideais para a passagem da barra, os navios que se encontrem em fundeadouro exterior deverão dar entrada no porto;
- h) Quando a permanência ao cais dos navios atracados nos terminais do Setor Norte e no Terminal de Granéis Líquidos possa pôr em causa a segurança desses navios ou das instalações portuárias, os mesmos ficarão obrigados a garantir meios complementares de



auxílio. Em caso de força maior ou de fundado interesse portuário, poderá ser determinado aos navios o abandono do respetivo posto de acostagem.

#### **4.- CENTRO DE CONTROLO DE TRÁFEGO MARÍTIMO (CCTM) DO PORTO DE AVEIRO**

##### **4.1- DESCRIÇÃO**

O Centro de Controlo de Tráfego Marítimo (CCTM) do Porto de Aveiro identifica e monitoriza a navegação na sua área de intervenção.

##### **4.2- ÁREA DE MONITORIZAÇÃO**

A área de monitorização do CCTM do Porto de Aveiro é delimitada a jusante por um círculo com um raio de 6 milhas, centrado no Farol de Aveiro. A montante, tem como limites a zona dos pequenos estaleiros (boia n.º 26), no canal principal de navegação, a Ponte da Barra, no canal de Mira e 100 metros a montante do Cais da Pedra, no Canal de S. Jacinto.

##### **4.3- LOCALIZAÇÃO DO CENTRO DE CONTROLO DE TRÁFEGO MARÍTIMO**

O CCTM tem a sua localização nas seguintes coordenadas:  
(WSG84) 40° 38',62 N / 008° 44',85 W

##### **4.4- IDENTIFICAÇÃO DA ESTAÇÃO / INDICATIVO DE CHAMADA E MMSI DO CCTM**

Identificação: Controlo do Porto de Aveiro / Aveiro Port Control

Indicativo de Chamada: CSG 226

MMSI: 00263080

##### **4.5- HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO**

Vinte e quatro horas por dia, sete dias por semana, 365 dias por ano.

##### **4.6- PROCEDIMENTOS**

A comunicação com o Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Porto de Aveiro é obrigatória para os seguintes navios e embarcações:

- 1) Navios e embarcações com arqueação igual ou superior a 300 GT;

2) Navios e embarcações, independentemente da sua arqueação, que:

- a) Efetuem transporte comercial de passageiros em número superior a 12 (doze);
- b) Operem na atividade marítimo-turística;
- c) Transportem mercadorias perigosas e /ou poluentes;
- d) Efetuem operações de reboque;
- e) Efetuem operações de dragagem;
- f) Estejam afetos a serviços portuários, tais como rebocadores, lanchas de amarração, de transporte de tripulações, de transporte de mantimentos, de transporte de sobressalentes e de combate à poluição;
- g) Tenham um comprimento fora-a-fora igual ou superior a quinze (15) metros;
- h) Tenham um comprimento fora-a-fora inferior a quinze metros e que se encontrem em canais navegáveis por navegação comercial;
- i) Sejam consideradas Embarcações de Alta Velocidade (EAV) pela legislação em vigor.

#### **4.7- NOTIFICAÇÕES / NOTIFICAÇÃO DE INCIDENTES**

- 1) Os navios devem transmitir ao CCTM do Porto de Aveiro, pelo Canal 74 VHF, a respetiva hora estimada de chegada (ETA) à área de monitorização do VTS portuário, com uma antecedência mínima de duas (2) horas;
- 2) Os navios devem ainda contactar ou comunicar com o CCTM do Porto de Aveiro:
  - a) Trinta minutos antes da sua entrada na área VTS (Aveiro);
  - b) Sempre que o navio fundear;
  - c) Trinta minutos antes de suspender;
  - d) As embarcações de pesca e de recreio equipadas com VHF deverão chamar o Centro de Controlo de Aveiro pelo canal 74 VHF e informar sobre as intenções de entrada a partir das seis milhas náuticas de distância da entrada da barra, bem como comunicar as suas intenções de saída antes da largada do cais.
- 3) Os comandantes dos navios ou quem exerça o respetivo governo têm a obrigação e o dever de facultar ao CCTM do Porto de Aveiro os itens do *Standard Reporting Format* adotado pela Resolução A. 851(20) sobre *General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements* (SRS) da OMI: (Itens: A, C, G, O, P e Q), bem como outra informação adicional que possa ser-lhe solicitada pelo operador do VTS.
- 4) Notificação de incidentes: Os navios e embarcações devem comunicar imediatamente ao CCTM do Porto de Aveiro (VHF-Canal 74), qualquer uma das seguintes situações:

- a) Incêndio ou explosão;
- b) Qualquer condição ou anomalia nos diversos sistemas de bordo que possa afetar os equipamentos de propulsão, navegação e de governo;
- c) Envolvimento em acidentes marítimos;
- d) Qualquer incidente de poluição;
- e) Qualquer perigo para a navegação;
- f) Qualquer anomalia nas ajudas à navegação;
- g) Condições adversas de tempo e visibilidade;
- h) Outros navios e embarcações que se encontrem em aparente dificuldade;
- i) Qualquer incidente que possa afetar a segurança (incidente de proteção) do navio, tripulação e passageiros.

#### **4.8- DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÃO**

O CCTM do Porto de Aveiro divulga informação meteorológica, de navegação e de tráfego através do Canal 74 VHF e do sistema AIS (*Automatic Identification System*), sempre que necessária ou a pedido da navegação que a pretenda.

#### **4.9- COMUNICAÇÃO DE OPERAÇÕES E ACONTECIMENTOS NÁUTICOS**

Deverá ser comunicado ao CCTM do Porto de Aveiro, pelas entidades promotoras das iniciativas ou responsáveis pelo respetivo licenciamento, via **Fax (234 393 179)** ou **e-mail (vts@portodeaveiro.pt)**, sempre que possível com uma antecedência mínima de setenta e duas (72) horas, a realização das seguintes operações ou acontecimentos náuticos na área de monitorização do VTS de Aveiro:

- a) Dragagens;
- b) Implantação, mudança de posição e manutenção da balizagem marítima e/ou outras ajudas à navegação na barra e porto de Aveiro;
- c) Obras marítimas;
- d) Rebentamentos pirotécnicos;
- e) Trabalhos subaquáticos;
- f) Lançamento de fogo de artifício, a partir de terra ou de batelões, em direcção às vias navegáveis do porto de Aveiro;
- g) Exercícios de salvamento marítimo;
- h) Exercícios de combate a incêndios e poluição do mar por hidrocarbonetos e outras substâncias perigosas;
- i) Colocação de navios fundeados em situação de “*lay-up*”;

- j) Regatas, provas desportivas náuticas e outros eventos, nas áreas navegáveis sob jurisdição do porto de Aveiro e de monitorização do CCTM.

## **5.- FUNDEADOUROS**

### **5.1- FUNDEADOUROS EXTERIORES**

Os navios que demandem o porto de Aveiro serão informados pelo Departamento de Pilotagem da APA, S.A., ou pelo Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Porto de Aveiro, do fundeadouro de espera adjacente ao porto que se encontre definido pela Autoridade Marítima e, quando julgado conveniente, da posição dentro da área do fundeadouro.

### **5.2- FUNDEADOUROS INTERIORES**

- a) Não é permitido fundear, pairar ou permanecer no interior do porto por qualquer forma que possa dificultar a navegação, bem como dentro das áreas de manobra definidas na alínea a) do ponto 2.3 e em todos os canais de navegação que a elas dão acesso. Excetuam-se os casos de emergência, situação em que os navios ou embarcações devem manter bem visível a sinalização regulamentar, dando imediato conhecimento à Autoridade Portuária e à Autoridade Marítima. Também com caráter de exceção, em casos de conveniência para o porto e desde que o tempo de espera seja limitado, haja condições climatéricas favoráveis e seja possível aos serviços de pilotagem manterem-se em contato com o navio, poderão ser concedidas autorizações pontuais para fundear;
- b) Aos rebocadores, embarcações de recreio, de pesca e de tráfego local é permitido fundear fora do Canal Principal de Navegação;
- c) É absolutamente interdito fundear ou amarrar próximo dos locais de atravessamento do “pipe-line” da CIRES e da conduta da SIMRIA, em concreto em toda a área de manobra do Terminal de Granéis Líquidos, conforme assinalada no Anexo 2.

## **6.- AVISO DE CHEGADA**

- a) Os agentes de navegação ou os representantes legais dos armadores das embarcações e navios que pretendam escalar o porto de Aveiro transmitirão à autoridade portuária e a todas as entidades constantes de lista de distribuição em vigor, através do sistema informático designado por Janela Única Portuária do Porto de Aveiro (JUP), ou de outros procedimentos em uso no porto, sempre que possível com uma antecedência mínima de 48

horas em relação à hora prevista de chegada ao fundeadouro exterior, todas as informações que permitam tomar conhecimento preciso das operações programadas e dos meios necessários para a sua realização. Relativamente à navegação comercial serão obrigatoriamente prestadas, entre outros elementos que se encontrem previstos nos formulários a preencher, as informações seguintes:

- (1) Identificação da entidade responsável pelo fornecimento das mesmas;
  - (2) Nome, número IMO e indicativo de chamada do navio ou embarcação;
  - (3) Datas e horas previsíveis de chegada (ETA) e de saída (ETD);
  - (4) Tipo de navio, arqueação bruta (GT) em unidades de arqueação, porte (DWT), comprimento, boca e calados máximos e previstos à chegada e à saída, velocidade máxima atual, meios auxiliares de manobra e todas as informações respeitantes a anomalias que possam afetar a manobrabilidade da respetiva embarcação ou reduzir as suas capacidades de manobra;
  - (5) Portos de escala anteriores e seguintes;
  - (6) Objetivos da escala;
  - (7) Terminais, cais e postos de acostagem preferenciais;
  - (8) Havendo lugar à realização de operações comerciais, a natureza e quantidade das cargas a movimentar, em toneladas métricas e unidades de carga, se for o caso, bem como os nomes das empresas de estiva responsáveis pelas operações portuárias, os portos de origem/destino das cargas e os respetivos importadores/exportadores. Tratando-se de tráfego de passageiros será indicado o número de passageiros a desembarcar e/ou embarcar e respetivas origens/destinos;
  - (9) Todos os esclarecimentos necessários à correta avaliação das operações a realizar durante a escala e à afetação dos meios considerados adequados, bem como outros elementos exigidos por legislação que seja aplicável;
- b)** Quando se trate de navios que transportem ou pretendam transportar cargas constantes do Código IMDG ou poluentes, deverá ser ainda dado cumprimento ao estabelecido no DL 52/2012, de 7 de março, nomeadamente, nos seus artigos 4º, 11º e 12º;
- c)** Sempre que haja alterações de quaisquer elementos previamente fornecidos, serão as mesmas comunicadas pelas vias mais expeditas e confirmadas logo que possível através dos meios adotados para o efeito;
- d)** Os prejuízos de qualquer natureza que advenham de omissões ou erradas informações serão da inteira responsabilidade da entidade que as praticou;
- e)** Estão isentas do cumprimento das formalidades referidas em a) as embarcações de pesca local e costeira, de recreio, auxiliares, marítimo-turísticas e rebocadores, quando apenas pretendam utilizar instalações portuárias especializadas ou dedicadas a essas atividades e não necessitem de atracar nos cais comerciais.

## 7.- REBOCADORES

- a) As manobras de entrada, saída e de movimentação dos navios dentro do porto serão efetuadas com o auxílio de rebocadores, de acordo com os níveis a seguir indicados:
- (1) Rebocador *em atenção*, no local de estacionamento, pronto a intervir se for chamado;
  - (2) Rebocador *efetivo*, acompanhando as manobras ou em manobra, com passagem de cabo de reboque ou a empurrar;
  - (3) Rebocador *à ordem*, atracado ao cais, tripulado, pronto a intervir e exclusivamente ao serviço do navio para que foi solicitado, pela sua especificidade ou por razões de segurança;
- b) Consideram-se rebocadores de acompanhamento ou de manobra os rebocadores tratores com propulsão do tipo azimutal ou cicloidal, ou outra que garanta uma manobrabilidade similar a estes;
- c) A utilização de rebocadores terá em conta as dimensões dos navios, respetivos calados, local de atracação e tipo de carga transportada. Por razões de segurança, nomeadamente em função das características dos navios e do estado do tempo e de mar que se verifiquem por ocasião das manobras, a APA, S.A. poderá alterar as condições de execução do serviço, ou determinar a utilização de rebocador *à ordem*;
- d) Todos os navios comerciais que demandem o porto de Aveiro, quando dispensados da utilização efetiva de rebocadores para a realização das suas manobras, ficam obrigados a recorrer a um rebocador *em atenção* durante o decurso das mesmas;
- e) As regras gerais de utilização de rebocadores no porto de Aveiro, são as constantes dos quadros seguintes:

## I-Navios em geral:

Dimensões dos navios	Rebocadores a utilizar
< 115 m	- 1 de 22 ton de tração, em atenção (*) - 1 complementar (***)
115 m a 125 m	- 1 de 22 ton de tração, efetivo (**) - 1 de 34 ton de tração, em atenção (***)
125 m a 135 m	- 1 de 22 ton de tração, efetivo - 1 de 34 ton de tração, em atenção (***)
135 m a 150 m	- 1 de 34 ton de tração, efetivo - 1 de 34 ton de tração, efetivo (***)
150 m a 160 m	- 1 de 45 ton de tração, efetivo - 1 de 34 ton de tração, efetivo (***)
> 160 m	- 1 de 45 ton de tração, efetivo - 1 de 45 ton de tração, efetivo (***)
GT > 5.000	- 1 de 22 ton de tração, efetivo (**)
GT > 10.000	- 1 de 34 ton de tração, efetivo

(\*) Passará à situação de efetivo nas situações em que as condições de tempo ou as características do navio, sua carga, calado e local de estacionamento o recomendem ou exijam, mediante avaliação efetuada pelos serviços da APA, S.A..

(\*\*) Poderá passar à situação de “em atenção”, por decisão dos serviços da APA, S.A., se as condições de manobra e os meios do navio se mostrarem suficientes.

(\*\*\*) Poderá passar à situação de dispensado/em atenção/efetivo, por decisão dos serviços da APA, S.A., em função das condições de manobra e dos meios do navio.

Para navios com calados superiores a 7,5 m é obrigatória a utilização de um rebocador efetivo de força de tração não inferior a 34 toneladas.

## II- Navios com cargas perigosas ou poluentes das classes 1 e 7 e navios tanques que transportem cargas das classes 2 e 3:

Comprimento dos navios	Rebocadores a utilizar
< 90 m	- 1 de 22 ton de tração, efetivo - 1 de 34 ton de tração (*)
90 m a 135m	- 1 de 34 ton de tração, efetivo - 1 de 22 ton de tração, efetivo (*)
> 135 m ou GT > 10.000	- 1 de 45 ton de tração, efetivo - 1 de 34 ton de tração, efetivo (**)

(\*) Poderá ser dispensado ou passar à situação de “em atenção” por decisão dos serviços da APA, S.A., se a condição de manobra e os meios do navio se mostrarem suficientes.

(\*\*) Na manobra de largada poderá ser dispensado pelos serviços da APA, S.A., se as condições de manobra e os meios do navio se mostrarem suficientes.

## **8.- LANCHAS AUXILIARES DE AMARRAÇÃO**

Nas manobras de atracação e desatracação efetuadas nas pontes-cais n.ºs. 20 e 22 do Terminal de Granéis Líquidos é obrigatória a utilização de lanchas ou outras embarcações auxiliares para passagem de cabos de amarração. Noutros postos de acostagem poderá igualmente ser exigido o recurso a esse tipo de meios auxiliares de amarração, quando as características dos navios, condições meteorológicas ou outras situações particulares o justifiquem.

## **9.- PROCEDIMENTOS DURANTE A PERMANÊNCIA NO PORTO**

### **9.1- *NORMAS GERAIS A OBSERVAR***

- a) Os navios atracados devem ter a instalação propulsora permanentemente pronta para eventual utilização;
- b) Os navios com cargas constantes do Código IMDG ou poluentes, atracados, devem manter obrigatoriamente cabos de aço de bitola adequada passados pelas buzinas a vante e a ré, com a “mão” a cerca de 1,5 metros acima do nível da água, prontos a serem encapelados pelos rebocadores, para uma eventual largada de emergência;
- c) Os navios com cargas constantes do Código do IMDG ou poluentes, atracados, devem estar sempre em condições de prontidão que permita a sua largada pelos próprios meios.

### **9.2- *AMARRAÇÃO***

- a) Durante a permanência do navio no posto de acostagem, a amarração deve ser vigiada e corrigida pela tripulação, devendo também ser reforçada ou substituída sempre que razões de segurança o exijam;
- b) Os cabos devem ter volta nos cabeços do navio e nunca permanecerem passados ao tambor do guincho, salvo quando estiverem a ser rondados. Excetuam-se os que utilizem tambores concebidos para esse efeito;
- c) Os cabos de arame para amarração devem possuir aboços em manilha, nylon ou propileno com um comprimento não inferior a 10 metros na “mão” que encapelar em terra. Este tipo de cabos deverá ser utilizado apenas nos navios de carga geral.



### **9.3- TRIPULAÇÃO QUALIFICADA A BORDO**

- a) Os navios, durante a sua estadia no porto, devem manter vigia permanente ao portaló e assegurar a presença de tripulação qualificada que garanta a manutenção das boas condições de amarração;
- b) Durante as operações de carga ou descarga de graneis líquidos, bancas e deslastro, devem os navios ter vigia ao coletor de carga e no convés. Os Capitães deverão assegurar a presença permanente a bordo de pessoal qualificado e suficiente, de modo a:
  - (1) Garantir a segurança do navio, da carga e das pessoas que se encontrem a bordo, muito especialmente nos casos de colisão, incêndio ou água aberta;
  - (2) Proceder à largada de emergência e reforçar a amarração, se as circunstâncias assim o impuserem;
  - (3) Manter estabelecidas as luzes de posição e içar e transmitir sinais regulamentares, designadamente em caso de nevoeiro e responder prontamente se chamado no Canal 12;
  - (4) Evitar qualquer poluição.

### **9.4- MEIOS DE ACESSO E DE ABANDONO DOS NAVIOS**

- a) Os navios devem dispor de meios próprios que garantam o acesso de pessoas autorizadas a bordo com todas as condições de segurança, a saber:
  - (1) Escada de portaló ou prancha de largura adequada e dotada de balaustrada e corrimão pelo menos de um lado;
  - (2) Rede de proteção montada debaixo da escada ou prancha, que cubra todo o vão ocupado por esta;
  - (3) Iluminação adequada durante a noite;
- b) Nos navios tanques deve também existir um dos seguintes meios para abandono do navio em caso de emergência:
  - (1) Escada de portaló, no bordo oposto ao atracado, arreada até cerca de um metro da linha de água;
  - (2) Baleeira no bordo oposto ao atracado, preparada e arreada até ao seu patim de embarque.

### **9.5- MOVIMENTO DE NAVIOS DENTRO DO PORTO**

- a) Todas as embarcações atracadas ou a pairar, antes de efetuar qualquer movimento devem certificar-se de que não vão constituir perigo para outras embarcações que já

estejam a navegar e que, pelo seu porte e ou calado, tenham capacidade de manobra reduzida;

- b) Todas as embarcações que naveguem ou permaneçam no porto de Aveiro ficam obrigadas a observar as normas e regras estabelecidas pela APA, S.A. e outras que se encontrem em vigor ou que venham a ser publicadas pelas autoridades competentes, além das que dizem respeito à navegação em áreas restritas e não contrariem o que estiver regulamentado para este porto;
- c) Em igualdade de circunstâncias têm prioridade as embarcações que naveguem com a corrente de água na popa;
- d) Os navios e embarcações que naveguem ao longo do canal têm prioridade sobre os que o atravessem.

## **10.- DEFICIÊNCIAS, AVARIAS E REPARAÇÕES A BORDO**

### **10.1- PARTICIPAÇÕES DE AVARIAS**

Qualquer deficiência ou avaria existente a bordo que afete de algum modo a segurança marítima, deve ser prontamente participada à Administração do Porto de Aveiro, S.A. e à Capitania do Porto de Aveiro antes de se proceder a qualquer tipo de manobra de entrada ou saída ou reparação a bordo.

No caso do navio com avarias pretender entrar a barra do porto de Aveiro deverá essa intenção ser comunicada à Administração do Porto de Aveiro, S.A., com toda a informação relevante. A Autoridade Portuária, em função da sua avaliação da situação e da obtenção dos pareceres que entenda por necessários, autorizará ou não a entrada do navio e, sendo o caso, informará o mesmo dos requisitos necessários para a sua entrada.

### **10.2- REPARAÇÕES**

- a) Os navios que pretendam efetuar reparações durante a sua estadia no porto de Aveiro, deverão requerer prévia autorização à APA, S.A, sem prejuízo da necessidade de obtenção de licença da Autoridade Marítima;
- b) Os pedidos de autorização devem ser apresentados na APA, S.A. com a devida antecedência e contendo a indicação detalhada dos trabalhos e da duração prevista para a sua execução;
- c) Não são permitidos trabalhos de manutenção nos navios atracados no Terminal de Granéis Líquidos e nos terminais comerciais, quando esses trabalhos afetarem o sistema propulsor ou a operacionalidade do navio;

- d) Reparações nos equipamentos de TSF e de radar são permitidas, não sendo no entanto autorizado o ensaio ou ligação de antenas nos navios atracados no Terminal de Granéis Líquidos;
- e) As reparações a realizar na casa das máquinas implicam a obrigatoriedade das aberturas para o exterior permanecerem fechadas durante a realização dos trabalhos.

#### **10.3- SERVIÇOS EFETUADOS POR MERGULHADORES**

- a) Os navios ou empresas que pretendam a execução de serviços por mergulhadores, para inspeções ou trabalhos, deverão requerer prévia autorização à APA, S.A., juntando informação detalhada sobre o serviço a executar, sem prejuízo da necessidade de obtenção de licença da Autoridade Marítima;
- b) A autorização referida no número anterior poderá implicar que as operações do navio sejam interrompidas durante a realização dos trabalhos;
- c) Nos navios atracados nos terminais não serão, em princípio, permitidos trabalhos mas apenas inspeções;
- d) Para apoio e segurança dos mergulhadores, deverão ser observadas as normas legais em vigor.

### **11.- MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DESTINADAS AOS NAVIOS**

#### **11.1- AUTORIZAÇÕES**

Os navios atracados que pretendam efetuar operações de abastecimento de combustível e lubrificantes, devem requerer prévia autorização à Autoridade Portuária, sem prejuízo da obtenção de licença da Autoridade Marítima.

#### **11.2- SUBSTÂNCIAS PERIGOSAS OU POLUENTES. CARGA, DESCARGA E TRÂNSITO**

- a) Para efeitos das presentes disposições consideram-se "Mercadorias Perigosas" as mercadorias ou substâncias constantes do Código IMDG, do capítulo 17 do Código IBC e do capítulo 19 do código IGC, incluindo os materiais radioativos incluídos no Código INF e "Mercadorias Poluentes" os hidrocarbonetos, as substâncias líquidas nocivas e as substâncias prejudiciais tal como vêm definidas respetivamente nos anexos nº 1, 2 e 3 da Convenção MARPOL;
- b) Os Operadores que pretendam transportar mercadorias perigosas ou poluentes em navios em escala, carga ou descarga no porto de Aveiro, deverão dar cumprimento ao estipulado nos Artigos 5º, 6º e 7º do Decreto-Lei nº 94/96 de 17 de julho;

- c) Os pilotos da APA, S.A. que procedam à acostagem, desacostagem, ou a manobras dos navios que transportem mercadorias perigosas ou poluentes, devem alertar a Capitania e a Autoridade Portuária logo que detetem ou suspeitem de anomalias suscetíveis de colocar em perigo a segurança dos navios ou da navegação;
- d) Relativamente às operações de carga e descarga daquelas mercadorias, deverá atender-se ao seguinte:
  - (1) Devem ser efetuadas sob a direção e com a assistência de um oficial de bordo, no caso de se tratar de substâncias explosivas (*classe 1*), peróxidos orgânicos (*classe 5.2*) ou inflamáveis (*classe 3*);
  - (2) Se forem autorizadas operações de carga ou descarga de matérias explosivas, deverão ser efetuadas em embalagens separadas, com o pessoal calçado com sapatos sem pregos, cordas, ou protetores metálicos;
  - (3) Se forem autorizados meios mecânicos, paus-de-carga ou guindastes, os estropos de suspensão só podem ser de cabo de fibra e a lingada deverá ser preparada tendo em atenção todas as condições de segurança;
  - (4) O Comandante do navio deverá assegurar a bordo o grau de prontidão em termos de material e de pessoal, por forma a proceder a uma largada de emergência do cais, em caso de necessidade;
  - (5) Deverá igualmente assegurar um grau de prontidão no serviço de limitação de avarias no navio, por forma a poder dar combate imediato a qualquer foco de incêndio que surja ou a enfrentar qualquer outra situação de emergência a bordo.

### **11.3- MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS**

**a) Por terra:**

As viaturas utilizadas não podem aceder às pontes-cais sem autorização expressa dos serviços de segurança da APA, S.A. e sem a instalação de tapa-chamas, nos locais em que tal obrigação se encontre estabelecida, devendo permanecer na plataforma apenas o tempo estritamente indispensável à sua carga ou descarga e estar prontas para sair a qualquer momento;

**b) Normas especiais para navios transportando cargas perigosas ou poluentes:**

- (1) A movimentação de objetos metálicos ou volumes protegidos por cintas metálicas, será efetuada de modo a evitar-se o contato direto com o convés ou equipamento aí existente;
- (2) É permitida a movimentação de pequenas quantidades de carga, facilmente transportáveis à mão, utilizando o meio de acesso de pessoas ao navio;

- (3) É permitida a utilização de gruas ou paus-de-carga durante as operações de carga/descarga, desde que o aparelho se situe à popa, junto das superestruturas e possa manobrar para o lado da água;
  - (4) Em navios com os tanques inertizados podem ser utilizadas gruas ou paus-de-carga situados a meio navio, desde que manobráveis para o bordo do lado da água, caso o navio não disponha de aparelho à popa. A sua utilização estará condicionada à segurança dos braços de carga;
  - (5) O fornecimento de óleos, lubrificantes, combustíveis e água por carro-tanque será permitido durante as operações de carga ou de descarga, não sendo, no entanto, autorizada a operação de ligar ou desligar mangueiras flexíveis enquanto estiverem a decorrer essas operações, nos navios que não se encontrem inertizados. O carro-tanque e as bombas utilizadas ficarão estacionados fora das plataformas das pontes de acostagem;
- c) Normas especiais para navios de gás liquefeito:
- (1) É permitida a movimentação de cargas de pequenas dimensões e embalagens não metálicas, em quantidades reduzidas, utilizando o meio de acesso de pessoas ao navio;
  - (2) O fornecimento de óleos, lubrificantes, combustíveis e água por carro-tanque só será permitido antes ou depois das operações de carga ou de descarga, devendo os braços de carga estar desligados. O carro-tanque e as bombas utilizadas ficarão estacionados fora das plataformas das pontes de acostagem.

## **12.- POLUIÇÃO**

### **12.1- *PROIBIÇÃO DE POLUIR***

- a) De acordo com a legislação em vigor é expressamente proibido o lançamento ou despejo nas águas do porto de quaisquer águas nocivas e substâncias residuais, bem como de quaisquer outras substâncias ou resíduos que de algum modo possam poluir as águas, tais como produtos petrolíferos ou misturas que os contenham. As infrações nesta matéria são puníveis pelo Artigo 279º do Decreto-Lei nº 48/95, de 15 de março (Código Penal).

A prática de atos que provoquem poluição é prevista e punível com coima nos termos do Decreto-Lei nº 235/2000, de 26 de setembro, que estabelece o regime das contraordenações no âmbito da poluição do meio marinho nos espaços marítimos sob jurisdição nacional;
- b) É igualmente proibido o lançamento à água, tanto de bordo de embarcações como dos cais ou margens, na área do porto, de quaisquer destroços, detritos, objetos ou

- materiais, (plásticos, redes, madeiras, embalagens, etc.), flutuantes ou não, que possam poluir ou conspurcar as águas ou contribuir para o assoreamento dos fundos;
- c) Em caso de poluição, para além das coimas que venham a ser aplicadas pela entidade competente, são ainda devidos o pagamento das despesas resultantes das medidas tomadas no combate à poluição, bem como o pagamento das indemnizações. Qualquer poluição nas águas de que se tenha conhecimento deve ser prontamente comunicada à Capitania do Porto de Aveiro;
  - d) A bordo dos navios, durante a sua permanência no porto, devem existir contentores para recolha dos diferentes resíduos.

#### **12.2- PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO**

a) Em manobras de reabastecimento:

- (1) Antes do começo das operações todos os embornais do convés devem estar convenientemente tapados, de modo a evitar-se um eventual derrame nas águas do porto. Se se verificar a acumulação de águas no convés do navio, deve proceder-se à sua drenagem, quer por sistema fixo, para tanque próprio, quer por qualquer outro sistema de recolha a bordo;
- (2) Sob o coletor de descarga do navio deve existir um recipiente apropriado para evitar derrames no convés, durante as operações de ligar e desligar os braços de carga, ou mangueiras flexíveis utilizadas na movimentação de carga, lastro ou bancas;
- (3) Todas as ligações para carga, lastro e bancas, tanto no coletor de descarga como nas linhas de carga pela popa, devem ter flanges cegas, quando não estiverem em uso;
- (4) Os navios devem tomar todas as precauções para evitar a contaminação e derrames de produtos poluentes para o mar através das válvulas de fundo. Como medida preventiva, devem ser utilizados projetores para iluminar a zona das válvulas de fundo durante as operações noturnas de embarque de lastro em tanques de carga;
- (5) As válvulas de fundo e as de descarga para o costado em comunicação com o sistema de carga, quando não estiverem em uso, devem estar totalmente fechadas, ficando as manuais amarradas e as de comando remoto sinalizadas no painel de comando, de modo a evitar-se qualquer fuga de produto poluente.

b) Granéis sólidos:

- (1) A fim de reduzir ao mínimo a poluição atmosférica, marítima e terrestre, as empresas responsáveis pelas operações deverão verificar:

- O estado de conservação das garras de descarga, particularmente do seu sistema de fecho;
  - O funcionamento dos ejetores de água para humificação;
  - O estado de estanquicidade das blindagens de cobertura dos tapetes transportadores;
  - O estado de limpeza das galerias;
  - Os sistemas de pulverização de água nas torres de transferência entre transportadores e na pilha;
  - Os sistemas de recolha de águas pluviais contaminadas e das sobranes de humificação;
- (2) A empresa deve providenciar para que, durante as operações, seja assegurado o funcionamento do sistema de humificação da carga;
- (3) A humificação deve ser efetuada evitando-se o escurrimento da água e o encharcamento da carga;
- (4) A poluição provocada a bordo pelo pó ou resíduos da carga deve ser controlada através da varredura conveniente do convés, sendo os resíduos depositados em contentores adequados para eliminação em terra;
- (5) Qualquer derrame em terra deve ser removido e limpo rapidamente. Concluídas as operações deve proceder-se à limpeza geral de todas as áreas onde se verificaram derrames.

### **12.3- POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA**

- a) É interdita a emissão de gases tóxicos, poeiras voláteis, fumos negros ou faúlhas;
- b) A desgaseificação de navios de LPG, não é permitida no Porto de Aveiro.

### **12.4- USO DE DISPERSANTES**

O uso de dispersante é completamente interdito no porto e em águas pouco profundas, por se constituir em fonte adicional de contaminação do meio marinho.

### **12.5- LASTROS**

- a) Os navios devem subscrever à chegada o formulário de movimentação de águas de lastro, nos termos do Decreto-Lei nº 565/99, de 21 de dezembro e da Resolução IMO A.868(20), de 27 de novembro de 1997, o qual será fornecido à Autoridade Portuária quando solicitado;

- b) As operações de lastro/deslasto direto de e para as águas portuárias devem ser reduzidas ao estritamente necessário para assegurar a segurança do navio;
- c) O lastro proveniente dos tanques de carga só pode ser bombeado para terra;
- d) O lastro permanente e o lastro segregado só poderão ser bombeados para as águas portuárias se não estiverem contaminados, devendo o navio assegurar-se previamente da inexistência de quaisquer produtos poluentes;
- e) Em caso de dúvida poderão ser exigidas amostras do lastro, que deverão ser seladas na presença de legal representante do navio, da APA, S.A. e da Autoridade Marítima;
- f) Sempre que for julgado conveniente, poderão ser mandadas selar as válvulas de fundo e sondados os tanques com lastro;
- g) Sempre que durante as operações de descarga de granéis líquidos se preveja que o navio possa ultrapassar a altura máxima de segurança das mangueiras ou dos braços de carga das instalações em terra, serão as operações interrompidas e fechadas as válvulas do coletor de descarga, devendo o navio lastrear até estar em condições de prosseguir as operações;
- h) O lastro final só deverá ser efetuado ao cais quando razões de segurança o aconselhem.

#### **12.6- REGULAMENTO DE SEGURANÇA DO PORTO DE AVEIRO**

Todos os navios e embarcações deverão dar cumprimento ao estabelecido no Regulamento de Segurança da APA, S.A..

#### **12.7- DRAGAGENS E LANÇAMENTO DE DRAGADOS**

As dragagens na área do porto só poderão ser efetuadas mediante licença concedida pela APA, S.A, após a obtenção de parecer da Capitania do Porto de Aveiro. O lançamento de dragados é igualmente realizado mediante licenciamento da Administração Portuária.

### **13.- PESCA E PRÁTICA DE MERGULHO**

#### **13.1 - PESCA PROFISSIONAL**

1. De modo a garantir a segurança da navegação, das pessoas e bens, não é permitido o exercício da pesca profissional nas seguintes áreas, conforme planta do Anexo 3.
  - a) No Canal de Aproximação e no Canal da Embocadura, até à linha imaginária, com direção Norte-Sul, que passa pelo farolim Triângulo Oeste, com exceção para redes;



- b) No Canal Principal de Navegação, a partir da linha definida pelo alinhamento do farolim S. Jacinto-Topo Sul e farolim Comercial Sul, até à linha definida pelo alinhamento do farolim S. Jacinto-Topo Norte com o farolim Comercial Norte;
  - c) No interior do Terminal Norte, com o limite definido pelo alinhamento do farolim Comercial Norte e farolim Comercial Sul;
  - d) No Canal Principal de Navegação, junto ao Terminal de Granéis Líquidos, numa área definida a Oeste por uma linha imaginária com direção Norte-Sul que passa pelo encolamento da margem Norte da Ilha da Mó do Meio (marcada a tinta sobre o pavimento com posição aproximada de coordenadas (WGS84) 40° 39,48 N - 008° 43,18 W); a Leste por uma linha imaginária que passa pela Boia Nº 7 (verde) e pela Boia Nº 8 (vermelha); nas Duas Águas o limite é definido por uma linha com a direção NW/SE que passa pelo farolim Duas Águas;
  - e) No canal definido pela face sul do Triângulo Regulador de Correntes e o Molhe Central, até à Bóia Nº 1M;
  - f) No canal definido pela face leste do Triângulo Regulador de Correntes e pela Doca de Serviços;
  - g) No canal balizado no interior da Baía de S. Jacinto;
  - h) No Canal de Mira (balizado), tendo como limite Sul a Ponte da Barra (A25), com exceção da arte da berbigoeira que é autorizada numa faixa do canal limitada pela muralha Leste até a uma distância de 15 m desta, desde a entrada do Esteiro do Oudinot até ao início (lado norte) do Porto de Pesca Costeira (muralha de atracação), e artes de rede;
  - i) No Canal de Mira, até à Ponte da Barra (A25), com exceção do troço da margem Leste (Nascente), compreendido entre o limite Sul do Porto de Pesca Costeira, junto à empresa “Pontemar”, e a Ponte da Barra (A25) e desde que as artes e respetivas sinalizações em conformidade com a lei em vigor, estejam posicionadas até uma distância máxima de 15 metros da margem;
  - j) Nos portos de recreio e de abrigo para a pequena pesca, destinados às embarcações locais;
2. É proibida a colocação de redes no Canal da Embocadura e no Canal Principal de Navegação, com as seguintes exceções e desde que as artes e respetivas sinalizações em conformidade com a lei em vigor, estejam posicionadas até uma distância máxima de 15 metros da margem:

- a) No período de 01 de outubro a 31 de maio é permitida a colocação de redes na região do canal adjacente ao Molhe Norte, desde o farolim Retenção até à zona localizada a cerca de 620 metros do farolim Molhe Norte;
  - b) Na zona da Praia do Farol, na área delimitada entre a linha que une o farolim Molhe Sul e o farolim Molhe Central, e a base do Molhe Sul, aos fins de semana e feriados. No período de 01 de junho a 30 de setembro a restrição vigorará todos os dias da semana;
  - c) No Canal Principal de Navegação, até à Ponte da Gafanha (A25) e até às instalações do Sporting Club de Aveiro, excetuando o local da margem compreendida entre o Farolim Comercial Norte do Terminal Norte e o limite Oeste da zona de proibição do Terminal de Granéis Líquidos, identificado por marca colorida pintada na margem na posição aproximada de coordenadas (WGS84) 40° 39,48 N - 008° 43,18 W e a margem norte do canal a montante do Terminal Sul, na zona compreendida entre a boia nº26 e o limite nascente da área de jurisdição da APA, S.A..
3. É permitida a pesca comercial desde que as artes e respetivas sinalizações estejam posicionadas até uma distância máxima de 15 metros da margem, na margem Norte do Triângulo Regulador de Correntes e na margem do Terminal Norte, entre a extremidade oeste da vedação do Regimento de Infantaria n.º10 e a extremidade Este da vedação do Terminal Norte (limites marcados com tinta colorida sobre o lancil), no período de 1 de outubro a 31 de maio, apenas nos dias úteis.
4. É proibido abandonar qualquer arte, aparelho ou utensílio de pesca nos molhes, cais e margens da Ria de Aveiro, sob jurisdição da APA, S.A..

### **13.2 - PESCA LÚDICA**

De modo a garantir a segurança da navegação, das pessoas e bens, não é permitido o exercício de pesca lúdica nas seguintes áreas, conforme plantas do Anexo 4.

#### **1. Pesca lúdica a partir de embarcação:**

- a) No Canal de Aproximação e no Canal da Embocadura até à linha imaginária, com direção Norte-Sul, que passa pelo farolim Triângulo Oeste;
- b) No Canal Principal de Navegação, a partir da linha definida pelo alinhamento do farolim S. Jacinto-Topo Sul e farolim Comercial Sul, até à linha definida pelo alinhamento do farolim S. Jacinto-Topo Norte com o farolim Comercial Norte;

- c) No interior do Terminal Norte, com o limite definido pelo alinhamento do farolim Comercial Norte e farolim Comercial Sul;
- d) No Canal Principal de Navegação, junto ao Terminal dos Granéis Líquidos, numa área definida a Oeste por uma linha imaginária com direção Norte-Sul que passa pelo encolamento da margem Norte da Ilha da Mó do Meio (marcada a tinta sobre o pavimento com posição aproximada de coordenadas (WGS84) 40° 39,48 N - 008° 43,18 W); a Leste por uma linha imaginária que passa pela Boia Nº 7 (verde) e pela Boia Nº 8 (vermelha); nas Duas Águas o limite é definido por uma linha com a direção NW/SE que passa pelo farolim Duas Águas;
- e) No canal definido pela face Sul do Triângulo Regulador de Correntes e o Molhe Central, até à Boia Nº 1M;
- f) No canal definido pela face Leste do Triângulo Regulador de Correntes e pela Doca de Serviços;
- g) No canal balizado no interior da Baía de S. Jacinto;
- h) No Canal de Mira (balizado), tendo como limite sul a Ponte da Barra (A25);
- i) No Porto de Pesca Costeira;
- j) Nos portos de recreio e de abrigo para a pequena pesca, destinados às embarcações locais;
- k) Na zona da Praia do Farol, na área delimitada entre a linha que une o farolim Molhe Sul, o farolim Molhe Central e a raiz do Molhe Sul, aos fins de semana e feriados. No período de 1 de maio a 30 de setembro a restrição passa a vigorar todos os dias da semana.

## 2. Pesca lúdica apeada:

- a) No Molhe Norte, do lado da Ria (margem interior), desde o farolim Retenção até à zona localizada a cerca de 520 metros do farolim Molhe Norte, onde o paredão passa a muralha com enrocamento em pedra, no período de 01 de outubro a 30 de abril;
- b) Em toda a orla do Terminal Norte, com limites definidos pelo farolim Comercial Norte e farolim Comercial Sul;
- c) Na margem Leste do Triângulo Regulador de Correntes, entre o farolim Triângulo Norte e o farolim Triângulo Sul;
- d) Na margem sul do Triângulo Regulador de Correntes, entre o farolim Triângulo Oeste e o farolim Triângulo Sul, entre o nascer e o pôr-do-sol;

- e) Na margem da Doca de Serviços, entre o Miradouro Pérgula do Forte da Barra e o farolim Praia do Porto;
  - f) Na margem do Terminal Norte, entre o farolim Praia do Porto e o farolim Comercial Sul;
  - g) Na margem do Terminal Norte, entre o farolim Comercial Norte e o Terminal de Granéis Líquidos, até à sua extremidade situada a Nascente;
  - h) Na margem oposta ao Terminal de Granéis Líquidos (Ilha do Monte Farinha), com limite Oeste definido por marca a tinta no pavimento e limite Leste definido pela linha que passa pelas boias amarelas que sinalizam o emissário da SIMRIA, a Leste da Boia N.º 4 (vermelha);
  - i) No Porto de Pesca do Largo (Cais Bacalhoeiro), nas Pontes-Cais, quando nestas estiverem navios atracados;
  - j) Em toda a orla do Terminal Sul;
  - k) Nos cais e muralhas do Porto de Pesca Costeira;
  - l) A menos de 100 metros de acessos a embarcadouros, docas e estaleiros;
  - m) Nos portos de recreio e de abrigo para a pequena pesca, destinados às embarcações locais;
3. É proibido abandonar qualquer arte, aparelho ou utensílio de pesca nos molhes, cais e margens da Ria de Aveiro sob jurisdição da APA, S.A..

### **13.3 - PESCA SUBMARINA**

Nos termos do Regulamento da Pesca da Ria de Aveiro, publicado através da Portaria n.º 563/90, de 19 de julho, com as alterações introduzidas pela Portaria n.º 575/2006, de 19 de junho, é proibida a prática de pesca submarina nas águas interiores não oceânicas da laguna de Aveiro, até à linha que une os extremos dos Molhes Norte e Sul da entrada da barra, e no canal exterior do enfiamento da barra.

### **13.4 - PRÁTICA DE MERGULHO**

- 1. Por razões de segurança dos praticantes e de segurança da navegação é proibida a prática do mergulho amador nos seguintes locais:
  - a) No Canal da Embocadura;

- b) Na zona compreendida entre o Canal da Embocadura e o Molhe Sul, até à Praia do Farol, conhecida por Meia Laranja;
  - c) No Canal Principal de Navegação, até à ponte da Gafanha (A25);
  - d) No canal definido pela face Sul do Triângulo Regulador de Correntes e o Molhe Central, até à Boia Nº 1M;
  - e) No canal definido pela face Leste do Triângulo Regulador de Correntes e pela Doca de Serviços;
  - f) No interior do Terminal Norte;
  - g) No interior da Baía de S. Jacinto;
  - h) No Canal de S. Jacinto desde o canal Principal de Navegação até ao Cais da Pedra;
  - i) No Canal do Espinheiro.
2. A título excecional, a APA, S.A. poderá autorizar a prática de mergulho amador, desde que integrado em atividades de natureza desportiva ou cultural.

#### **14.- DIVERSOS**

##### **14.1 - PROVAS DESPORTIVAS E OUTROS EVENTOS**

A realização de provas desportivas e de outros eventos na área portuária fica condicionada à obtenção de autorização prévia da APA, S.A., a requerimento dos interessados.

##### **14.2 - CONDICIONAMENTO NO ACESSO AOS MOLHES EXTERIORES**

1. Por razões estritas de segurança e salvaguarda da vida humana é proibida a circulação, apeada ou com utilização de qualquer meio de transporte ou veículo, nos molhes exteriores do Porto de Aveiro, sempre que a barra esteja condicionada ou fechada ou se encontrem em vigor avisos de mau tempo.
2. Em todo o caso, o acesso apeado aos molhes exteriores deverá respeitar o cuidado e atenção exigíveis face ao estado do mar e ao respetivo impacto ou efeito sobre tais infra estruturas.

## ANEXOS

## ANEXO 1

### PLANO DE COMUNICAÇÕES DO PORTO DE AVEIRO

(Plano de comunicações do porto de Aveiro - VHF) (a)

Canal número	Frequências (MHz)		Função (b)
	Navio	Costeira	
1	156,050	160,650	Autoridade Portuária
6	156,300		Navio - Navio ( c )
8	156,400	156,400	Navio - Navio; Manobra de navios *
9	156,450	156,450	Navegação de recreio
10	156,500	156,500	Manobra de navios *
11	156,550	156,550	Comunicações com entidades oficiais
12	156,600	156,600	Chamada comum de porto *
13	156,650	156,650	Segurança da navegação *
14	156,700	156,700	Autoridade Portuária - Pilotagem *
15	156,750	156,750	Comunicações internas a bordo
16	156,800	156,800	Socorro, urgências, segurança e chamada ( d ) *
17	156,850	156,850	Comunicações internas a bordo
18	156,900	161,500	Controlo de tráfego marítimo - VTS portuário
19	156,950	161,550	Sistema de Autoridade Marítima
20	157,000	161,600	Operações portuárias *
21	157,050	161,650	GNR - Brigada Fiscal
22	157,100	161,700	Controlo de tráfego marítimo - VTS
24	157,200	161,800	Correspondência pública
25	157,250	161,850	Correspondência pública
26	157,300	161,900	Correspondência pública
29	157,450	157,450	Canal de trabalho (APA, S.A.) *
60	156,025	160,625	Autoridade Portuária *
64	156,225	160,825	Escolas e entidades de formação náutica
66	156,325	160,925	GNR - Brigada Fiscal
67	156,375	156,375	Operações de busca e salvamento e de combate à poluição *
70	156,525	156,525	Chamada Seletiva Digital (DSC) ( e )
71	156,575	156,575	Manobra de navios *
72	156,625		Pesca (navio - navio )
74	156,725	156,725	Controlo de tráfego marítimo - VTS portuário
78	156,925	161,525	Manobra de navios (navio - terra) *
80	157,025	161,625	Controlo de tráfego marítimo - VTS portuário
81	157,075	161,675	Atividades de apoio a navios
84	157,225	161,825	Atividades de apoio a navios
85	157,275	161,875	Correspondência pública
87	157,375	157,375	Sistema AIS - local
88	157,425	157,425	Sistema AIS - local
AIS1	161,975	161,975	Sistema AIS - nacional
AIS2	162,025	162,025	Sistema AIS - nacional

(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.

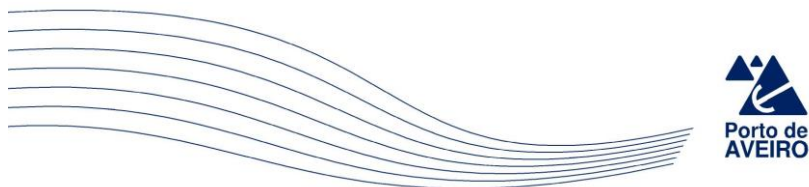
(b) - No que respeita às definições das várias funções, remete-se para as constantes do plano nacional.

(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 obrigatória a escuta do canal 16 depois de 1 de fevereiro de 2005.

(e) - Este canal deve ser utilizado para emissão de sinais de alerta navio-navio e navio-terra dentro da área A1.

\* - Canais licenciados pela ANACOM para a APA, S.A..



## **ANEXO 2**

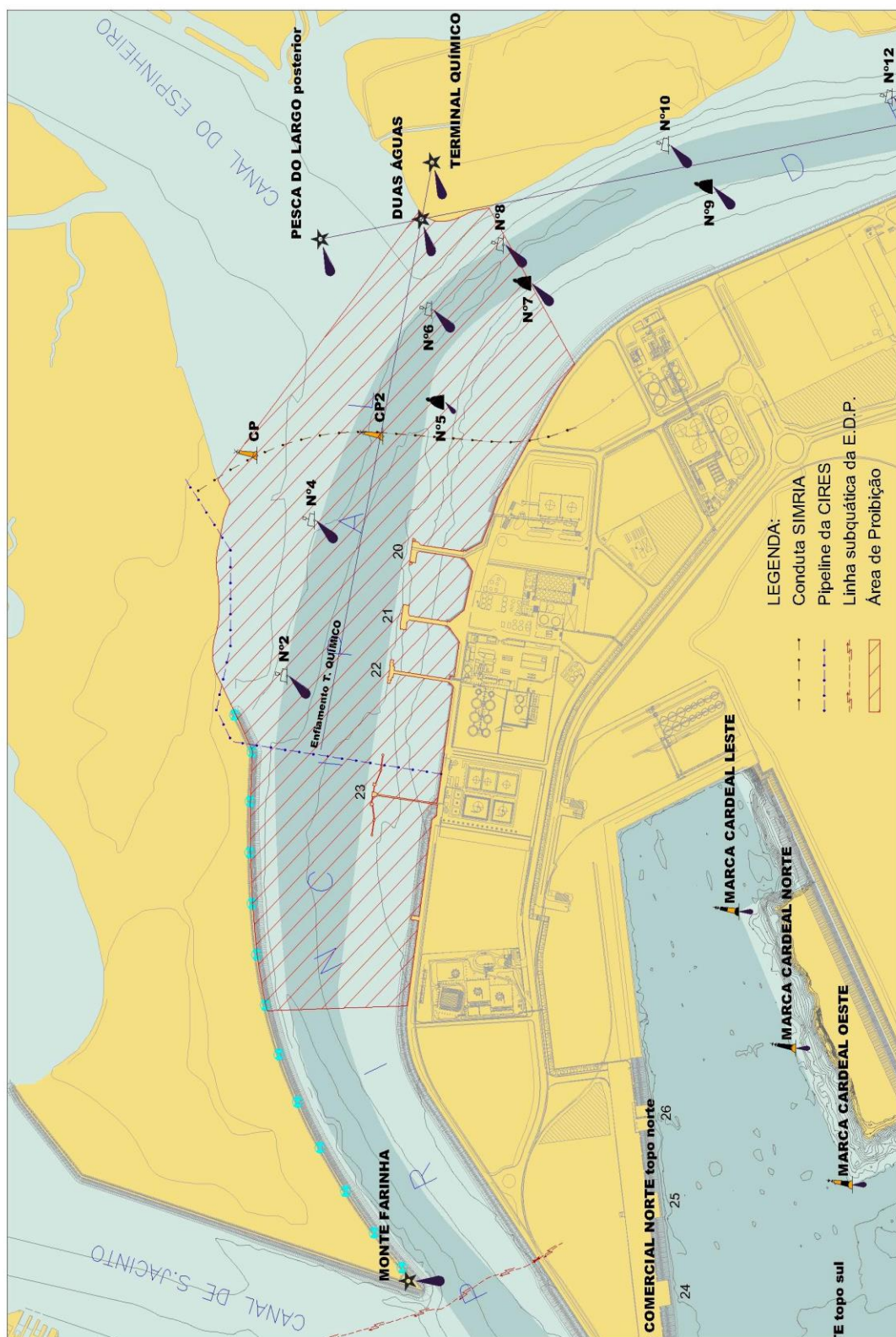
**- ÁREA DE MANOBRA DO TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS -**

**PROIBIÇÃO DE NAVEGAR A VELOCIDADES SUPERIORES A 5 NÓS E  
PROIBIÇÃO DE FUNDEAR, AMARRAR OU PESCAR**

(Ver nº 2.3, alínea a), item(2), do texto)



**ANEXO 2 - TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS**  
**PROIBIÇÃO DE NAVEGAR A VELOCIDADES SUPERIORES A 5 NÓS**  
**E PROIBIÇÃO DE FUNDEAR, AMARRAR OU PESCAR**



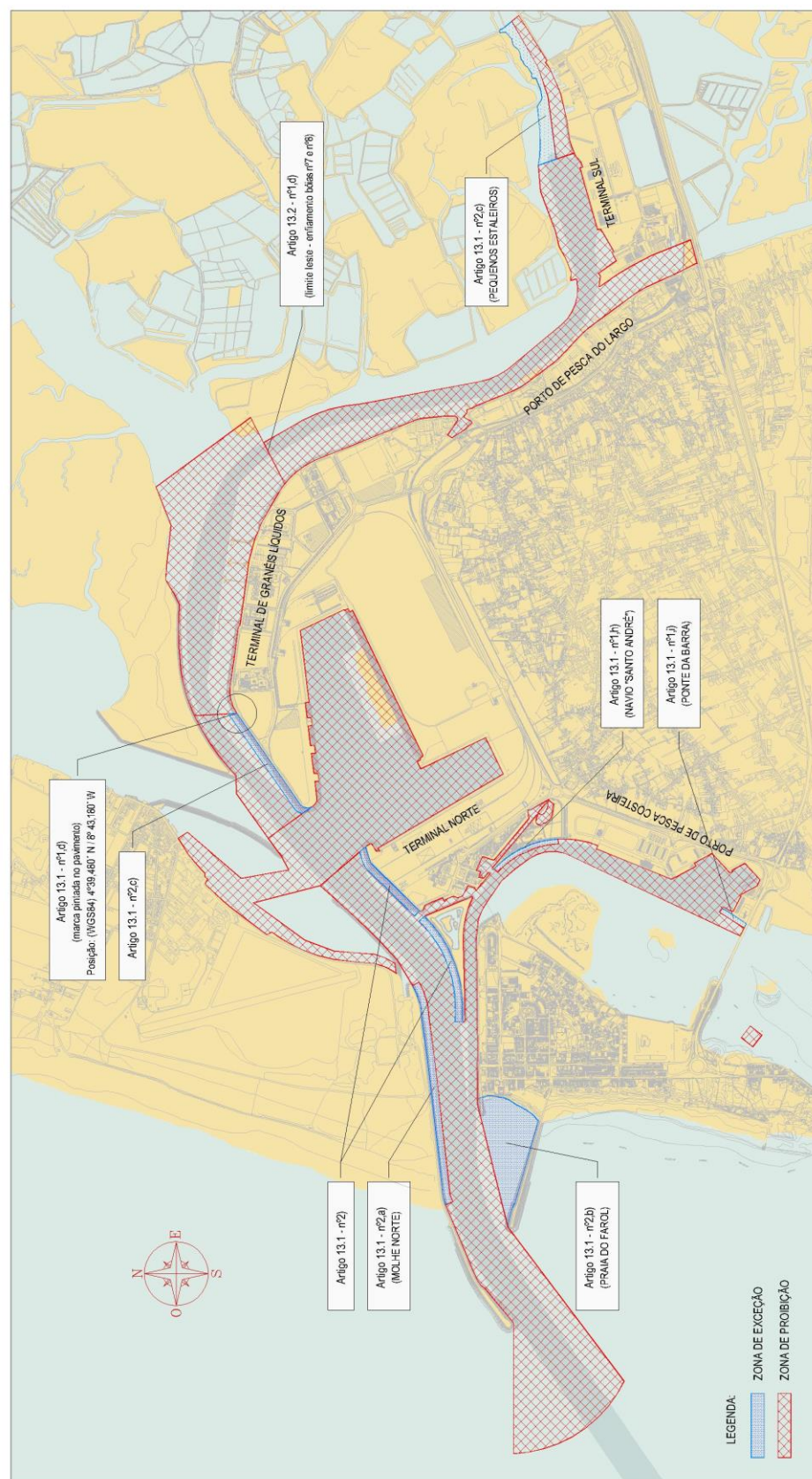
### **ANEXO 3**

#### **PROIBIÇÃO DE PESCAR PESCA PROFISSIONAL**

(Ver nº 13.1 do texto)



### ANEXO 3 - PROIBIÇÃO DE PESCAR - PESCA PROFISSIONAL (Artigo 13.1)



#### **ANEXOS 4**

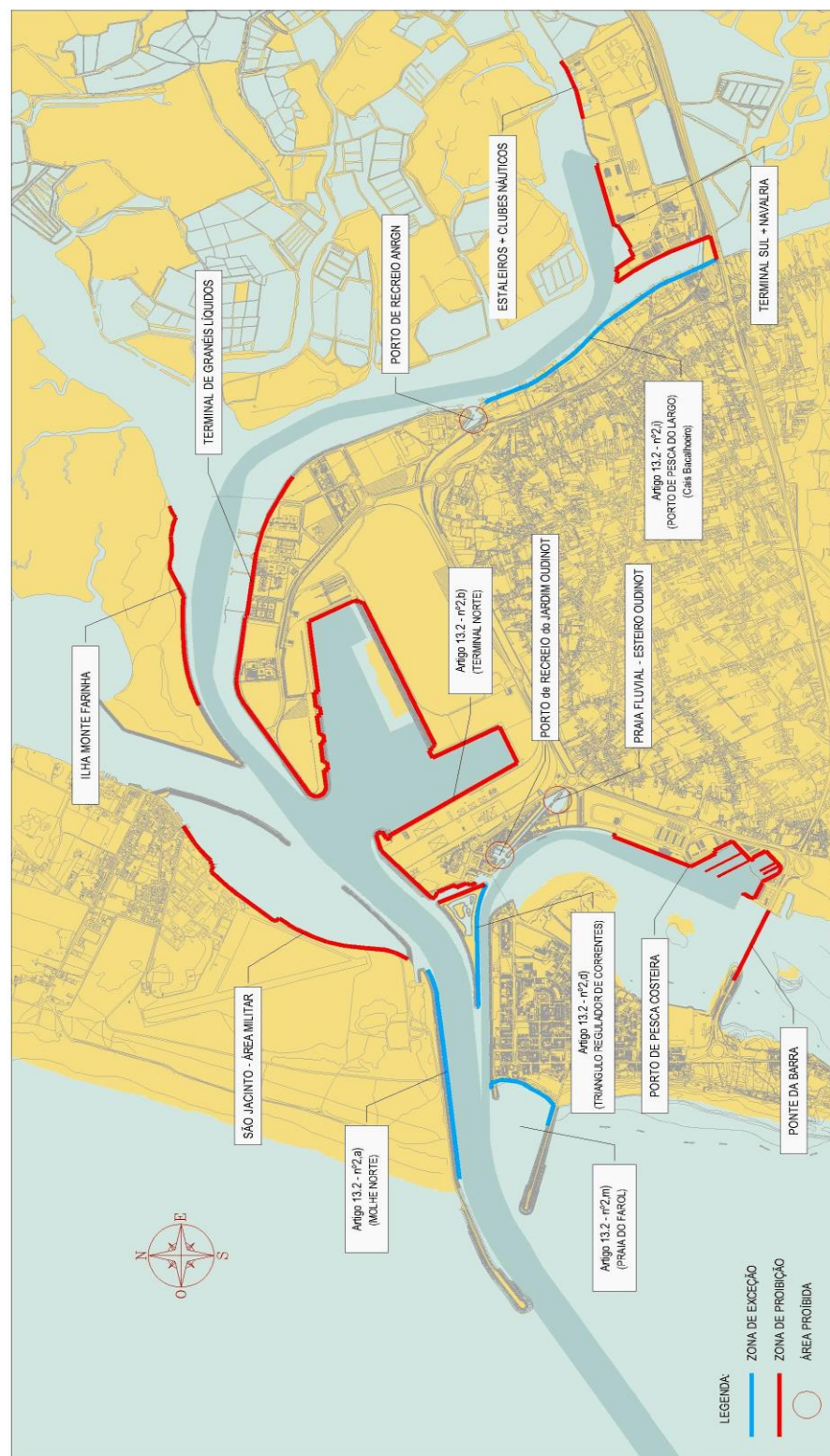
### **PROIBIÇÃO DE PESCAR PESCA LÚDICA**

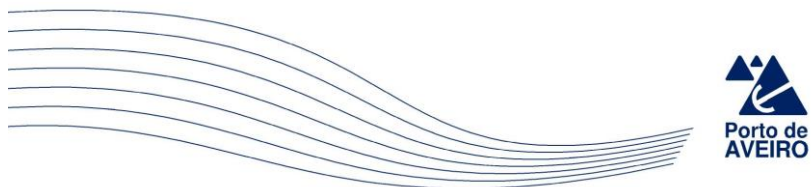
(Ver nº 13.2 do texto)



[illegible]

# ANEXO 4B - PROIBIÇÃO DE PESCA LÚDICA (Artigo 13.2) PESCA APEADA





## **ANEXO 5**

### **ASSINALAMENTO MARÍTIMO**





The map illustrates the Port of Santos, Brazil, with various terminals and channels. Key features include:

- TERMINAL GRANÉIS LÍQUIDOS** (Liquid Granular Terminal)
- TERMINAL GRANÉIS SÓLIDOS** (Solid Granular Terminal)
- TERMINAL CONTÊINERIZADO** (Container Terminal)
- TERMINAL MULTIPROPS** (Multipurpose Terminal)
- TERMINAL DE BARRIL** (Barrel Terminal)
- CANAL DE SAO VINHO** (São Vinho Channel)
- CANAL DE SAO PAULO** (São Paulo Channel)
- CANAL DE BARRIL** (Barrel Channel)
- BAHIA** (Bay)
- COMPLEXO DE BARRIL** (Barrel Complex)
- COMPLEXO DE GRANÉIS SÓLIDOS** (Solid Granular Complex)
- COMPLEXO DE GRANÉIS LÍQUIDOS** (Liquid Granular Complex)
- COMPLEXO DE CONTÊINERES** (Container Complex)
- COMPLEXO DE MULTIPROPS** (Multipurpose Complex)
- COMPLEXO DE BARRIL** (Barrel Complex)
- COMPLEXO DE GRANÉIS SÓLIDOS** (Solid Granular Complex)
- COMPLEXO DE GRANÉIS LÍQUIDOS** (Liquid Granular Complex)
- COMPLEXO DE CONTÊINERES** (Container Complex)
- COMPLEXO DE MULTIPROPS** (Multipurpose Complex)
- COMPLEXO DE BARRIL** (Barrel Complex)

A compass rose is located in the bottom left corner, indicating North (N), South (S), East (E), and West (O).

[illegible]