



PARTE F

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

Secretaria Regional de Educação

Gabinete do Secretário Regional

Despacho n.º 1/2018/M

Considerando a nova orgânica do Governo consagrada no Decreto Regulamentar Regional n.º 13/2017/M de 07 de novembro de 2017 que prevê no seu artigo 4.º que a Secretaria Regional da Educação ficará entre outros com o setor da comunicação social;

Considerando que o Despacho n.º 02/2016/M, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 135, de 15 de julho de 2016 que criou e definiu a composição da Comissão de Acompanhamento dos Regimes de Incentivo à Leitura de Publicações Periódicas e dos Incentivos do Estado à Comunicação Social determina que na sua composição deve ter em elemento em representação do Governo Regional na área da comunicação social e um em matéria de comunicação social;

Assim, nos termos e para os efeitos do disposto no n.º 2 da alínea a) e d) do artigo 16.º, do Decreto-Lei n.º 23/2015/M, de 06 de fevereiro, e ainda do artigo 17.º, da Portaria n.º 179/2015, de 16 de junho, determino o seguinte:

1 — A alínea a) e d) do n.º 1, do Despacho n.º 02/2016/M, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 135, de 15 de julho, passa a ter a seguinte redação:

«1 — É nomeada a Comissão de Acompanhamento dos Regimes de Incentivo à Leitura de Publicações Periódicas e dos Incentivos do Estado à Comunicação Social, cuja composição, na sequência de designação de representantes por cada uma das entidades, é a seguinte:

a) Adjunto do Secretário Regional de Educação, o Dr. José Deodato Carvalho Rodrigues, que preside;

b) [...];

c) [...];

d) Em representação do membro do Governo com competência em matéria de comunicação social, o técnico especialista do Gabinete do Secretário Regional de Educação do Governo Regional, José Cirilo da Costa Borges.

e) [...];

f) [...].

2 — [...]

3 — O presente Despacho produz efeitos desde a data da sua publicação.»

30 de janeiro de 2018. — O Secretário Regional de Educação, *Jorge Maria Abreu de Carvalho*.

311327375



PARTE G

APDL — ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO, LEIXÕES E VIANA DO CASTELO, S. A.

Edital n.º 500/2018

A APDL — Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S. A., no uso de competências próprias, conferidas nos termos da alínea a) do n.º 2 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 335/98, de 3 novembro, e delegadas nos termos do n.º 1 do artigo 13.º da Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, vem, em cumprimento da alínea c) do n.º 5 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio, através deste Edital, afixado nos locais de estilo, designadamente nas instalações da APDL, S. A., sitas em Peso da Régua, publicitar que foi apresentado junto desta Administração Portuária, pela empresa Magnífico Douro Eventos, L.ª, um pedido para atribuição de título de utilização privativa para utilização de um posto de acostagem de embarcações existente a montante do Cais da Régua, na margem direita do rio Douro, ao km 100,00 da Via Navegável do Douro, no concelho de Peso da Régua, distrito de Vila Real, em área de jurisdição da APDL, S. A., destinado ao exercício da atividade marítimo-turística, por um prazo máximo de dez anos.

Mais se informa que o requerente goza de direito de preferência, nos termos legais, na atribuição do título para a utilização privativa supra referida.

Face ao exposto, eventuais interessados na utilização privativa daquela parcela têm a possibilidade de, no prazo de 30 dias úteis, a contar do dia útil seguinte à publicação do presente Edital no *Diário da República*, requererem para si, junto dos serviços da APDL, sitos na Av. Sacadura Cabral — Godim, 5050-071 Peso da Régua ou através de correio eletrónico para douro@apdl.pt, a emissão do título com o mesmo objeto e finalidade ou apresentar objeções à atribuição do título ora publicitado, tudo nos termos das disposições legais citadas.

27 de abril de 2018. — O Vogal do Conselho de Administração, *Joaquim Gonçalves*.

311325536

APFF — ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DA FIGUEIRA DA FOZ, S. A.

Regulamento n.º 276/2018

O Conselho de Administração da APFF — Administração do Porto da Figueira da Foz, S. A., por deliberação de junho de 2016 e no uso das atribuições que lhe são conferidas pelos artigos 11.º, alínea d) dos estatutos anexos ao DL 210/2008, de 3 de novembro, artigos 2.º e 4.º do Decreto-Lei n.º 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 da Figueira da Foz 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 APFF — Administração do Porto da Figueira da Foz, 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 n.º 49/2002, de 2 de março.

4 — Estas Normas entram em vigor na data da respetiva publicação.

10 de maio de 2018. — O Presidente do Conselho de Administração, *João Begonha da Silva Borges*.

Normas de Segurança Marítima e Portuária do Porto da Figueira da Foz

1 — Disposições gerais

1.1 — Preliminares e definições

a) As presentes disposições aplicam-se na área de jurisdição da APFF — Administração do Porto da Figueira da Foz, S. A. (APFF, S. A.), designadamente nas zonas de aproximação, de manobra e adjacentes a todos os Terminais na margem Norte, incluindo a Doca de Recreio e o Terminal de Granéis Líquidos a montante e respetivo canal de navegação, bem como às instalações na Doca dos Bacalhoeiros e no porto de Pesca Costeira na margem sul;

b) Nestas disposições, as designações Navio e Embarcação serão aplicadas indistintamente, tendo ambas o mesmo significado do Regulamento (Regra 3) a saber: “todo o veículo aquático de qualquer natureza, incluindo os veículos sem imersão e os hidroaviões, utilizado ou suscetível de ser utilizado como meio de transporte sobre a água”;

c) No porto da Figueira da Foz 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.

d) No porto da Figueira da Foz são considerados navios com capacidade de manobra reduzida, além dos consignados na alínea g) da Regra 3, do RIEAM-72:

1) Para montante da entrada do porto (entre-molhes), os que tenham mais de 120 metros de comprimento fora-a-fora ou que excedam 6,5 metros de calado;

2) Para montante da Ponte Edgar Cardoso, os que tenham mais de 100 metros de comprimento fora-a-fora ou que excedam 6,0 metros de calado.

e) 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 da Figueira da Foz de navios nas condições que a seguir se indicam, apenas é permitida mediante autorização da APFF, 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 inspeção de navios pelo Estado de porto.

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 APFF, 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 facto a direção de coordenação portuária da APFF, S. A.;

c) Em qualquer das situações previstas na alínea a), a APFF, S. A. informará dessa decisão a Capitania do Porto da Figueira da Foz e a Autoridade competente (DGRM), nos termos da legislação em vigor relativa à inspeção de navios pelo Estado de porto;

d) A APFF, S. A., reserva-se o direito de, mediante decisão fundamentada, interditar escalas de navios que em anterior demanda ao porto da Figueira da Foz 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), e bem assim, se exequível, a escuta simultânea no canal 14 VHF;

b) O Canal 14 VHF está reservado aos Pilotos, que mantêm escuta durante o período de movimentos dos navios;

c) O Anexo 1 a estas Normas complementa a informação respeitante às comunicações em VHF no porto da Figueira da Foz.

2 — Procedimento para demandar o Porto

2.1 — Normas a observar na área exterior de aproximação ao Porto
A área exterior de acesso à barra é definida pelos seguintes limites:

Área circular com raio de 2 milhas, centrada no extremo do Molhe Norte

Sempre que surjam dúvidas sobre os avisos em vigor (barra fechada ou aberta ou outras informações), deverão os interessados contactar os serviços da Autoridade Portuária 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 localizados aproximadamente a cerca de 0,1 milhas da linha definida entre as testas dos molhes exteriores, com orientação N-S, até se atingir o enfiamento de entrada definido pelo farolim Barra FFoz anterior com o farolim da Barra FFoz posterior, altura em que se deve seguir o rumo (046.º,5) ao longo desse enfiamento. Após passar a baliza n.º 2, localizada no anteporto, deve-se navegar no rumo (082.º) ao longo do enfiamento do farolim anterior do canal com o farolim posterior do canal (localizados no porto comercial).

Na 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 da Figueira da Foz 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, auxiliares locais, 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 (farolim de enfiamento Barra FFoz anterior com o farolim de enfiamento FFoz posterior) a uma distância do Molhe Norte nunca inferior a 1,0 milha náutica 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 da Figueira da Foz, 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 isentas do serviço de Pilotagem, deverão estabelecer contacto por VHF, no Canal 14, com os serviços de Pilotagem da APFF, S. A., 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 contato imediato por VHF, canal 14, com os serviços de Pilotagem da APFF, 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 altura 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 de Carga Geral, Terminal de Granéis Sólidos, Terminal de Granéis Líquidos, Doca dos Bacalhoeiros 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 navegação é proibida a navegação para montante da Ponte Edgar Cardoso a navios ou embarcações com altura superior a 32,0 metros acima da linha de água (Air Draught), com altura de maré de 3 metros, aplicando-se esta regra em igual proporção para outros valores de altura de maré, devido à passagem sob uma linha de fornecimento de energia elétrica;

13) Em toda a área do Rio Mondego sob jurisdição da APFF, 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 da Figueira da Foz 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 a entrada do porto entre os molhes até ao limite montante da jurisdição da APFF, S. A., navegar a uma velocidade superior a (5) cinco nós em relação à água, desde que esta velocidade seja superior à mínima velocidade de manobra.

Na Doca de Recreio, Doca dos Bacalhoeiros e Porto de Pesca Costeira, navegar a velocidades superiores a 3 (três) nós em relação à água, 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, fazerem manobras de ultrapassagem, exceto quando ambos os navios tenham piloto embarcado e a manobra tenha sido previamente acordada entre eles;

A navegação de tráfego local, auxiliar 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;

A navegação de tráfego local, auxiliar 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) A fim de evitar que sejam prejudicadas ou dificultadas as manobras de entrada ou de saída dos navios que utilizem as instalações do Terminal de Carga Geral, Terminal de Granéis Sólidos, Terminal de Granéis Líquidos, Doca de Recreio, Doca dos Bacalhoeiros e Porto de Pesca Costeira, são definidas as seguintes áreas de manobra:

1) Porto Comercial — Bacia adjacente à área central que abrange os dois Terminais (Carga Geral e Granéis Sólidos) até à zona próxima do alinhamento dos faróis de entrada da Doca dos Bacalhoeiros, a sul.

2) Terminal de Granéis Líquidos — Toda a bacia adjacente ao posto de atracação do terminal;

3) Doca de Recreio — Toda a bacia adjacente à entrada da doca, definida pelo alinhamento entre os dois faróis de entrada.

4) Doca dos Bacalhoeiros — A área adjacente aos estaleiros e a outras infraestruturas ali existentes, até ao alinhamento entre os faróis de entrada, a norte da doca;

5) Porto de Pesca Costeira — Desde a sua entrada entre os respetivos molhes, no braço sul do Rio Mondego, incluindo a área adjacente aos cais de atracação neste Porto.

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 entenderse fora-a-fora.

2.4.1 — Parâmetros técnicos máximos gerais para acesso e navegação no Porto da Figueira da Foz

2.4.1.1 — Comprimento — 120,00 metros

Nota: Os navios sem propulsor de proa, com mais de 90,00 metros de comprimento, deverão ser submetidos a parecer prévio dos serviços de pilotagem da APFF, S. A., de molde a avaliar a necessidade de meios auxiliares de manobra.

2.4.1.2 — Boca — 18,5 metros

2.4.1.3 — Calado — 6,5 metros

Disposição Especial:

A entrada e acostagem de navios cujas dimensões e características não se enquadrem no regime fixado nos pontos 2.4.1.1, 2.4.1.2 e 2.4.1.3, poderá ser consentida após avaliação pela APFF, S. A., de cada solicitação concreta que lhe seja dirigida.

Tendo em consideração os condicionalismos naturais de aproximação da entrada da barra e do estuário do rio Mondego, toda a navegação deverá cumprir a Regra 9 do RIEAM, sendo considerados “navios que só podem navegar com segurança num canal estreito ou numa via de acesso” (RIEAM Regra 9b), toda a navegação comercial, ou outra de carácter especial, obrigada a pilotagem compulsiva, devendo ser observado pela restante navegação resguardo e prioridade aos seus movimentos evolutivos.

2.4.2 — Parâmetros técnicos máximos para navegação e atracação nos terminais, docas e vias navegáveis na área de jurisdição do Porto da Figueira da Foz

a) Porto Comercial (Terminal de Carga Geral e Terminal de Granéis Sólidos)

No Porto Comercial, o comprimento e o calado dos navios não deverão exceder, respetivamente, 120,0 metros e 6,5 metros.

As dimensões máximas para atracação em cada um dos postos nos Terminais do Porto Comercial, são as seguintes:

Terminal de Carga Geral:

Posto 1 — Comprimento máximo de 110 metros e calado máximo de 5,50 metros

Posto 2 — Comprimento máximo de 110 metros e calado máximo de 5,50 metros

Posto 3 — Comprimento máximo de 110 metros e calado máximo de 5,50 metros

Posto 4 — Comprimento máximo de 110 metros e calado máximo de 5,50 metros

Posto 5 — Comprimento máximo de 110 metros e calado máximo de 7,00 metros

Terminal de Granéis Sólidos:

Posto 1 — Comprimento máximo de 120 metros e calado máximo de 7,00 metros

Posto 2 — Comprimento máximo de 120 metros e calado máximo de 7,00 metros

Posto 3 — Comprimento máximo de 120 metros e calado máximo de 7,00 metros

Posto 4 — Comprimento máximo de 120 metros e calado máximo de 7,00 metros

b) Terminal de Granéis Líquidos:

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

c) Porto de Pesca Costeira

As condições de acesso e permanência de embarcações ao cais de descarga, cais de abastecimentos, cais de aprestos e pontes-cais de estacionamento e pontão da pequena pesca encontram-se fixadas no regulamento do porto de pesca costeira da Figueira da Foz. O acesso e estacionamento de navios mercantes aos quatro duques-de-alba localizados a nascente da Lota depende de prévia autorização da APFF, S. A.

Nestes duques-de-alba o comprimento e o calado dos navios não deverão exceder os 100 metros e os 5 metros, respetivamente.

d) Braço sul do Rio Mondego (desde a entrada do Porto de Pesca Costeiro até à Ponte dos Arcos)

Atendendo às condições de maré, este canal de navegação deve ser praticado apenas por embarcações cujo comprimento e o calado não deverão exceder, respetivamente, os 6,0 metros e 1,0 metros.

e) Doca de Recreio

O comprimento e o calado das embarcações de recreio não deverão exceder, respetivamente, 25,0 metros e 3,0 metros.

Excetuam-se as embarcações que acostem no cais de serviços, localizado na face interior do molhe nascente da doca, cujo comprimento e calado não deverão exceder, respetivamente, os 50 metros e os 4,0 metros.

f) Doca dos Bacalhoeiros

Nesta doca, o comprimento e o calado dos navios e embarcações não deverão exceder, respetivamente, os 100,0 metros e 5,0 metros.

2.5 — Navios especiais

2.5.1 — Previamente à decisão das escalas de navios com comprimentos superiores a 120,0 metros, calado superior a 6,5 metros deverá ser facultada ao Departamento de Pilotagem da APFF, S. A., toda a informação relevante que permita aferir a viabilidade do acesso e manobra de tais navios no Porto da Figueira da Foz.

A título excecional, mediante avaliação concreta da solicitação que lhe seja dirigida, poderá a APFF, S. A. autorizar a entrada, navegação e acostagem de navios ou embarcações cujas características não se enquadrem no regime fixado nas diversas alíneas do artigo 2.4.2.

2.5.2 — A entrada da barra e estadia no Porto da Figueira da Foz de navios que, em virtude das suas características, exigem condições acrescidas de segurança, mormente, a presença de piloto a bordo, poderá ser autorizada pela APFF, S. A., ouvida a Autoridade Marítima.

Consideram-se navios especiais, aqueles que se enquadrem nas seguintes condições:

1 — Navios que, pelas suas características/dimensões, excedam os parâmetros descritos nos pontos 2.4.1.1, 2.4.1.2 e 2.4.1.3.

2 — Navios, embarcações de recreio e de pesca em situação de avaria, água aberta, fogo a bordo, condições anormais de estabilidade ou quaisquer outras que possam constituir uma potencial ameaça à segurança portuária ou do ambiente;

3 — Navios com indicação para interdição de entrada ou estacionamento no porto por parte da Autoridade competente nos termos da legislação em vigor relativa à inspeção de navios pelo Estado de porto, atualmente aprovada pelo DL 27/2015, de 6 de fevereiro;

4 — Navios com qualquer tipo de avaria no aparelho motor ou leme;

5 — Trens de reboque;

6 — Navios que transportem “Mercadorias Perigosas”, classificadas como tal nos termos do Código “International Maritime Dangerous Goods (IMDG)”, do capítulo 17 do Código “*International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk*” (IBC) e do capítulo 19 do Código “*International Code of the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk*” (IGC), incluindo os materiais radioativos constantes do Código “*International Code for the Safe Carriage of Packaged*”.

2.5.3 — O pedido para a entrada ou saída de trens de reboque, dirigido à Autoridade Portuária, deve identificar o responsável pelo trem de reboque.

2.5.4 — Os navios com avaria ou situações de água aberta, fogo a bordo ou deficientes condições de estabilidade, deverão, obrigatoriamente, manter escuta no VHF canal 13 a partir do momento de fundearem ou atracarem e até resolução da anomalia.

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 estreitas ou de maior dificuldade de governo;

c) Serão impedidos os cruzamentos entre molhes, podendo apenas os mesmos ser efetuados após acordo prévio resultante de contacto entre os intervenientes. Para evitar esses cruzamentos o navio aplegado à corrente deve esperar que o outro passe. Caso não exista corrente esperará o navio em saída.

2.7 — Postos de acostagem

a) Nenhum navio pode atracar em qualquer dos terminais ou postos de acostagem sem prévia autorização da APFF, S. A., devendo cumprir as 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, posicionamento destas e 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) A eventual utilização dos cais do porto de Pesca Costeira para navios de comércio, para realização de operações especiais de carga ou descarga, fica condicionada à autorização da concessionária Docapesca, S. A., e aos pareceres prévios da Autoridade Marítima, da Autoridade Tributária e Aduaneira, da Unidade de Controlo Costeiro da GNR e do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras.

3 — Serviço de pilotagem

a) A prestação dos serviços de pilotagem no porto da Figueira da Foz obedece ao estipulado na legislação em vigor;

b) No porto da Figueira da Foz o recurso aos serviços de Pilotagem é obrigatório no interior do porto e até ao limite exterior de 2 milhas, centrado no farol do molhe norte;

c) Os pedidos de piloto são apresentados aos serviços da APFF, S. A. através da JUP (Janela Única Portuária) ou, estando este sistema indisponível, de meios alternativos 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;

d) A marcação dos serviços será sempre confirmada pelos serviços competentes da APFF, 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 (ver anexo 4);

4) Condições de maré;

5) Características do navio;

6) Local de atracação ou desatracação;

7) Condições dos canais de navegação, atentas as limitações das capacidades de manobra dos navios de maior porte.

e) A pilotagem faz-se com a presença do piloto a bordo, podendo também ser efetuada a partir da estação ou da embarcação de pilotos, com o auxílio de radar e dos meios de comunicação e orientação habituais (Pilotagem assistida);

f) Os serviços de pilotagem são prestados tendo em conta os condicionamentos respeitantes a calados, comprimentos, marés, manobrabilidade do navio, condições de tempo e de mar;

g) 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;

h) Por razões de segurança, a entrada da barra será feita com as melhores condições meteorológicas e de maré possíveis. Por tal facto, 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;

i) Quando a permanência ao cais dos navios atracados no Terminal de Carga Geral, Terminal de Granéis Sólidos 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, para que tal seja evitado. Em casos extremos, terão de abandonar o respetivo posto de acostagem e aguardar em local mais seguro.

3.1 — Condicionamentos

Em situações de barra condicionada, o horário de entrada e saída de navios mercantes, ficará limitado ao período entre o nascer e o pôr-do-sol.

No período que medeia entre o pôr-do-sol e as 24 horas, os movimentos só se poderão efetuar com a barra aberta a toda a navegação.

4 — Fundeadouros

4.1 — Fundeadouros exteriores

Os navios que demandem o porto da Figueira da Foz serão informados pelo Departamento de Pilotagem da APFF, S. A., do fundeadouro de espera exterior ao porto, o qual se encontra definido pelas seguintes coordenadas (Datum Europeu 1950):

Vértice A: 40° 09',3 N — 008° 57',0 W

Vértice B: 40° 09',3 N — 008° 55',7 W

Vértice C: 40° 08',8 N — 008° 55',7 W

Vértice D: 40° 08',8 N — 008° 57',0 W

4.2 — Fundeadouros interiores

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. Ainda com caráter de exceção, em casos de conveniência para o porto e desde que o tempo de espera seja limitado, haja condições climáticas favoráveis e seja possível ao departamento de pilotagem da APFF, S. A. manter contacto com o navio, poderá ser concedida autorização para fundear.

5 — Aviso de chegada

a) Os agentes de navegação ou os representantes legais dos armadores das embarcações e navios que pretendam escalar o porto da Figueira da Foz comunicarão 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 da Figueira da Foz (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 fundeadoiro 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 outras, 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, mormente, nos seus artigos 4.º, 11.º e 12.º;

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.

6 — 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 respetivo local de estacionamento, pronto a intervir se for chamado;
- 2) Rebocador em operação, efetua acompanhamento ao navio, podendo auxiliar a manobra empurrando ou com cabo estabelecido, se as condições assim o exigirem.

b) Tendo em vista a segurança da navegação e as atuais condições de acessibilidade no Porto da Figueira da Foz, são estabelecidos os seguintes procedimentos para a utilização de rebocador(es):

- 1) Rebocador em atenção, condição aplicável a todos os navios mercantes que efetuem manobras no porto da Figueira da Foz, sem prejuízo das condições estabelecidas para as situações de Rebocador em operação;
- 2) Rebocador em operação, sempre que se verifiquem as seguintes condições:

Condições adversas de prática de barra e/ou manobra, considerando as condições meteorológicas, o local de acostagem e a manobrabilidade do navio, individualmente ou pelo seu conjunto (a avaliar pelos Serviços de Pilotagem);

Movimentos de entrada e saída, na situação de “barra condicionada a 35 metros”;

Movimentos de entrada e saída no período noturno;

Movimentos de e para o Porto de Pesca;

Navios de comprimento superior a 80 metros sem hélice de proa, podendo passar à condição de “em atenção”, se as condições de manobra e os meios do navio se mostrarem suficientes;

Navios de GT>5.000, podendo passar à condição de “em atenção” se as condições de manobra e os meios do navio se mostrarem suficientes.

c) Para navios com uma Arqueação bruta superior a 5.000 unidades, deverá ser utilizado um rebocador com uma tração igual ou superior a 15 toneladas.

d) Para navios com uma Arqueação bruta superior a 7.500 unidades, deverá ser utilizado um rebocador com uma tração igual ou superior a 25 toneladas.

e) Tabela resumo de utilização de rebocadores no Porto da Figueira da Foz.

Dimensões	Rebocadores a utilizar	
	Navios c/ hélice de proa	Navios s/ hélice de proa
LOA< 80 m	1 rebocador em atenção	
LOA:80 m a 100 m	1 rebocador em atenção	1 rebocador em atenção/operação
LOA:100 a 120 m	1 rebocador em atenção, com potência de tração igual ou superior a 15 tons.	1 rebocador em operação com potência de tração igual ou superior a 15 tons. Avaliação prévia da necessidade de segundo rebocador.
LOA > 120 m	1 rebocador com potência de tração igual ou superior a 15 tons. em operação	1 reb. de 25 tons tração 1 reb. de 15 tons tração.
GT > 5000 tonsGT	Rebocador em operação de 15 tons tração	
GT > 7500 tonsGT	Rebocador em operação de 25 tons tração	

7 — Procedimentos durante a permanência no Porto**7.1 — 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.

7.2 — 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.

7.3 — 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, de molde a prevenir, entre outros sinistros, casos de abaloamento, 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.

7.4 — Meios de acesso e de abandono dos navios

a) Os navios devem dispor de meios próprios que garantam o acesso do pessoal 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.

7.5 — 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 da Figueira da Foz ficam obrigadas a observar as normas e regras estabelecidas pela APFF, 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 legislado 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 atravessam.

8 — Deficiências, avarias e reparações a bordo

8.1 — Participações de avarias

Qualquer deficiência ou avaria existente a bordo que afete de algum modo a segurança marítima deve ser participada à APFF, S. A. e à Capitania do Porto da Figueira da Foz antes de se proceder a qualquer manobra de entrada, mudança de cais, saída ou reparação a bordo.

No caso do navio com avaria pretender entrar a barra do porto da Figueira da Foz deverá comunicar tal intenção à APFF, S. A., com toda a informação relevante. A Autoridade Portuária, em função da avaliação da situação e da obtenção dos pareceres que entenda por necessários, autorizará ou não a entrada do navio e, sendo o caso, informará os mesmos dos requisitos necessários para a sua entrada.

8.2 — Reparações

a) Os navios que pretendam efetuar reparações durante a sua estadia no porto da Figueira da Foz, deverão requerer prévia autorização à

APFF, S. A., sem prejuízo da necessidade de obtenção de licença da Autoridade Marítima;

b) Os pedidos de autorização devem ser apresentados à APFF, S. A., através da JUP, com a antecedência mínima de 24 horas indicando com detalhe os trabalhos a realizar e da duração prevista para a sua execução;

c) Não são permitidos trabalhos de manutenção nos navios atracados no Terminal de Graneis Líquidos e nos terminais comerciais, quando esses trabalhos afetarem o sistema propulsor ou a operacionalidade do navio;

d) As reparações a realizar na casa das máquinas implicam a obrigatoriedade das aberturas para o exterior permanecerem fechadas durante a realização dos trabalhos.

8.3 — Serviços efetuados por mergulhadores

a) Os navios ou embarcações que pretendam a execução de serviços por mergulhadores, para inspeções ou trabalhos, deverão requerer prévia autorização à APFF, 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.

9 — Movimentação de cargas destinadas aos navios

9.1 — Autorizações

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

9.2 — 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 n.º 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 da Figueira da Foz, deverão dar cumprimento às obrigações legais relativas ao sistema de acompanhamento e de informação do tráfego de navios aprovado atualmente pelo DL 180/2004, de 27 de julho;

c) Os Pilotos que intervenham na acostagem, desacostagem, ou outras manobras dos navios que transportem mercadorias perigosas ou poluentes, devem alertar a Capitania do Porto da Figueira da Foz e a direção de coordenação portuária da APFF, S. A. logo que suspeitem ou detetem 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.

9.3 — Movimentação de cargas perigosas ou poluentes no terminal de graneis líquidos

a) 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 contacto 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 guias 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 guias 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;

b) As viaturas utilizadas não podem aceder ao terminal sem instalação de tapa-chamas, nos locais em que tal obrigação se encontre estabelecida, devendo permanecer na infraestrutura apenas o tempo indispensável à sua carga ou descarga e estar prontas a sair a qualquer momento.

10 — Poluição

10.1 — 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 279.º do Decreto-Lei n.º 48/95, de 15 de março (Código Penal).

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 responsável, 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 da Figueira da Foz;

d) A bordo dos navios, durante a sua permanência no porto, devem existir contentores para recolha dos diferentes resíduos.

10.2 — 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, os 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 sobranças de humidificação;

2) O interessado deve providenciar para que, durante as operações, seja garantido o funcionamento do sistema de humidificação da carga;

3) A humidificação deve ser efetuada de molde a evitar o escorrimento 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.

10.3 — Poluição atmosférica

É interdita a emissão de gases tóxicos, poeiras voláteis, fumos negros ou fálhas.

10.4 — Uso de dispersantes

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

10.5 — Lastros

a) Os navios devem subscrever à chegada o formulário de movimentação de águas de lastro, nos termos do Decreto-Lei n.º 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/deslastro 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 APFF, 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 aconselharem.

10.6 — Dragagens e lançamento de dragados

As dragagens na área do porto só poderão ser efetuadas mediante licença concedida pela APFF, S. A., após a obtenção de parecer da Capitania do Porto da Figueira da Foz. O lançamento de dragados só pode ser realizado mediante licenciamento da APFF, S. A.

11 — Pesca e prática de mergulho

11.1 — Pesca Profissional

1 — De modo a garantir a segurança da navegação, das pessoas e bens, não é permitido o exercício da pesca profissional com embarcação nas seguintes áreas, conforme planta do Anexo 3.

a) No fundeadouro exterior;

b) Na via de acesso à entrada da barra e num raio de meia milha, nas águas oceânicas centrada em cada farol dos molhes exteriores;

c) Na entrada da barra no espaço interior definido pelos alinhamentos dos faróis dos molhe exterior com a baliza n.º 2 e desta com o molhe interior a Norte e molhe exterior e molhe interior a Sul desde a estrutura conhecida como pontão do marégrafo sito na raiz do molhe de retenção interior Norte até à linha imaginária definida pelos faróis dos molhes exteriores;

d) No Porto de Pesca Costeira, Doca de Recreio e Doca dos Bacalhoeiros

- e) Onde ocorram operações de dragagem;
f) Durante operações de Scooping;

2 — A pesca dirigida à captura de Lampreia e Sável obedece ao disposto na alínea p) do n.º 1 e alíneas b) e d) do n.º 2, ambas do artigo 6.º da Portaria n.º 564/90 de 19 de julho, as seguintes condicionantes:

a) Desde as testas dos molhes interiores até à Fontela, os tresmalhos de deriva devem ocupar a metade Norte do Rio Mondego, devendo ser salvaguardada a navegação em segurança na metade Sul. É interdita a pesca com artes derivantes para jusante do alinhamento das testas dos molhes interiores, permitindo-se apenas a conclusão da recolha das artes até ao meridiano do farolim anterior do enfiamento de entrada da barra do porto, sito no molhe norte;

b) Na área definida na alínea a) supra é interdita a utilização de artes de deriva em condições de reduzida ou má visibilidade.

3 — É proibido abandonar qualquer arte, aparelho, apetrecho ou utensílio de pesca nos molhes, cais e margens das áreas sob jurisdição da APFF, S. A.

11.2 — 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 fundeadouro exterior;

b) Na via de acesso à entrada da barra e num raio de meia milha, nas águas oceânicas, centrada em cada farolim dos molhes exteriores;

c) Na entrada da barra — anteporto — no espaço interior definido pelos alinhamentos dos farolins do molhe exterior com o molhe interior a Norte e molhe exterior e molhe interior a Sul desde a estrutura conhecida como pontão do marégrafo sito na raiz do molhe de retenção interior Norte até à linha imaginária definida pelos farolins dos molhes exteriores;

d) No Porto de Pesca Costeira, Doca de Recreio e Doca dos Bacalhoeiros;

e) Onde ocorram operações de dragagem;

f) Durante operações de Scooping;

2 — Pesca lúdica apeada:

a) Nos Molhes Exteriores do porto, sempre que a barra estiver condicionada, ou estiverem em vigor avisos de temporal;

b) Na Margem Norte do Rio Mondego:

1 — Até cem metros para Oeste do topo do enrocamento do molhe jusante da Doca de Recreio;

2 — Na Doca de Recreio, incluindo muralhas, molhes, pontões, embarcações e áreas molhadas;

3 — Até cem metros para Leste do topo do enrocamento do molhe montante da Doca de Recreio;

4 — Em toda a extensão do Porto Comercial e subsequente espaço vedado a montante, bem como a partir de navios ou embarcações atracadas.

c) Na Margem Sul e braço sul do Rio Mondego:

1 — Até cem metros para Oeste do topo do enrocamento do molhe norte do Porto de Pesca Costeira;

2 — No Porto de Pesca Costeira, incluindo muralhas, molhes, pontões, embarcações e áreas molhadas;

3 — Molhe sul do Porto de Pesca, desde o topo do enrocamento e subsequente espaço vedado deste porto, na margem do braço Sul do Rio Mondego;

4 — Na Doca dos Bacalhoeiros, incluindo os seus enrocamentos.

11.3 — Pesca submarina

Não é permitido o exercício da pesca submarina para montante das testas dos molhes exteriores do Porto da Figueira da Foz.

11.4 — Prática de mergulho

A prática do mergulho é interdita na barra, canal de navegação e no interior Porto da Figueira da Foz.

12 — 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 APFF, S. A.

13 — 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 da Figueira da Foz, 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 efeitos sobre tais infraestruturas.

14 — Visibilidade

No Porto da Figueira da Foz, em condições de visibilidade reduzida, a movimentação de navios só pode ser efetuada mediante autorização prévia da APFF, S. A.

ANEXO 1

Plano de Comunicações do Porto da Figueira da Foz

(Plano de comunicações do porto da Figueira da Foz — VHF) (a)

Frequências (MHz)			Função (b)
Canal número	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.
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 — Unidade de Controlo Costeiro.
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.
60	156,025	160,625	Autoridade Portuária.
64	156,225	160,825	Escolas e entidades de formação náutica.
66	156,325	160,925	GNR — Unidade de Controlo Costeiro.
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).
72	156,625		Pesca (navio — navio).
74	156,725	156,725	Controlo de tráfego marítimo — VTS portuário.
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.

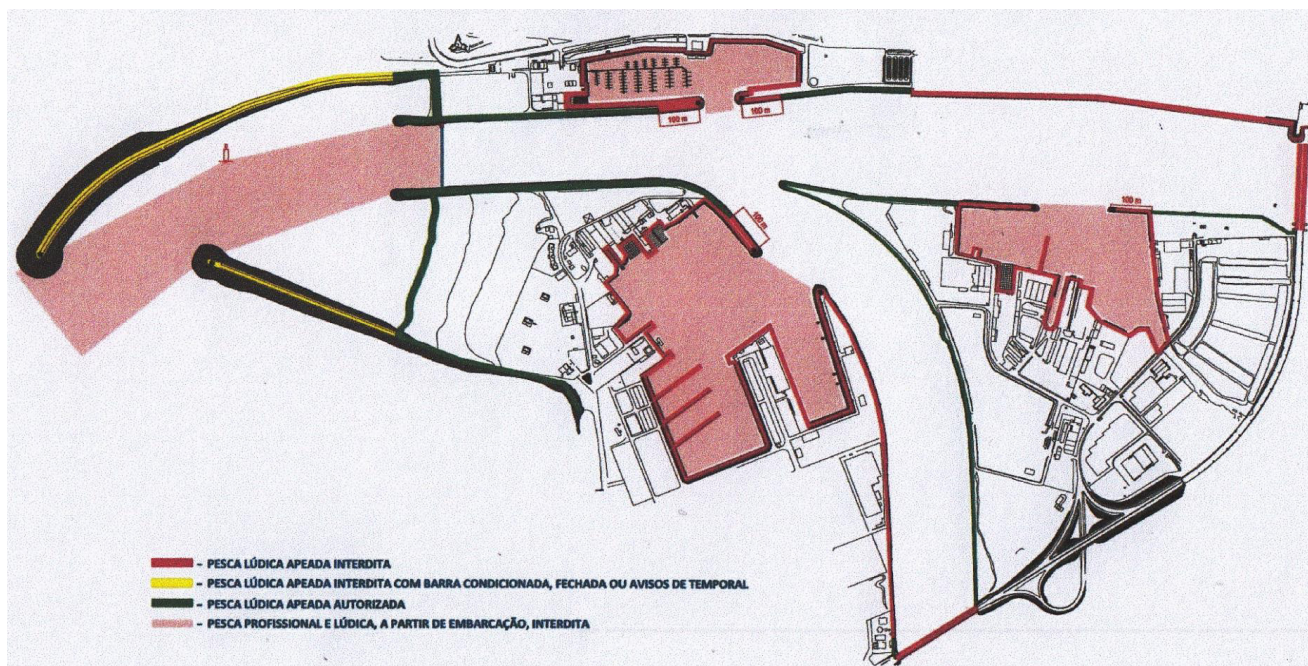
(e) Este canal deve ser utilizado para emissão de sinais de alerta navio-navio e navio-terra dentro da área A1.

ANEXO 2

Proibição de pescar

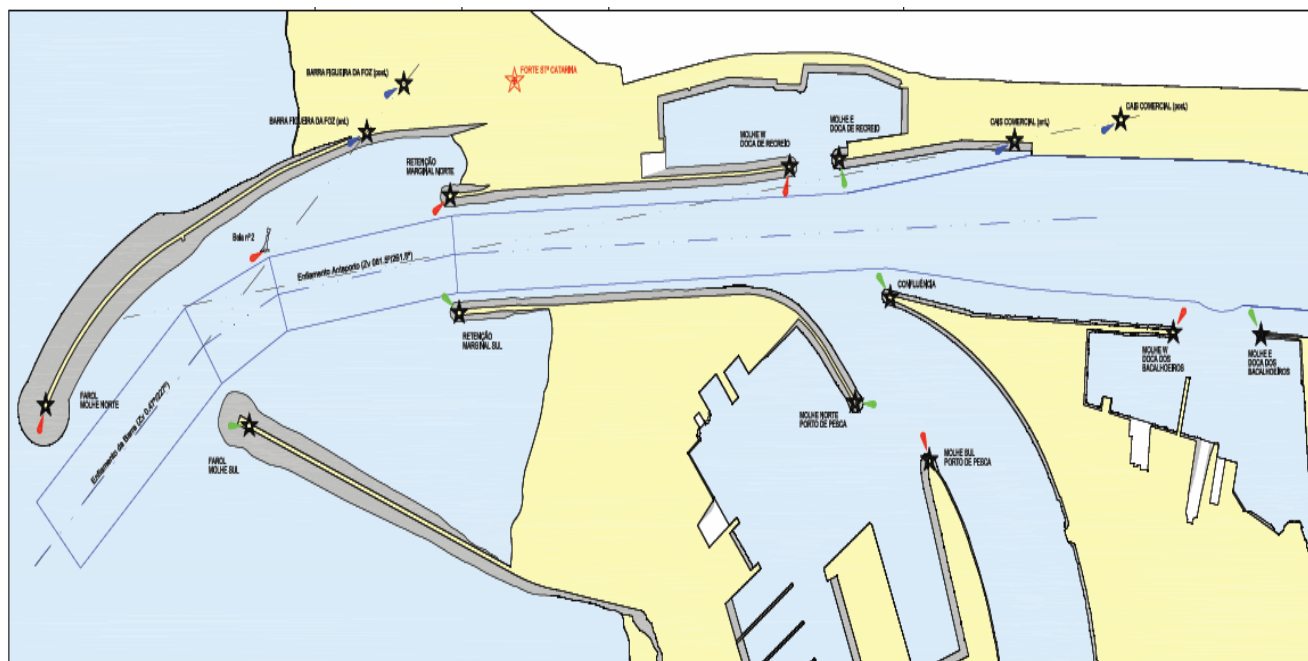
Pesca profissional e lúdica

(Ver n.^{os} 11.1 e 11.2 do texto)



ANEXO 3

Assinalamento marítimo

[illegible]