



Porto de Lisboa

**Regulamento de Autoridade Portuária
da APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A.**

Índice

1. **Objeto**
2. **Definições**
3. **Aproximação, Entrada, Permanência e Saída**
4. **Pilotagem**
5. **Fundeadouros**
6. **Navios Com Condicionantes**
7. **Arribadas**
8. **Comunicações**
9. **Navegação em Porto**
 - 9.a **Velocidades**
 - 9.b **Visibilidade Reduzida**
 - 9.c **Canais de Navegação**
 - 9.d **Balizagem**
10. **Permanência em Porto**
 - 10.a **Poluição Marinha e Atmosférica**
 - 10.b **Abastecimento de Combustíveis, Lubrificantes e Trasfega de Cargas Líquidas**
 - 10.c **Mercadorias Perigosas**
 - 10.d **Resíduos**
 - 10.e **Reparações**
 - 10.f **Movimentação de Granéis Sólidos**
11. **Embarcações de Pesca**
12. **Náutica de Recreio**
13. **Trabalhos Portuários**
14. **Dragagens**

- 15. [Zona de Proteção Especial e Reserva Natural do Estuário do Tejo](#)
- 16. [Centro de Controlo de Tráfego Marítimo \(VTS – Lisboa\)](#)
- 17. [Contraordenações](#)
- 18. [Anexos](#)
 - 18.a [Fundeadouros](#)
 - 18.b [Condicionaisismos](#)
 - 18.c [Canais de Navegação](#)
 - 18.d [Plano de Comunicações](#)
 - 18.e [Tabelas de Movimentação de Substância Explosivas](#)
 - 18.f [Tabelas de Distâncias de Segurança](#)

1. Objeto

A Administração do Porto de Lisboa, S.A. - APL, S.A. é o organismo que, na sua área de jurisdição, detém a responsabilidade integrada das matérias relacionadas com a segurança portuária, controlo de tráfego marítimo e pilotagem, bem como as competências de aplicação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973 - MARPOL e controlo ambiental das atividades relacionadas com a exploração portuária.

Nesse sentido, a Administração do Porto de Lisboa, S.A., enquanto Autoridade Portuária, tem vindo a desenvolver, designadamente nos termos do Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de março, um conjunto de normas e instrumentos regulamentadores das atividades portuárias que se veem complementadas com a aprovação do presente Regulamento de Autoridade Portuária da APL, S.A..

Este Regulamento de Autoridade Portuária da APL, S.A., tem por objeto, sem prejuízo das demais normas convencionais, legais ou regulamentares aplicáveis no Porto de Lisboa, definir os termos e condições ambientais e de segurança portuária e de navegação na área de jurisdição da APL, S.A..

2. Definições

2.1 - O presente Regulamento aplica-se ao rio Tejo e respetivo estuário entre o alinhamento do farol do Bugio, o farol de S. Julião da Barra (linha de Entre-Torres) e deste com o esporão da Cova do Vapor, e a ponte sobre o rio Tejo em Vila Franca de Xira, aos rios, calas e canais e seus afluentes. Excetuam-se as áreas molhadas limitadas pelo alinhamento dos molhes da Doca de Marinha e pelo alinhamento dos cabeços dos molhes da bacia de manobra do Alfeite os quais são área da Base Naval de Lisboa.

2.2 - Estas instruções não anulam o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar de 1972, que, no Porto de Lisboa, se mantém em vigor sob a designação genérica de Regulamento, salvo quando tal for especificamente indicado.

2.3 - Nestas instruções, as designações Navio e Embarcação serão aplicadas indistintamente, tendo ambas o mesmo significado do Regulamento (Regra 3 - Definições Gerais) a saber: «todo o veículo aquático de qualquer natureza, incluindo os veículos sem imersão e os hidroaviões, utilizado ou susceptível de ser utilizado como meio de transporte sobre a água».

2.4 - Serão genericamente designadas por Ferries as embarcações de tráfego local de transporte coletivo de passageiros e/ou automóveis que estejam a ser utilizadas em carreiras regulares, em cumprimento de horários ou seus desdobramentos.

2.5 - O canal principal de navegação no Tejo é definido pelos pilares da Ponte 25 de Abril (Zv=080º), até cruzar o Zv=000º à Torre de Belém, pelo canal definido pelo 275º a partir desses pontos de cruzamento até aos limites Sul e Norte do canal da Barra Sul e dentro desses mesmos limites entre a linha de Entre Torres e o Zv=000º à Cruz da Igreja de Madre de Deus.

2.6 - Chamar-se-á Zona de Proteção das Costas a uma faixa molhada de 300 metros de largura, medida a partir da linha de baixa-mar.

2.7 - No Porto de Lisboa consideram-se Navios Desgovernados os designados na alínea f) da Regra 3 – Definições Gerais, do Regulamento, devendo mostrar os sinais previstos na Regra 27 – Navios desgovernados ou com capacidade de manobra reduzida, do Regulamento.

2.8 - No Porto de Lisboa são considerados Navios com Capacidade de Manobra Reduzida todos os navios que se incluam na alínea g) da Regra 3 – Definições Gerais, do Regulamento, bem como os que tiverem dimensões de GT iguais ou superiores a 30.000 devendo mostrar os sinais previstos na Regra 27 – Navios desgovernados ou com capacidade de manobra reduzida, do Regulamento.

2.9 - No Porto de Lisboa são considerados Navios Condicionados pelo seu Calado, além dos designados na alínea h) da Regra 3 – Definições Gerais, do Regulamento, os que o tenham igual ou superior a 10,5 metros e os que naveguem em canais interiores em situação de resguardo ao fundo inferior a 10% do seu calado, devendo mostrar os sinais previstos na Regra 28 – Navios condicionados pelo seu calado, do Regulamento.

2.10 – Consideram-se navios arribados ao Porto de Lisboa todos aqueles que, não estando desembarçados para Lisboa ou não tendo como destino este Porto, sejam obrigados, por motivo de força maior, designadamente mau tempo, água aberta, avaria, falta de combustível ou aguada, reacondicionamento das cargas, mudanças de tripulação ou desembarque de feridos ou mortos, a demandar este Porto.

2.11 – As posições geográficas indicadas neste regulamento são referidas ao mesmo sistema de referência das cartas náuticas oficiais (CNO) que cobrem o Porto de Lisboa (Datum WGS84).

2.12 - Estão isentas de figurar no Sistema Informático da APL (JUP) todas as embarcações:

- de Tráfego Local;
- de recreio com LOA < 40 mts e sem agência de navegação atribuída;
- da Armada Portuguesa e unidades as UAM da PM ou GNR/BF;
- de Pesca Local ou Costeira;
- outras embarcações consideradas caso a caso pela Autoridade Portuária.

2.13 - A Administração do Porto de Lisboa, S.A., possui os seguintes contactos respeitantes à Segurança e Pilotagem:

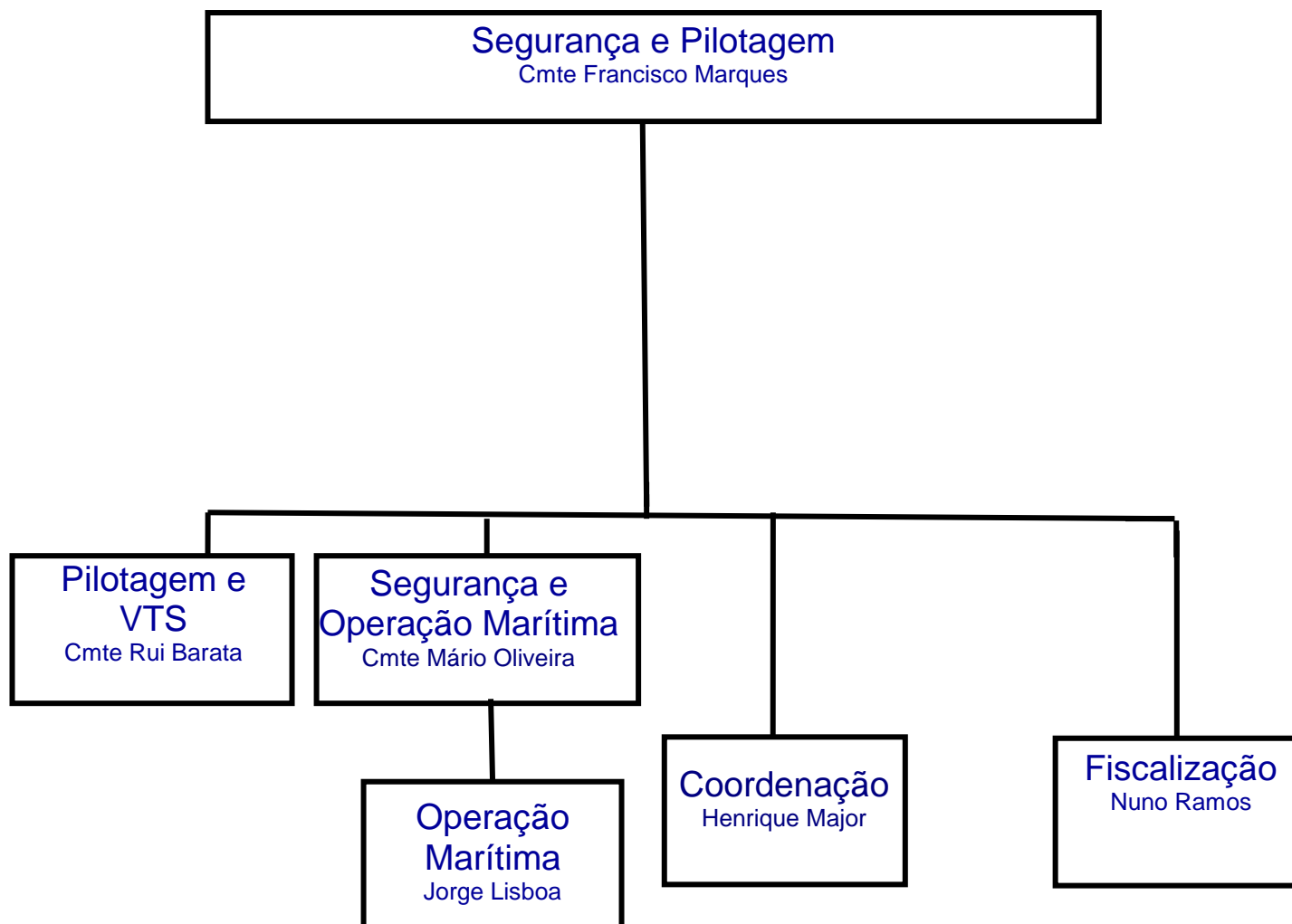
Direção de Segurança e Pilotagem (SP) – Tel. 213025400 – Fax. 213025433

Centro de Controlo de Tráfego Marítimo / Emergência (CCTM/PEPL) – Tel. 213025482/83 – Fax. 213025486 – VHF canais 12, 13 e 74 – 24H/TDA

Serviço de Coordenação (SP/CO) – Tel. 213025466 – Fax. 213025470

Departamento de Pilotagem (SP/PL) – Tel. 213025480 – Fax. 213025410 – VHF canal 14 – 24H/TDA.

2.14 – O Organigrama da Direção de Segurança e Pilotagem, que responde perante o Conselho de Administração da APL, SA, é o seguinte:



3. Aproximação, Entrada, Permanência e Saída

As disposições seguintes destinam-se a informar os navios, ou seus representantes sobre os requisitos e normas de aproximação e entrada das barras e estuário do rio Tejo bem como os cuidados a observar na navegação dos navios ou embarcações naquelas águas.

3.1 – A navegação para demandar as barras do Porto de Lisboa, além de ter em atenção todas as indicações fornecidas pelas cartas 26303, 26304, 26305, 26306, 26307 e 275004 do Instituto Hidrográfico, deve ainda atender a que são considerados canais estreitos:

- a) Barra Sul ou Grande, desde o enfiamento Peninha / Cidadela ($Z_v = 336^\circ$ até $Z_v = 315^\circ$) ao molhe Oeste da Doca de Paço de Arcos.
- b) Barra Norte ou Pequena, desde a Ponta da Rana ($009^\circ 20.6' W$), até à confluência entre a Barra Sul e o enfiamento marca Caxias / Mama ($Z_v = 050^\circ$).

3.2 – No acesso à Barra Sul são considerados pelo Departamento de Pilotagem os seguintes parâmetros de avaliação:

- a) Zero hidrográfico
- b) Ondulação
- c) Estado de maré
- d) Intensidade do vento
- e) Calado

3.3 – Um navio saindo a Barra Sul tem prioridade de passagem, todavia nunca deverá passar para Norte do enfiamento das marcas da Mama e Caxias (Mirante), $Z_v = 050^\circ$.

3.5 – Todos os navios, abrangidos pelo Código ISPS, que pretendam entrar no Porto de Lisboa deverão prestar à Autoridade Portuária as seguintes informações:

- Nível de Segurança em que o navio está a operar;
- Nome, função e contacto telefónico do Oficial de Segurança do Navio (SSO);
- Nome e contacto telefónico do Oficial de Segurança da Companhia (CSO);
- Número, data de validade e entidade emissora do Certificado ISPS;
- Lista dos últimos 10 portos escalados, com as respetivas datas de chegada e partida, bem como o nível de segurança em que operou;
- Eventuais medidas de Proteção Especiais/Adicionais tomadas.

4. Pilotagem

4.1 – Está definido, de acordo com a al. f) do art.º 6.º do Decreto-Lei n.º 48/2002, de 2 de março, , que no Porto de Lisboa a área de Pilotagem obrigatória estende-se em toda a zona navegável do rio Tejo e até ao limite exterior de 6 milhas centrado no Farol de S. Julião, com as isenções ou exceções previstas.

4.1.1 - Na área a Leste da Torre VTS é obrigatória a presença de Piloto a bordo de todos os navios ou embarcações que naveguem ou efetuem manobras excetuando as isenções abaixo mencionadas:

- a) Os navios de guerra, as embarcações e unidades auxiliares da Armada Portuguesa, da Polícia Marítima e da Guarda Nacional Republicana;
- b) As embarcações de navegação costeira nacional ou outras que estejam temporariamente autorizadas a operar nesse tráfego, pertencentes à Autoridade Portuária ou que se encontrem ao seu serviço;
- c) As embarcações de tráfego local, rebocadores locais e embarcações locais auxiliares, outras que estejam temporariamente autorizadas a exercer a sua atividade na área local;
- d) Os rebocadores registados no tráfego local de Lisboa e Setúbal;
- e) Os trens de reboque de e para Setúbal, em que o rebocador esteja registado no tráfego local de Lisboa ou Setúbal e o rebocado esteja registado no tráfego local de um porto nacional
- f) As embarcações afetas à execução de trabalhos portuários;
- g) As embarcações de pesca local e costeira;
- h) As embarcações em manobra de correr ao longo do cais ou de outra estrutura de atracação, sem perda de contacto, desde de que esta seja dirigida pelo comandante ou seu substituto direto, salvo situações especiais de segurança previstas no Regulamento da Autoridade Portuária;
- i) As embarcações de recreio com comprimento inferior a 40 metros;
- j) As embarcações cujo comandante seja titular de certificado de isenção de pilotagem.

4.1.2 - Na área a Oeste da Torre VTS e desde que não estejam nas condições referidas em 6, os Comandantes podem facultativamente navegar até a estação de Pilotos para receber aí o Piloto.

4.1.3 - As embarcações só podem fundear para montante da linha de Entre Torres (São Julião/Bugio), desde que o façam com Piloto a bordo.

4.2 - Os serviços de Pilotagem são efetuados exclusivamente por Pilotos do Departamento de Pilotagem do Porto de Lisboa, mediante requisição.

4.2.1 - Consideram-se serviços de Pilotagem os serviços definidos no Artigo 1.º do Anexo I ao Decreto-Lei n.º 48/2002, de 2 de março:

4.2.2 – A requisição do serviço de Pilotagem deverá ser efetuada por via informática pelo agente do navio, ou representante do armador, para o Departamento de Pilotagem do Porto de Lisboa, onde qual deverá constar, além do nome da embarcação, da natureza do serviço pretendido e da data/hora para o qual o serviço é requisitado, os seguintes elementos:

- a) *Gross Tonnage*,
- b) calado,
- c) comprimento,
- d) boca,
- e) local de estacionamento; número e potência dos rebocadores a utilizar e amarradores
- f) outras informações necessárias para a boa execução do serviço.

4.2.2.1 – Os serviços de Pilotagem de entrada podem ser requisitados todos os dias das 00:00 horas às 24:00 horas. Um serviço de entrada só será considerado como requisitado quando se verificarem, cumulativamente, as seguintes condições:

O agente do navio, ou representante do armador ter transmitido para o Departamento de Pilotagem, por via informática, o local de estacionamento do navio bem como a indicação estimada da data/hora a pilotar;

Ser recebido no Departamento de Pilotagem, por via informática, telefax, telefone ou VHF, o ETA enviado pelo navio, com uma antecedência nunca inferior a 2 (duas) horas, nem superior a 24 (vinte e quatro) horas. Nesta mensagem deverá constar igualmente o local pretendido para o embarque do Piloto; na ausência desta informação fica entendido que o mesmo é a Baía de Cascais.

Para os navios de guerra é aceite o ETA enviado pela Embaixada ou pelo agente de navegação.

4.2.2.2

Os serviços de saída, bem como os movimentos dentro e fora do porto, deverão ser requisitados das 08:00 horas às 12:30 e das 14:00 as 20:00, de 2.ª a 6.ª feira e das 08:00 às 12:30 aos sábados, domingos e feriados, com uma antecedência nunca inferior a duas horas, mas nunca superior a vinte e quatro horas

4.2.2.3- Hora do início do Serviço de Pilotagem:

Considera-se como hora de início do serviço aquela para que o serviço foi requisitado ou, se posterior a partir do momento em que o piloto nomeado embarca no navio

4.2.2.4-Normas e condições de cancelamento e alteração do serviço de pilotagem:

- O cancelamento ou alteração à hora para que o serviço tinha sido requisitado poderão ser feitos sem qualquer encargo para o navio, desde que o pedido, para tal, seja recebido no departamento de Pilotagem do Porto de Lisboa, com a antecedência mínima duas horas, em relação à hora inicialmente indicada.
- Considera-se anulada a requisição do serviço que por razões estranhas ao Serviço de Pilotagem, não tenha iniciado até uma hora após a hora para que foi feita a marcação.

- Caso o cancelamento ou alteração do serviço venha a ter lugar nas duas horas que antecedem o início da manobra marcada aplica-se o estipulado no Regulamento de Tarifas

4.2.3 – A Estação de Pilotagem dispõe dos seguintes meios de comunicação:

- VHF em escuta permanente H24 no canal 14, que é também o canal de trabalho - Pilotos de Lisboa
- Fax n.º 213025410
- Telefone n.º 213025480 (Piloto Coordenador) e 213025481 (Operador de radar e telecomunicações)
- Via informática

4.2.4 - A Estação de Pilotos atenderá em regime permanente quaisquer pedidos de pilotagem de emergência para fins de segurança dos navios, suas cargas e pessoas neles embarcados, a qual fica condicionada às disposições citadas no ponto 7.

4.3 - O embarque e o desembarque de Pilotos far-se-á por intermédio de lancha de Pilotagem apropriada, conforme as normas internacionais instituídas, devidamente identificada com a palavra PILOTOS, de casco azul e casario branco, com o tejadilho a laranja. Caso não seja possível o embarque ou desembarque de Piloto por este meio, poder-se-á recorrer à utilização de helicóptero, conforme o estipulado no aArt.º 10.º, n.º 2. do Anexo I ao Decreto-Lei n.º 48/2002, de 2 de março, desde que requerido pelo agente ou outro representante do armador respeitando os requisitos do INAC

4.3.1 - Para o embarque e desembarque dos Pilotos os navios devem proceder de acordo com os normativos internacionais e com as instruções fornecidas pela Estação de Pilotos.

4.3.2 - O local de embarque e desembarque de Pilotos, à exceção dos navios que por força deste Regulamento são obrigados a ser pilotados desde e até fora das barras, é o local designado pelo Comandante no aviso de chegada, à entrada, e por entendimento com o Piloto embarcado, à saída.

4.3.2.1- À entrada ou saída das barras do Porto de Lisboa, o embarque e desembarque de Pilotos far-se-á a Sul da Baía de Cascais, em batimétricas superiores a uma vez e meia o calado do navio.

Excepcionalmente, e após entendimento com a Estação de Pilotos ou com o próprio Piloto, o embarque/desembarque poderá ser feito junto à bóia n.º 2 do Porto de Lisboa e por fora desta.

4.3.2.2- No interior do porto, o embarque e desembarque de Pilotos far-se-á nas imediações da Torre VTS .

Excepcionalmente, e após entendimento com a Estação de Pilotos ou com o próprio Piloto, o embarque/desembarque poderá ser feito em S. José de Ribamar nas imediações do enfiamento da Barra Sul do Porto de Lisboa.

4.3.2.3- As embarcações fora dos condicionalismos que determinam a obrigatoriedade de pilotagem desde fora das barras, e cujos Comandantes pretendam embarcar o Piloto no interior do Porto, só poderão demandar as barras de acesso após comunicação

prévia via VHF canal 14, com a Estação de Pilotos e estando garantido terem Piloto à chegada.

- 4.4. – Os Comandantes que de acordo com o art.º 17.º do Decreto-Lei n.º 48/2002, de 2 de março, e a Portaria n.º 435/2002, de 22 de abril, estão isentos da obrigatoriedade de Pilotagem das embarcações sob o seu comando, deverão comunicar ao Departamento de Pilotagem, com uma antecedência nunca inferior a 2 (duas) horas, os movimentos a efetuar.

5. Fundeadouros

5.1 - Para efeitos de fundeadouro o Porto de Lisboa encontra-se dividido em zonas, ou quadros, que devem ser utilizados de acordo com as regras constantes no [Anexo 18.a](#).

5.2 - Em termos gerais, os fundeadouros definidos para a navegação que utiliza o Porto de Lisboa, regem-se pelas seguintes normas:

5.2.1 - A utilização dos fundeadouros do Porto de Lisboa está sujeita a autorização expressa da Autoridade Portuária e sempre sujeita aos procedimentos normais de entrada e saída de Porto.

5.2.2 - Nos vários fundeadouros, os navios deverão fundear por forma a não criar impedimentos ou dificuldades à navegação que entre ou saia do Porto, canais ou docas.

5.2.3 - Deverão ser guardados os convenientes resguardos entre os navios fundeados de forma a que, evitando possíveis abalroamentos, também não sejam inaproveitados os espaços disponíveis para outros navios, na mesma área de fundeadouro.

5.2.4 - Os navios que transportem mercadorias perigosas ou poluentes e que, por qualquer razão, tenham de fundear no interior do Porto, deverão manter uma distância mínima de 550 metros dos restantes navios, se outra restrição não for aplicável ao tipo e quantidade de mercadoria transportada.

5.2.5 - Os navios fundeados não poderão isolar a máquina principal, devendo manter pronta a operar toda a instalação propulsora e de governo. Em caso de indisponibilidade do aparelho propulsor ou de governo do navio fundeado deverá ser disponibilizado um rebocador de potência e características apropriadas que garantirá a manutenção da posição do navio em caso de emergência.

5.2.6 - Os navios que, por qualquer razão, se encontrem de quarentena ou a sua tripulação impedida de desembarcar, serão fundeados em qualquer dos fundeadouros, desde que a sua localização satisfaça as exigências das autoridades competentes para o efeito.

5.2.7 - Os navios fundeados não devem efetuar deslocamentos de pesos tais que alterem profundamente o caimento e adorno normais, tendo não só em vista a estabilidade do navio, mas também os esforços anormais que possam passar a exercer-se sobre os ferros e amarras.

5.2.8 - Qualquer ponto externo aos fundeadouros definidos no [Anexo 18.a](#), excepto se excepcionalmente autorizado pela Autoridade Portuária, é considerado Zona de Fundeadouro Proibido.

6. Navios Com Condicionantes

6.1 - Procedimento respeitante à entrada, estadia e saída de navios que possam pôr em risco a segurança do Porto.

6.1.1 - A entrada e saída do Porto de Lisboa de navios nas condições a seguir indicadas e no que respeita às responsabilidades e competências da Autoridade Portuária só é permitida após autorização da Administração do Porto de Lisboa, S.A., e sempre com piloto embarcado:

6.1.1.1 - Com visibilidade inferior a 1 (uma) milha - Autorização a conceder pela Pilotagem.

6.1.1.2 - Navios com calado igual ou superior a 10,5 metros - Autorização a conceder pela Pilotagem.

6.1.1.3 - Navios com GT igual ou superior a 30.000 (com exceção dos navios de passageiros) - Autorização a conceder pela Pilotagem.

6.1.1.4 - Navios com qualquer tipo de avaria no aparelho motor ou leme - Autorização a conceder pela Direção de Segurança e Pilotagem.

6.1.1.5 - Navios com alteração das suas condições normais de estabilidade - Autorização a conceder pela Direção de Segurança e Pilotagem.

6.1.1.6 - Navios com água aberta, fogo a bordo ou que representem um possível foco de poluição - Autorização a conceder pela Direção de Segurança e Pilotagem.

6.1.1.7 - Trens de reboque - Deverão ser, obrigatoriamente, pilotados de e para Cascais, no entanto, sujeitos a autorização a conceder pelo Departamento de Pilotagem.

Excetuando os trens de reboque referidos no ponto 8.1.3, todos os trens de reboque terão que ser obrigatoriamente vistoriados, antes da entrada/largada no/do Porto de Lisboa, por:

- Técnico da Autoridade Portuária, caso se trate de rebocador estrangeiro;
- Técnico da Autoridade Marítima, caso se trate de rebocador nacional.

No pedido de autorização para a entrada ou saída de trens de reboque dirigido à Autoridade Portuária deve constar claramente quem é o responsável pelo trem de reboque.

6.1.1.8 - Navios tanques que transportem cargas perigosas das classes 2 (Gases Inflamáveis), 6 (Produtos Tóxicos ou Infeciosos) e 8 (Produtos Corrosivos) do Código IMDG - Autorização a conceder pela Direção de Segurança e Pilotagem.

6.1.1.9 - Navios que transportem cargas perigosas da classe 7 (Produtos Radioactivos) do Código IMDG - Autorização a conceder pela Direção de Segurança e Pilotagem.

6.1.1.10 - Navios que transportem Acrilonitrilo (Cianeto de Vinil) - Autorização a conceder pela Direção de Segurança e Pilotagem.

A entrada de navios tanques que transportem Acrilonitrilo, é condicionada ao cumprimento das seguintes normas especiais:

6.1.1.10.1 – O navio só poderá praticar a barra e navegar no interior do Porto de Lisboa num período de tempo previamente estabelecido pela Autoridade Portuária.

6.1.1.10.2 - Deve ser garantida a disponibilidade de cais de atracação adequado, de forma a que a entrada se verifique diretamente para o cais.

6.1.1.10.3 – É obrigatório o acompanhamento por rebocador de potência adequada, para montante da ponte 25 de Abril, independentemente de ser necessária a sua utilização para as manobras de atracação, ou desatracação, no terminal.

6.1.1.10.4 - As exigências de pilotagem e rebocador também são válidas para a saída, em sentido inverso, sempre que o navio largue do terminal transportando Acrilonitrilo.

6.1.2 – 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 serem repostas as normais condições da embarcação.

6.1.3 - É proibida a acostagem, aos cais da margem norte, de navios tanques petroleiros, químicos e LPG/LNG cujos porões ou tanques não se encontrem desgaseificados ($O_2 > 20,5\%$ e $LEL < 1\%$) ou inertizados ($O_2 < 8\%$ N/T $O_2 < 2\%$ LPG/LNG)

6.1.4 – É proibida a entrada, saída ou qualquer outro movimento de navios RO-RO com intensidade de vento superior a 20 nós.

7. Arribadas

7.1 - Entendem-se por navios arribados no Porto de Lisboa os definidos em 2.10.

7.2 - Os navios que pretendam entrar no Porto de Lisboa em situação de arribados, deverão cumprir com os seguintes requisitos:

7.2.1 - O representante do armador deverá notificar via Janela Única Portuária (JUP), com a devida antecedência, à Autoridade Portuária uma declaração de arribada onde constem, nomeadamente os seguintes pontos:

- a. Nome, tipo de navio, bandeira de registo, GT, comprimento e calado máximo à chegada
- b. Motivo de arribada
- c. Existência de eventuais feridos ou perigos para a vida humana
- d. Existência de risco de alagamento, afundamento, incêndio, explosão ou derrames
- e. Tipo e quantidade de carga existente a bordo e sua condição
- f. Existência de mercadorias perigosas ou poluentes, sua classificação IMDG e quantidade
- g. Existência de condicionantes à estabilidade, flutuabilidade, capacidade de propulsão e governo
- h. ETA à Baía de Cascais
- i. Existência de condicionantes à utilização das ajudas à navegação – radar, VHF, cartas, agulha ou sonda

7.2.2 – Conforme o motivo da arribada e as condições de flutuabilidade, estabilidade, capacidade de propulsão e manobra do navio, a Autoridade Portuária decidirá sobre a necessidade de proceder a vistorias prévias, no sentido de avaliar a condição do navio e os meios a disponibilizar para garantia da segurança da navegação durante a aproximação, entrada, estadia e saída do Porto de Lisboa.

7.2.3 – O envio da declaração de arribada, como referido, não dispensa o navio do cumprimento das normas relativas ao acesso no Mar Territorial, em águas interiores até à entrada no Porto e das normais condicionantes e formalidades necessárias à entrada e permanência em Porto.

7.2.4 – Só será permitida a arribada pela Autoridade Portuária, estando obtidas as autorizações das autoridades competentes, designadamente a autorização de arribada emitida pela Capitania do Porto de Lisboa.

8. Comunicações

8.1 - Obrigatoriamente, devem existir meios que assegurem comunicações em VHF em todos os navios a tal obrigados por força da legislação nacional e em todos os que, com comprimento superior a 12,2 metros :

8.1.1 - Transportem cargas perigosas.

8.1.2 - Naveguem debaixo de nevoeiro.

8.1.3 - Reboquem ou sejam rebocados por outros navios, desde que o rebocado não seja de comprimento inferior a 12,2 metros, nem embarcação de carga de tráfego local.

8.1.4 – Sejam de tráfego local de passageiros com capacidade superior a 12 passageiros.

8.1.5 - Embarcações de recreio de acordo com as exigências do seu registo.

8.2 - O regime de escuta permanente no VHF canal 12 deverá ser mantido nos seguintes casos:

8.2.1 - Durante as operações de carga ou descarga de mercadorias perigosas.

8.2.2 - Enquanto fundeados.

8.3 - Os serviços e/ou entidades que podem utilizar comunicações em VHF e os canais utilizáveis são os constantes no Plano de Frequências de VHF em utilização no Porto de Lisboa apresentado no [Anexo 18.d](#).

8.4 - Com nevoeiro ou visibilidade reduzida, nos períodos em que se torne necessário passar a uma frequência de trabalho, a escuta no VHF canal 13 deverá sempre ser mantida, recorrendo-se a dupla escuta no equipamento do navio.

8.5 Utilização do sistema de identificação automática (AIS) de acordo com a SOLAS

8.5.1. Os navios obrigados a estarem equipados com um sistema de identificação automática (AIS), devem manter esse sistema operacional a qualquer momento, inclusivamente, enquanto atracados.

8.5.2 Em circunstâncias excepcionais, o AIS pode ser desligado sempre que o comandante o considerar necessário para a segurança do navio, dando conhecimento dessa situação à Autoridade Portuária, através do "ControlLisboa", via VHF Ch#74.

9. Navegação em Porto

9.1 – Enquanto em navegação nas barras ou no interior do Porto, incluindo as calas e canais interiores, deverão ser observadas as seguintes normas gerais:

9.1.1 - De acordo com a Regra 3 – Definições Gerais, do Regulamento, atender às limitadas possibilidades de manobra dos grandes navios. Esta observação aplica-se também, e sobretudo às embarcações de tráfego e pesca local nomeadamente as embarcações de recreio, à vela e ferries, os quais não devem perturbar os movimentos daqueles navios.

9.1.2 - Navegar suficientemente afastado do cais, pontões de atracação, terminais petrolíferos, muralhas e bocas das docas, por forma a não embaraçar as manobras de navios que estejam em operações de atracar ou largar, salvo quando for fisicamente impossível, ou estiver por sua vez em manobras de atracação ou largada. Afastamentos inferiores a 150 metros serão considerados infração, independentemente das perturbações causadas.

9.1.3 - Navegar suficientemente afastado dos pontões de atracação de ferries, por forma a não embaraçar as manobras de atracação e largada destes, salvo quando se esteja a atracar ou largar destes pontões.

9.1.4 - Quando proveniente dos cais e fundeadouros a montante da Doca da Marinha, navegar suficientemente afastado da muralha norte por forma a avistar à distância os pontões dos ferries do Terreiro do Paço e ser avistado destes, evitando assim causar embaraços aos navios em operações de atracação e largada. Afastamentos que impeçam a visibilidade a menos de 1.000 metros serão considerados infração independentemente das perturbações causadas.

9.1.5 - Na execução de quaisquer manobras atender a que no Porto de Lisboa se encontram com alguma frequência estoques de água e bruscas refregas de vento, as quais não serão portanto consideradas «fortuitas», na apreciação de qualquer ocorrência.

9.1.6 - Em todas as ocasiões, mas principalmente com mau tempo e/ou ventos frescos e/ou correntes de vazante de águas vivas e/ou por ocasião de grandes chuvas (águas do monte), o Comandante do navio não deve executar manobras que possam pôr em risco a segurança do seu navio, a da navegação vizinha, a das obras e instalações do Porto ou quaisquer outras.

9.1.7 – A navegação nos canais terá em atenção as recomendações AISM/IALA quanto à boca dos navios em função da largura do canal a praticar.

9.1.8 – Os navios de CT superior a 10.000 em lastro, não deverão praticar os canais de acesso aos terminais da margem Sul, com ventos de intensidade superior a 20 nós.

9.1.9 - Com nevoeiro ou visibilidade reduzida cumprir rigorosamente as normas sobre comunicações e efetuar a navegação em conformidade com o estabelecido no ponto 9.b

9.2 - Prioridades na largada e atracação de navios e embarcações.

9.2.1 - Nenhum navio ou embarcação deve atracar sem que o respetivo comandante ou mestre se certifique que a sua manobra não vai prejudicar a manobra da embarcação que estiver a largar, a qual, nestas circunstâncias, tem prioridade.

9.2.2 - O navio ou embarcação que está a atracar deve pairar em posição conveniente, para deixar livre o espaço de manobra necessário ao navio ou à embarcação que está a largar.

9.2.3 - Nenhum navio ou embarcação deve largar sem o respetivo comandante ou mestre se certificar que o poderá fazer sem riscos para o navio ou embarcação ou para qualquer outro que se encontre nas proximidades.

9.a Velocidades

9.a.1 - No Porto de Lisboa é proibido navegar a velocidades que possam, por qualquer forma, nomeadamente em consequência da ondulação criada, causar prejuízo ou acidentes dos navios e embarcações atracados a navios, às muralhas ou no interior das docas e nas respetivas amarrações e ainda à navegação de tráfego local.

Deve ser dada particular atenção à navegação nas proximidades dos terminais de navios tanques no sentido de evitar deslocações anormais e eventuais roturas de mangueiras ou braços de carga.

9.a.2 - No cumprimento da regra anterior e das seguintes, os navios navegando nas proximidades ou nas águas de outros atenderão ao conjunto das ondulações formadas.

9.a.3 - Às embarcações de recreio é proibido navegar na zona de proteção das costas a velocidades superiores a 5 nós.

9.a.4 - Os comandantes ou mestres de navios ou embarcações serão sempre responsáveis por todos os danos causados.

9.b Visibilidade Reduzida

Com visibilidade reduzida a navegação, além de obedecer ao estipulado no Regulamento, nomeadamente nas suas Regras 19 – Procedimento dos navios em condições de visibilidade reduzida e 35 – Sinais sonoros em condições de visibilidade reduzida, deve ainda, atuar de acordo com as seguintes regras:

9.b.1 - No Porto de Lisboa, é proibida a navegação, em condições de visibilidade reduzida.

9.b.2 - Cada navio ou embarcação deve considerar visibilidade reduzida aquela que lhe limitar o seu horizonte visual ao dobro da distância a percorrer, até parar, em condições de extinção forçada de velocidade, para o regime de velocidade que estiver a ser utilizado.

9.b.3 - Excetuam-se ao nº 9.b.1 os seguintes navios e embarcações:

9.b.3.1 - De propulsão mecânica, que naveguem auxiliados pelas informações de equipamentos de radar, cuja montagem tenha sido aprovada e se mantenha em boas condições de funcionamento e obtidas por tripulantes devidamente habilitados a fazerem uso de tais informações.

9.b.3.2 - Que tenham um comprimento inferior a 12,20 metros e não estejam a ser utilizados no transporte de passageiros ou cargas perigosas.

9.b.4 - Quando a visibilidade for inferior ao estabelecido no nº 9.b.2 os navios e embarcações que não estejam nas condições do nº 9.b.3 deverão aguardar fora da barra a melhoria da visibilidade, e as que se encontrem fundeados ou amarradas não poderão suspender ou largar.

9.b.5 - Os navios e embarcações que não estejam nas condições do nº 9.b.3 e durante a navegação entrem numa zona de visibilidade reduzida devem, fundear o mais rapidamente possível, respeitando contudo as áreas de fundeadouro proibido, tendo em especial atenção em não estorvar a navegação nas calas e canais.

9.b.6 - Em dias em que a visibilidade reduzida não esteja generalizada a todo o estuário do Tejo, o navegante que não esteja nas condições do nº 9.b.3 antes de entrar numa área de fundeadouro proibido, cala ou canal, deverá assegurar-se previamente que pode transpor a referida área, cala ou canal, sem ser apanhado a meio, por uma mancha de má visibilidade.

9.b.7 - Com visibilidade reduzida não será permitida a execução de reboques, salvo se o navio ou embarcação a quem estiver confiada a responsabilidade do trem de reboque estiver nas condições do nº 9.b.3.1 e o reboque for efetuado de braço dado e em condições tais que o horizonte radar não, seja de forma alguma afetado.

9.b.8 - A execução de outros reboques com visibilidade reduzida ficará dependente de autorização excecional concedida pela Autoridade Portuária.

9.b.9 - As embarcações de tráfego local de transporte de passageiros, se por força das presentes regras tiverem de fundear, estabelecerão contacto com o CONTROL LISBOA, chamando nos canais apropriados e informando a sua posição e número de passageiros a bordo.

9.b.10 - Aconselha-se, em particular às embarcações nas condições do nº 9.b.3.2 e no geral a todas as embarcações de borda baixa, o uso de refletores de radar içados à maior altura possível, quando a visibilidade for reduzida.

9.c Canais de Navegação

9.c.1 - São considerados para todos os efeitos Canais Estreitos:

- a) A Barra Sul ou Grande desde o enfiamento da Peninha – Cidadela ($Z_v = 336^\circ$) até $Z_v = 315^\circ$ ao molhe Oeste da Doca de Paço de Arcos.
- b) A Barra Norte ou Pequena desde a Ponta da Rana até à confluência entre a Barra Sul e o enfiamento da Mama Sul-Caxias ($Z_v = 050^\circ$). A Barra Norte não deve ser praticada, simultaneamente, por navios em rumos opostos.
- c) O Canal do Alfeite desde as bóias n.º 1 A e 2 A até à bacia de manobra.
- d) O Canal do Barreiro e o Canal da Siderurgia. A entrada do Canal do Barreiro é sinalizada por um par de bóias, a n.º 2B a bombordo e a estibordo pela bóia n.º 1B, cruzando de seguida o Canal do Alfeite entre as bóias n.ºs 3AB e 4AB comuns aos dois canais. O Canal da Siderurgia é o prolongamento do Canal do Barreiro até à bacia de manobra do cais da Siderurgia.
- e) O Canal do Seixal entre a bóia n.º 15B-1S (comum ao Canal do Barreiro) e a Igreja do Seixal.
- f) O Canal da Trindade, Canal secundário aberto no Canal do Seixal, de acesso ao novo terminal de passageiros da Transtejo, entre os pares de bóias n.ºs 2S-2T/4S-1T e 6T/3T.
- g) O Canal da CUF (QUIMIGAL) e os Canais Terminal de Líquidos e Terminal de Sólidos com início um pouco a leste do Canal do Alfeite até à bacia de manobra destes últimos.
- h) O Canal do Montijo desde o final do Canal Terminal de Líquidos (LBC-TANQUIPOR) até ao Montijo.
- i) O Canal de Alcochete desde a baliza n.º 2 até Alcochete.
- j) O Canal de Cabo Ruivo.
- k) A Cala do Norte ou da Póvoa.
- l) A Cala do Sul ou das Barcas.
- m) Todas as restantes calas e canais não discriminados anteriormente, exceto o canal principal de navegação no Rio Tejo.
- n) A doca de Alcântara e respetiva entrada – Todos os navios de entrada ou saída desta doca terão prioridade sobre quaisquer outras embarcações. A ponte móvel na Doca de Alcântara, quando em operação, está contactável em VHF Ch#68, com o Indicativo de Chamada "PONTE MÓVEL"
- o) A entrada de todas as docas de abrigo, devendo evitar-se praticá-las simultaneamente em sentidos opostos, tendo prioridade as embarcações de saída, com a exceção da doca de Alcântara conforme o enunciado na alínea anterior.

9.d Balizagem

O Porto de Lisboa tem instalados sistemas de balizagem e assinalamento marítimo desde os canais de acesso das Barras Norte e Sul até a jusante dos terminais cerealíferos de Alhandra, na Cala das Barcas.

9.d.1 - No Porto de Lisboa é observado o sistema de balizagem marítima da área A – AISM-IALA.

9.d.2 - O assinalamento marítimo dos canais de acesso ao Porto de Lisboa é definido por enfiamentos instalados em terra e, na Barra Sul, complementado por uma bóia vermelha, fora dos limites da área portuária e delimitando o extremo Sudoeste do Baixo da Cabeça do Pato, e por bóias verdes de resguardo do Baixo do Bugio.

9.d.3 - Os faróis do Forte de S. Julião e do Forte de S. Lourenço, ou Bugio, marcam a linha de limite portuário, e de responsabilidade da Administração do Porto de Lisboa, S.A. Este alinhamento é geralmente denominado por linha de Entre-Torres.

9.d.4 - No interior do Porto de Lisboa, o assinalamento marítimo é constituído por bóias, cegas ou luminosas, e por balizas e farolins instalados no leito do rio ou em terra, em locais adequados e de referência para a navegação, como na entrada de docas, bacias de manobra ou estruturas fixas de acostagem ou de atravessamento entre as margens.

9.d.5 - A descrição e características das marcas de assinalamento marítimo do Porto de Lisboa encontra-se nas Cartas de Navegação Oficiais e na Lista de Luzes, Bóias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Volume I do Instituto Hidrográfico.

9.d.6 - A Autoridade Portuária é responsável pela instalação e manutenção dos sistemas de balizagem e assinalamento marítimo de toda a área portuária do Porto de Lisboa.

9.d.7 - Todas as bóias do Porto de Lisboa devem satisfazer aos requisitos do Regulamento de Balizagem e as que não se destinarem a balizagem devem, no mínimo, ter a parte normalmente emersa pintada em sectores verticais vermelhos e amarelos com tinta fluorescente que permita o seu fácil avistamento de dia e de noite.

9.d.8 - É proibido amarrar ou interferir de qualquer forma com as bóias e balizas de sinalização ou com qualquer outra ajuda à navegação.

Qualquer anomalia nos referidos sistemas deverá ser comunicada de imediato à Autoridade Portuária.

10. Permanência em Porto

10.1 - Aviso de mau tempo.

Em caso de aviso de mau tempo o CONTROL LISBOA transmite, via VHF canal 16, um aviso em língua portuguesa e inglesa indicando a direção e força do vento e, no caso de se prever, a possível evolução.

10.2 - Comunicações de emergência com a Autoridade Portuária - Administração do Porto de Lisboa, S.A.

10.2.1 - Qualquer emergência ou facto extraordinário pode ser comunicado à Autoridade Portuária através do CONTROL LISBOA, que mantém escuta permanente no VHF canais 12, 13 e 74.

10.2.2 - Também, para o mesmo efeito, pode ser usado o telefone do CONTROL LISBOA - 213025482/83.

10.3 - Deficiências e avarias.

10.3.1 - É obrigatória a participação imediata à Autoridade Portuária de qualquer deficiência ou avaria existente a bordo que afete de qualquer modo a segurança da navegação ou das instalações portuárias.

10.3.2 - Todas as deficiências notadas na farolagem e balizagem portuária fixa e flutuante ou alterações nos fundos encontrados deverão ser comunicadas de imediato à Autoridade Portuária.

10.4 - Os comandantes e mestres das embarcações deverão assegurar a presença permanente a bordo de pessoal qualificado e suficiente, bem como a prontidão da máquina principal, geradores e equipamento de emergência de modo a:

a) Garantir a segurança da embarcação, da carga e das pessoas que se encontrem a bordo, muito especialmente nos casos de colisão, incêndio e água aberta;

b) Reforçar a amarração, manter fundeadouro ou mudá-lo se as circunstâncias o impuserem;

c) Manter estabelecidas as luzes de posição e içar e transmitir os sinais regulamentares, designadamente em caso de nevoeiro;

d) Emitir sinais de socorro e estabelecer comunicações de emergência radiotelefónicas ou outras;

e) Evitar e providenciar a neutralização da poluição das águas do rio Tejo, designadamente por hidrocarbonetos e seus derivados.

Nos casos de navios arrestados ou abatidos, iguais responsabilidades cabem, no aplicável, aos fiéis depositários ou proprietários.

10.5 - Utilização dos paus de carga e outros aparelhos de movimentação de carga.

10.5.1 - É proibido, fora das operações de carga e descarga, manter os paus de carga e outros aparelhos de movimentação de carga, disparados para fora.

10.5.1.1 - Os navios que durante as operações de carga ou descarga, tenham necessidade de manter as gruas ou os paus de carga disparados para fora, terão obrigatoriamente que os recolher, antes da manobra de aproximação de outro navio que demande cais contíguo.

10.5.2 - Sempre que o serviço de carga e descarga se faça para embarcações encostadas, os paus de carga só devem ser disparados para fora da borda com as embarcações devidamente amarradas e serão recolhidos antes de estas largarem.

10.6 - Atracação de embarcações de tráfego local e outras às muralhas e navios mercantes. Carga ou descarga ao largo.

10.6.1 - Nos navios atracados ou fundeados não é permitida a permanência de mais de duas filas de embarcações de tráfego local amarradas a um bordo, desde que as condições de tempo o permitam.

10.6.2 - Não é permitido às embarcações do tráfego local ou quaisquer outras, quando fundeados ou amarradas a cais ou pontões, estarem atracadas umas às outras em número superior a três.

10.7 - Acessos aos navios atracados, fundeados ou amarrados.

Todo o navio ou embarcação deve dispor dos meios próprios que garantam o acesso do pessoal a bordo com todas as condições de segurança, a saber:

10.7.1 - Escada de portaló ou prancha de largura adequada e dotada de balaustrada e corrimão pelo menos de um lado e que assentem nos cais por meio de rodas, roletes ou outros dispositivos similares que devem ser colocadas de forma a não impedir o movimento de guindastes de via, pórticos ou outras máquinas.

10.7.2 - Rede de proteção montada debaixo da escada de portaló ou prancha que cubra todo o vão ocupado por esta. Esta rede pode ser dispensada em escadas de portaló ou pranchas que disponham de sanefas contínuas.

10.7.3 - Bóia salva-vidas provida de retenida e preparada para utilização imediata instalada junto à escada de portaló ou prancha.

10.7.4 - Iluminação adequada durante a noite.

10.8 - Proibição de pescar.

É proibida a toda e qualquer embarcação ou pessoa exercer a pesca seja qual for o engenho ou arte empregada, incluindo o arrasto de camarão, nas seguintes zonas:

10.8.1 - Nos canais de acesso ao Porto de Lisboa, designadamente, Barras Norte e Sul e respetivas aproximações.

10.8.2 - Em todos os canais definidos como canais estreitos e respetivas aproximações, com exceção da Cala de Samora onde a proibição só se aplica para dentro da Cala de Alcochete.

10.8.3 - Nas docas e respetivos acessos e a menos de 150 metros dos cais e terminais acostáveis e durante a época balnear, a menos de 300 metros das zonas de banhos.

10.8.4 - Nas áreas de fundeadouro (conforme definidas no Anexo 18.a), nas zonas de proteção de cabos submarinos fluviais e para proteção das carreiras de embarcações de transportes coletivos entre as duas margens.

10.8.5 - Nas zonas definidas para a imersão de dragados para evitar interferências com as operações das dragas ou batelões.

10.9 - Regulamento relativo à comunicação do achado de objetos suspeitos.

Qualquer indivíduo que, no rio ou em qualquer outro local sob jurisdição da Autoridade Portuária, encontrar objeto cuja aparência leve a admitir tratar-se de engenho explosivo, deverá:

- a) Abster-se de lhe tocar ou de o meter a bordo se o achado for no mar;
- b) Assinalar, se possível, o local e providenciar, tanto quanto as circunstâncias lho permitam, para que ninguém dele se aproxime,
- c) Comunicar o achado, com a maior brevidade, à Autoridade Portuária e à Autoridade Marítima, descrevendo o objeto e sua localização, o melhor que puder.

10.10 - Incêndio a bordo

10.10.1 - Os comandantes, mestres ou arrais das embarcações devem tomar as precauções para evitar a possibilidade de incêndios a bordo e manter o material destinado ao seu combate em boas condições de utilização.

10.10.2 - No caso de ocorrer incêndio a bordo de uma embarcação, o seu responsável deverá tomar todas as medidas ao seu alcance para minimizar ou extinguir o incêndio e avisar de imediato a Autoridade Portuária e a Autoridade Marítima através dos seus contactos de emergência.

10.10.3 - Os encargos resultantes do combate ao incêndio e das operações realizadas devido ao mesmo, bem como eventuais prejuízos causados nas infraestruturas, instalações e equipamento portuário ou a terceiros, quer por ação direta do sinistro, quer em consequência do combate ao mesmo ou de qualquer outro evento com ele relacionado, são da responsabilidade do armador ou transportador marítimo responsável pela embarcação onde deflagrou o referido incêndio.

10.11 - Diversos.

10.11.1 - É obrigatório a utilização de defensas adequadas na acostagem de embarcações aos cais do Porto de Lisboa. Em quaisquer circunstâncias a Administração do Porto de Lisboa, S.A. não é responsável por avarias sofridas pelos navios motivadas por estarem acostados aos cais com ou sem defensas.

10.11.2 - Todos os navios fundeados, em especial os de grande porte ou de grande calado, em períodos de fortes correntes de maré e/ou ventos tais que os atravessem à corrente

devem manter um ferro ao lume de água, pronto a largar, mantendo vigilância adequada por forma, a poderem tomar as providências imediatas necessárias se o navio começar a garrar.

10.11.3 - Nenhum navio poderá atracar a um cais ou terminal, onde contiguamente, esteja atracado um navio tanque a carregar ou descarregar cargas perigosas das classes 2 (Gases Inflamáveis), 6 (Produtos Tóxicos ou Infecciosos) e 8 (Produtos Corrosivos) do Código IMDG ou Acrilonitrilo (Cianeto de Vinil).

10.12 - Acesso à Doca de Alcântara - O acesso a esta doca é controlado pela Administração do Porto de Lisboa, S.A.

10.13 - Na zona delimitada por uma circunferência centrada na Torre VTS e com raio de 0,2' está interdita a navegação, o fundeio ou a pesca, exceto quando autorizada pela Autoridade Portuária.

10.14 - Está interdita a pesca e a colocação de poitas de amarração de embarcações de pesca e/ou recreio a norte da linha definida pelo alinhamento do enraizamento do passadiço de acesso à ponte cais da Silopor Trafaria (cais 1 e cais 2) com o pontão da estação fluvial da Transtejo/Trafaria.

10.15 - O estacionamento prolongado ("*lay up*") pode ser efetuado nas zonas de estacionamento prolongado especiais, mediante autorização da APL (sem prejuízo do assentimento de terceiros), ou noutros locais onde a APL autorize.

10.16 - Na autorização indicada no número anterior a APL pode determinar um período máximo para o estacionamento, sem prejuízo de poder proceder à sua renovação.

10.17 - As zonas de estacionamento prolongado especiais do Porto de Lisboa são as seguintes:

- a) Doca da Marinha, no concelho de Lisboa;
- b) Base Naval de Lisboa, incluindo o Arsenal do Alfeite, na freguesia do Laranjeiro, concelho de Almada;
- c) Margueira, no concelho de Almada.
- d) Mar da Palha

10.18 - A autoridade portuária pode ordenar a desacostagem ou a mudança de posto de acostagem a qualquer embarcação, por razões de interesse portuário ou outras devidamente reconhecidas, dando-se do fato conhecimento às autoridades competentes.

10.a Poluição Marinha e Atmosférica

De acordo com a legislação nacional em vigor é expressamente proibida a descarga nas águas do Porto de quaisquer águas nocivas ou substâncias residuais, bem como de quaisquer outras substâncias ou resíduos que de algum modo possam poluir as águas, praias ou margens, tais como produtos petrolíferos ou misturas que os contenham.

Neste âmbito e, em conjunto com os regulamentos portuários existentes, deve ainda ser considerada a Convenção MARPOL 73/78, Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Embarcações, de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978

Tais infrações serão punidas com coima, cabendo igualmente ao infrator a responsabilidade das despesas resultantes das medidas tomadas no combate à poluição por ela motivada.

10.a.1-Prevenção da poluição por navios e embarcações

As presentes instruções e regulamentos de procedimento têm por finalidade minimizar o risco de ocorrência de acidentes de poluição do meio marinho e/ou do meio atmosférico e devem ser levadas, pelos Agentes de Navegação, ao conhecimento, dos respetivos Comandantes ou Mestres antes ou imediatamente após a sua entrada no porto.

Assim, nas cargas/descargas, adiante designadas por operações, a bordo de:

10.a.2-Navios tanques

- a) 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 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.
- b) 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 flexíveis utilizados na movimentação da carga, lastro ou bancas.
- c) Todas as ligações para carga, lastro ou bancas, tanto no coletor de descarga como nas linhas de carga pela popa, devem ter falanges cegas, quando não estiverem em uso.
- d) 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 carga, descarga ou bancas.
- e) As válvulas de fundo e as de descarga para o costado em comunicação com o sistema de carga, devem estar totalmente fechadas, sendo a sua utilização proibida enquanto o navio se encontrar em Porto, de modo a evitar-se qualquer fuga de produto poluente.

10.a.3-Navios de granéis sólidos

A fim de reduzir ao mínimo a poluição atmosférica, marítima e terrestre, causadas pela operação deste tipo de navios, o Operador Portuário deve verificar :

- I. O estado de conservação das garras de descarga, particularmente o do seu sistema de fecho;
 - II. O estado de conservação do sistema pneumático ou de sem-fim de elevação ou carga;
 - III. O funcionamento dos ejetores de água para pulverização e desempoeiramento, caso instalados;
 - IV. O estado de estanquicidade das blindagens de cobertura dos tapetes transportadores;
 - V. O estado de limpeza das galerias;
 - VI. Os sistemas de recolha de águas pluviais contaminadas e das sobranes da pulverização.
- a) O Operador deve providenciar para que durante as operações seja assegurado o funcionamento do sistema de pulverização de poeiras de carga, sempre que aplicável.
 - b) A pulverização, quando aplicável, deve ser efetuada evitando-se o escorrimento da água e o encharcamento da carga.
 - c) O Operador Portuário deve estar atento aos derrames durante as operações, devendo evitar a sua ocorrência.
 - d) A poluição provocada a bordo, pelo pó ou resíduos de carga, deve ser controlada varrendo-se o convés e sendo os resíduos depositados em contentores adequados para posterior eliminação em terra e local adequado. É proibido efetuar a limpeza do convés com água ou qualquer outro produto líquido.
 - e) Qualquer derrame em terra deve ser limpo e removido rapidamente. Concluídas as operações deve proceder-se à limpeza geral de todas as áreas onde se verificaram derrames.
 - f) A Autoridade Portuária pode mandar suspender as operações de carga ou descarga e/ou comunicar à Agência Portuguesa do Ambiente sempre que se verifiquem níveis de poluição atmosférica, marítima ou terrestre, não aceitáveis ou incompatíveis com as operações portuárias ou instalações vizinhas.

10.a.4 - Todos os navios

Nas operações de trasfega, bancas ou descargas de resíduos e misturas de hidrocarbonetos, devem ser observadas todas as medidas referidas para as operações de navios tanques;

Como previsto em legislação aplicável, o navio deverá ter um plano de contingência para incidentes por poluição de hidrocarbonetos, bem como material de primeira intervenção para ocorrer a derrames provocados nas suas operações.

10.a.5 - Poluição atmosférica

- a) É interdita a emissão de fumos negros, gases, poeiras e cheiros provenientes de qualquer queima a céu aberto;
- b) A desgaseificação de navios de LPG/LNG, só é permitida sem emissão de gases diretamente para a atmosfera, devendo ser efetuada apenas em casos onde se possa

efetuar o retorno dos gases remanescentes por linha própria e destinados a instalação onde possa ser feita a sua eliminação ou queima nas devidas condições;

c) É interdita a operação de incineradoras a bordo dos navios durante a entrada, permanência e saída do Porto de Lisboa.

d) É interdita a operação de queima de lamas na caldeira do navio, durante a entrada, permanência e saída do porto de Lisboa.

e) É obrigatória a utilização de combustível com teor de enxofre inferior a 0,1%, de acordo com a Diretiva 2005/33/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 6 de julho de 2005.

10.a.6 - Uso de dispersantes

a) A fim de evitar a poluição indiscriminada por meios químicos de combate à poluição, devem ser observadas as seguintes disposições:

b) O uso de dispersantes é completamente interdito no Porto em águas pouco profundas, por se constituir em fonte adicional de contaminação do meio marinho;

c) Os dispersantes só deverão ser aplicados se for totalmente impossível retirar para depósitos, por meios mecânicos ou outros, os agentes poluidores, ou se houver perigo imediato de incêndio que afete os navios ou instalações.

10.a.7 - Águas de lastro

10.a.7.1 - Navios tanque

a) O lastro não segregado não poderá ser bombeado para as águas do rio Tejo;

b) Em caso de dúvida será exigida amostra do lastro, que deverá ser selada na presença de legal representante do navio e da Autoridade Portuária;

c) Sempre que for julgado conveniente, poderão ser mandadas selar as válvulas de fundo e sondados os tanques com lastro;

d) Sempre que, durante as operações, se preveja que o navio possa ultrapassar a altura máxima de segurança das mangueiras ou braços de carga das instalações, serão as operações interrompidas e fechadas as válvulas do coletor de descarga, devendo o navio lastrar até estar em condições de prosseguir as referidas operações;

10.a.7.2 - Todos os navios

a) O lastro final para viagem só deve ser efetuado ao cais quando não houver prejuízo para terceiros ou não estiverem garantidas as necessárias condições de segurança para a largada do navio, para se evitarem riscos desnecessários após terminadas as operações de carga, descarga ou abastecimento de combustíveis;

b) Dada a possibilidade de contaminação das águas portuárias com organismos patogénicos ou estranhos às águas do estuário do rio Tejo, as operações de lastro/deslastro direto de e para o rio deverão ser reduzidas ao estritamente necessário para assegurar a segurança do navio;

- c) Recomenda-se que durante as viagens de e para o porto, o lastro seja substituído por águas oceânicas desde que as condições de navegação, tempo e mar o permitam;
- d) Em condições a analisar e devidamente autorizadas pela Autoridade Portuária, caso a caso, poderá ser permitido a uma draga obter lastro com areia por dragagem;

O Armador / Agente fica vinculado a enviar à Autoridade Portuária o registo da movimentação de água de lastro, pelo preenchimento do respetivo questionário, 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.

10.a.8 – Limpeza do casco

É interdita a operação de limpeza de casco tendo em vista a remoção de incrustações marinhas, fora das zonas de estaleiro.

10.b Abastecimento de Combustíveis, Lubrificantes e Trásfega de Cargas Líquidas

Estas regras destinam-se a regulamentar as operações de abastecimento de combustíveis ou lubrificantes a navios, efetuados por barça ou carro-tanque, bem como as operações de trásfega de carga líquida, a granel, diretamente entre navios ou entre navio e carro-tanque ou vice-versa.

10.b.1- Entende-se como abastecimento de combustíveis ou lubrificantes a navios a transferência de produtos petrolíferos, ou outros combustíveis, a partir qualquer embarcação ou carro-tanque e destinados à propulsão do próprio navio ou dos seus auxiliares.

10.b.1.1 - O abastecimento de combustíveis ou lubrificantes a navios está sujeito a autorização prévia da Autoridade Portuária, que poderá recomendar a adoção de medidas particulares de segurança de acordo com o tipo e local do abastecimento.

10.b.1.2 - As empresas abastecedoras deverão estar devidamente autorizadas pelos organismos competentes para o transporte do tipo de produtos combustíveis a fornecer aos navios e possuir pessoal devidamente habilitado para a condução e operação dos equipamentos utilizados.

10.b.1.3 - As empresas abastecedoras fornecerão apenas combustível que estiver de acordo com a Diretiva 2005/33/CE, de 6 de Julho.

10.b.1.4 - As empresas abastecedoras devem fornecer, semestralmente, à APL uma listagem com os navios a que prestaram serviço, tipo de combustível e respetivo volume fornecido.

10.b.1.5 - A Autoridade Portuária poderá efetuar inspeções, por amostragem, a embarcações que entrem no porto as quais deverão facultar a origem e características de combustível a bordo.

10.b.1.6 - Se à chegada o navio não possuir combustível com reduzido teor de enxofre, deverá solicitar de imediato o respetivo abastecimento. Caso a empresa de fornecimento não possa iniciar a operação na data e hora solicitada, a Autoridade Portuária deverá ser informada sobre esta situação. O tempo usado na operação de abastecimento deverá ser registado no diário de bordo do navio.

10.b.1.7 - Os equipamentos de transporte, bombagem e trásfega bem como flexíveis e dispositivos de corte e medição dos fluxos de fornecimento, deverão estar devidamente certificados por entidade competente, recomendando-se o cumprimento das respetivas normas nacionais e internacionais, no sentido de prevenir as suas falhas mecânicas e estruturais.

10.b.1.8 - A empresa abastecedora é responsável pelo eventual derrame de produtos para o solo ou as águas do rio, devendo estar devidamente preparada, em procedimentos e equipamentos, para a contenção de um derrame de dimensão razoável para o seu tipo de operação, produto e capacidade.

10.b.1.9 - A empresa abastecedora deverá possuir seguro de responsabilidade civil suficiente para cobrir os eventuais riscos de poluição causada por deficiências ou acidentes na sua operação.

10.b.1.10 - As manobras de ligação de flexíveis, início, interrupção ou fim de bombagem do combustível ou ainda de atracação da embarcação de abastecimento, quando aplicável, deverão ser previamente acordadas com o navio. Das horas destas manobras deverá ser mantido registo pela empresa fornecedora.

10.b.2 - Entende-se como trasfega a transferência de cargas líquidas a granel entre dois navios, ou embarcações, ou entre um navio e carro-tanque ou vice-versa.

10.b.2.1 - A trasfega de cargas líquidas a granel entre navios, ou embarcações, está sujeita a autorização da Autoridade Portuária.

10.b.2.1.1 - Quando fundeados, o navio de maior dimensão deverá fundear em primeiro lugar e colocar defensas adequadas à dimensão do navio mais pequeno e ao tipo de operação.

10.b.2.1.2 - Não são permitidas operações de lastro, deslastro ou trasfega interna de carga ou bancas, durante as manobras de atracação e desatracação.

10.b.2.1.3 - O navio fundeado deve ter, à proa, rebocador de potência suficiente, com cabo estabelecido de comprimento e carga de rotura adequados.

10.b.2.1.4 - O navio amarrado deve possuir, instalados a vante e a ré, pelo bordo exterior, cabos de emergência, em arame, com comprimento e carga de rotura adequados.

10.b.2.1.5 - Sempre que seja julgado conveniente pela Autoridade Portuária, e antes de efectuada a ligação dos flexíveis, deverão ser colocadas barreiras flutuantes em redor dos dois navios. A responsabilidade de colocação deste equipamento é do armador do navio responsável pela operação de trasfega.

10.b.2.1.6 - A operação de trasfega pode ser interrompida, ou não chegar a ter início, se as medidas de segurança adequadas não forem cumpridas por qualquer dos navios.

10.b.2.2 - A trasfega de cargas líquidas a granel entre navios e carros-tanque está sujeita a autorização da Autoridade Portuária.

10.b.2.2.1 - O navio atracado deve possuir, instalados a vante e a ré, pelo bordo exterior, cabos de emergência, em arame, com comprimento e carga de rotura adequados.

10.b.2.2.2 - Sempre que seja julgado conveniente pela Autoridade Portuária, e antes de efectuada a ligação dos flexíveis, deverão ser colocadas barreiras flutuantes em redor do navio. A responsabilidade de colocação deste equipamento é da empresa responsável pela operação portuária.

10.b.2.2.3 - A Autoridade Portuária poderá recomendar medidas suplementares de segurança para a trasfega de cargas líquidas a granel entre navio e carro-tanque, sempre que o tipo e quantidade da substância ou o local da operação assim o determinarem.

10.b.2.2.4 - A operação de trasfega pode ser interrompida, ou não chegar a ter início, se as medidas de segurança adequadas não forem cumpridas pelo navio ou empresa responsável pela operação portuária.

10.b.3- Estas regras são aplicadas sem prejuízo de outras regulamentações ou recomendações de outras entidades ou autoridades nacionais e internacionais sobre esta matéria.

10.c Mercadorias Perigosas

Todos os navios que transportem substâncias perigosas ou poluentes são obrigados a apresentar declaração para movimentação de mercadorias perigosas ou poluentes à Autoridade Portuária.

10.c.1 - Apresentação de declaração

A apresentação da declaração para embarque, desembarque ou trânsito de mercadorias perigosas especificadas nas classes 1 a 9 do Código IMDG, da IMO, deve ser feita à Administração do Porto de Lisboa, S.A. como Autoridade Local Competente (ALC) do Porto de Lisboa, de acordo com a legislação nacional e comunitária sobre esta matéria.

10.c.1.1 - A declaração de mercadorias perigosas ou poluentes deverá ser enviada, por via informática, até 48 (quarenta e oito) horas antes da data prevista para a movimentação ou trânsito da mercadoria a que respeita.

10.c.2 - Condicionantes

10.c.2.1 - No que diz respeito à movimentação ou trânsito de mercadorias perigosas de natureza radioativa (classe 7 do Código IMDG), a mesma implica a autorização prévia do Instituto Tecnológico e Nuclear, cujo parecer deverá ser apresentado à Autoridade Portuária, em conjunto com a respetiva declaração.

10.c.2.2 - De acordo com as distâncias de segurança exigíveis (para a movimentação ou trânsito de mercadorias perigosas de natureza explosiva (classe 1 do Código IMDG), observar-se-ão tabelas de quantidades máximas, por local de atracação e tipo de substância que se apresentam no anexo 18.f. Estas tabelas referem-se exclusivamente a mercadorias acondicionadas em contentores ISO, fechados. No caso de as mercadorias explosivas se apresentarem na forma de carga fracionada, a sua movimentação será autorizada caso a caso pela Autoridade Portuária.

10.c.2.3 - No que respeita às mercadorias da classe 5 do código IMDG:

-Para Peróxidos Orgânicos (UN 3101, 3102, 3111 ou 3112) serão aplicadas pela Autoridade Portuária as tabelas referidas no ponto anterior;

-Para Nitrato de Amónia (UN 2067 ou 3375), em conjunto com a respetiva Declaração de Mercadoria Perigosa deverá ser apresentada a percentagem de Azoto Total da mercadoria, a qual em função dos valores apresentados, poderá implicar a aplicação das Tabelas de Distâncias de Segurança;

-Para outras mercadorias da Classe 5.2, autorização a conceder pela Autoridade Portuária.

10.c.2.4 - Para a determinação das quantidades máximas referidas no número anterior, deverá ser considerado o peso líquido da substância explosiva.

10.c.2.5 - A movimentação de mercadorias das classes 1, 6.2 e 7 do Código IMDG será sempre efetuada por carga/descarga direta, ou seja, diretamente do navio para o meio de transporte subsequente, ou vice-versa, não sendo permitido o seu estacionamento na área portuária.

10.c.2.6 - O estacionamento na área portuária dos contentores com mercadorias da classe 5 dos contentores cisternas com mercadoria perigosa UN1972 do Código IMDG é limitado a um período máximo de 48 (quarenta e oito) horas, devendo ser efetuado em local desimpedido e no cumprimento de adequada segregação, com exceção dos UNs referidos em 10.c.2.3, que deverão respeitar as mesmas condições do ponto anterior.

10.c.2.7 - Na movimentação de Contentores com mercadorias perigosas ou poluentes das classes 1, 5 e 7 do Código IMDG e dos contentores cisternas com mercadoria perigosa UN 1972, classe 2.1 do mesmo código deverão ser observadas as seguintes medidas de prevenção:

- . Proibição de fumar e foguear
- . Vedação adequada da zona de operação
- . Disponibilização de meios primários de combate a incêndio, do terminal ou navio

10.c.2.8 - Sempre que se entenda necessário, a Autoridade Portuária poderá impor medidas adicionais de prevenção aquando da movimentação de mercadorias perigosas ou poluentes, de qualquer classe, desde que as circunstâncias assim o exijam.

10.c.2.9 - As medidas referidas nos dois pontos anteriores são da responsabilidade do operador portuário ou empresa de estiva das mercadorias.

10.c.2.10 - Não é permitida a movimentação de contentores cisterna com Acrilonitrilo (Cianeto de Vinil – UN1093) no interior da área portuária.

10.c.2.11 - Não é permitido efetuar trabalhos que impliquem a imobilização da Máquina Principal ou do Aparelho de Governar durante as operações de carga/descarga de mercadorias perigosas.

10.c.3 - Os contentores, os tanques, as embalagens e as unidades de carga que contenham mercadorias perigosas ou poluentes devem encontrar-se marcados e rotulados nos termos da Regra 4 do Capítulo VII da Convenção Solas, 1974 e respetivas emendas e do Código IMDG. Os Operadores Portuários e os Comandantes dos navios não podem facultar a sua entrada ou embarque nas instalações ou navios pelos quais são responsáveis caso não se encontrem em conformidade com a regulamentação acima expressa.

10.c.4 - Em caso de acidente com mercadorias perigosas ou poluentes, nomeadamente avaria na embalagem, derrame, fuga ou incêndio, os armadores, seus representantes ou empresas operadoras portuárias ou de estiva responsáveis pela operação portuária, deverão notificar, de imediato, a Autoridade Portuária.

10.d Resíduos

Estas regras destinam-se a regulamentar a recolha de resíduos e misturas de hidrocarbonetos, resíduos sólidos, esgotos sanitários, resíduos especiais e resíduos da carga a embarcações nacionais ou estrangeiras fundeadas ou acostadas no Porto de Lisboa, e vigoram em toda a área de jurisdição da Administração do Porto de Lisboa, S.A. Como complemento às presentes normas devem ser consultados os seguintes documentos em vigor, também disponibilizados no portal do Porto de Lisboa:

- a) Plano Portuário de Gestão de Resíduos de Navios;
- b) Manual de Gestão de Resíduos;
- c) Regulamento de Exploração - regulamento de gestão de resíduos de embarcações;
- d) Regulamento de Tarifas da APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A.;
- e) Manual de utilização do sistema JUP – Gestão de Resíduos de Embarcações.

10.d.1 - Definições

10.d.1.1 – Tipos de Resíduos

a) Resíduos e Misturas de Hidrocarbonetos: incluídos no Anexo I da Convenção MARPOL 73/78 e classificados em conformidade com a Lista Europeia de Resíduos (Portaria n.º 209/2004, de 3 de março).

b) Resíduos Sólidos: conjunto de materiais com consistência predominantemente sólida do tipo doméstico, operacional e alguns resíduos embalados, excluindo o peixe fresco e partes do peixe, produzidos durante o funcionamento normal da embarcação (Anexo V da Convenção MARPOL 73/78) e classificados em conformidade com a Lista Europeia de Resíduos (Portaria n.º 209/2004, de 3 de março).

c) Esgotos Sanitários: qualquer substância líquida contendo quantidades apreciáveis de matéria orgânica, facilmente biodegradáveis e que mantenha relativamente constante as suas características, provenientes de instalações sanitárias, cozinhas, zonas de lavagem de roupas, piscinas, compartimentos com animais vivos e de instalações médicas. Estão igualmente incluídas as águas residuais submetidas a sistemas de tratamento a bordo (Anexo IV da Convenção MARPOL 73/78).

d) Resíduos da Carga: restos das matérias transportadas como carga em porões ou em tanques de carga que ficam das operações de descarga e das operações de limpeza, incluindo excedentes de carga ou descarga e derrames. Estão ainda incluídas cargas danificadas, cujo dono ou seu representante legal, as declare como resíduos e solicite à Autoridade Portuária a sua remoção e resíduos resultantes do transporte da carga em batelões após baldeação.

e) Resíduos Especiais: resíduos que podem ser entregues pontualmente por embarcações e que resultam do seu funcionamento ou de outras atividades a bordo. Incluem lâmpadas, líquidos de revelação de fotografias, pó de limpeza a seco de lavandarias, pilhas usadas/acumuladores, baterias, resíduos de tratamento hospitalar medicamentos, entre outros.

10.d.1.2 – Categoria de Embarcações

A – Embarcações de recreio estacionadas em docas de recreio e parque de reparações

B – Outras

10.d.2 – Requisitos

Os responsáveis pelas embarcações ou pela sua reparação em parque não poderão, em caso algum, lançar ou despejar nas águas do porto, no solo ou nas redes de águas residuais, quaisquer resíduos ou substâncias residuais nocivas que possam provocar poluição, pelo que deverão garantir o seguinte:

Embarcações da categoria A

10.d.2.1 – O adequado acondicionamento dos resíduos sólidos e a deposição correta dos mesmos nos equipamentos integrados no Serviço de Limpeza Urbana da APL,S.A., em conformidade com todas as regras de gestão destes resíduos impostas em regulamentação específica.

10.d.2.2.1 - O navio deve garantir que produtos químicos, como mangas de fumigação, usados para combate de pragas nos porões da carga, e considerados resíduos estão corretamente desativados antes da descarga para os equipamentos portuários de receção de resíduos adequados, não representado qualquer risco durante o manuseamento e transporte por parte do operador.

10.d.2.2.2 - Anteriormente à descarga da tipologia de resíduos indicada na alínea anterior, o navio deve enviar ao seu representante legal, a ficha química do produto assim como cópia dos documentos de desativação dos resíduos em questão.

10.d.2.3 – A deposição adequada de resíduos e misturas de hidrocarbonetos e resíduos especiais como baterias, embalagens usadas de tintas, solventes, diluentes e de outras substâncias perigosas nos equipamentos disponibilizados e devidamente identificados para o efeito, por forma a serem recolhidos, transportados e encaminhados para destino final adequado pela APL,S.A..

10.d.2.4 – No parque de reparações de embarcações de recreio, as empresas reparadores ou responsáveis pelas embarcações devem efetuar a lavagem de peças com solventes em equipamento a disponibilizar pela APL,S.A..

Embarcações da categoria B

10.d.2.5 – O responsável pela embarcação ou seu representante legal, independentemente de pretender ou não entregar resíduos, fica vinculado a preencher com veracidade e exatidão o formulário da notificação de resíduos existentes a bordo, de acordo com o Anexo da Diretiva 2007/71/CE, de 13 de Dezembro. O responsável pela embarcação ou seu representante legal fica vinculado a preencher no sistema informático ou enviar via fax (para embarcações referidas em 2.12) à Autoridade Portuária a respetiva notificação. A Autoridade Portuária poderá exigir aos navios que lhe facultem a notificação de resíduos referente ao porto de escala anterior.

10.d.2.6 – A informação referida no ponto anterior, deverá ser fornecida à Autoridade Portuária:

a) pelo menos com 24 (vinte e quatro) horas antes da chegada, se for conhecido o porto de escala;

- b) logo que se conheça o porto de escala, se esta informação só for obtida a menos de 24 (vinte e quatro) horas de chegada;
- c) o mais tardar à partida do porto precedente, se a duração da viagem for inferior a 24 (vinte e quatro) horas.

10.d.2.7 – Encontram-se isentas da entrega da notificação referida em 10.d.2.4 as seguintes embarcações:

- a) Embarcações de guerra e unidades auxiliares de marinha;
- b) Embarcações que, sendo propriedade de um estado ou estando ao seu serviço, sejam utilizados unicamente para fins de serviço público não comercial;
- c) Embarcações de pesca e navio fábrica para tratamento de peixe;
- d) Submersíveis, plataformas, estruturas diversas;
- e) Batelões sem propulsão;
- f) Embarcações de recreio com menos de 12 passageiros
- g) Embarcações com actividade marítimo-turística;
- h) Embarcações de tráfego local com taxa anual de acostagem.

10.d.2.8 – O representante legal ou o responsável pela embarcação que pretenda entregar resíduos - independentemente do preenchimento ou não da notificação - fica vinculado a preencher no sistema informático ou enviar via fax (para embarcações referidas em 2.12) à Autoridade Portuária, com pelo menos 3 horas de antecedência, o formulário da requisição de recolha de resíduos, com exceção das requisições de recolha de resíduos de hidrocarbonetos e esgotos sanitários com quantitativos superiores a 100m³, cujo pedido deverá ser efetuado com pelo menos 24 horas de antecedência.

10.d.2.9 – As embarcações com atividade marítimo-turística, caso pretendam entregar os resíduos referidos nas alíneas a) e c) do 10.d.1.1., deverão requisitar o serviço de recolha nas condições descritas no ponto anterior. A recolha dos resíduos referidos na alínea b) daquele ponto é assegurada pelo Serviço de Limpeza Urbana da APL,S.A, pelo que devem cumprir com todas as regras de gestão destes resíduos impostas em Regulamento de Gestão de Resíduos de Embarcações.

10.d.2.10 – Os responsáveis pelas embarcações que escalam o porto, independentemente da isenção de entrega da notificação, devem entregar nos meios portuários de receção todos os resíduos gerados na embarcação e os resíduos da carga, incluindo resíduos gerados em limpezas de tanques, de acordo com as regras impostas no Regulamento de Gestão de Resíduos de Embarcações da APL, exceto se a Autoridade Portuária comprovar que a embarcação dispõe de capacidade de armazenamento suficiente para todos os resíduos gerados que se acumularam e que se acumulem durante a viagem até ao próximo porto.

10.d.2.11 – A entrega de resíduos das embarcações que operam no porto deve cumprir com todas as regras de impostas no Regulamento de Gestão de Resíduos de Embarcações.

10.d.2.12 – É da responsabilidade do navio avisar imediatamente o seu representante legal ou a Autoridade Portuária quando os equipamentos portuários de receção disponibilizados não se encontrem nas devidas condições de higiene e manutenção ou não sejam adequados à realização para a operação.

10.d.2.13 - A descarga dos resíduos do navio para os equipamentos portuários de receção de resíduos no cais é da responsabilidade do navio, incluindo os meios necessários, como gruas ou empilhadores;

10.d.2.14 - Para além das regras e procedimentos indicados no Regulamento de Gestão de Resíduos de Embarcações, durante as operações de descarga de resíduos os navios devem ter em conta:

- é proibida a descarga de resíduos do navio para terra pelo mesmo "tapete" que irá ser utilizado para os abastecimentos de bens alimentares;
- a distribuição dos resíduos (peso) dentro dos equipamentos de receção, contentores, deve ser uniforme, por questões de estabilidade dos mesmos;
- no caso dos contentores abertos no topo, os resíduos com menor densidade, como papel, cartão e plástico, devem ser colocados por baixo e não no topo;
- a capacidade dos contentores não deve ser excedida, ou seja, os contentores não devem ser cheios acima do bordo;
- após o termino da operação, as portas dos contentores devem ser fechadas;
- o cais deve ser varrido após a descarga de resíduos.

10.d.2.15 – Em caso de recusa de receção dos equipamentos portuários para receção de resíduos ou de realização de operação de descarga anteriormente solicitados, independentemente da tipologia de resíduos em causa, o navio deve assinar e carimbar a folha de registo que o operador entrega, indicando o motivo da anulação da operação.

10.d.2.16 – Os navios com estadia prolongada no porto são responsáveis pela gestão da capacidade dos equipamentos portuários de receção de resíduos colocados à sua disposição, o que inclui comunicação ao seu representante legal ou diretamente à Autoridade Portuária de pedido de substituição.

10.d.2.17 – Os equipamentos portuários de receção de resíduos afetos a navios com estadia prolongada são retirados do cais, sem que haja pedido de substituição, sempre que emanarem odores desagradáveis, a capacidade se encontrar excedida e/ou se encontrem ao serviço do navio há mais de 30 dias.

10.e Reparações

Estas regras destinam-se a regulamentar um conjunto de requisitos de prevenção e segurança a cumprir pelo armador e empresa reparadora sempre que se pretendam efetuar reparações em navios e embarcações atracados ou fundeados na área de jurisdição da Administração do Porto de Lisboa, S.A..

10.e.1-Definições

Para efeito da realização de reparações em navios e embarcações, considera-se:

10.e.1.1- Categorias de navios e embarcações

A - Navios-tanque (Petroleiros, Químicos ou LPG/LNG)

B - Outros

10.e.1.2-Empresa reparadora : é o estaleiro, a tripulação do navio ou outros (empresas ou particulares), que procedam à reparação

10.e.1.3- Desgaseificação : um tanque, encanamento, contentor ou compartimento está desgaseificado quando nele foi introduzido ar suficiente para baixar o nível de qualquer gás inerte, tóxico ou inflamável, até ao necessário para permitir determinada ação (ex: entrada no compartimento, trabalhos a fogo nu, etc.)

10.e.1.4- Certificado de desgaseificação : um certificado emitido por pessoa ou entidade responsável, confirmando que, na altura da verificação de determinado tanque, encanamento, contentor ou compartimento, este se encontrava desgaseificado para determinada ação.

10.e.1.5 - Trabalho a fogo nu : trabalho envolvendo fontes de ignição ou temperaturas suficientemente altas suscetíveis de causar a ignição de uma mistura gasosa inflamável. Esta noção inclui qualquer trabalho que envolva soldadura, equipamento de queima ou soldadura, maçaricos de ar quente e algumas ferramentas elétricas.

10.e.1.6 - Permissão de trabalho a fogo nu : um documento emitido por uma pessoa ou entidade responsável, permitindo um trabalho a fogo nu específico, a ser executado durante um certo período, numa área determinada.

10.e.1.7 - Trabalho subaquático : todos os trabalhos exteriores efetuados abaixo da linha de água do navio ou embarcação a flutuar, com recurso a mergulhadores ou com o apoio de aparelhos de controlo remoto – *Remote Operated Vehicles (ROV)*.

10.e.1.8 -Pessoa ou técnico responsável: pessoa ou técnico nomeado pelo diretor de uma instalação ou pelo comandante de um navio e com poderes para tomar todas as decisões e assinar documentos ou certificados relacionados com uma função específica, possuindo o conhecimento ou a experiência para o efeito.

10.e.2- Formulação do pedidos

10.e.2.1 - Todos os pedidos de autorização de trabalhos de reparação serão apresentados, pelo representante da embarcação, à Autoridade Portuária, por via informática ou via fax (para embarcações referidas em 2.12), antes de iniciados os trabalhos.

10.e.2.2 -Compete à Direção de Segurança e Operação Portuária autorizar os trabalhos de reparação.

10.e.2.3 -Só serão considerados os pedidos para reparação desde que neles seja claramente discriminado o trabalho a efetuar, a empresa reparadora e o técnico responsável, bem como as datas previstas para o início e o fim da reparação.

10.e.2.4-A Coordenação e Operação Marítima poderá alterar a atribuição de cais, tendo em atenção o parecer da Segurança Portuária.

10.e.2.5 - As embarcações de recreio estão dispensadas do pedido de reparação, desde que a mesma não implique trabalhos a fogo nu, embora fiquem sujeitas aos restantes requisitos e interdições.

10.e.2.6 - São igualmente dispensados do pedido de reparação, os navios ou embarcações que efetuem trabalhos em cais, docas ou planos inclinados de estaleiros navais e durante a sua permanência nessas instalações, embora fiquem sujeitos aos restantes requisitos e interdições.

10.e.2.7 - Continuam sujeitos a pedido de reparação os trabalhos efetuados a bordo de navios ou embarcações, pela própria tripulação.

10.e.2.8 - Eventuais alterações aos trabalhos de reparação previstos ou trabalhos adicionais, obrigam ao envio de novo pedido de autorização, por via informática ou via fax (para embarcações referidas em 2.12), à Autoridade Portuária.

10.e.2.9 - Em caso de não observância do determinado nos pontos anteriores, poderão ser suspensos os trabalhos de reparação e instaurados processos de contraordenação puníveis com coima.

10.e.3-Requisitos

10.e.3.1 - É obrigatória a apresentação prévia, na Direção de Segurança e Pilotagem, de certificado de desgaseificação, sempre que a reparação incida nos espaços a seguir mencionados:

Navios ou embarcações da categoria A

- a. Todos os espaços destinados ao transporte de carga
- b. Todos os encanamentos de carga, bancas ou drenos
- c. Casa das bombas
- d. Serpentinhas de tanques de carga e/ou combustível
- e. Espaços destinados ao combustível do navio, bem como respetivos encanamentos

Sempre que existam trabalhos a fogo, independentemente do local, é obrigatório a apresentação de certificado de permissão de trabalhos a fogo nu.

Navios ou embarcações da categoria B

Todos os espaços referidos nas alíneas b), c), d) e e) para navios ou embarcações da categoria A e ainda outros confinados que possam transportar produtos asfixiantes, contaminantes, tóxicos ou explosivos.

Sempre que existam trabalhos a fogo, independentemente do local, é obrigatório a apresentação de certificado de permissão de trabalhos a fogo nu.

10.e.3.2 - Os certificados de desgaseificação e de permissão de trabalho a fogo nu serão de modelo normalizado, escritos em português e preenchidos de forma bem legível.

10.e.3.3 - A empresa reparadora deverá ter nomeado um técnico responsável em matéria de segurança, higiene e saúde no trabalho, sendo responsável pelo cumprimento das normas exigíveis de segurança no trabalho e em especial na utilização de equipamento de proteção individual dos seus trabalhadores.

10.e.3.4 - A empresa reparadora é obrigada a possuir, no local, o material de combate a incêndio indispensável a uma primeira intervenção eficiente, para atuar em caso de deflagração de incêndio.

10.e.3.5 - A empresa reparadora deverá proceder à recolha desses resíduos e providenciar o seu encaminhamento e destino final adequado, de acordo com o Regulamento de Gestão de Resíduos de Embarcações da APL,S.A..

10.e.3.6 - As empresas reparadoras que executem trabalhos de reparação em estaleiros, deverão garantir o seguinte:

- a) a adequada gestão das diversas tipologias de resíduos resultantes da sua atividade de reparação, o que inclui o seu acondicionamento, transporte e encaminhamento a destino final adequado, em conformidade com todas as regras de gestão destes resíduos impostas na legislação nacional;
- b) a limpeza das instalações por forma a impedir a acumulação de lixos, desperdícios, resíduos móveis ou outros que possam causar prejuízo para a saúde pública, risco de incêndio ou perigo para o ambiente;
- c) limpeza das áreas exteriores adstritas, quando existam resíduos provenientes da actividade que desenvolvem.

10.e.4-Interdições

10.e.4.1 - Não é permitida a atracação de nenhum navio, ou embarcação, da classe A, em cais livre ou concessionado, fora dos terminais especializados da margem esquerda do rio Tejo, sem a apresentação prévia do respetivo certificado de desgaseificação, independentemente do tipo e extensão dos trabalhos a realizar.

10.e.4.2 - Por razões ambientais e de saúde ocupacional, não são permitidas decapagens que motivem empoeiramento do ambiente. Estão interditas as decapagens com areia seca. Sempre que das operações de decapagem resultem resíduos, os mesmos devem ser acondicionados e armazenados em condições ambientais adequadas, por um mínimo período de tempo, e encaminhados para destino final adequado.

10.e.4.3 - Sempre que se verifiquem ventos fortes e o arrastamento de partículas ou aerossóis para zonas ocupadas (ex: habitações, indústria, outras embarcações, etc) as operações de decapagem ou pintura, deverão ser interrompidas.

10.e.4.4 - É interdito o lançamento de óleos usados, tintas ou outros resíduos resultantes da execução dos trabalhos de reparação, no sistema de drenagem de águas residuais, nas águas estuarinas, no solo ou nos contentores dispostos na via pública.

10.e.4.5 - Caso não sejam cumpridas as disposições do ponto anterior, a Autoridade Portuária procederá à limpeza dos locais utilizados, sendo as despesas daí decorrentes, por conta da empresa que efetuou a reparação ou do armador.

10.e.4.6 - É proibida a queima a céu aberto de qualquer tipo de resíduos.

10.e.4.7 - Não são permitidas reparações:

- Utilizando equipamento que não tenha aposta certificação acústica;
- Que gerem níveis de exposição pessoal diária ao ruído de um trabalhador superiores a 87 dB(A) e valores de pressão sonora instantânea superiores a 140 dB(A);
- Cujas diferenças entre o valor do indicador do ruído ambiente determinado durante a ocorrência do ruído particular da atividade e o valor do indicador do ruído ambiente a que se suprime aquele ruído particular, seja superior a 5 dB(A) no período diurno, a 4 dB(A) no período do entardecer e a 3dB(A) no período noturno.

10.e.5 - Trabalhos a efetuar por mergulhadores profissionais.

Os trabalhos a realizar por mergulhadores profissionais estão sujeitos a prévia autorização da Autoridade Portuária.

10.e.6 - Navegação para experiências de máquinas.

Navegação para experiências de máquinas, dentro da área do Porto, apenas será autorizada após parecer favorável da Direção de Segurança e Pilotagem e sempre com Piloto embarcado.

10.e.7 - Regulação de agulhas

Navegação para regulação de agulhas, dentro da área do Porto, apenas será autorizada para navios ou embarcações de comprimento fora-a-fora igual ou inferior a 120m, após parecer favorável da Direção de Segurança e Pilotagem e sempre com Piloto embarcado.

Para efetuar este movimento, embarcações que não possuam meios próprios auxiliares de manobra, terão que usar um ou mais rebocadores de potência adequada.

10.e.8 - Responsabilidades

10.e.8.1- A Direção de Segurança e Pilotagem fornecerá aos locais de acostagem do navio ou embarcação em reparação, para conhecimento, uma cópia da autorização de reparação concedida.

10.e.8.2 - A responsabilidade de quaisquer danos provocados por acidentes ocorridos durante a reparação será da empresa reparadora, que deverá possuir seguro adequado para o efeito.

10.e.8.3 - Caso a reparação seja efetuada pela tripulação do navio ou embarcação, a responsabilidade de tais danos será do respetivo Comandante.

10.f Movimentação de Granéis Sólidos

10.f.1 - O transporte em navios graneleiros de alguns produtos secos, não embalados, de diversa origem e natureza, pode provocar condições à chegada ao Porto de destino, de qualidade da carga ou natureza da atmosfera, tendentes a causar sérios riscos na sua movimentação ou fazer perigar as condições de trabalho do pessoal envolvido em operações portuárias ou de fiscalização.

Face à perigosidade que pode representar a entrada em espaços sujeitos à concentração de gases ou vapores tóxicos, nocivos ou explosivos, incluindo porões ou tanques de carga, espaços vazios entre tanques ou outro qualquer espaço circundante, o armador do navio ou seu representante, deve providenciar a ida a bordo de uma entidade devidamente qualificada, habilitada e treinada na utilização de equipamento de medição e com capacidade de interpretação dos seus resultados, a qual deverá certificar que quaisquer espaços utilizados para o transporte ou armazenagem de produtos agroalimentares e carvões, a granel, como referidos acima, se encontram livres de vapores perigosos e sem deficiência de oxigénio.

Os resultados assim obtidos devem ser registados, devendo ser enviada cópia do certificado emitido, à Autoridade Portuária, logo após a sua emissão.

10.f.2 - Sempre que seja necessário, por razões operacionais, penetrar num espaço que não pode ser ventilado ou certificado como livre de vapores perigosos, em tempo razoável, a entrada naquele espaço apenas poderá ser feita por pessoal equipado com aparelho autónomo de respiração e outro qualquer equipamento de proteção julgado necessário, sendo a operação supervisionada por oficial responsável, munido do mesmo tipo de equipamento.

O aparelho respiratório e outro que venha a ser usado deve ser de tipo aprovado e intrinsecamente seguro, de modo a não poder induzir qualquer tipo de fonte de ignição no espaço.

10.f.3 - Se, durante as operações se verificar ou detetar qualquer alteração na atmosfera dos porões, ou outros espaços, deverá ser requerido novo exame, dependendo do seu resultado a continuação ou paragem das operações que se estejam a efetuar.

10.f.4 - Quer o comandante do navio quer a empresa responsável pela operação, devem certificar-se que são respeitadas todas as recomendações no que concerne as substâncias movimentadas quanto às suas características e propriedades, não permitindo a sua contaminação ou interação com outras substâncias ou produtos com os quais são incompatíveis.

10.f.5 - Os açúcares não são abrangidos por esta regulamentação.

10.f.6 - Poluição operacional

A natureza da maioria das cargas sólidas transportadas a granel, dependendo naturalmente da sua composição, granulometria, densidade, etc., é, por si só, potencial causadora de emissão de poeiras aquando da sua movimentação.

A combinação das características da carga com favoráveis condições atmosféricas – ex.: tempo seco e vento forte - podem favorecer esta ocorrência e transportar as poeiras para distâncias consideráveis e sobre zonas sensíveis e/ou habitacionais.

Não é igualmente de excluir a possibilidade de descarga ou queda de elevadas quantidades de resíduos de carga no solo ou nas águas do rio, particularmente quando as operações se efetuam com o recurso a gruas equipadas com garras e em sistemas completamente descobertos.

Embora caiba ao navio alguma responsabilidade no que respeita a este tipo de poluição, provocada por operações de movimentação de cargas secas a granel, a empresa de estiva, como proprietária e operadora dos meios, ou meramente responsável técnica da referida operação, mesmo que trabalhando com meios do navio ou de terceiros, é a principal responsável pela sua prevenção.

10.f.6.1 - Assim, deverá a empresa responsável verificar antes de cada operação:

O estado de conservação das garras, sistema pneumático ou de sem-fim de elevação da carga.

O estado de estanquicidade das blindagens de cobertura dos tapetes transportadores.

O estado de limpeza das galerias.

O funcionamento dos injetores de água para pulverização e desempoeiramento, quando instalados.

O sistema de drenagem das águas pluviais contaminadas e das sobrantes da pulverização.

O bom funcionamento mecânico e a sinalização obrigatória das máquinas de movimentação horizontal utilizadas para recheio ou limpeza das cargas, a bordo ou em terra.

10.f.6.2 - A empresa responsável deve estar atenta aos derrames durante as operações, devendo evitar a sua ocorrência.

10.f.6.3 - Durante a operação, os valores limites de emissão de partículas em suspensão, expressos em mg/m³.N, nos termos da legislação em vigor, são os seguintes:

Partículas - 150 (valor limite de aplicação geral)

Cereais - 30 (distância inferior a 400 m de habitações)

- 100 (distância igual ou superior a 400 m de habitações)

Carvão - 150

10.f.6.4 - A poluição causada a bordo, pelo pó ou resíduos da carga, deve ser controlada varrendo-se o respetivo espaço e sendo os resíduos depositados em contentores adequados para posterior eliminação em terra, em local adequado.

10.f.6.5 - Qualquer derrame em terra deve ser removido e limpo rapidamente. Concluídas as operações, a empresa responsável deve proceder à limpeza de todas as áreas onde se verificaram derrames.

10.f.6.6 - A Autoridade Portuária poderá mandar suspender as operações de carga ou descarga e/ou comunicar ao Ministério responsável pela área do Ambiente, sempre que se verificarem níveis de poluição atmosférica, marinha ou terrestre, não aceitáveis ou incompatíveis com as operações portuárias ou instalações vizinhas.

11. Embarcações de Pesca

11.1 - Obrigações

Os titulares e os utilizadores das embarcações de pesca a que se reporta o presente Regulamento, para além do cumprimento das demais obrigações previstas na legislação em vigor, ficam vinculados a:

- a) Cumprir e respeitar as regras de segurança e higiene indispensáveis à proteção do meio ambiente envolvente;
- b) Manter as embarcações em bom estado de conservação e limpeza;
- c) Utilizar as instalações portuárias de acordo com as regras e costumes usualmente aceites;
- d) Possuir defensas adequadas ou outros meios próprios, em bom estado de conservação e devidamente colocados, de forma a proteger as embarcações e os bens de terceiros e da Autoridade Portuária;
- e) Não transpor embarcações de terceiros para acesso às suas unidades;
- f) Circular no interior das docas de modo a não colocar em risco a segurança de pessoas e bens;
- g) Manter livre o acesso às docas e suas imediações;
- h) Não perturbar qualquer operação que esteja em curso ou em vias de realização nas mesmas;
- i) Manter as embarcações eficientemente amarradas;
- j) Não perturbar os demais utentes das docas por quaisquer meios em geral, nem pela prática de atos resultantes da utilização, em particular, da sua embarcação;
- k) Respeitar, na íntegra, quaisquer ordens emanadas pelos funcionários da Autoridade Portuária ou de outras autoridades, no exercício das suas funções.

11.2 - Proibições

Para além de outras proibições estabelecidas em legislação em vigor, é vedado aos titulares das embarcações de pesca artesanal, designadamente:

- a) Instalar quaisquer instrumentos ou objetos em terra para apoio das embarcações ou da atividade da mesma, designadamente, arcas, barracas, telheiros, estendais ou outros meios similares quer tenham ou não qualquer impacto visual ou de outra natureza;
- b) Depositar nos terraplenos ou na área molhada artes de pesca, designadamente, aparelhos de anzol, covos, galrichos ou nassas, corricos ou corripós, canas de pesca ou arrastos de vara;
- c) Lançar lixos ou outras substâncias para a água ou terraplenos, utilizando adequadamente os recipientes próprios existentes nas instalações;
- d) Fazer lume ou foguear, manusear, transformar ou vender pescado ou preparar iscos ou engodos nas instalações portuárias;
- e) Estacionar embarcações a seco sem prévia autorização da Autoridade Portuária;
- f) Fazer qualquer tipo de reparações nas embarcações e nas artes de pesca em instalações ou terraplenos da Administração do Porto de Lisboa, S.A. sem prévia autorização da Autoridade Portuária;
- g) Movimentar pescado, qualquer que seja a sua forma de acondicionamento;
- h) Proceder à exposição, verificação, separação ou manuseamento do pescado nas instalações portuárias;
- i) Depositar ou arrastar caixas ou objetos nas instalações portuárias.

11.3 - Remoção de embarcações

As embarcações, as artes de pesca e quaisquer outros instrumentos ou objetos, poderão ser retirados pela Autoridade Portuária para onde esta entidade entenda por mais conveniente, dos locais onde se encontram estacionados com os encargos e riscos de conta dos seus proprietários, quando:

- a) Os donos das mesmas não tiverem obtido junto da Autoridade Portuária as autorizações a que se encontram obrigados;
- b) As autorizações referidas na alínea anterior tenham sido obtidas através de má fé ou manifesta irregularidade;
- c) Os respetivos donos, mestres ou arrais, depois de avisados pela Autoridade Portuária ou pelos seus funcionários, as não retirem, voluntariamente, nos prazos que, por qualquer meio, lhes forem fixados;
- d) Os seus proprietários não forem localizados, estejam ausentes, ou sejam desconhecidos.

12. Náutica de Recreio

12.1- Instruções para a prática de «*Wind-Surf*».

A prática de «*Wind-Surf*» na área da jurisdição da Administração do Porto de Lisboa está condicionada ao cumprimento das seguintes normas :

12.1.1 - A prática de «*Wind-Surf*» só é permitida durante o período diurno;

12.1.2 - Todas as pranchas de «*Wind-Surf*» disporão de vela com tela transparente que permita a visibilidade para sotavento;

12.1.3 - No estuário do Tejo é permitida a prática de «*Wind-Surf*» até uma distância de 300 (trezentos) metros da margem e apenas nos tratos marginais:

- a) Torre de S. Julião / Torre VTS;
- b) Coroa da Aperta/Alcochete;
- c) Alhandra/Ponte de Vila Franca de Xira.

12.1.4 - Durante a época balnear não é permitida a prática de «*Wind-Surf*» nas zonas de banhos a menos de 100 (cem) metros da praia;

12.1.5 - Durante a época balnear, nas zonas de banhos, os praticantes de «*Wind-Surf*» para largarem ou abicarem à praia utilizarão obrigatoriamente, quando existam, os corredores demarcados destinados às embarcações de recreio. No caso de não existirem os referidos corredores, os praticantes de «*Wind-Surf*», para largarem ou abicarem às zonas de banhos, terão respetivamente de se afastar ou aproximar da praia a nado, num percurso a ela perpendicular e não inferior a 100, (cem) metros;

12.2 - Utilização dos veículos designados por «*Jet-Ski*», «Motos de Água» ou similares

A utilização dos veículos, em epígrafe, na área da Administração do Porto de Lisboa, S.A. está condicionada, por razões de segurança, ao cumprimento das seguintes disposições:

12.2.1 – A condução dos veículos designados por «*Jet-Ski*» e «Motos de Água» só pode ser efetuada por pessoas devidamente habilitadas para o efeito.

12.2.2 - A utilização dos veículos designados por «*Jet-Ski*», «Motos de Água» ou similares só é permitida durante o dia.

12.2.3 - No estuário do Tejo só é permitida a sua utilização nos seguintes tratos marginais:

- S. Julião da Barra / Torre VTS (até uma distância máxima de 300 (trezentos) metros da margem).
- Coroa da Aperta / Alcochete (até uma distância máxima de 300 (trezentos) metros da margem).
- Alhandra / V. Franca de Xira.

12.2.4 - Durante a época balnear, não é permitida a utilização de embarcações a motor nas zonas de banhos.

12.2.5 - Durante a época balnear, nas zonas de banhos, as embarcações a motor utilizarão obrigatoriamente para largar ou abicar à praia, os corredores demarcados destinados às embarcações de recreio.

12.3 - Prática de desportos náuticos motorizados.

Para a prática de desportos náuticos motorizados, ou praticados com o auxílio de embarcação a motor, são consideradas «zonas de banhos» toda a orla marítima e margens, incluindo o areal do Bugio, a menos de 300 (trezentos) metros da borda de água.

12.4 – Só é permitida a colocação de poitas com autorização expressa da Autoridade Portuária e em locais predefinidos.

13. Trabalhos Portuários

13.1 - Todos os trabalhos efetuados na área de jurisdição portuária carecem de autorização a conceder pela Autoridade Portuária.

13.2 - Avisos

13.2.1 - Sempre que esteja previsto o início de trabalhos portuários, o responsável deverá avisar a Autoridade Portuária, com pelo menos 48 (quarenta e oito) horas de antecedência para que seja emitido antes do início dos trabalhos, o respetivo aviso à navegação. O responsável deverá indicar os seguintes elementos:

- Local onde os trabalhos irão decorrer;
- Data de início dos trabalhos;
- Data prevista para a sua conclusão;
- Descrição dos meios utilizados

13.2.2 - Sempre que se pretendam efetuar trabalhos que possam interferir com a segurança da navegação portuária, o CONTROL LISBOA deve ser informado do seu início com pelo menos 02 (duas) horas de antecedência através de mensagem que contenha a seguinte informação:

- Área afetada pelos trabalhos
- Número de embarcações envolvidas
- Nome, indicativo de chamada e *Gross Tonnage* das embarcações envolvidas
- Dia e hora previstos para o início dos trabalhos
- Dia e hora previstos para o final dos trabalhos

14. Dragagens

14.1. Autorizações

14.1.1.- Todos as dragagens efetuadas na área de jurisdição portuária carecem de autorização a conceder pela Autoridade Portuária.

14.1.2.- Todas as imersões de sedimentos efetuadas na área de jurisdição portuária carecem de autorização de utilização dos locais previamente definidos para esse efeito.

14.2. Avisos

14.2.1 Sempre que esteja previsto o início de uma dragagem parcial, e com isto entende-se a dragagem de um cais ou de uma frente portuária contínua, o dragador deverá avisar a Autoridade Portuária, com pelo menos 48 (quarenta e oito) horas de antecedência para que seja emitido antes do início dos trabalhos, o respetivo aviso à navegação. O dragador deverá indicar os seguintes elementos:

- Local onde os trabalhos irão decorrer;
- Data de início dos trabalhos;
- Data prevista para a sua conclusão;
- Local, ou locais, de imersão que serão utilizados;
- Descrição dos meios utilizados

14.2.2 - Sempre que se pretendam efetuar trabalhos que possam interferir com a segurança da navegação portuária, o CONTROL LISBOA deve ser informado do seu início com pelo menos 02 (duas) horas de antecedência através de mensagem que contenha a seguinte informação :

- Área afetada pelos trabalhos
- Número de embarcações envolvidas
- Nome, indicativo de chamada e *Gross Tonnage* das embarcações envolvidas
- Dia e hora previstos para o início dos trabalhos
- Dia e hora previstos para o final dos trabalhos

14.2.3 Os equipamentos de dragagem, dragas ou batelões, deverão sempre comunicar ao CONTROL LISBOA o início e final de operação de dragagem e quaisquer mudanças nas suas movimentações, nomeadamente as idas aos locais de imersão de dragados ou suspensões da dragagem.

15. Zona de Proteção Especial e Reserva Natural do Estuário do Tejo

15.1 - De acordo com Decreto-Lei n.º 565/76, de 19 de julho, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 487/77 de 17 de novembro, a Portaria n.º 481/79, de 7 de setembro, o Decreto-Lei n.º 280/94, de 5 de novembro, e a Resolução do Conselho de Ministros n.º 44/2001, de 11 de maio, a Administração do Porto de Lisboa, S.A. é uma das entidades responsáveis pela fiscalização dos dispostos nos Decretos-Lei acima mencionados que regulam a existência da Zona de Proteção Especial do Estuário do Tejo, da Reserva Natural do Estuário do Tejo e das Reservas Integrais de Pancas e do Mouchão do Lombo do Tejo.

15.2 - Constituem contraordenações puníveis com coima, na Zona de Proteção Especial do Estuário do Tejo, designadamente as seguintes infrações:

15.2.1 – O lançamento de águas residuais suscetíveis de causar poluição;

15.2.2 – A abertura de novas vias de comunicação ou acesso, bem como o alargamento das já existentes;

15.2.3 – A extração de inertes;

15.2.4 – A caça, nas áreas de domínio público existentes no interior da ZPE;

15.2.5 - Depósito de sucatas e resíduos sólidos e líquidos (parecer vinculativo do ICN);

15.2.6 - Prática de atividades desportivas motorizadas (parecer vinculativo do ICN).

15.3 - Constituem contraordenações, na Reserva Natural do Estuário do Tejo, as seguintes infrações :

15.3.1 – O abandono de detritos ou depósito de materiais for a dos locais especialmente destinados a esse fim ou a criação de novos desses locais:

15.3.2 - A utilização dos terrenos da Reserva para acampamento;

15.3.3. - O acesso à Reserva, por embarcações a motor, fora das Calas e Canais que fazem parte da sua área fluvial, designadamente, Cala do Norte, das Barcas, Açor, Raso, Arrábida, Samora, Desemboga e rio Sorraia.

15.3.4– A pesca, exceto a pesca artesanal local e a pesca desportiva;

15.3.5 – O estacionamento de viaturas ou embarcações fora das áreas previstas para o efeito;

15.3.6 - Introdução de qualquer tipo de alteração às atividades económicas ali existentes, sem autorização especial da Secretaria de Estado do Ambiente, através do Serviço Nacional de Parques e Reservas;

15.3.7- O exercício da caça, enquanto não for regulamentado pelas entidades competentes na matéria;

15.3.8 - A navegação a motor, sendo apenas consentida a adequada à pesca artesanal que ali se realiza e a que circula nas calas devidamente sinalizadas.

15.4 - Constituem contraordenações, nas Reservas Integrais de Pancas e do Mouchão do Lombo do Tejo, além das infrações referidas no ponto 15.2 as seguintes infrações:

15.4.1 - A introdução, a circulação e o estabelecimento de pessoas, veículos ou animais.

15.4.2 - A destruição de vegetação e a captura ou caça de qualquer animal selvagem.

15.4.3 - A pesca de qualquer tipo.

16. Centro de Controlo de Tráfego Marítimo (VTS-Lisboa)

16.1. DESCRIÇÃO

O Centro de Controlo de Tráfego Marítimo, a seguir designado por VTS – Lisboa, controla a navegação dentro da área de jurisdição da Administração do Porto de Lisboa, tendo como limite montante a Ponte Vasco da Gama, fornece informação e aconselha os navios que naveguem no estuário do Tejo e na aproximação a este, até à linha definida pelo alinhamento do farol do Cabo Espichel (38°25,05'N 009°12.94'W) com o farol do Cabo Raso (38°42.66'N 009°92.09'W)

16.2. APLICAÇÃO

O sistema é obrigatório e aplicável a todas as embarcações com licença de estação VHF, com exceção das seguintes embarcações:

- a) Pesca local
- b) Tráfego local
- c) Recreio com comprimento fora a fora inferior a 20 metros.

16.3. INDICATIVO DE CHAMADA CONTROL LISBOA

16.4. LOCALIZAÇÃO:

Centro de Coordenação e Controlo de Tráfego Marítimo e Segurança (WGS84 Datum: 38° 41,63' N/009° 14,06'W)

16.5. TELEFONE/FAX

+351 213 025 482/+351 213 025 486

16.7. E-MAIL

[vts@portodelisboa.pt](mailto: vts@portodelisboa.pt)

16.8. FREQUÊNCIAS DE VHF

Ch 74, 13, 12, 16

16.9. HORÁRIO

H24

16.10. PROCEDIMENTOS

Os navios com destino ao Porto de Lisboa e/ou Baía de Cascais, devem confirmar a hora de chegada até 2 (duas) horas antes.

16.10.1. Os navios devem reportar ao VTS-Lisboa, a hora das seguintes ocorrências:

16.10.1.1. A passagem pela linha de Entre Cabos (Linha que une os cabos Espichel e Raso)

16.10.1.2. A passagem Entre Torres (Linha que une o Farol de S. Julião e o Bugio)

16.10.1.3. Atracar (hora de estabelecimento do 1º cabo com volta fixe)

16.10.1.4. Largar

16.10.1.5. Fundear

16.10.1.6. Suspender.

16.10.1.7. Passagem pela Ponte Vasco da Gama (Quando aplicável)

16.10.2. Os navios devem manter escuta permanente em VHF ch 13 e 14

16.11 RELATOS

16.11.1. De Entrada , 2 (duas) horas antes da chegada

IMO SRS (Standard Ship Reporting System) items: Alpha Charlie Golf Oscar Papa Quebec

16.11.2. De saída, 15 minutos antes da saída de qualquer cais ou fundeadouro IMO SRS (Standard Ship Reporting System) items: India Papa

16.11.3. O Operador do VTS pode solicitar a prestação de mais informações.

16.12. RELATOS EM CASO DE ACIDENTE

Os navios e embarcações devem reportar imediatamente ao VTS –Lisboa por VHF Ch 74 as seguintes situações:

16.12.1. Homem ao mar;

16.12.2. Incêndio ou explosão;

16.12.3. Derrame, fuga ou poluição do meio ambiente por matérias perigosas;

16.12.4. Encalhe

16.12.5. Colisão com navio, embarcação ou estrutura fixa;

16.12.6. Deslocamento de carga

16.12.7. Qualquer condição ou anomalia nos diversos sistemas de bordo, e que possa afetar os equipamentos de propulsão, navegação e governo;

16.12.8. Emergência médica a bordo;

16.12.9. Qualquer incidente que possa afetar a segurança ("security incident") do navio, tripulação e passageiros;

16.12.10. Anomalias na balizagem ou noutra qualquer ajuda à navegação na barra e porto de Lisboa

16.12.11. Outros navios e/ou embarcações que se encontrem em aparente dificuldade.

16.13. RADIODIFUSÃO DE INFORMAÇÃO

O VTS – Lisboa radiodifunde informação de tráfego, meteorológica em VHF Ch74 quando apropriado.

Quando solicitado, fornece a seguinte informação:

16.13.1. Tráfego

16.13.2. Previsão meteorológica

16.13.3. Altura da água

16.13.4. Estado das ajudas à navegação

16.13.5. Operações portuárias locais, tais como dragagens, regatas

17. Contraordenações

A Administração do Porto de Lisboa, S.A. encontra-se dotada dos instrumentos legais necessários a uma intervenção de controlo e prevenção de ilícitos de mera ordenação social praticados no domínio da atividade portuária, tendo em vista conferir eficácia às regras estabelecidas de exploração e funcionamento do Porto.

17.1 – A negligência e a tentativa são puníveis.

17.2 – Compete à Autoridade Portuária fiscalizar o cumprimento do disposto no presente Regulamento, bem como proceder à instrução dos processos contraordenacionais relativos às infrações praticadas e aplicar as respetivas coimas e sanções acessórias.

17.3 – Sempre que outras entidades, no exercício das suas competências fiscalizadoras, detectem factos ou condutas suscetíveis de constituir infração contraordenacional prevista na lei, devem remeter os respetivos autos de notícia à Autoridade Portuária, prestando-lhe a colaboração que venha a ser solicitada.

17.4 – Sem prejuízo da atuação por iniciativa das próprias entidades policiais nos termos da lei, a Autoridade Portuária pode solicitar a intervenção das entidades policiais de competência genérica ou especializada para garantir e fiscalizar o cumprimento da lei e dos regulamentos emanados das autoridades competentes e com aplicação na sua área de jurisdição relativa à segurança das instalações, dos equipamentos e dos objetos nela sedeados.

17.5 – Ao abrigo da legislação em vigor, constituem contraordenação punível com coima, designadamente as seguintes infrações:

- a) Entrega de declarações inexatas;
- b) Realização de operações portuárias ou exercício de atividades nas áreas portuárias sem autorização da Autoridade Portuária;
- c) Permanência, utilização ou ocupação das áreas portuárias sem autorização da Autoridade Portuária;
- d) Não cumprimento das ordens ou de determinações dos funcionários da Autoridade Portuária ou obstrução ao desempenho das suas funções;
- e) Não participação à Autoridade Portuária de acidentes ou incidentes ocorridos nas áreas portuárias, independentemente de a participação ter sido efetuada a outras entidades;
- f) Não prestação de informações ou não apresentação de documentos legalmente exigíveis nos prazos previstos ou quando tal seja solicitado pela Autoridade Portuária;
- g) Não cumprimento do Regulamento aplicável à entrada, à permanência, à docagem e às manobras das embarcações nas áreas portuárias;
- h) Não cumprimento do Regulamento relativo ao embarque e ao desembarque de pessoas nas áreas portuárias;
- i) Não cumprimento do Regulamento relativo à movimentação, à armazenagem, à permanência e à remoção de cargas nas áreas portuárias;
- j) Não cumprimento do Regulamento aplicável aos serviços de pilotagem nas áreas portuárias;
- k) Não cumprimento do Regulamento aplicável aos serviços de reboque nas áreas portuárias;

- l) Não cumprimento das normas constantes dos regulamentos portuários em resultado de serviços prestados a título de licença ou de concessão;
- m) Prática de atos nas áreas portuárias adequados a impedir, a paralisar ou a retardar os serviços portuários;
- n) Não cumprimento do Regulamento aplicável à gestão de resíduos de embarcações da APL;
- o) Colocação ou depósito nas áreas portuárias de quaisquer objetos, materiais, apetrechos ou equipamentos sem prévia autorização da Autoridade Portuária ou fora dos locais para o efeito devidamente indicados pela Autoridade Portuária;
- p) Realização de obras ou execução de trabalhos nas áreas portuárias sem autorização da Autoridade Portuária;
- q) Exercício de atividades de pesca em áreas portuárias não autorizadas pela Autoridade Portuária;
- r) Realização de operações de dragagem não autorizadas e lançamento dos dragados fora das zonas indicadas pela Autoridade Portuária.

18. Anexos

18.a [Fundeadouros](#)

18.b [Condicionaismos](#)

18.c [Canais de Navegação](#)

18.d [Plano de Comunicações](#)

18.e [Tabelas de Movimentação de Substância Explosivas](#)

18.f [Tabelas de Distâncias de Segurança](#)

18.a Fundeadouros

Para efeitos de Fundeadouro, o Porto de Lisboa encontra-se dividido nas seguintes zonas ou quadros (Datum: WGS84), estando interdita a utilização de outros locais, sem parecer prévio da Autoridade Portuária:

Quadro Ocidental N (S. José de Ribamar)

Quadrilátero definido pelos pontos:

Lat. 38°41.65' N	Long. 009°14.28' W
Lat. 38°41.65' N	Long. 009°15.06' W
Lat. 38°41.45' N	Long. 009°15.06' W
Lat. 38°41.45' N	Long. 009°14.28' W

Quadro Ocidental S

W 3.0 Lat. 38°40.92' N	Long. 009°15.09' W
W 3.1 Lat. 38°40.88' N	Long. 009°13.93' W
W 3.2 Lat. 38°40.90' N	Long. 009°13.36' W
W 3.3 Lat. 38°40.94' N	Long. 009°12.82' W

Quadro Central

E 1.1 Lat. 38°40.96' N	Long. 009°11.86' W
E 1.2 Lat. 38°41.01' N	Long. 009°11.42' W
E 1.3 Lat. 38°41.04' N	Long. 009°11.01' W

Quadro Oriental

Quadrilátero definido pelos pontos:

Lat. 38°41.22' N	Long. 009°10.57' W
Lat. 38°40.87' N	Long. 009°10.50' W
Lat. 38°41.33' N	Long. 009°09.95' W
Lat. 38°41.55' N	Long. 009°09.92' W

Mar da Palha

Polígono definido pelos pontos:

Lat. 38°41.18' N	Long. 009°07.90' W
Lat. 38°41.28' N	Long. 009°06.42' W
Lat. 38°41.93' N	Long. 009°05.08' W
Lat. 38°42.92' N	Long. 009°06.18' W
Lat. 38°42.62' N	Long. 009°07.00' W
Lat. 38°42.00' N	Long. 009°07.90' W

Mar da Palha – Lay Up

Quadrilátero definido pelos pontos:

Lat. 38°41.93' N	Long. 009°05.08' W
Lat. 38°43.76' N	Long. 009°02.88' W
Lat. 38°44.12' N	Long. 009°03.37' W
Lat. 38°42.33' N	Long. 009°05.57' W

Os navios que se encontrem a aguardar ordens por período indefinido ou de longa duração, deverão fundear no fundeadouro do Mar da Palha – *Lay Up*, ou utilizar as zonas de estacionamento prolongado especiais do Porto de Lisboa (10.15,10.16,10.17).

18.b Condicionalismos

18.b.1 - Os Condicionalismos técnicos a observar na demanda das barras, nas manobras de atracação e largada, e no estacionamento de navios nos diversos cais e terminais do Porto de Lisboa, foram estabelecidos para as calas e Canais de acordo com as cotas de serviço de referência fixadas no Regulamento dos Canais Navegáveis no Estuário do Tejo ([Anexo 18.c](#) deste Regulamento), e desde que asseguradas a monitorização e a manutenção das características físicas e respetivas cotas de dragagem, referidas no mesmo Regulamento para os diferentes cais e terminais de acordo com as características físicas dos mesmos.

18.b.2.1 - Cais e Terminais da Margem Norte

AVANÇADO DE ALCÂNTARA

Não é permitido largar navios de comprimento igual ou superior a 200 metros, atracados por estibordo, entre a 1.ª e a 5.ª hora de vazante de águas vivas. Os navios car-carriers não poderão largar, atracados por estibordo, entre a 1.ª e a 5.ª hora de vazante de águas vivas.

AVANÇADO DE ALCÂNTARA – CAIS DA LISCONT

Não é permitido largar navios de calado igual ou superior a 10,5 metros, atracados por estibordo, entre a 1.ª e a 5.ª hora de vazante de águas vivas.

DOCA DE ALCÂNTARA

Não é permitido o acesso à Doca de Alcântara de navios com dimensões de boca superiores a 24 metros.

Não é permitida a entrada em período de vazante, exceto os navios procedentes da Naval Rocha.

Aos navios atracados com a proa para fora poderão largar em qualquer estado de maré.

Excetuam-se destes condicionalismos os iates, veleiros e outras embarcações de GT inferior a 1000 tons.

A entrada, saída ou manobra dentro da doca, bem como a utilização de rebocadores nestas operações, está condicionada às características dos navios e às condições meteorológicas e de maré.

DOCA DE ALCÂNTARA NORTE (VALE DOS CAÍDOS)

O acesso a este cais está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 153 metros.

NAVALROCHA

Todas as manobras de entrada ou saída de docas, e de atracação ou largada dos cais, deverão ser efetuadas com maré de enchente e o mais próximo possível do preia-mar.

Doca 1

O acesso a esta doca está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 155 metros.

Doca 2

O acesso a esta doca está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 90 metros.

Doca 3

O acesso a esta doca está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 45 metros.

Doca 4

O acesso a esta doca está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 30 metros.

Cais 2

O acesso a este cais está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 120 metros.

Cais 3

O acesso a este cais está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 50 metros.

Cais 4

O acesso a este cais está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 95 metros.

Cais 5

O acesso a este cais está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 85 metros.

CAIS INTERIOR DA ROCHA CONDE D' ÓBIDOS (Eclusa)

Caso o navio a atracar tenha uma boca superior a 15 metros, ficará interdito qualquer movimento de e para a Doca de Alcântara, bem como para os estaleiros adjacentes.

Todas as manobras, quer de atracação quer de largada, deverão ser efetuadas com maré de enchente, à exceção da largada dos navios atracados por estibordo.

Excetua-se os navios de passageiros.

SANTOS (Inativo)

Todas as manobras, quer de atracação quer de largada, deverão ser efetuadas com maré de enchente.

SILOPOR BEATO

Os navios com comprimento superior a 120 metros e com calado igual ou superior a 7,5 metros terão que atracar por bombordo na estofa do preia-mar.

POÇO DO BISPO (TMPB)

Os navios com comprimento superior a 120 metros e com calado igual ou superior a 7,0 metros terão que atracar por bombordo na estofa do preia-mar.

MATINHA

O acesso a este terminal é condicionado pelas condições de navegabilidade do Canal de Cabo Ruivo.

O acesso a este terminal está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 175 metros.

ATRACAR – As manobras de atracação deverão efetuar-se nas estofas das marés, devendo os navios ficar sempre atracados por bombordo.

Contudo, navios de *Gross Tonnage* inferior a 5.000 T poderão atracar em qualquer estado de maré e por qualquer bordo.

LARGAR - As manobras de largada de navios de *Gross Tonnage* superior a 5.000 T só se deverão efetuar com maré de enchente ou nas estofas das marés.

Os navios de *Gross Tonnage* inferior a 5.000 T poderão largar com maré de vazante, à exceção de, entre a 1.^a e a 5.^a hora de vazante de marés vivas.

PARQUE DAS NAÇÕES

O acesso a este terminal é condicionado pelas condições de navegabilidade do Canal de Cabo Ruivo.

O acesso a este terminal está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 175 metros.

ATRACAR – O acesso deverá ser feito em período de maré de enchente, devendo os navios de *Gross Tonnage* inferior a 5.000 T atracar na estofa da maré e sempre por bombordo.

LARGAR -- As manobras de largada de navios de *Gross Tonnage* superior a 5.000 T só se deverão efetuar com maré de enchente ou nas estofas das marés.

Os navios de *Gross Tonnage* inferior a 5.000 T poderão largar com maré de vazante, à exceção de, entre a 1.^a e a 5.^a hora de vazante de marés vivas.

18.b.2.2 - Cais e Terminais a MONTANTE do Parque das Nações

O acesso a estes cais é feito através da Cala das Barcas, devendo a mesma ser demandada, quer no percurso ascendente quer descendente, com maré de enchente e em período diurno.

ARGIBAY (Inativo)

O acesso a este cais está condicionado a navios.

MOAGENS ASSOCIADAS

O acesso a este cais está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 75 metros.

IBEROL

O acesso a este cais está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 100 metros.

CIMPOR

O acesso a este cais está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 100 metros.

EAM – MARINHA

O acesso a este cais está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 90 metros.

CARREGADO

O acesso a este cais está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 90 metros.

18.b.2.3 - Cais e Terminais da MARGEM SUL

POLNATO

O acesso a este terminal está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 280 metros.

ATRACAR – As manobras de atracação deverão efetuar-se nas estofas da maré, devendo os navios ficar sempre atracados por estibordo. Contudo, navios com comprimento igual ou inferior a 110 metros poderão atracar em qualquer estado de maré e por qualquer bordo.

LARGAR – As manobras de largada poderão efetuar-se em qualquer estado de maré.

SILOPOR TRAFARIA

Posto 1

O acesso a este posto está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 280 metros.

ATRACAR – As manobras de atracação deverão efetuar-se nas estofas da maré, devendo os navios ficar sempre atracados por estibordo.

Contudo, navios com comprimento igual ou inferior a 140 metros poderão atracar em qualquer estado de maré e por qualquer bordo.

LARGAR – As manobras de largada poderão efetuar-se em qualquer estado de maré.

Posto 2

O acesso a este posto está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 215 metros e desde que não exista nenhum navio atracado nos postos 5 e 6.

ATRACAR – Os navios com comprimento igual ou superior a 90 metros terão de atracar sempre nas estofas das marés, por bombordo.

LARGAR – Os navios com comprimento igual ou superior a 90 metros terão de largar sempre entre uma hora e meia antes e a estofa da maré..

Postos 3 e 4

O acesso a estes postos está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 165 metros.

ATRACAR - Os navios com comprimento igual ou superior a 90 metros terão de atracar sempre nas estofas das marés, por Estibordo.

Obs. – No caso de existirem gruas flutuantes neste cais, navios com comprimento superior a 90 metros, só poderão manobrar durante o período diurno, de entrada ou de saída, sobre a estofa do baixa-mar, se o calado o permitir, ou desde uma hora e meia antes até à estofa da preia-mar.

LARGAR – As manobras de largada poderão efetuar-se em qualquer estado de maré.

Postos 5 e 6

O acesso a estes postos está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 140 metros e desde que não haja nenhum navio atracado no cais 2.

ATRACAR - As manobras de atracação deverão efetuar-se sempre nas estofas das marés.

LARGAR – Os navios com comprimento igual ou superior a 90 metros, só poderão largar nas estofas das Marés.

OZ – TRAFARIA

O acesso a este Terminal está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 225 metros.

Atendendo aos valores das sondagens na cabeceira de jusante deste terminal a sonda reduzida para o estacionamento é condicionada pelo comprimento do navio, diminuindo em função do aumento deste.

ATRACAR – As manobras de atracação deverão efetuar-se nas estofas da maré, devendo os navios ficar sempre atracados por estibordo, contudo, navios com comprimento igual ou inferior a 110 metros poderão atracar em qualquer estado de maré e por qualquer bordo.

LARGAR – As manobras de largada poderão efetuar-se em qualquer estado de maré.

Obs. Os navios de maior porte em condição próxima do calado máximo permitido para o estacionamento, terão de manobrar, quer de entrada quer de saída, nas estofas do preia-mar.

NATO – PORTINHO DA COSTA

O acesso a este Terminal está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 190 metros.

ATRACAR – As manobras de atracação deverão efetuar-se nas estofas das marés, devendo os navios ficar sempre atracados por estibordo, contudo navios com comprimento igual ou inferior a 140 metros poderão atracar em qualquer estado de maré e por qualquer bordo.

LARGAR – As manobras de largada poderão efetuar-se em qualquer estado de maré.

E T C – PORTO BRANDÃO

O acesso a este Terminal está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 315 metros.

ATRACAR – As manobras de atracação deverão efetuar-se nas estofas da maré, devendo os navios ficar sempre atracados por estibordo, contudo navios com comprimento igual ou inferior a 110 metros poderão atracar em qualquer estado de maré e por qualquer bordo.

LARGAR – As manobras de largada poderão efetuar-se em qualquer estado de maré.

PETROGAL – PORTO BRANDÃO - Inativado

Posto 1

O acesso a este posto está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 70 metros.

Se no Posto 2 estiver um navio a carregar/descarregar combustível líquido, terá de suspender a operação até que a manobra de/para o Posto 1 esteja terminada.

Este terminal não poderá ser demandado de entrada, se no Posto 2 estiver atracado um navio de gás.

Posto 2

O acesso a este posto está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 180 metros.

ATRACAR – As manobras de atracação deverão efectuar-se nas estofas da maré, devendo os navios ficar sempre atracados por estibordo, contudo, navios com comprimento igual ou inferior a 110 metros poderão atracar em qualquer estado de maré e por qualquer bordo.

Se no Posto 1 estiver um navio a carregar/descarregar combustível líquido, terá de suspender a operação até que a manobra de/para o Posto 2 esteja terminada.

Este terminal não poderá ser demandado de entrada, se no Posto 1 estiver atracado um navio de gás.

LARGAR – As manobras de largada poderão efetuar-se em qualquer estado de maré.

BANÁTICA

Posto 1

O acesso a este posto está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 150 metros.

ATRACAR – As manobras de atracação deverão efetuar-se nas estofas da maré, devendo os navios ficar sempre atracados por estibordo, contudo navios com comprimento igual ou inferior a 110 metros poderão atracar em qualquer estado de maré e por qualquer bordo.

Se no Posto 2 estiver um navio a carregar/descarregar combustível líquido, terá de suspender a operação até que a manobra de/para o Posto 1 esteja terminada.

Este terminal não poderá ser demandado de entrada, se no Posto 2 estiver atracado um navio de gás.

LARGAR – As manobras de largada poderão efetuar-se em qualquer estado de maré.

Posto 2

O acesso a este posto está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 205 metros.

ATRACAR – As manobras de atracação deverão efetuar-se nas estofas da maré, devendo os navios ficar sempre atracados por estibordo, contudo navios com comprimento igual ou inferior a 110 metros poderão atracar em qualquer estado de maré e por qualquer bordo.

Se no Posto 1 estiver um navio a carregar/descarregar combustível líquido, terá de suspender a operação até que a manobra de/para o Posto 2 esteja terminada.

Este terminal não poderá ser demandado de entrada, se no Posto 1 estiver atracado um navio de gás.

LARGAR – As manobras de largada poderão efetuar-se em qualquer estado de maré.

TAGOL – PALENÇA

Posto 1

O acesso a este posto está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 290 metros.

ATRACAR – As manobras de atracação deverão efetuar-se nas estofas da maré, devendo os navios ficar sempre atracados por estibordo, contudo navios com comprimento igual ou inferior a 140 metros poderão atracar em qualquer estado de maré e por qualquer bordo.

LARGAR – As manobras de largada poderão efetuar-se em qualquer estado de maré.

Posto 2

O acesso a este posto está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 175 metros.

ATRACAR – As manobras de atracação deverão efetuar-se nas estofas da maré, devendo os navios ficar sempre atracados por estibordo.

Contudo, navios com comprimento igual ou inferior a 110 metros poderão atracar em qualquer estado de maré e por qualquer bordo.

LARGAR – As manobras de largada poderão efetuar-se em qualquer estado de maré.

OLHO DE BOI- Inativado

O acesso a este cais está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 185 metros.

ATRACAR – As manobras de atracação deverão efetuar-se nas estofas da maré, devendo os navios ficar sempre atracados por estibordo, contudo navios com comprimento igual ou inferior a 110 metros poderão atracar em qualquer estado de maré e por qualquer bordo.

LARGAR – As manobras de largada poderão efetuar-se em qualquer estado de maré.

GINJAL

O acesso a este cais está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 115 metros.

ATRACAR – Todos os navios terão de atracar nas estofas das marés.

LARGAR – As manobras de largada poderão efetuar-se em qualquer estado de maré.

BASE NAVAL – ALFEITE

O acesso a esta Base Naval é feito através do Canal do Alfeite.

Como referência, os navios que se destinam à Base Naval não deverão ultrapassar os 135 metros.

As manobras de entrada e saída poderão ficar condicionadas ao período de enchente se as características dos navios e as condições meteorológicas e de maré assim o justificarem.

Na testa Oeste do molhe Este, existe uma rampa para alagem de navios, carreiras de construção naval e cais de estacionamento – ARSENAL DO ALFEITE. O comprimento máximo para este cais é 150 metros.

SIDERURGIA – PAIO PIRES (Inativo)

O acesso a este cais é feito através do Canal do Barreiro e do Canal da Siderurgia.

Os navios só demandarão estes canais, quer de entrada quer de saída, com maré de enchente e durante o período diurno.

O acesso a este cais está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 110 metros

CAIS E ESTALEIROS INTERIORES NA BAÍA DO SEIXAL E RIO JUDEU

O acesso a estes cais e estaleiros é feito até à Baía do Seixal através do Canal do Barreiro e do Canal do Seixal.

Os navios só demandarão estes canais, quer de entrada quer de saída, com maré de enchente e durante o período diurno.

ATLANPORT – BARREIRO

O acesso a este terminal é condicionado pelas condições de navegabilidade dos canais que o servem – Canal da CUF e Canal do Terminal de Sólidos.

Os navios só demandarão estes canais, quer de entrada quer de saída, com maré de enchente, desde que não violem o disposto no ponto 9.1.9 deste Regulamento.

Cais 2

O acesso a este cais está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 145 metros em período diurno, e 125 metros em período noturno.

A navios com comprimento de fora a fora superior a 125 metros, não é permitida a largada deste cais, estando estacionado outro navio no cais 5.

Cais 5

O acesso a este cais está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 145 metros em período diurno, e 125 metros em período noturno.

Cais 8

O acesso a este cais está condicionado a navios com comprimento de fora a fora até 90 metros.

TANQUIPOR – BARREIRO

O acesso a este terminal é condicionado pelas condições de navegabilidade dos canais que o servem – Canal da CUF e Canal do Terminal de Líquidos.

Os navios só demandarão estes canais, quer de entrada quer de saída, com maré de enchente, devendo ficar atracados por bombordo, desde que não violem o disposto no ponto 9.1.9 deste Regulamento.

Boca máxima admissível – 27,50 m

Comprimento máximo diurno = 215 metros; calado máximo diurno 9,5 metros

Comprimento máximo noturno = 185 metros; calado máximo noturno 9,0 metros

Navios de comprimento superior a 150 metros terão atracar na estofa da maré.

ALHOS VEDROS

O acesso a este cais é condicionado pelas condições de navegabilidade dos canais que o servem – Canal da CUF, Canal do Terminal de Líquidos, Canal do Montijo Troço I e Canal da Moita.

Os navios só demandarão este cais, quer de entrada quer de saída, com maré de enchente e de modo a navegação no Canal da Moita se efetue durante o período diurno.

ALCOCHETE (Inativo)

O acesso a Alcochete é feito pela Cala de Samora e Canal de Alcochete e condicionado pelas condições de navegabilidade neste canal.

Os navios só demandarão o Canal de Alcochete, quer de entrada quer de saída, com maré de enchente e durante o período diurno.

18.c Canais de Navegação

18.c.1 - Pretende este documento estabelecer um conjunto de definições, classificações e responsabilidades sobre os canais navegáveis do Estuário do Tejo que tenham por objetivo esclarecer e orientar todos os seus utilizadores.

18.c.2 - Deverá ser interpretado de um modo dinâmico e como tal sujeito a alterações e ajustes que o tempo e a economia do Estuário assim venham a justificar.

18.c.3 - O detalhe que adiante se apresenta tenta ser exaustivo na deteção de situações mas sintético na informação.

18.c.4 - Para cada canal foram definidas características geométricas e esclarecidas as responsabilidades quanto à sua manutenção. Foi também esclarecida a responsabilidade sobre a instalação e manutenção da balizagem.

18.c.5 - Os canais foram classificados por 1.º, 2.º e 3.º níveis.

18.c.5.1 - Consideraram-se Canais de 1.º nível aqueles em que a APL, S.A., é responsável pela manutenção das suas características físicas e pela monitorização. São os Canais da Barra Sul, de Xabregas, I troço de Cabo Ruivo, Barreiro e Cala das Barcas.

18.c.5.2 - Consideraram-se Canais de 2.º nível aqueles em que a APL, S.A., é responsável pela monitorização mas não é responsável pela manutenção das características físicas. São os Canais de Cabo Ruivo – II troço; Siderurgia; Seixal; Cuf; Terminal de Líquidos, Montijo – I troço e Cala de Samora – I troço.

18.c.5.3 - Consideraram-se Canais do 3.º nível aqueles em que a APL, S.A., assume não serem, face às suas características naturais de estabilidade, alvo de manutenção nem de monitorização frequente.

Classificação dos Canais	1.º NÍVEL	Canal da Barra Sul Canal de Xabregas Canal de Cabo Ruivo - I Troço Canal do Barreiro Cala das Barcas
	2.º NÍVEL	Canal de Cabo Ruivo - II Troço Canal da Siderurgia Canal do Seixal Canal da CUF Canal do Terminal de Líquidos Canal do Montijo - I Troço Cala de Samora - II Troço
	3.º NÍVEL	Canal da Barra Norte Cala do Norte Canal do Alfeite Canal do Terminal de Sólidos Canal do Montijo - II Troço

4º NÍVEL		Canal da Moita/Alhos Vedros Cala de Samora - II Troço Canal de Alcochete
		Todos os canais secundários localizados na margem esquerda do Estuário

Nas folhas seguintes apresenta-se a informação para cada um dos Canais analisados. Todas as cotas são referidas ao zero hidrográfico situado 2,08m abaixo do nível médio adotado em Cascais.

CANAL DA BARRA SUL

Classificação : 1.º nível

Definição : Acesso principal ao Estuário do Tejo. Situa-se na embocadura do estuário e tem aproximadamente 2,7 milhas de extensão.

Cota de Serviço : 15 m

Rasto : 250 m

Manutenção : A manutenção é da responsabilidade da APL, SA

Cota de dragagem : 17,5 m

Monitorização : São feitos, pelo IH, dois levantamentos hidrográficos por ano.

Balizagem : O eixo deste canal é definido pelo enfiamento dos faróis da Gibalta e Esteiro com a marca da Mama Sul. A Barra Sul, ou Grande, tem uma balizagem, a Sul, composta por quatro bóias verdes que delimitam o canal e definem o resguardo do baixo estabelecido entre o Cachopo Sul e as Goladas cuja posição e forma se encontram em constante evolução. A manutenção deste assinalamento marítimo e da balizagem instalada neste canal é da responsabilidade da APL, SA.

CANAL DA BARRA NORTE

Classificação : 3.º nível

Definição : Acesso secundário ao Estuário do Tejo. Situa-se em frente a S. Julião e o seu eixo é definido pelo enfiamento dos faróis de Stª. Marta e Guia.

Cota de Serviço : 5.2m

Rasto : 150m

Manutenção : Não está definida manutenção para este canal

Cota de dragagem : Não definida

Balizagem : O eixo deste canal é definido pelo enfiamento dos faróis de St^a Marta e da Guia, em Cascais, e não dispõe de qualquer outro tipo de assinalamento marítimo, constituindo resguardo a Norte o farol de S. Julião da Barra.

CANAL DE XABREGAS

Classificação : 1.º nível

Definição Inicia-se em frente ao Terminal *Multipurpose* de Lisboa e desenvolve-se até à bacia de manobras do Terminal de Xabregas, num comprimento de aproximadamente 1500m.

Cota de serviço : 10,5 m

Rasto : 500 m em média

Manutenção : A manutenção está a cargo da APL, S.A.

Cota de dragagem : 11,5m

Balizagem : Ao longo do canal encontra-se implantado um esquema de assinalamento marítimo constituído pelas bóias laterais "T" que se desenvolvem de 1 a 5 e com a bóia 5T a assumir igualmente a designação CR-1 por ser a bóia que marca o início do canal de Cabo Ruivo. Existe também um racon, com a letra "S", instalado na bóia "1T".

CANAL DE CABO RUIVO – I TROÇO

Classificação : 1.º nível

Definição : Inicia-se no Mar da Palha, nas bóias CR2 e CR1 e desenvolve-se até à Ponte Cais da Matinha.

Cota de serviço : 7m

Rasto : 75m

Manutenção : A manutenção é da responsabilidade da APL, SA.

Cota de dragagem : 8m

Balizagem : A balizagem deste canal é constituída por bóias vermelhas e verdes, sendo que apenas as que definem a sua entrada (CR1 e CR2) se encontram emparelhadas. A manutenção da balizagem deste canal é da responsabilidade da APL, SA.

CANAL DE CABO RUIVO – TROÇO II

Classificação : 2.º nível

Definição : Da Ponte Cais da Matinha à Doca dos Olivais

Cota de serviço : 7m

Rasto : 75m

Manutenção : Não está definida manutenção para este troço.

Notas : A APL, SA reserva o direito de manter, se necessário, uma bacia de manobras em Cabo Ruivo.

Balizagem : A balizagem deste canal é constituída por bóias vermelhas e verdes, sendo que apenas as que definem a sua entrada (CR1 e CR2) se encontram emparelhadas. A manutenção da balizagem deste canal é da responsabilidade da APL, SA.

CALA DAS BARCAS

Classificação : 1.º nível

Definição : Principal via navegável para Alhandra e povoações montantes. Inicia-se no Canal de Cabo Ruivo.

Cota de serviço : 1m

Rasto : 50m

Manutenção : A manutenção é da responsabilidade da APL, SA.

Cota de dragagem : 3m

Balizagem : Este canal encontra-se assinalado, desde o seu início a jusante, por bóias e balizas, a maioria vermelhas, alternando, em grande parte da sua extensão, as bóias luminosas com as cegas, sempre a bombordo. A última marca de assinalamento encontra-se junto ao topo Norte da pista principal da base aérea de Alverca não existindo qualquer outra sinalização até à ponte Marechal Carmona, em Vila Franca de Xira, ou a montante. A passagem sob a ponte Vasco da Gama é definida pela sinalização instalada nos pilares limite e no centro do vão correspondente. A responsabilidade pela manutenção da balizagem e da iluminação do assinalamento é da APL, SA.

Notas : A balizagem deste canal poderá sofrer ajustamentos em função das mudanças naturais que ocorrem no talvegue.

CALA DO NORTE

Classificação : 3.º nível

Definição : Inicia-se a montante do Canal de Cabo Ruivo e desenvolve-se junto à costa até Alverca onde entronca com a Cala do Norte.

Cota de serviço : Desactivada

Rasto Aproximadamente 50m

Manutenção : Não está definida manutenção para este canal.

Balizagem : Estão adequadamente assinalados apenas os pilares limite do vão da ponte Vasco da Gama que dá acesso à Cala do Norte. Em toda a extensão deste canal, até ao seu limite montante, em Alverca, não existe qualquer assinalamento excetuando-se as duas

bóias demarcadoras de perigo isolado, a montante e a jusante da ponte cais de tomada de água de refrigeração da nova central da Valorsul, em S. João da Talha. O assinalamento da ponte Vasco da Gama é da responsabilidade da Lusoponte e a instalação e manutenção das marcas de S. João da Talha é da Valorsul.

Nota : A navegação nesta cala está condicionada às condições existentes, sendo os valores indicados de referência e variáveis.

CANAL DO ALFEITE

Classificação : 3.º nível

Definição : Do Mar da Palha, bóias 1 e 2, à Base do Alfeite. Cruza o Canal do Barreiro entre as bóias 3 e 4.

Cota de serviço : 6m

Rasto : Aproximadamente 200m

Manutenção : A manutenção é da responsabilidade da Base Naval de Lisboa

Cota de dragagem : 7,5m

Balizagem : A instalação e manutenção da balizagem deste canal é da responsabilidade da Direcção de Faróis.

Nota : Os valores acima indicados são de referência e variáveis e da responsabilidade da Base Naval de Lisboa.

CANAL DO BARREIRO

Classificação : 1.º nível

Definição : Tem início no Mar da Palha, bóis 2B, e considera-se esta designação até à antiga ponte ferroviária do Barreiro, bóia 16AB.

Cota de serviço : 4.5m

Rasto : 60m

Manutenção : A manutenção é da responsabilidade da APL, SA.

Cota de dragagem : 5,5m

Balizagem : A balizagem do Canal do Barreiro é constituída por bóias verdes e vermelhas, dispostas de modo não emparelhado ao longo de todo o canal que se estende até Sudoeste do terminal fluvial da Soflusa, no Barreiro, junto à antiga ponte do caminho-de-ferro. A responsabilidade pela instalação e manutenção da balizagem é da APL, SA.

Notas : Por este canal circula o tráfego que se dirige para os Canais da Siderurgia e do Seixal.

CANAL DA SIDERURGIA

Classificação : 2.º nível

Definição : Da antiga ponte ferroviária do Barreiro, bóia16AB, até ao cais da Siderurgia

Cota de serviço : 3,5m

Rasto : 60m

Manutenção : A manutenção é da responsabilidade da Siderurgia

Cota de dragagem : 5,5m

Balizagem : O assinalamento deste canal é constituído por bóias vermelhas e uma bóia verde, instaladas pela Siderurgia Nacional. A responsabilidade de manutenção é daquela empresa.

Notas : Os valores acima indicados são de referência e função da gestão da Siderurgia

CANAL DO SEIXAL

Classificação : 2.º nível

Definição : Inicia-se na bóia 13B-1S do Canal do Barreiro e prolonga-se dentro da Baía do Seixal até ao rio Judeu

Cota de serviço : 3,5m (valor indicativo variável) até ao terminal do Seixal , diminuindo para montante

Rasto : 50m a 60m aproximadamente

Manutenção : A manutenção deste canal foi feita pela APL,S.A. para garantir condições de segurança ao tráfego fluvial de passageiros da Transtejo para o antigo terminal do Seixal e cessou com a abertura do novo terminal fora da baía do Seixal. Atualmente não está definida manutenção.

Balizagem : Apenas existe balizagem no início do canal, entre a bóia 13, que é comum ao Canal do Barreiro, e a ponta dos Corvos, no pilar central de entrada da baía do Seixal. A responsabilidade deste assinalamento é da APL, SA.

Notas : No seu início, e para Sueste, abre-se o acesso ao novo terminal de passageiros da Transtejo, designado por Canal da Trindade e cuja balizagem e manutenção é da responsabilidade daquela empresa

CANAL DA CUF

Classificação : 2.º nível

Definição : Do mar da Palha, bóia 2C, à bifurcação para os Terminais de Sólidos e de Líquidos, bóia 1L-2S

Cota de serviço : 5.5m – variável

Rasto : 80m

Manutenção : A manutenção é da responsabilidade da Atlanport

Cota de dragagem : 6.5m – variável

Balizagem : A balizagem é constituída por bóias vermelhas e verdes, emparelhadas, até à bifurcação com os canais dos Terminais de Líquidos e de Sólidos. A instalação e manutenção da balizagem deste canal é da responsabilidade da APL, SA.

Notas : Os valores acima indicados são de referência e estão dependentes da gestão da Atlanport

CANAL DO TERMINAL DE SÓLIDOS

Classificação : 3.º nível

Definição : Do Canal da Cuf, bóia 1L-2S, ao Terminal de Sólidos no Barreiro

Cota de serviço : 5.5m – variável

Rasto : 80m

Manutenção : A manutenção é da responsabilidade da Atlanport

Cota de dragagem : 6.5m – variável

Balizagem : Na continuação do Canal da CUF, este Canal tem um assinalamento constituído por bóias vermelhas e verdes, emparelhadas, sendo que termina com um conjunto de cinco bóias cegas, uma vermelha e quatro verdes que delimitam a bacia de manobra dos navios, junto ao Terminal. A Atlanport é responsável pela instalação e manutenção desta balizagem.

Notas : Os valores acima indicados são de referência e função da gestão da Atlanport

CANAL DO TERMINAL DE LÍQUIDOS

Classificação : 2.º nível

Definição : Do Canal da Cuf, bóia 1L-2S, ao Terminal de Líquidos no Barreiro, bóia12L-2M

Cota de serviço : 6m – variável

Rasto : 80m

Manutenção : A manutenção é da responsabilidade da Tanquipor

Cota de dragagem : 6.5m – variável

Balizagem : A balizagem deste canal é constituída por bóias vermelhas e verdes, terminando na bóia 12L-2M, vermelha, comum ao Canal do Montijo. A instalação e manutenção desta balizagem é da responsabilidade da APL, SA.

Notas : Os valores acima indicados são de referência e função da gestão da Tanquipor

CANAL DO MONTIJO I TROÇO

Classificação : 2.º nível

Definição : Do Terminal de Líquidos, bóia 12L-2M, à plataforma do Rosairinho, baliza 6M

Cota de serviço : 4.5m – variável

Rasto : 80m – valor indicativo

Manutenção : A manutenção é da responsabilidade da Petrogal

Cota de dragagem : 5.5m – variável

Balizagem : A balizagem deste Canal, e no primeiro troço, entre a bóia 2M e a ponte-cais do Rosairinho, é constituída por bóias vermelhas e verdes, terminando na baliza 6M, de cor vermelha. No segundo troço, entre a ponte-cais do Rosairinho e o Cais dos Vapores, no Montijo, o assinalamento é constituído apenas por balizas, verdes e vermelhas e um farolim instalado sobre a ponte-cais do Seixalinho. A responsabilidade da manutenção da balizagem deste canal é da APL, SA.

Nota : Os valores acima indicados são de referência e função da gestão da Petrogal

CANAL DO MONTIJO II TROÇO

Classificação : 3.º nível

Definição : Da plataforma do Rosairinho, baliza 6M, à ponte cais do Seixalinho, baliza 9M

Cota de serviço : 3m – variável

Rasto : 70m aproximadamente

Manutenção : Não está definida manutenção neste troço

Balizagem : A balizagem deste canal, e no primeiro troço, entre a bóia 2M e a ponte-cais do Rosairinho, é constituída por bóias vermelhas e verdes, terminando na baliza 6M, de cor vermelha. No segundo troço, entre a ponte-cais do Rosairinho e o Cais dos Vapores, no Montijo, o assinalamento é constituído apenas por balizas, verdes e vermelhas e um farolim instalado sobre a ponte-cais do Seixalinho. A responsabilidade da manutenção da balizagem deste canal é da APL, SA.

Notas : A navegação neste canal está condicionada às condições existentes, sendo os valores acima indicados de referência e variáveis

CANAL DA MOITA / ALHOS VEDROS

Classificação : 3.º nível

Definição : Inicia-se a jusante da plataforma do Rosairinho, bóia 7M, e desenvolve-se até ao cais de Alhos Vedros

Cota de serviço : 1.5m

Rasto : 30m a 40m aproximadamente

Manutenção : Não está definida manutenção para este canal

Balizagem : Não existe assinalamento marítimo neste canal. O estaleiro de demolição de navios, em Alhos Vedros, colocou pequenas bóias e bidões de plástico, desde a ponte-cais do Rosairinho até às suas instalações, que servem de orientação no acesso da navegação.

Nota : A navegação nesta cala está condicionada às condições existentes, sendo os valores acima indicados de referência e variáveis.

CALA DE SAMORA I TROÇO

Classificação : 2.º nível

Definição : Do Mar da Palha à ponte Vasco da Gama

Cota de serviço : 8m

Rasto : Variável

Manutenção : Não está definida manutenção para esta cala

Balizagem : Existem quatro bóias, numeradas de S1 a S4, estando colocado um par a montante da Ponte Vasco da Gama e outro par a jusante - equidistantes da ponte. A responsabilidade da manutenção da balizagem deste canal é da APL, SA.

Notas : O valor da cota de serviço, acima indicado, é condicionado à maré

CALA DE SAMORA II TROÇO

Classificação : 3.º nível

Definição : A montante da ponte Vasco da Gama

Cota de serviço : Menor cota existente no momento

Rasto : Variável

Manutenção : Não está definida manutenção para esta cala

Balizagem : Existem quatro bóias, numeradas de S1 a S4, estando colocado um par a montante da Ponte Vasco da Gama e outro par a jusante - equidistantes da ponte. A responsabilidade da manutenção da balizagem deste canal é da APL, SA.

CANAL DE ALCOCHETE

Classificação : 3.º nível

Definição : Da Cala de Samora a Alcochete

Cota de serviço : 1m

Rasto : 50m aproximadamente

Manutenção : Não está definida manutenção para este canal

Balizagem : O assinalamento marítimo deste canal, que se prolonga até à ponte-cais de Alcochete, é constituído por balizas cegas, a maioria das quais vermelhas, existindo apenas uma verde. A responsabilidade da conservação da estrutura destas balizas é da APL.

Notas : A navegação neste canal está condicionada às condições existentes, sendo os valores acima indicados de referência e variáveis

18.d Plano de Comunicações

CANAL	FREQUÊNCIAS TRANSMISSÃO	RECEPÇÃO	ATRIBUIÇÃO
01	156,050	160,650	Autoridade Portuária
05	156,250	160,850	Autoridade Portuária
06	156,300	156,300	Navio-Navio (a)
07	156,350	160,950	Marinha
08	156,400	156,400	Navio-Navio; Manobra de navios
09	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 (c)
16	156,800	156,800	Socorro, Urgência, Segurança e Chamada (d)
17	156,850	156,850	Comunicações internas a bordo 1 (c)
18	156,900	161,500	Controlo 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 tráfego marítimo – VTS costeiro
23	157,150	161,750	Correspondência Pública
24	157,200	161,800	Correspondência Pública
25	157,250	161,850	Correspondência Pública
26	157,300	161,900	Correspondência Pública
27	157,350	161,950	Correspondência Pública
28	157,400	162,000	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			
68	156,425	156,425	Controlo de tráfego marítimo – VTS portuário
– Chamada Lx			
70	156,525	156,525	Chamada seletiva digital (DSC) (b)
71	156,575	156,575	Manobra de navios
72	156,625	156,625	Pesca (navio-navio)
74	156,725	156,725	Controlo de tráfego marítimo – VTS portuário
– Serviço 1 Lx			
75	156,775	156,775	Operações Portuárias – Autoridade Portuária
78	156,925	161,525	Manobra de navios
80	157,025	161,625	Controlo de tráfego marítimo – VTS portuário
– Serviço 2 Lx			
81	157,075	161,675	Atividades de apoio a navios
82	157,125	161,725	Marinha
83	157,175	161,775	Correspondência Pública
84	157,225	161,825	Atividades de apoio a navios
85	157,275	161,875	Correspondência Pública

86	157,325	161,925	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 canal pode ser utilizado para comunicações entre navios e aeronaves que participem em atividades de busca e salvamento.
- (b) Este canal deve ser utilizado para emissão de sinais de alerta navio-navio e navio-terra dentro da área A1.
- (c) Deverá ser utilizado com potência de saída máxima de 1 W.
- (d) Em conformidade com a resolução MSC77 (69) da IMO, deixa de ser obrigatória a escuta do canal 16 depois de 1 de fevereiro de 2005.

18.e Tabelas de Movimentação de Substâncias Explosivas**Cais Avançado de Alcântara**

(Embarques e Desembarques proibidos entre as 20:00 horas e as 06:00 horas do dia seguinte, de 6.ª Feira, Sábado, Domingo e vésperas de Feriado)

Classes 1.1/1.5	20.000 kg
Classe 1.2	500.000 kg
Classe 1.3	800.000 kg
Classes 1.4/1.6	Sem Limite

Cais da Liscont

(Embarques e Desembarques proibidos entre as 20:00 horas e as 06:00 horas do dia seguinte, de 6.ª Feira, Sábado, Domingo e vésperas de Feriado)

Classes 1.1/1.5	20.000 kg
Classe 1.2	500.000 kg
Classe 1.3	800.000 kg
Classes 1.4/1.6	Sem Limite

Cais da Ponta da Rocha

(Embarques e Desembarques proibidos entre as 20:00 horas e as 06:00 horas do dia seguinte, de 6.ª Feira, Sábado, Domingo e vésperas de Feriado)

Classes 1.1/1.5	20.000 kg
Classe 1.2	500.000 kg
Classe 1.3	800.000 kg
Classes 1.4/1.6	Sem Limite

Cais do TML

Classes 1.1/1.5	20.000 kg
Classe 1.2	500.000 kg
Classe 1.3	800.000 kg
Classes 1.4/1.6	Sem Limite

Cais do TCSA

Classes 1.1/1.5	20.000 kg
Classe 1.2	500.000 kg
Classe 1.3	800.000 kg
Classes 1.4/1.6	Sem Limite

Cais do TMB

Classes 1.1/1.5	5.000 kg
Classe 1.2	5.000 kg
Classe 1.3	250.000 kg
Classes 1.4/1.6	Sem Limite

Cais do TMPB

Classes 1.1/1.5	5.000 kg
Classe 1.2	5.000 kg
Classe 1.3	250.000 kg
Classes 1.4/1.6	Sem Limite

Cais da Atlanport

Classes 1.1/1.5	500.000 kg
Classe 1.2	1000.000 kg
Classe 1.3	1000.000 kg
Classes 1.4/1.6	Sem Limite

18.f Tabelas de Distâncias de Segurança**Distâncias de Segurança - CLASSE 1.1 e 1.5****Risco de Explosão em Massa**

Peso Líquido de Substância Explosiva (kg)	Entre Navios Carregados com Substâncias Explosivas (metros)	De Navios Carregados com Substâncias Explosivas a (metros)			
		Navios de Carga Ordinária	Navios Petroleiros	Vias de Comunicação	Edifícios Habitados
25	23	25	75	125	180
50	29	29	75	125	180
100	37	37	75	125	180
200	47	47	94	125	180
300	54	54	107	125	180
400	59	59	118	125	180
500	63	63	127	125	180
600	67	67	135	125	187
700	71	71	142	131	197
800	74	74	149	137	206
900	77	77	154	143	214
1 000	80	80	160	148	222
1 500	92	92	183	169	254
2 000	101	101	202	186	280
2 500	109	109	217	201	301
3 000	115	115	231	213	320
3 500	121	121	243	225	337
4 000	127	127	254	235	352
4 500	132	132	264	244	367
5 000	137	137	274	253	380
6 000	145	145	291	269	403
7 000	153	153	306	283	425
8 000	160	160	320	296	444
9 000	166	166	333	308	462
10 000	172	172	345	319	478
15 000	197	197	395	365	547
20 000	217	217	434	402	603
25 000	234	234	468	433	649
30 000	249	249	497	460	690
35 000	262	262	523	484	726
40 000	274	274	547	506	759
50 000	295	295	589	545	818
60 000	313	313	626	579	869
70 000	330	330	659	610	915
80 000	345	345	689	638	957
90 000	359	359	717	663	995
100 000	371	371	743	687	1 030
150 000	425	425	850	786	1 180

Regulamento de Autoridade Portuária da APL, S.A.

200 000	468	468	936	866	1 298
300 000	536	536	1 071	991	1 486
400 000	589	589	1 179	1 090	1 636
500 000	635	635	1 270	1 175	1 762
750 000	727	727	1 454	1 345	2 017
1 000 000	800	800	1 600	1 480	2 220

Distâncias de Segurança - CLASSE 1.2**Risco de Projeções**

Peso Líquido de Substância Explosiva (kg)	De Navios Carregados com Substâncias Explosivas a (metros)			
	Navios Carregados com Substâncias Explosivas ou Navios de Carga Ordinária		Navios Petroleiros, Vias de Comunicação ou Edifícios Habitados	
	Calibre <60mm	Calibre >60mm	Calibre <60 mm	Calibre >60mm
25	60	90	95	121
50	65	95	107	138
100	70	100	121	156
200	75	105	138	176
300	80	115	148	190
400	85	125	156	200
500	90	135	162	208
600	90	135	168	215
700	90	135	172	221
800	90	135	177	226
900	90	135	180	231
1 000	90	135	184	236
1 500	90	135	198	254
2 000	90	135	208	267
2 500	90	135	217	278
3 000	90	135	224	287
3 500	90	135	230	295
4 000	90	135	236	303
4 500	90	135	241	309
5 000	90	135	246	315
6 000	90	135	254	326
7 000	90	135	261	335
8 000	90	135	267	343
9 000	90	135	273	350
10 000	90	135	278	357
15 000	90	135	299	384
20 000	90	135	315	404
25 000	90	135	328	421
30 000	90	135	339	435
35 000	90	135	349	447
40 000	90	135	357	458
50 000	90	135	372	477
60 000	90	135	384	493
70 000	90	135	395	507
80 000	90	135	404	519
90 000	90	135	410	530
100 000	90	135	410	540

150 000	90	135	410	560
200 000	90	135	410	560
300 000	90	135	410	560
400 000	90	135	410	560
500 000	90	135	410	560
750 000	90	135	410	560
1 000 000	90	135	410	560

Distâncias de Segurança - CLASSES 1.3 e 5 (conforme ponto 10.c.2.3)

Risco de Fogo em Massa

Peso Líquido de Substâncias Explosivas (kg)	Entre Navios Carregados com Substâncias Explosivas (metros)	De Navios Carregados com Substâncias Explosivas a (metros)			
		Navios de Carga Ordinária	Navios Petroleiros	Vias de Comunicação	Edifícios Habitados
25	30	30	40	45	60
50	30	30	40	45	60
100	30	30	40	45	60
200	30	30	40	45	60
300	30	30	40	45	60
400	30	30	40	45	60
500	30	30	40	45	60
600	30	30	40	45	60
700	30	30	43	45	60
800	30	30	45	45	60
900	31	31	46	45	62
1 000	32	32	48	45	64
1 500	37	37	55	49	73
2 000	40	40	60	54	81
2 500	43	43	65	58	87
3 000	46	46	69	62	92
3 500	49	49	73	65	97
4 000	51	51	76	68	102
4 500	53	53	79	71	106
5 000	55	55	82	74	109
6 000	58	58	87	78	116
7 000	61	61	92	82	122
8 000	64	64	96	86	128
9 000	67	67	100	89	133
10 000	69	69	103	93	138
15 000	79	79	118	106	158
20 000	87	87	130	117	174
25 000	94	94	140	126	187
30 000	99	99	149	134	199
35 000	105	105	157	141	209
40 000	109	109	164	147	219
50 000	118	118	177	158	236

Regulamento de Autoridade Portuária da APL, S.A.

60 000	125	125	188	168	251
70 000	132	132	198	177	264
80 000	138	138	207	185	276
90 000	143	143	215	193	287
100 000	149	149	223	200	297
150 000	170	170	255	228	340
200 000	187	187	281	251	374
300 000	214	214	321	288	428
400 000	236	236	354	317	472
500 000	254	254	381	341	508
750 000	291	291	436	391	581
1 000 000	320	320	480	430	640

6