Porto de Aveiro

NORMAS DE SEGURANÇA MARÍTIMA E PORTUÁRIA DO PORTO DE AVEIRO

novembro 2026

Projeto de Alteração às Normas de Segurança Marítima e Portuária

do Porto de Aveiro

O Conselho de Administração da APA - ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE AVEIRO, S.A., no uso das atribuições que lhe são conferidas pelos artigos 3º, nº 1 e nº 2 do DL 339/98, de 3 de novembro, alíneas d) e p) do artigo 10.º dos estatutos anexos ao citado Decreto-Lei, artigos 2 º, alíneas d), h), j) l) e m) e artigo 4º do Decreto-Lei nº 46/02, de 2 de março e Regra 1, alínea b), do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar-1972 (RIEAM-72), faz saber que, na sua reunião de 19 de novembro, deliberou aprovar o projeto de Alteração às Normas de Segurança Marítima e Portuária do Porto de Aveiro , em anexo.

Nota justificativa

As Normas de Segurança Marítima e Portuária do Porto de Aveiro (Normas), atualmente em vigor, foram aprovadas pelo Conselho de Administração da APA, S.A. em sua reunião de 8 de abril de 2021, e publicadas no Diário da República n.º 88/2021, 2.ª série, de 06/05/2021, sob o Regulamento n.º 382/2021.

A alteração que se projeta realizar nas Normas decorre, principalmente, da expansão do Terminal de Granéis Líquidos (TGL) nos últimos anos, resultante da instalação da RNM no aludido terminal.

A ampliação do TGL determinou a redefinição do respetivo perímetro de segurança, materializada na instalação de uma nova vedação perimetral, destinada a reforçar a proteção física da área operacional, a assegurar um controlo mais eficaz dos acessos e a prevenir intrusões, atos de vandalismo, sabotagem ou outras ações suscetíveis de comprometer a segurança das pessoas, dos bens, das operações portuárias e do ambiente.

Atendendo ainda às características específicas do TGL, onde são movimentadas, armazenadas e expedidas substâncias potencialmente perigosas, torna-se necessário adequar as atuais disposições das

Normas ao novo enquadramento físico e operacional daquele Terminal, garantindo que as medidas de segurança e proteção existentes permanecem ajustadas aos riscos inerentes às atividades ali desenvolvidas.

Nestes termos, a projetada alteração das Normas visa promover o reforço da resiliência da infraestrutura crítica que é o TGL, de forma a garantir níveis adequados de proteção física, organizacional e operacional, em conformidade com a legislação nacional aplicável, com os instrumentos internacionais de segurança marítima e portuária, designadamente o Código Internacional para a Proteção dos Navios e das Instalações Portuárias (Código ISPS), e com as boas práticas de gestão do risco.

Neste contexto, procede-se à revisão das normas relativas à pesca profissional e à pesca lúdica em determinadas áreas da jurisdição portuária, com vista a compatibilizar o exercício dessas atividades com

as exigências decorrentes da segurança da navegação, da exploração portuária e da proteção das instalações do TGL.

Em face do que antecede, são propostas alterações aos artigos 46.º e 47.º das Normas, relativas às áreas e períodos da pesca lúdica e pesca profissional, estabelecendo-se uma maior diferenciação entre as duas. Com efeito, a pesca profissional passa a dispor de um período de atividade mais alargado, tendo em consideração a sua natureza económica e profissional, sem redução das exigências de segurança.

Em concreto, prevê-se eliminar, para pesca profissional, a derrogação prevista na atual al. a) do n.º 4 do artigo 46.º das Normas que permite atualmente a pesca, durante todo o ano, entre o farolim vermelho de entrada no Terminal Norte e o limite oeste da zona de proibição do TGL, por ser incompatível com a atual configuração do perímetro de segurança daquele terminal.

Não obstante, tendo-se presente que a eliminação daquela derrogação, com a consequente impossibilidade de pescar naquele local, é suscetível de acarretar a diminuição de rendimentos para os profissionais da pesca, é intenção desta Administração Portuária permitir a pesca profissional, a partir da embarcação, na margem sul adjacente ao TGL e na margem norte, com os limites e condicionalismos melhor descritos no projeto de alteração em anexo (als. a) e b) do n.º 4 do artigo 46.º do projeto de alteração das Normas).

Aproveita-se ainda para na al. d) do mencionado n.º 4 e n.º 3 do artigo 46.º, do projeto de alteração em apreço, atualizar as artes de pesca ali permitidas.

Ainda no intuito de minimizar eventuais prejuízos decorrentes da nova proibição para a pesca profissional, pretende conceder-se a sua permissão, nas zonas previstas no atual n.º 3 do artigo 46.º das Normas, em mais um mês, propondo-se ainda que na área discriminada na al. d) do mencionado n.º 3, a atividade piscatória passe a ser consentida em qualquer dia da semana.

No que concerne à pesca lúdica, a partir da embarcação, propõe-se a adequação da área de proibição de pesca no Canal Principal de Navegação, junto ao TGL, consagrada na al. g) do n.º 2 do artigo 47.º das Normas, aos imperativos de segurança decorrentes da atual configuração operacional e perímetro de segurança do referido terminal.

Além disso, prevê-se alterar o período de interdição de pesca lúdica apeada, no Molhe Norte, do lado da Ria (margem interior), que passará a iniciar-se em setembro, conforme se pode ler na al. a) do n.º 3 do artigo 47.º do projeto de alteração das normas em anexo, de forma a permitir a coexistência das artes de pesca diferenciadas (pesca profissional e pesca lúdica apeada) naquela zona, à semelhança do que acontece, por exemplo, na época balnear, conforme al. b) do n.º 2 e al. b) do n.º 3, ambos do artigo 47.º das Normas.

Aproveita-se igualmente a presente alteração regulamentar para proceder à atualização dos procedimentos de entrada e saída da navegação da barra do Porto de Aveiro, previstos no artigo 5.º das Normas, adequando-os à prática operacional atual, privilegiando as zonas de maior profundidade e menor assoreamento, garantindo acrescidas condições de segurança à navegação.

No mais, em face do que antecede, e tendo presente o disposto no artigo 99.º do CPA, ressalta-se que na ponderação entre os custos e benefícios associados às alterações propostas, estes últimos, resultantes do reforço dos níveis de segurança das instalações portuárias, da

navegação, das operações desenvolvidas no Terminal de Granéis Líquidos e da proteção de pessoas, bens e ambiente, superam eventuais prejuízos económicos daí decorrentes.

Com efeito, embora algumas das medidas propostas impliquem restrições adicionais ao exercício da pesca em determinadas áreas, entende-se que tais limitações se revelam necessárias, adequadas e proporcionais aos objetivos de segurança prosseguidos, tendo sido ponderadas soluções que permitam mitigar os respetivos impactos através da disponibilização de áreas alternativas e do ajustamento das condições de exercício da atividade piscatória profissional.

Em face do exposto, entende a APA - Administração do Porto de Aveiro, S.A. que a presente alteração regulamentar é necessária par a assegurar a adequação das Normas de Segurança Marítima e Portuária do Porto de Aveiro à realidade operacional atualmente existente, reforçando os níveis de segurança e proteção da infraestrutura portuária e garantindo a prossecução do interesse público subjacente à sua gestão e exploração.

Forte da Barra, 20 de novembro de 2026

A PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO,

[Assinatura Qualificada]
Maria Teresa Belém
Correia Cardoso

Assinado de forma digital por [Assinatura Qualificada] Maria Teresa Belém Correia Cardoso
Dados: 2026.11.20 12:26:08 Z

(Teresa Cardoso)

ANEXO

Projeto de Alteração às Normas de Segurança Marítima e Portuária

do Porto de Aveiro

1.º

1. São objeto da presente alteração os artigos 5.º, 46.ºe 47.º, bem como, os anexos 3 e 4A das Normas de Segurança Marítima e Portuária do Porto de Aveiro, atualmente publicadas no Diário da República n.º 88/2021, Série II, de 06/05/2021, sob o Regulamento n.º 382/2021.

2. Em tudo o que não é alterado mantêm-se em vigor as disposições do atual Regulamento n.º 382/2021, de 06/05/2021.

2.º

Os artigos 5.º, 46.º e 47.º das Normas de Segurança Marítima e Portuária do Porto de Aveiro, passam a ter a seguinte redação:

« Artigo 5.º

Condução da navegação

1. A aproximação à barra do Porto de Aveiro, deverá ser efetuada por Norte da Boia Aveiro, sobre o enfiamento de **Aproximação,** definido com o Farol de Aveiro e a marca laranja existente no molhe Sul – rumo de **080º**. Quando atingir o enfiamento de **Entrada**, definido pelos faróis de enfiamento Aveiro anterior e Aveiro posterior, passa a governar por **060º**. Após entrar à barra e cruzar o enfiamento da **Embocadura**, definido pelo farol do Forte da Barra com o farolim triângulo Oeste, deve navegar-se a meio do canal.



Figura 1 - Marca

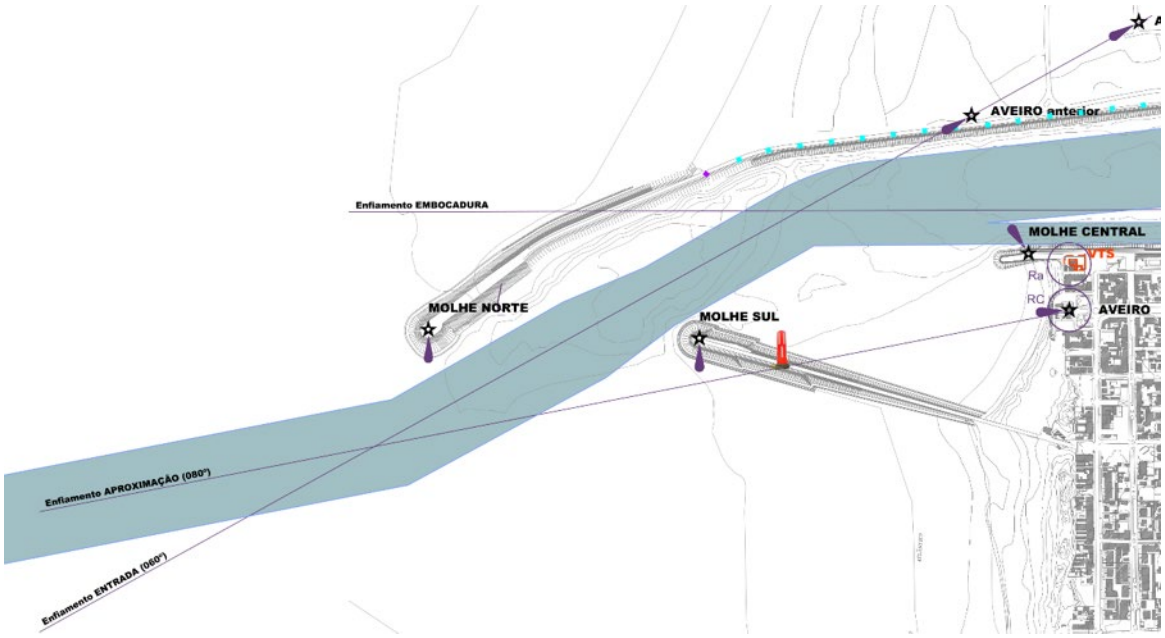


Figura 2 - Enfiamentos da Barra do Porto de Aveiro

2. […]
3. […]
4. […]
    a) […]
    b) […]
    c) […]
    d) […]
    e) […]
    f) […]
    g) […]
    h) […]
    i) […]
    j) […]
    k) […]
    l) […]
    m) […]
5. […]

Artigo 46.º

Pesca Profissional

1. […]
2. […]
    a) […]
    b) […]
    c) […]
    d) […]
    e) […]
    f) […]
3. Sem prejuízo do regime fixado no número anterior, no período de 01 de setembro a 31 de maio, é permitida a pesca com redes, aparelhos de linha, anzol e nassas, desde que as artes e respetivas sinalizações estejam posicionadas até uma distância de 15 metros da margem, nos seguintes locais:
    a) […]
    b) […]
    c) […]
    d) Na margem do Terminal Norte, entre a extremidade oeste da vedação do Regimento de Infantaria n.º 10 e a extremidade leste da vedação do Terminal Norte, limites marcados com tinta colorida sobre o lancil (todos os dias da semana).
4. O regime de interdição estabelecido no número um supra é derrogado, durante todo o ano, nas seguintes situações:
    a) Na margem sul adjacente ao Terminal de Granéis Líquidos (TGL), fora do canal de navegação na área compreendida entre uma linha imaginária definida pelo prolongamento da rede que delimita a face sul do perímetro vedado do TGL e a ponte do cais 19, recorrendo exclusivamente a embarcações, não sendo permitidas operações com pescadores apeados, com recurso apenas a artes de anzol (cana e linha de mão).
    b) Na margem norte, devendo ser mantida uma distância de segurança (resguardo) de 15 metros para fora do canal de navegação, tomando como referência o alinhamento e área entre as boias n.º 8 e n.º 10.

c) Na margem norte do canal a montante do Terminal Sul, na zona compreendida entre a bóia n.º 26 e o limite nascente da área de jurisdição da APA, S.A.;

d) No Canal de Mira para a arte berbigoeira e redes, aparelhos de linha e anzol e nassas, numa faixa do canal limitada pela muralha leste que vai desde a entrada do Esteiro Oudinot até uma distância de 15 metros do limite norte da muralha de atracação do Porto de Pesca Costeira e o troço, também da margem leste, compreendido entre o limite sul do Porto de Pesca Costeira e a Ponte da Barra (A25).

5. […]
6. […]

Artigo 47.º
Pesca Lúdica

1. […]
2. […]:
   a) […]
   b) […]
   c) […]
   d) […]
   e) […]
   f) […]
   g) No Canal Principal de Navegação, junto ao terminal de Granéis Líquidos, numa área limitada a oeste pelo farolim vermelho de entrada do Terminal Norte e o limite leste por uma linha imaginária definida pelo prolongamento da rede que delimita a face sul do perímetro vedado do Terminal de Granéis Líquidos até à margem do lado oposto, numa direção ENE/WSW e pela linha com a direção NNW/SSE passando pelo farolim Duas Águas;
   h) […]
   i) […]
   j) […]
3. […]

a) No Molhe Norte, do lado da Ria (margem interior), desde o farolim de Retenção até à zona localizada a cerca de 520 metros do seu farolim vermelho, onde o paredão passa a muralha com enrocamento em pedra, a interdição vigora apenas no período de 1 de setembro a 30 de abril;

b) […]

c) […]

d) […]

e) […]

f) […]

g) […]

h) […]

i) […]

j) […]

k) […]

l) […]

m) […]

n) […]

o) […]

4. […]

5. […]

Artigo 3.º

Os anexos 3 e 4A das Normas de Segurança Marítima e Portuária do Porto de Aveiro, passam a ser os seguintes:

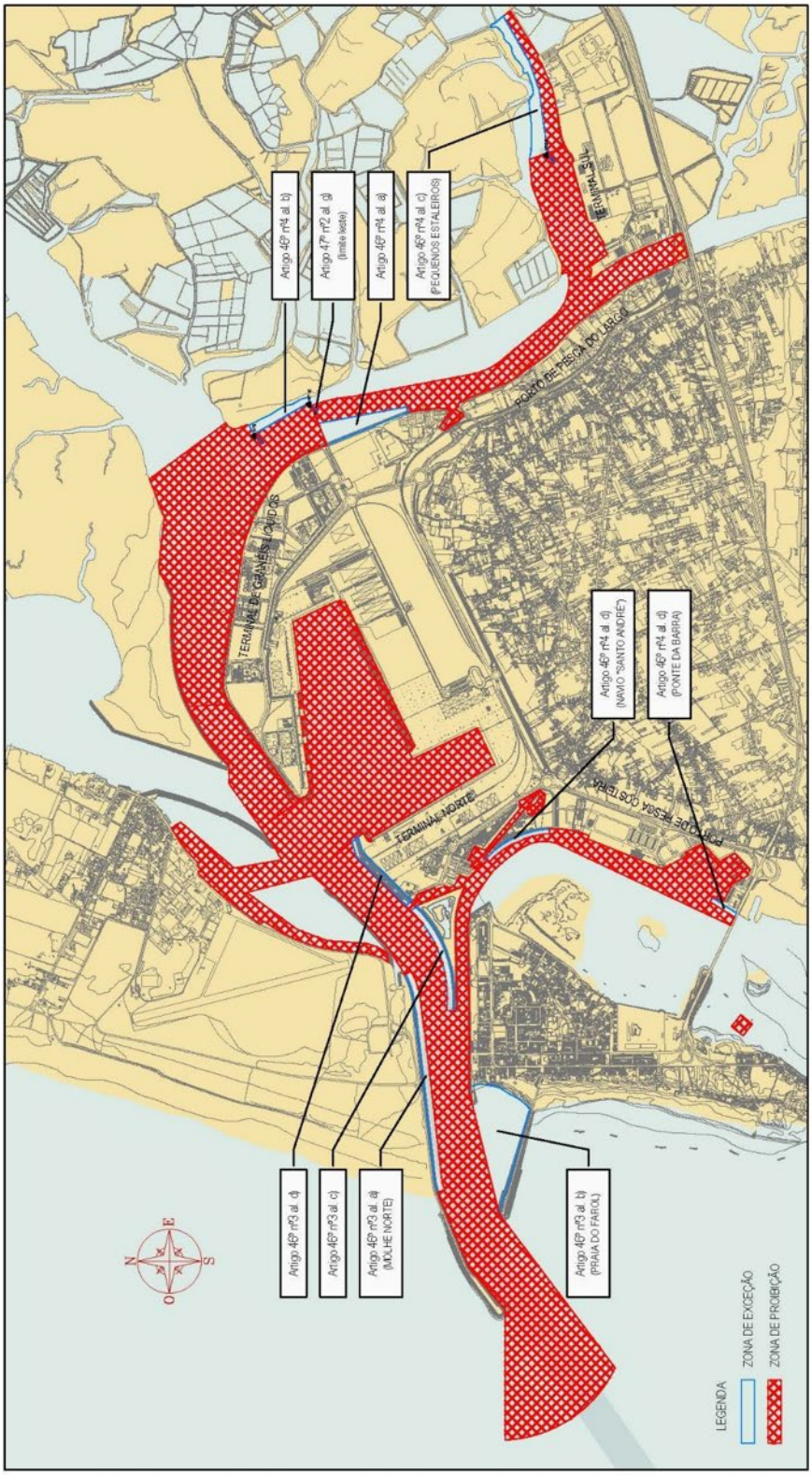
ANEXO 3 – PROIBIÇÃO DE PESCAR

PESCA PROFISSIONAL

(ver artigo 46.º e 47.º do texto)

Porto de Aveiro

ANEXO 3 - PROIBIÇÃO DE PESCAR - PESCA PROFISSIONAL (Artigos 46º e 47º)



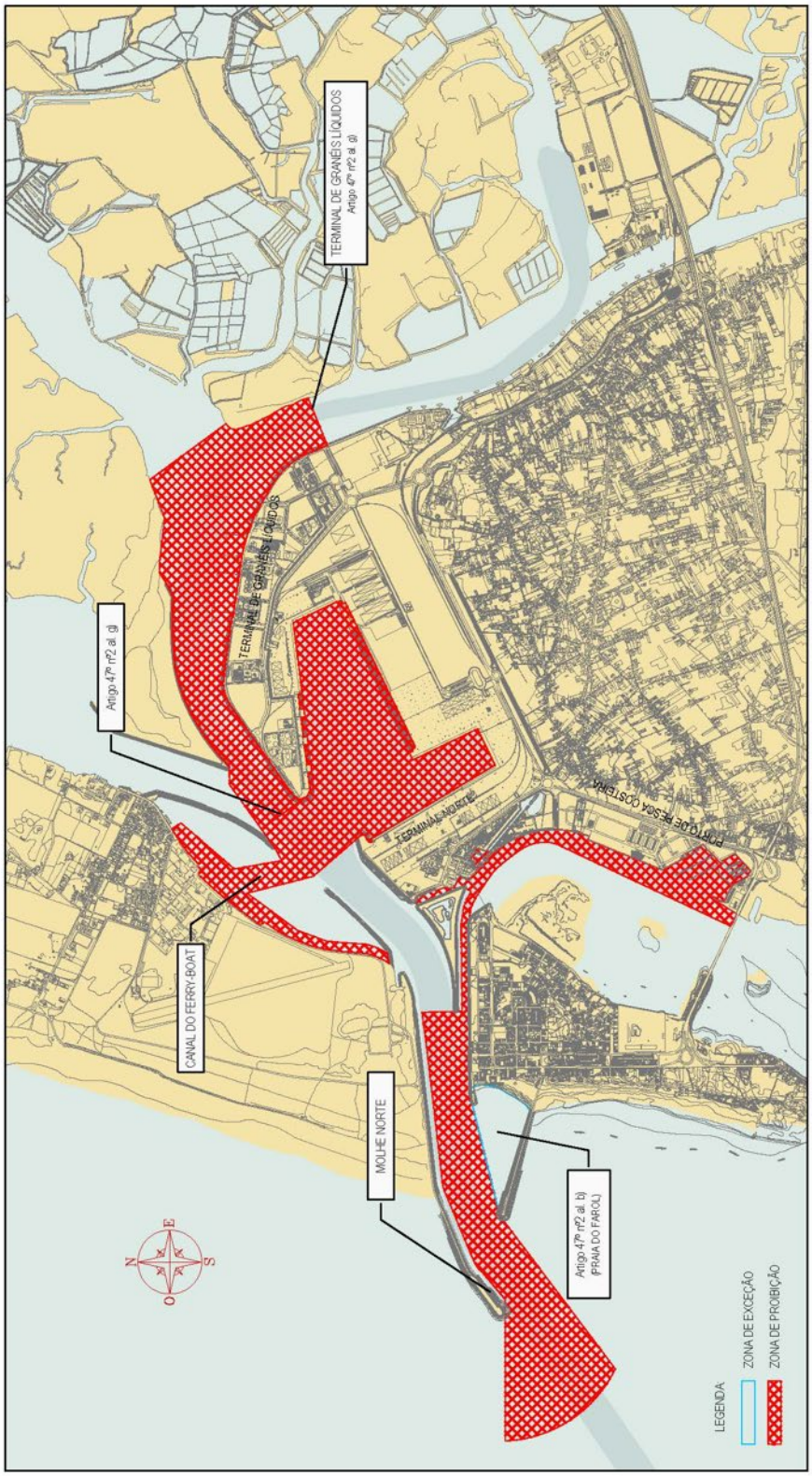
ANEXO 4 - PROIBIÇÃO DE PESCAR

PESCA LÚDICA

(Ver artigo 47.ºdo texto)

Porto de Aveiro

ANEXO 4A - PROIBIÇÃO DE PESCA LÚDICA (Artigo 47º)
PESCA A PARTIR DE EMBARCAÇÃO



ANEXO 4B

[…]

É republicado, em anexo, o texto consolidado das Normas de Segurança Marítima e Portuária do Porto de Aveiro, com as alterações agora introduzidas, que dele fazem parte integrante.

Porto de Aveiro

Anexo

NORMAS DE SEGURANÇA MARÍTIMA E PORTUÁRIA DO PORTO DE AVEIRO

Porto de Aveiro

ÍNDICE

CAPÍTULO I 21

Disposições gerais 21

Artigo 1.º 21

Preliminares e definições 21

Artigo 2.º 21

Procedimentos respeitantes à entrada e estadia de navios que possam pôr em risco a segurançado porto 21

Artigo 3.º 22

Comunicações em VHF 22

CAPÍTULO II 22

Procedimento para demandar o porto 22

Artigo 4.º 22

Normas a observar na área exterior de aproximação ao porto 22

Artigo 5.º 23

Condução da navegação 23

Artigo 6.º 26

Áreas de manobra 26

Artigo 7.º 27

Dimensões dos navios 27

Artigo 8.º 29

Passagens na barra 29

Artigo 9.º 29

Navegação no canal principal 29

Artigo 10.º 30

Postos de acostagem 30

Artigo 11.º 30

Atracação 30

CAPÍTULO III 31

Serviço de Pilotagem 31

Artigo 12.º 31

Serviço de pilotagem 31

CAPÍTULO IV 32

Centro de Controlo de Tráfego Marítimo (CCTM) do Porto de Aveiro 32

Artigo 13.º 32

Descrição 32

Artigo 14.º 32

Área de monitorização 32

Artigo 15.º 33

Localização do Centro de Controlo de Tráfego Marítimo 33
Artigo 16.º 33
Identificação da estação / Indicativo de chamada e MMSI do CCTM 33
Artigo 17.º 33
Horário de funcionamento 33
Artigo 18.º 33
Procedimentos 33
Artigo 19.º 34
Notificações 34
Artigo 20.º 35
Divulgação de informação 35
Artigo 21.º 35
Comunicação de operações e acontecimentos náuticos 35
CAPÍTULO V 36
Fundeadouros 36
Artigo 22.º 36
Fundeadouros exteriores 36
Artigo 23.º 36
Fundeadouros interiores 36
CAPÍTULO VI 37
Chegada ao porto 37
Artigo 24.º 37
Aviso de chegada 37
Artigo 25.º 38
Rebocadores 38
Artigo 26.º 40
Lanchas auxiliares de amarração 40
CAPÍTULO VII 40
Procedimentos durante a permanência no porto 40
Artigo 27.º 40
Normas gerais a observar 40
Artigo 28.º 41
Amarração 41
Artigo 29.º 41
Tripulação qualificada a bordo 41
Artigo 30.º 42
Meios de acesso e de abandono dos navios 42
Artigo 31.º 42
Movimento de navios dentro do porto 42

CAPÍTULO VIII 43
Deficiências, avarias e reparações a bordo 43
Artigo 32.º 43
Participações de avarias 43
Artigo 33.º 43
Reparações 43
Artigo 34.º 44
Serviços efetuados por mergulhadores 44
Capítulo IX 44
Movimentação de cargas destinadas aos navios 44
Artigo 35.º 44
Autorizações 44
Artigo 36.º 44
Substâncias perigosas ou poluentes. Carga, descarga e trânsito 44
Artigo 37.º 45
Movimentação de cargas no Terminal de Granéis Líquidos 45
CAPÍTULO X 46
Poluição 46
Artigo 38.º 46
Proibição de poluir 46
Artigo 39.º 47
Prevenção da poluição 47
Artigo 40.º 48
Poluição atmosférica 48
Artigo 41.º 49
Uso de dispersantes 49
Artigo 42.º 49
Lastros 49
Artigo 43.º 50
Resíduos 50
Artigo 44.º 50
Regulamento de Segurança do Porto de Aveiro 50
Artigo 45.º 50
Dragagens e lançamento de dragados 50
CAPITULO XI 50
Pesca e Prática de Mergulho 50
Artigo 46.º 50
Pesca Profissional 50
Artigo 47.º 52
Pesca Lúdica 52

Artigo 48.º 54
Pesca Submarina 54
Artigo 49.º 54
Prática de Mergulho 54
CAPÍTULO XII 55
Disposições finais 55
Artigo 50.º 55
Provas desportivas e outros eventos 55
Artigo 51.º 55
Condicionamento no acesso aos molhes exteriores 55
Artigo 52.º 55
Regime Sancionatório 55
Artigo 53.º 56
Casos Omissos 56
Artigo 54.º 56
Publicitação 56
Artigo 55.º 56
Entrada em Vigor 56
ANEXO 1 - PLANO DE COMUNICAÇÕES DO PORTO DE AVEIRO 56
ANEXO 2 - ÁREA DE MANOBRA DO TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS 58
ANEXO 3 - PROIBIÇÃO DE PESCAR – PESCA PROFISSIONAL 60
ANEXO 4 - PROIBIÇÃO DE PESCAR – PESCA LÚDICA 62
ANEXO 5 - ASSINALAMENTO MARÍTIMO 65

NORMAS DE SEGURANÇA MARÍTIMA E PORTUÁRIA DO PORTO DE AVEIRO

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º
Preliminares e definições

1. As presentes normas aplicam-se nas zonas de aproximação, fundeadouros, canais de acesso, bacias de manobra e áreas de manobra e adjacentes ao Terminal Norte, Sul, de Granéis Líquidos, Porto de Pesca do Largo, Porto de Pesca Costeira, docas, cais, pontes-cais e marinas do Porto de Aveiro sob jurisdição da APA – Administração do Porto de Aveiro, S.A., doravante designada por APA, S.A. ou Autoridade Portuária.
2. No porto de Aveiro consideram-se navios desgovernados, para além dos designados na alínea f) da Regra 3, do RIEAM-72, o trem de reboque em que o navio rebocado não disponha de máquina e/ou leme.
3. No porto de Aveiro são considerados navios com capacidade de manobra reduzida, além dos consignados na alínea g) da Regra 3, do RIEAM-72:
   a) Para Oeste da entrada do Terminal Norte, os que tenham mais de 120 metros de comprimento fora-a-fora ou que excedam 7,0 metros de calado;
   b) Para Leste da entrada do Terminal Norte, os que tenham mais de 90 metros de comprimento fora-a-fora ou que excedam 5,5 metros de calado.
4. Em caso de acidente, nomeadamente, abalroamento, encalhe, afundamento ou naufrágio de navios, explosão ou incêndio a bordo, a Autoridade Portuária assumirá o controlo e a coordenação das operações relacionadas com a situação de emergência criada, sem prejuízo das atribuições próprias de outras entidades ou órgãos do Estado.

Artigo 2.º
Procedimentos respeitantes à entrada e estadia de navios que possam pôr em risco a segurança do porto

1. A entrada na barra e estadia no Porto de Aveiro só é permitida mediante prévia autorização da APA, S.A. e nas condições fixadas pela Autoridade Portuária para:
   a) Navios com alterações das condições normais da estabilidade;
   b) Navios com água aberta ou com fogo a bordo, mormente, se transportarem substâncias explosivas, inflamáveis ou suscetíveis de provocar poluição;

c) Navios com indicação para interdição de entrada ou estacionamento no porto por parte da Autoridade Nacional de Controlo de Navios (Port *State Control)*, nos termos da legislação em vigor;
d) Navios com qualquer tipo de avaria no aparelho motor, ou leme;
e) Trens de reboque, com exceção dos constituídos por rebocadores ou embarcações locais.

2. O comandante de navio, mestre de embarcação, navegador de recreio, trabalhador da APA, S.A. ou qualquer outra pessoa que tome conhecimento de facto que possa comprometer a segurança da navegação ou de embarcações, ou que constituam perigo ou dano para o meio ambiente marinho, deverá informar, de imediato, os serviços de segurança da APA, S.A. e a Autoridade Marítima.
3. A autorização para entrada de navios no Porto de Aveiro nas situações previstas no número 1, será comunicada à Autoridade Marítima Local e à Autoridade Nacional de Controlo de Navios (*Port State Control)*, de molde a permitir o exercício das respetivas atribuições legais.
4. A Autoridade Portuária, reserva-se o direito de, mediante decisão fundamentada, interditar a escala de navios que, em anterior demanda ao Porto de Aveiro, tenham evidenciado qualidades náuticas inadequadas às exigências de manobrabilidade deste porto.

Artigo 3.º
Comunicações em VHF

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

CAPÍTULO II
Procedimento para demandar o porto

Artigo 4.º
Normas a observar na área exterior de aproximação ao porto

1. A área exterior de acesso à barra é definida pelos seguintes limites:
    - A Norte - Pelo paralelo 1/4 de milha a Norte do extremo do Molhe Norte;
    - A Sul - Pelo paralelo 1/4 de milha a Sul do extremo do Molhe Sul;

- A Leste - Pelo meridiano do farolim do Molhe Central da Barra;
- A Oeste - Pelo meridiano 1 milha a Oeste do extremo do Molhe Norte.

2. Sempre que surjam dúvidas sobre os avisos em vigor (barra fechada ou aberta ou outras informações), deverão os serviços da Capitania do Porto de Aveiro ou da APA, S.A. (Pilotos ou Centro de Controlo de Tráfego Marítimo), ser contatados para a prestação dos esclarecimentos que se afigurem necessários.

Artigo 5.º
Condução da navegação

1. A aproximação à barra do Porto de Aveiro, deverá ser efetuada por Norte da Boia Aveiro, sobre o enfiamento de **Aproximação,** definido com o Farol de Aveiro e a marca laranja existente no molhe Sul – rumo de **080º**. Quando atingir o enfiamento de **Entrada**, definido pelos faróis de enfiamento Aveiro anterior e Aveiro posterior, passa a governar por **060º**. Após entrar à barra e cruzar o enfiamento da **Embocadura**, definido pelo farol do Forte da Barra com o farolim triângulo Oeste, deve navegar-se a meio do canal.



Figura 1 - Marca

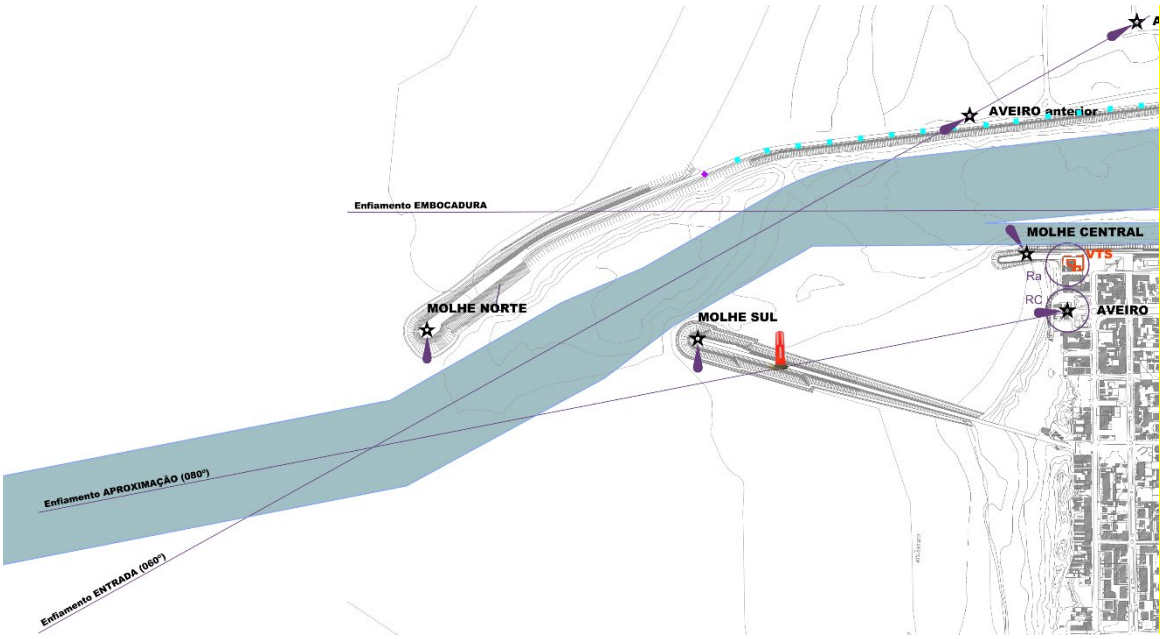


Figura 2 - Enfiamentos da Barra do Porto de Aveiro

2. Na saída, a prática deve ser a inversa à indicada.
3. Os enfiamentos exteriores são válidos para a normal localização da barra, pelo que todos os navegadores devem obter confirmação destes dados através dos meios indicados neste regulamento.
4. Não obstante vigorarem no porto de Aveiro todas as regras de governo e navegação estabelecidas no RIEAM-72, haverá ainda que considerar:
    a) De acordo com a Regra 3 daquele Regulamento, todos os navios e embarcações devem atender às limitadas capacidades de manobra dos navios de maior porte. Sempre que haja movimentos de navios sob controlo dos serviços de pilotagem, é vedada a permanência de embarcações de tráfego local, de pesca local e costeira e de recreio, a mais de 25 metros das margens dos canais usados pela navegação comercial; esta disposição aplica-se também e sobretudo às embarcações do tráfego local, de pesca e de recreio, as quais não devem dificultar os movimentos daqueles navios.
    b) Na área exterior de aproximação ao porto, durante a manobra de entrada, as embarcações devem tomar o enfiamento de aproximação (Farol de Aveiro com a marca existente no Molhe Sul) a uma distância do Molhe Norte nunca inferior a 1,0 milha e cruzar com as embarcações de saída mantendo bombordo com bombordo;
    c) Sempre que haja navegação sujeita a instruções do serviço de pilotagem, todas as embarcações equipadas com comunicações VHF que demandem a barra do porto de Aveiro, quer nas manobras de entrada quer de saída, deverão manter escuta no Canal 14. Na ausência de intervenção do serviço de pilotagem, essas embarcações manterão escuta permanente no canal 13 e 74;
    d) Antes de demandarem a barra, as embarcações que, pelas suas dimensões, não estejam obrigadas a embarcar piloto, deverão estabelecer contacto por VHF, no Canal 74, com o Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Porto de Aveiro, a fim de obterem informação acerca dos movimentos previstos para os momentos seguintes;
    e) As dúvidas acerca da execução de manobras por parte de quem exerce o governo de embarcações desprovidas de piloto embarcado devem ser dissipadas mediante contacto imediato por VHF, canal 14, com os serviços de pilotagem da APA, S.A.;
    f) Na área portuária, as embarcações de pequeno porte devem navegar encostadas à margem de estibordo dos canais;

g) As embarcações que necessitem de atravessar os canais de navegação deverão fazê-lo perpendicularmente ao eixo dos mesmos, passando sempre à popa das embarcações que na altura os percorram;

h) Nas manobras de aproximação ao porto e navegação interior, têm prioridade de manobra as embarcações que estejam sob controlo dos serviços de pilotagem ou a seguir as suas instruções;

i) Nos canais de acesso à Barra, ao Terminal Norte, ao Terminal de Granéis Líquidos, ao antigo Estaleiro de S. Jacinto, ao Porto de Pesca de Largo, ao Terminal Sul e ao Porto de Pesca Costeira, é proibido fundear, pairar ou permanecer de outra forma que possa dificultar a navegação que, pelo seu porte ou calado, seja obrigada a utilizar esses canais. Excetuam-se os casos em que, por motivo de força maior, seja impossível evitar essa situação, devendo essas embarcações ou 1navios manterem bem visível a sinalização regulamentar e darem disso conhecimento imediato à Autoridade Portuária e à Autoridade Marítima;

j) Os navios que sejam considerados desgovernados ou com capacidade de manobra reduzida devem mostrar os sinais previstos na Regra 27 do RIEAM-72;

k) Não é permitida a execução de manobras dentro do porto que possam pôr em risco a segurança do navio, a da navegação vizinha e a das obras e instalações do porto ou quaisquer outras infraestruturas, salvo se essas manobras forem também determinadas por razões de segurança e desde que efetuadas sob o controlo dos serviços de Pilotagem;

l) No Canal de Mira, em conformidade com sinalização existente no triângulo de marés é proibida a navegação a embarcações com altura superior a 19,5 metros acima da linha de água (Air Draught) de molde a observar resguardo aos cabos de alta tensão que atravessam o Canal entre o Forte da Barra e o Molhe Central. Neste Canal, os veleiros que pretendam navegar sob a Ponte da Barra deverão ter em atenção que a altura de resguardo disponível na situação de preia-mar (3,60 metros) é reduzida para 14 metros;

m) Em toda a área da Ria de Aveiro sob jurisdição da APA, S.A. é proibido navegar a velocidades que possam, por qualquer forma, nomeadamente em consequência da ondulação criada, causar prejuízos ou acidentes em pessoas embarcadas, nos navios, embarcações, muralhas, margens de canais ou esteiros, amarrações ou navegação em curso. Os navios sob pilotagem assistida ou com piloto a bordo devem navegar no porto de Aveiro à velocidade de segurança recomendada, entendendo-se esta como a velocidade que permite a qualquer tipo de navio a sua

manobrabilidade em boas condições de segurança, independentemente dos estados do tempo e das marés. É ainda proibido:

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

5. Independentemente dos limites de velocidade estabelecidos no número anterior, duas embarcações navegando em sentidos opostos deverão, ao cruzarem-se, reduzir as suas velocidades para a mínima velocidade de manobra.

Artigo 6.º
Áreas de manobra

1. No intuito de evitar que sejam prejudicadas ou dificultadas as manobras de entrada ou de saída dos navios que utilizem as instalações dos Terminais Norte e Sul, de Granéis Líquidos e de Pesca do Largo e Costeira, são definidas as áreas de manobra seguintes:
   a) Terminal Norte - Toda a bacia adjacente até ao alinhamento dos farolins de entrada, bem como a área do canal principal de navegação em frente à bacia referida, desde o alinhamento para norte do canalete de acesso ao Cais de Serviços da APA, S.A. até ao alinhamento para o través de Leste e Oeste do farolim do triângulo de regularização de correntes dos Canais de S. Jacinto e Principal de Navegação;
   b) Terminal de Granéis Líquidos (pontes-cais nºs. 20 a 23) - Toda a área entre margens, no troço reto do canal principal de navegação adjacente às pontes-cais nºs. 20 a 23 deste Terminal, delimitado ainda pela doca de serviços do Canal do Espinheiro (conforme assinalado no Anexo 2);

c) Porto de Pesca do Largo - Toda a área do Canal Principal de Navegação compreendida entre a boia nº 9 e a ponte rodoviária do A25 (no Canal de Ílhavo);

d) Terminal Sul/ Estaleiro da Navalria - Toda a área compreendida entre o alinhamento para norte do farolim do cais da Navalria e o alinhamento para norte do topo leste do cais do Terminal Sul;

e) Estaleiro de S. Jacinto - A área do Canal de Ovar compreendida entre os limites norte e sul da zona do antigo Estaleiro, a muralha poente e um meridiano 200 m a leste;

f) Porto de Pesca Costeira - Toda a área adjacente a este Porto, compreendida entre a ponte da Barra e o alinhamento definido pelas boias nºs. 7M e 9M.

2. Os navios de comércio que estejam a manobrar nas áreas definidas no número anterior, têm prioridade de manobra sobre todas as embarcações ou navios que se dirijam para essas áreas ou que nelas estejam de passagem.

Artigo 7.º
Dimensões dos navios

1. Para os efeitos consignados nas presentes Normas devem os comprimentos dos navios entender-se fora-a-fora.
2. Terminais do Setor Norte (incluindo, nomeadamente, o Terminal Norte, o Terminal Multiusos e respetivo prolongamento de 250 m em alinhamento perpendicular, o Terminal de Contentores/Ro-Ro, o Terminal de Granéis Sólidos (Agroalimentar e de Outros Granéis):
   a) Nestes terminais, a dimensão limite fica definida:
      i) Comprimento = 200 metros;
      ii) Boca = 30 metros;
      iii) Arqueação Bruta (GT) = 24000 tons;
      iv) Calado = 10 metros;
      v) Deslocamento = 40000 tons.
   b) Na ZALI, o comprimento, o calado e o deslocamento não deveram exceder, respetivamente 180 metros, 10 metros e 50 mil toneladas.
   c) Os navios com comprimento superior a 140 metros, calado superior a 8,0 metros e DWT superior a 15.000 deverão possuir potência de máquina que assegure uma velocidade mínima de manobra, quer de entrada quer de saída, não inferior a 10 nós;
   d) A velocidade de manobra fixada na alínea anterior, deverá ser equivalente à prática de “slow steaming”, o que significa que o motor não é usado na potência máxima, economizando combustível, reduzindo as emissões de CO2 e de poluentes atmosféricos.

3. Terminal de Granéis Líquidos

a) Pontes-cais nºs. 20 e 22

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

b) Ponte-cais nº 23

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

c) Ponte-cais nº 24

O comprimento, boca, calado e deslocamento dos navios não deverão exceder, respetivamente, 180,0 metros, 28,5 metros, 9,75 metros e 30000 tons;

d) Ponte-cais nº 25

O comprimento, a boca, calado e o deslocamento dos navios não deverão exceder, respetivamente, 180,0 metros, 28,5 metros, 9,75 metros e 30000 tons.

e) Ponte-cais nº 26

O comprimento, a boca, calado e o deslocamento dos navios não deverão exceder, respetivamente, 180,0 metros, 28,5 metros, 9,75 metros e 40000 tons.

f) Sempre que houver um navio de comprimento superior a 150 metros atracado numa das pontes cais 24, 25 ou 26, a utilização da ponte contigua deverá ser avaliada previamente. Deverá ser considerado o somatório do comprimento dos navios (estas pontes cais foram construídas para navios de 150 metros e ao atracar navios de dimensão superior poderá inviabilizar a utilização da ponte contigua).

g) Os navios que pratiquem o Porto de Aveiro no limite de calado, devem respeitar um caimento de 0,5 metros a ré, de forma a assegurar boas condições de governo e manobra.

4. Terminal Sul

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

5. Porto de Pesca do Largo

a) Terminal Especializado de Descarga de Pescado (TEDP);

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

b) Pontes-cais nºs.1 a 10, 12 a 15 e 17 a 19

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

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

6. Porto de Pesca Costeira

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

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

7. Disposição especial

   a) Sempre que um navio exceda qualquer uma das dimensões acima referidas, terá obrigatoriamente de ser submetido a apreciação prévia do departamento de pilotagem antes de poder praticar o Porto de Aveiro.

   b) A APA, S.A. reserva-se o direito de, mediante decisão fundamentada, restringir ou condicionar o acesso ao Porto de Aveiro a navios que ostentem vinte ou mais anos de construção.

Artigo 8.º
Passagens na barra

1. As passagens na barra deverão ser efetuadas preferencialmente nos períodos das estofas de maré.
2. Em navios sujeitos a pilotagem obrigatória, as decisões sobre passagens na barra e estabelecimento de rebocadores caberão ao respetivo piloto, em função da avaliação efetuada nos termos do n.º 3 do artigo 12.ºdas presentes Normas.

Artigo 9.º
Navegação no canal principal

1. Os cruzamentos no interior do porto serão por princípio efetuados de modo a posicionar as embarcações bombordo com bombordo.
2. No canal principal serão evitados os cruzamentos de navios nas zonas mais apertadas ou de maior dificuldade de governo, designadamente, na zona do Rebocho e na curva da Navalria.
3. Não são admitidos os cruzamentos de navios entre molhes, podendo apenas os mesmos ocorrer após acordo prévio entre os intervenientes. Para evitar cruzamentos o navio aproado à corrente deve esperar que o outro passe. Caso não haja corrente esperará o navio em manobra de saída do porto.

Artigo 10.º

Postos de acostagem

1. Nenhum navio pode atracar em qualquer dos terminais ou postos de acostagem sem prévia autorização da APA, S.A., devendo cumprir as determinações e instruções que lhes sejam comunicadas pela Autoridade Portuária.
2. A determinação do posto de acostagem, para além de obedecer à natureza das cargas a movimentar, seu posicionamento, respetivos equipamentos de movimentação e ao tipo de operações a efetuar, estará sempre condicionada às dimensões e calados dos navios.
3. Os comprimentos e calados máximos dos navios a receber nos diferentes postos de acostagem são os indicados no artigo 7.º supra.
4. Sempre que o deslocamento do navio for superior ao previsto para o terminal de destino, deverá ser solicitada avaliação prévia à DCP.
5. Por razões de segurança, os navios atracados nas pontes-cais do Terminal de Granéis Líquidos largarão imediatamente após o termo das respetivas operações, ou logo que as condições existentes no porto o permitam.
6. É interdita a utilização de cabos de aço na amarração de navios no Terminal de Granéis Líquidos, os quais constituem potenciais fontes de ignição.
7. A utilização das pontes-cais do Porto de Pesca do Largo para navios de comércio de pavilhão estrangeiro fica condicionada ao parecer prévio da Autoridade Marítima, da Autoridade Aduaneira, da Unidade de Controlo Costeiro da GNR e do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras.

Artigo 11.º

Atracação

1. Terminal Norte e ainda as pontes-cais nºs. 24, 25 e 26 do Terminal de Granéis Líquidos
   Os navios devem atracar, sempre que possível, aproados à saída.
2. Pontes-cais nºs. 20 a 23 do Terminal de Granéis Líquidos
   Os navios devem atracar, sempre que possível, aproados à enchente (a Oeste).
3. Sempre que a segurança e a operacionalidade do porto o exijam e as condições de tempo o permitam, poderão ser atracados navios “de-braço-dado” no Terminal Norte, Terminal Sul e pontes-cais do Porto de Pesca do Largo, mediante prévio consentimento dos comandantes dos navios envolvidos.

CAPÍTULO III

Serviço de Pilotagem

Artigo 12.º

Serviço de pilotagem

1. A prestação dos serviços de pilotagem no porto de Aveiro obedece ao estipulado na legislação em vigor.
2. Os pedidos de piloto são apresentados aos serviços da APA, S.A. através da plataforma tecnológica JUL em uso no Porto de Aveiro com a antecedência necessária à adequada programação dos movimentos a realizar. Para o efeito, deverão ser antecipadamente fornecidas todas as informações respeitantes às características dos navios, designadamente, as referidas no Aviso de Chegada e todos os elementos que permitam avaliar as suas capacidades de manobra.
3. A marcação dos serviços será sempre confirmada pela APA, S.A. que para o efeito terá em consideração os seguintes fatores:
   a) Hora para que o serviço é pedido;
   b) Condições meteorológicas;
   c) Estado da barra;
   d) Condições de maré;
   e) Características do navio;
   f) Local de atracão ou desatracação;
   g) Condições dos canais de navegação, atentas as limitações das capacidades de manobra dos navios de maior porte.
4. A pilotagem faz-se com a presença do piloto a bordo, podendo também ser efetuada a partir da estação de pilotos ou da embarcação de pilotos, com o auxílio de radar, de ajudas eletrónicas e dos meios de comunicação e orientação habituais (Pilotagem assistida ou SBP – *Shore Based Pilotage*).
5. Os serviços de pilotagem são prestados tendo em conta os condicionalismos respeitantes a calados, comprimentos, marés, manobrabilidade do navio, condições de tempo e mar.
6. O embarque e desembarque dos pilotos far-se-ão através da embarcação dos pilotos ou outra apropriada, devendo os navios proporcionar meios seguros para essa operação. Quando os navios estejam atracados aos cais o embarque poderá ser feito por terra.
7. Por razões de segurança, a entrada da barra será feita com as melhores condições meteorológicas e de maré possíveis. Por tal facto, sempre que haja cais disponível e se reúnam as condições ideais

para a passagem da barra, os navios que se encontrem em fundeadouro exterior deverão dar entrada no porto.

8. Em manobras de mudança com navios sem máquina, estes deverão estar tripulados com a tripulação mínima de segurança para a boa execução da manobra e com comunicações disponíveis entre o posto de comando e os postos de manobra.
9. As manobras de saída ou entrada em estaleiro, deverão ser auxiliadas por uma embarcação auxiliar de cabos para a passagem destes de/para o estaleiro.
10. Quando a permanência ao cais dos navios atracados no Terminal Norte e no Terminal de Granéis Líquidos possa constituir perigo para a segurança desses navios ou das instalações portuárias, os mesmos ficarão obrigados a garantir meios complementares de auxílio, para que tal seja eliminado. Em casos extremos, terão de abandonar o respetivo posto de acostagem e navegar, pairar ou fundear em local mais seguro.

CAPÍTULO IV
Centro de Controlo de Tráfego Marítimo (CCTM) do Porto de Aveiro

Artigo 13.º
Descrição

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

Artigo 14.º
Área de monitorização

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

Artigo 15.º

Localização do Centro de Controlo de Tráfego Marítimo

O CCTM tem a sua localização nas seguintes coordenadas:

(WSG84) 40º 38',62 N / 008º 44',85 W

Artigo 16.º

Identificação da estação / Indicativo de chamada e MMSI do CCTM

Identificação: Controlo do Porto de Aveiro / Aveiro *Port Control*

Indicativo de Chamada: CSG 226

MMSI: 00263080

Artigo 17.º

Horário de funcionamento

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

Artigo 18.º

Procedimentos

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

I – Navios e embarcações com arqueação igual ou superior a 300 GT.

II – Navios e embarcações que, independentemente da sua arqueação:

a) Efetuem transporte comercial de passageiros em número superior a 12 (doze);
b) Operem na atividade marítimo-turística;
c) Transportem mercadorias perigosas e /ou poluentes;
d) Efetuem operações de reboque;
e) Efetuem operações de dragagem;
f) Estejam afetos a serviços portuários, tais como rebocadores, lanchas de amarração, de transporte de tripulações, de transporte de mantimentos, de transporte de sobressalentes e de combate à poluição;
g) Tenham um comprimento fora-a-fora igual ou superior a quinze (15) metros;

h) Tenham um comprimento fora-a-fora inferior a quinze metros e que se encontrem em canais navegáveis por navegação comercial;

i) Sejam consideradas Embarcações de Alta Velocidade (EAV) pela legislação em vigor.

Artigo 19.º
Notificações

1. Os navios devem informar o CCTM do Porto de Aveiro, pelo Canal 74 VHF, com a antecedência mínima de duas (2) horas, a sua hora estimada de chegada (ETA) à área de monitorização do VTS portuário.
2. Os navios devem ainda contatar e manter comunicação com o CCTM do Porto de Aveiro:
   a) Trinta minutos antes da sua entrada na área VTS (Aveiro);
   b) Sempre que o navio fundear;
   c) Trinta minutos antes de suspender o ferro;
   d) As embarcações de pesca e de recreio equipadas com VHF deverão chamar o CCTM do Porto de Aveiro pelo canal 74 VHF e informar sobre as intenções de entrada a partir das seis milhas náuticas de distância da entrada da barra, bem como comunicar as suas intenções de saída antes da largada do cais.
3. Os comandantes dos navios ou quem exerça o respetivo governo são obrigados a facultar ao CCTM do Porto de Aveiro os itens do *Standard Reporting Format* adotado pela Resolução A. 851 (20) sobre *General Principles* for *Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements* (SRS) da OMI: (Itens: A, C, G, O, P e Q), bem como outra informação adicional que possa ser-lhe solicitada pelo operador do VTS.
4. Notificação de incidentes: os navios e embarcações devem comunicar imediatamente ao CCTM do Porto de Aveiro (VHF-Canal 74), qualquer uma das seguintes situações:
   a) Incêndio ou explosão;
   b) Qualquer condição ou anomalia nos diversos sistemas de bordo que possa afetar os equipamentos de propulsão, navegação e de governo;
   c) Envolvimento em acidentes marítimos;
   d) Qualquer incidente de poluição;
   e) Qualquer perigo para a navegação;
   f) Qualquer anomalia nas ajudas à navegação;
   g) Condições adversas de tempo e visibilidade;
   h) Outros navios e embarcações que se encontrem em aparente dificuldade;
   i) Qualquer incidente que possa afetar a segurança (incidente de proteção) do navio, tripulação e passageiros.

Artigo 20.º

Divulgação de informação

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

Artigo 21.º

Comunicação de operações e acontecimentos náuticos

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

a) Dragagens;
b) Implantação, mudança de posição e manutenção da balizagem marítima e/ou outras ajudas à navegação na barra e porto de Aveiro;
c) Obras marítimas;
d) Rebentamentos pirotécnicos;
e) Trabalhos subaquáticos;
f) Lançamento de fogo de artifício, a partir de terra ou de batelões, em direção às vias navegáveis do porto de Aveiro;
g) Exercícios de salvamento marítimo;
h) Exercícios de combate a incêndios e poluição do mar por hidrocarbonetos e outras substâncias perigosas;
i) Colocação de navios fundeados em situação de "*lay-up*";
j) Regatas, provas desportivas náuticas e outros eventos, nas áreas navegáveis sob jurisdição do porto de Aveiro e de monitorização do CCTM.

CAPÍTULO V

Fundeadouros

Artigo 22.º

Fundeadouros exteriores

Os navios que demandem o Porto de Aveiro serão informados pelo Departamento de Pilotagem da APA, S.A., ou pelo Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Porto de Aveiro do fundeadouro de espera adjacente ao porto que se encontra definido pela Autoridade Marítima e, quando julgado conveniente, da posição dentro da área do fundeadouro. A prática dos fundeadouros exteriores do porto de Aveiro fica interdita a condições de mar grosso (vaga superior a 3 metros) e ou vento muito fresco (superior a Força 5 na escala de Beaufort). Atendendo à previsão meteorológica ou estado do mar, e sempre que determinado, por razões de segurança, os navios poderão ser ordenados a abandonar o fundeadouro exterior do porto de Aveiro, por ordem expressa do Capitão de Porto de Aveiro.

Artigo 23.º

Fundeadouros interiores

1. Não é permitido fundear, pairar ou permanecer no interior do porto por qualquer forma que possa dificultar a navegação, bem como dentro das áreas de manobra definidas no número 1 do artigo 6º e em todos os canais de navegação que a elas dão acesso. Excetuam-se os casos de emergência, situação em que os navios ou embarcações devem manter bem visível a sinalização regulamentar, dando imediato conhecimento à Autoridade Portuária e à Autoridade Marítima. Também com caráter de exceção, em casos de conveniência para o porto e desde que o tempo de espera seja limitado, haja condições climatéricas favoráveis e seja possível aos serviços de pilotagem manterem-se em contato com o navio, poderão ser concedidas autorizações pontuais para fundear.
2. Aos rebocadores, embarcações de recreio, de pesca e de tráfego local é permitido fundear fora do Canal Principal de Navegação.
3. É absolutamente interdito fundear ou amarrar próximo dos locais de atravessamento do "*pipe-line*" da CIRES e da conduta da SIMRIA, em concreto em toda a área de manobra do Terminal de Granéis Líquidos, conforme assinalada no Anexo 2.

CAPÍTULO VI

Chegada ao porto

Artigo 24.º

Aviso de chegada

1. Os agentes de navegação ou os representantes legais dos armadores das embarcações e navios que pretendam escalar o porto de Aveiro transmitirão à Autoridade Portuária e a todas as entidades públicas registadas na plataforma tecnológica Janela Única Logística do Porto de Aveiro (JUL), sempre que possível com uma antecedência mínima de 48 horas em relação à hora prevista de chegada ao fundeadouro exterior, todas as informações que permitam tomar conhecimento preciso das operações programadas e dos meios necessários para a sua realização. Relativamente à navegação comercial, sem prejuízo da disponibilização de outros elementos exigidos nos formulários e procedimentos da JUL serão obrigatoriamente prestadas as informações seguintes:
   a) Identificação da entidade responsável pelo fornecimento das mesmas;
   b) Nome, número IMO e indicativo de chamada do navio ou embarcação;
   c) Datas e horas previsíveis de chegada (ETA) e de saída (ETD);
   d) Tipo de navio, arqueação bruta (GT) em unidades de arqueação, porte (DWT), comprimento, boca e calados máximos e previstos à chegada e à saída, velocidade máxima atual, meios auxiliares de manobra e todas as informações respeitantes a anomalias que possam afetar a manobrabilidade da respetiva embarcação ou reduzir as suas capacidades de manobra;
   e) Portos de escala anteriores e seguintes;
   f) Objetivos da escala;
   g) Terminais, cais e postos de acostagem preferenciais;
   h) Havendo lugar à realização de operações comerciais, a natureza e quantidade das cargas a movimentar, em toneladas métricas e unidades de carga, se for o caso, bem como os nomes das empresas de estiva responsáveis pelas operações portuárias, os portos de origem/destino das cargas e os respetivos importadores/exportadores. Tratando-se de tráfego de passageiros será indicado o número de passageiros a desembarcar e/ou embarcar e respetivas origens/destinos;
   i) Declaração dos resíduos que o navio tem a bordo e que pretende entregar;
   j) Todos os esclarecimentos necessários à correta avaliação das operações a realizar durante a escala e à afetação dos meios considerados adequados, bem como outros elementos exigidos por legislação que seja aplicável.

2. Os navios que transportem ou pretendam transportar cargas constantes do Código IMDG ou poluentes, deverão dar cumprimento às obrigações de declaração e notificação estabelecidas na legislação em vigor em matéria de acompanhamento e informação do tráfego de navios.
3. Sempre que haja alteração de quaisquer elementos fornecidos pelo navio, deverão as mesmas ser comunicadas à Autoridade Portuária pelo meio mais expedito e confirmadas logo que possível através da JUL do Porto de Aveiro.
4. Os prejuízos de qualquer natureza que advenham de omissões ou informações erróneas ou incompletas serão da inteira responsabilidade do utilizador do Porto de Aveiro que as praticou.
5. Estão isentas do cumprimento das formalidades referidas no número um supra, as embarcações de pesca local e costeira, de recreio, marítimo-turísticas e rebocadores quando apenas pretendam utilizar instalações portuárias especializadas ou dedicadas a essas atividades e não necessitem de atracar nos cais comerciais.

Artigo 25.º
Rebocadores

1. As manobras de entrada, saída e de movimentação dos navios dentro do Porto de Aveiro serão efetuadas com o auxílio de rebocadores, de acordo com os níveis de prestação de serviço que se indicam:
   a) Rebocador em atenção (stand by), no local de estacionamento, com tripulação a bordo e as máquinas prontas para intervir se for chamado;
   b) Rebocador efetivo, acompanhando a manobra ou em manobra, com passagem de cabo de reboque ou a empurrar;
   c) Rebocador à ordem, atracado ao cais, tripulado, pronto a intervir e exclusivamente ao serviço do navio para que foi solicitado, pela sua especificidade ou por razões de segurança;
2. Consideram-se rebocadores de acompanhamento ou de manobra os rebocadores tratores com propulsão do tipo azimutal ou cicloidal, ou outra que garanta uma manobrabilidade similar a estes. A capacidade de manobra destes meios, bem como os processos de estabelecimento de cabo de reboque, devem estar preparados para ser efetuados no exterior do Porto de Aveiro, à popa ou à proa, com ondulação até 3 metros de altura significativa.
3. A utilização de rebocadores terá em conta as dimensões dos navios, respetivos calados, local de atracação e tipo de carga transportada. Por razões de segurança, nomeadamente em função das caraterísticas dos navios e do estado do tempo e de mar, que se verifiquem por ocasião das

manobras, o departamento de pilotagem ou o piloto nomeado para a manobra, poderá alterar as condições de execução do serviço, ou determinar a utilização de rebocador em atenção ou efetivo.

4. Todos os navios comerciais que demandem o porto de Aveiro, quando dispensados da utilização efetiva de rebocadores para a realização das suas manobras, ficam obrigados a recorrer a um rebocador em atenção (stand-by) durante o decurso das mesmas;
5. As regras gerais de utilização de rebocadores no porto de Aveiro, são as constantes dos quadros seguintes:

I-Navios em geral:

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

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

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

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

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

Comprimento dos navios	Rebocadores a utilizar

<90 m	**- 1 de 22 tons de tração, efetivo** **- 1 de 34 tons de tração (*)**
90 m a 135m	**- 1 de 34 tons de tração, efetivo** **- 1 de 22 tons de tração, efetivo (*)**
> 135 m ou GT > 10.000	**- 1 de 45 tons de tração, efetivo** **- 1 de 34 tons de tração, efetivo (**)**

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

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

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

Artigo 26.º
Lanchas auxiliares de amarração

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

CAPÍTULO VII
Procedimentos durante a permanência no porto

Artigo 27.º
Normas gerais a observar

1. Os navios atracados devem ter a instalação propulsora sempre pronta para eventual utilização.
2. Os navios com cargas constantes do Código IMDG ou poluentes, atracados, devem manter obrigatoriamente cabos de aço de bitola adequada passados pelas buzinas a vante e a ré, com a

"mão" a cerca de 1,5 metros acima do nível da água, prontos a serem encapelados pelos rebocadores, para uma eventual largada de emergência.

3. Os navios atracados com cargas constantes do Código do IMDG ou poluentes, devem estar sempre em condições de prontidão que permita a sua largada pelos próprios meios.

Artigo 28.º
Amarração

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

Artigo 29.º
Tripulação qualificada a bordo

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

Artigo 30.º

Meios de acesso e de abandono dos navios

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

Artigo 31.º

Movimento de navios dentro do porto

1. Todas as embarcações atracadas ou a pairar, antes de efetuar qualquer movimento, devem certificar-se que não vão constituir perigo para outras embarcações que já estejam a navegar e que, pelo seu porte e ou calado, tenham capacidade de manobra reduzida.
2. Todas as embarcações que naveguem ou permaneçam no Porto de Aveiro ficam obrigadas a observar as normas estabelecidas pela APA, S.A. e outras que se encontrem em vigor ou que venham a ser publicadas pelas autoridades competentes, além das que dizem respeito à navegação em áreas restritas e não contrariem o que estiver regulado para este porto.
3. Em igualdade de circunstâncias têm prioridade as embarcações que naveguem com a corrente de água na popa.
4. Os navios e embarcações que naveguem ao longo do canal têm prioridade sobre os que o atravessem.

CAPÍTULO VIII

Deficiências, avarias e reparações a bordo

Artigo 32.º

Participações de avarias

1. Qualquer deficiência ou avaria existente a bordo que afete de algum modo a segurança marítima ou do navio, deve ser imediatamente participada à APA, S.A. e à Capitania do Porto de Aveiro, não sendo consentida a realização de qualquer tipo de manobra de entrada ou saída ou reparação a bordo.
2. Caso um navio com avaria pretenda entrar a barra do Porto de Aveiro deverá comunicar à APA, S.A. tal intenção e disponibilizar toda a informação relevante.
3. A Autoridade Portuária, em função da sua avaliação da situação e da obtenção dos pareceres que entenda necessários, autorizará ou não a entrada do navio no Porto de Aveiro e, sendo o caso, determinará os requisitos que o mesmo terá de cumprir para a entrada.

Artigo 33.º

Reparações

1. Os navios que pretendam efetuar reparações durante a sua estadia no porto de Aveiro, deverão requerer prévia autorização à APA, S.A, sem prejuízo da necessidade de obtenção de licença da Autoridade Marítima.
2. Os pedidos de autorização devem ser apresentados na APA, S.A. com a antecedência mínima de 48 horas e conter a indicação detalhada dos trabalhos e da duração prevista para a sua execução.
3. Não são permitidos trabalhos de manutenção nos navios atracados no Terminal de Granéis Líquidos e nos terminais comerciais, quando esses trabalhos afetarem o sistema propulsor ou a operacionalidade do navio.
4. As reparações nos equipamentos de TSF e de radar são permitidas, não sendo, no entanto, autorizado o ensaio ou ligação de antenas nos navios atracados no Terminal de Granéis Líquidos.
5. As reparações a efetuar na casa das máquinas implicam a obrigatoriedade de permanecerem fechadas, durante a realização dos trabalhos, todas as aberturas para o exterior.

Artigo 34.º

Serviços efetuados por mergulhadores

1. Os navios ou quaisquer entidades públicas ou privadas que pretendam a execução de serviços por mergulhadores, para inspeções ou trabalhos, deverão requerer prévia autorização à APA, S.A., apresentando informação detalhada sobre o serviço a executar, sem prejuízo da obtenção de licença da Autoridade Marítima.
2. A autorização a conceder pela Autoridade Portuária nos termos do número anterior poderá determinar que as operações do navio sejam interrompidas durante a realização dos trabalhos.
3. Nos navios atracados nos terminais não serão, em regra, permitidos trabalhos, mas apenas inspeções.
4. Para apoio e segurança dos mergulhadores, deverão ser observadas as normas legais em vigor.

Capítulo IX

Movimentação de cargas destinadas aos navios

Artigo 35.º

Autorizações

1. Os navios atracados que pretendam efetuar operações de abastecimento de combustível, lubrificantes ou de outros produtos ou substâncias perigosas ou poluentes, inflamáveis ou explosivos de navios ou embarcações, para consumo próprio, com recurso a camião cisterna, ou a trasfega a partir de latas ou bidões, devem requerer prévia autorização à Autoridade Portuária, sem prejuízo da obtenção de licença da Autoridade Marítima.
2. O pedido de autorização para abastecimento de combustível deverá ser submetido na JUL, dele constando o teor de enxofre do combustível a fornecer.

Artigo 36.º

Substâncias perigosas ou poluentes. Carga, descarga e trânsito

1. Para efeitos das presentes disposições consideram-se "Mercadorias Perigosas" as mercadorias ou substâncias constantes do Código IMDG, do capítulo 17 do Código IBC e do capítulo 19 do código IGC, incluindo os materiais radioativos incluídos no Código INF e "Mercadorias Poluentes" os hidrocarbonetos, as substâncias líquidas nocivas e as substâncias prejudiciais tal como vêm definidas respetivamente nos anexos nº 1, 2 e 3 da Convenção MARPOL.

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

Artigo 37.º
Movimentação de cargas no Terminal de Granéis Líquidos

1. Por terra:

    As viaturas utilizadas não podem aceder às pontes-cais sem autorização expressa dos serviços de segurança da APA, S.A. e sem a instalação de tapa-chamas, nos locais em que tal obrigação se encontre estabelecida, devendo permanecer na plataforma apenas o tempo estritamente indispensável à sua carga ou descarga e estar prontas para sair a qualquer momento.
2. Normas especiais para navios transportando cargas perigosas ou poluentes:
    a) A movimentação de objetos metálicos ou volumes protegidos por cintas metálicas será efetuada de modo a evitar-se o contato direto com o convés ou equipamento aí existente;
    b) É permitida a movimentação de pequenas quantidades de carga, facilmente transportáveis à mão, utilizando o meio de acesso de pessoas ao navio;

c) É permitida a utilização de gruas ou paus-de-carga durante as operações de carga/descarga, desde que o aparelho se situe à popa, junto das superestruturas e possa manobrar para o lado da água;

d) Em navios com os tanques inertizados podem ser utilizadas gruas ou paus-de-carga situados a meio navio, desde que manobráveis para o bordo do lado da água, caso o navio não disponha de aparelho à popa. A sua utilização estará condicionada à segurança dos braços de carga;

e) O fornecimento de óleos, lubrificantes, combustíveis e água por carro tanque será permitido durante as operações de carga ou de descarga, não sendo, no entanto, autorizada a operação de ligar ou desligar mangueiras flexíveis enquanto estiverem a decorrer essas operações, nos navios que não se encontrem inertizados. O carro-tanque e as bombas utilizadas ficarão estacionados fora das plataformas das pontes de acostagem.

3. Normas especiais para navios de gás liquefeito:

a) É permitida a movimentação de cargas de pequenas dimensões e embalagens não metálicas, em quantidades reduzidas, utilizando o meio de acesso de pessoas ao navio;

b) O fornecimento de óleos, lubrificantes, combustíveis e água por carro tanque só será permitido antes ou depois das operações de carga ou de descarga, devendo os braços de carga estar desligados. O carro-tanque e as bombas utilizadas ficarão estacionados fora das plataformas das pontes de acostagem.

CAPÍTULO X
Poluição

Artigo 38.º
Proibição de poluir

1. É expressamente proibido o lançamento ou despejo nas águas do porto de quaisquer águas nocivas e substâncias residuais, bem como de quaisquer outras substâncias ou resíduos que de algum modo possam poluir as águas, tais como produtos petrolíferos ou misturas que os contenham.
2. É igualmente proibido o lançamento à água, tanto de bordo de embarcações como dos cais ou margens, na área do porto, de quaisquer destroços, detritos, objetos ou materiais, nomeadamente, plásticos, redes, madeiras, embalagens, flutuantes ou não, que possam poluir ou conspurcar as águas ou contribuir para o assoreamento dos fundos.
3. Em caso de poluição, para além da responsabilidade criminal ou contra-ordenacional que ao caso couber, é devido pelo responsável o pagamento de todos os encargos e despesas inerentes às medidas de combate e mitigação da poluição.

4. A bordo dos navios, durante a sua permanência no porto, devem existir contentores para recolha seletiva dos resíduos.

Artigo 39.º
Prevenção da poluição

1. Poluição atmosférica:
   É interdita a utilização de combustíveis navais cujo teor em enxofre exceda, em massa, 0,10% na área portuária, fundeadouros inclusive, nos termos da legislação em vigor, salvo se dispuserem de autorização para utilização de métodos de redução de emissões em portos nacionais, em sistemas fechados.
2. Abastecimento de combustíveis:
   a) Em caso de fornecimento de combustível ao navio, a respetiva guia de entrega deve discriminar o teor de enxofre do combustível fornecido, bem como detalhar a informação constante do anexo I ao Decreto-Lei n.º 281/2000, de 10 de novembro, na redação em vigor, a qual deverá ser inserida na JUL pelo comandante ou agente do navio em Porto após a conclusão da operação;
   b) A emissão da referida guia será acompanhada de uma amostra de combustível, selada e assinada pelo representante do fornecedor e pelo comandante ou tripulante responsável pela operação de abastecimento.
3. Descargas para o meio marinho:
   a) As águas residuais provenientes dos sistemas de tratamento dos efluentes gasosos não podem ser descarregadas para as águas do Porto;
   b) Antes do começo das operações todos os embornais do convés devem estar convenientemente tapados, de modo a evitar-se um eventual derrame nas águas do Porto. Se se verificar a acumulação de águas no convés do navio, deve proceder-se à sua drenagem, quer por sistema fixo, para tanque próprio, quer por qualquer outro sistema de recolha a bordo;
   c) Sob o coletor de descarga do navio deve existir um recipiente apropriado para evitar derrames no convés, durante as operações de ligar e desligar os braços de carga, ou mangueiras flexíveis utilizadas na movimentação de carga, lastro ou bancas;
   d) Todas as ligações para carga, lastro e bancas, tanto no coletor de descarga como nas linhas de carga pela popa, devem ter flanges cegas, quando não estiverem em uso;
   e) Os navios devem tomar todas as precauções para evitar a contaminação e derrames de produtos poluentes para o mar através das válvulas de fundo. Como medida preventiva, devem ser utilizados projetores para iluminar a zona das válvulas de fundo durante as operações noturnas de embarque de lastro em tanques de carga;

f) As válvulas de fundo e as de descarga para o costado em comunicação com o sistema de carga, quando não estiverem em uso, devem estar totalmente fechadas, ficando as manuais amarradas e as de comando remoto sinalizadas no painel de comando, de modo a evitar-se qualquer fuga de produto poluente.

4. Granéis sólidos:

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

- O estado de conservação das garras de descarga, particularmente do seu sistema de fecho;
- O funcionamento dos ejetores de água para humificação;
- O estado de estanquicidade das blindagens de cobertura dos tapetes transportadores;
- O estado de limpeza das galerias;
- Os sistemas de pulverização de água nas torres de transferência entre transportadores e na pilha;
- Os sistemas de recolha de águas pluviais contaminadas e das sobrantes de humidificação.

b) A empresa deve providenciar para que, durante as operações, seja assegurado o funcionamento do sistema de humidificação da carga;

c) A humidificação deve ser efetuada evitando-se o escorrimento da água e o encharcamento da carga;

d) A poluição provocada a bordo pelo pó ou resíduos da carga deve ser controlada através da varredura conveniente do convés, sendo os resíduos depositados em contentores adequados para eliminação em terra;

e) Qualquer derrame em terra deve ser removido e limpo rapidamente. Concluídas as operações deve proceder-se à limpeza geral de todas as áreas onde se verificaram derrames;

f) Na movimentação de cargas com características pulverulentas deve ser minimizada a emissão de poluentes para a atmosfera, podendo a Autoridade Portuária exigir a utilização dos meios e equipamentos adequados, nomeadamente a colocação de sistemas de proteção nos navios (barreira).

Artigo 40.º
Poluição atmosférica

1. É interdita a emissão de gases tóxicos, poeiras voláteis, fumos negros ou faúlhas.
2. É interdita a operação de incineradoras a bordo dos navios durante a entrada, permanência e saída do Porto de Aveiro.

3. Na movimentação de cargas com características pulverulentas deve ser minimizada a emissão de poluentes para a atmosfera, podendo a Autoridade Portuária exigir a utilização dos meios e equipamentos adequados, nomeadamente a colocação de sistemas de proteção nos navios (barreira).
4. A desgaseificação de navios de LPG, não é permitida no Porto de Aveiro.

Artigo 41.º
Uso de dispersantes

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

Artigo 42.º
Lastros

1. Os navios devem submeter na JUL o registo da movimentação de água de lastro, com a antecedência mínima de 24 horas da chegada ao Porto de Aveiro e com a maior brevidade se não for conhecido o próximo porto de escala ou se a duração da viagem do porto precedente for inferior a 24 horas.
2. As operações de lastro/deslastro direto de e para as águas portuárias devem ser reduzidas ao estritamente necessário para garantir a segurança do navio.
3. O lastro proveniente dos tanques de carga só pode ser bombeado para terra.
4. O lastro permanente e o lastro segregado só poderão ser bombeados para as águas portuárias se não estiverem contaminados, devendo o comandante do navio assegurar que os lastros não estão contaminados com quaisquer produtos poluentes, obrigando-se a entregar uma amostra sempre que tal lhe seja exigido pela Autoridade Portuária, as quais deverão ser seladas na presença de legal representante do navio, da APA, S.A. e da Autoridade Marítima.
5. A Autoridade Portuária poderá determinar a selagem das válvulas de fundo e sondados os tanques com lastro.
6. Sempre que durante as operações de descarga de granéis líquidos se preveja que o navio possa ultrapassar a altura máxima de segurança das mangueiras ou dos braços de carga das instalações em terra, a Autoridade Portuária poderá determinar a interrupção das operações e o fecho das válvulas do coletor de descarga, devendo o navio lastrar até estar em condições de prosseguir as operações.
7. O lastro final para viagem só deverá ser efetuado quando razões de segurança o impuserem e não houver riscos ou prejuízos para terceiros.

Artigo 43.º

Resíduos

1. Sempre que o navio pretenda entregar resíduos no Porto de Aveiro, deve o capitão do navio ou o agente de navegação submeter a requisição de recolha na JUL com a antecedência mínima de 24 horas.
2. O Comandante do navio e o agente são responsáveis por fornecer informação precisa e correta respeitante aos resíduos que pretende entregar, bem como por quaisquer danos ou prejuízos que resultem de insuficiência, imprecisão ou erro nas informações prestadas;
3. As regras aplicáveis à gestão de resíduos de navios constam do Regulamento de Gestão de Resíduos do Porto de Aveiro.

Artigo 44.º

Regulamento de Segurança do Porto de Aveiro

Todos os navios e embarcações deverão observar o estabelecido no Regulamento de Segurança da APA, S.A..

Artigo 45.º

Dragagens e lançamento de dragados

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

CAPÍTULO XI

Pesca e Prática de Mergulho

Artigo 46.º

Pesca Profissional

1. Para garantia da segurança da navegação, das pessoas e bens, não é permitido o exercício de pesca profissional nas áreas e condições estabelecidas nos números seguintes e representadas nas plantas do Anexo 3.
2. Áreas de proibição:

a) No Canal de Aproximação e canal da embocadura, bem como em todo o Canal Principal de Navegação até à Ponte da Gafanha (A25) e até às instalações do Sporting Club de Aveiro;
b) No canal definido pela face leste do Triângulo Regulador de Correntes e pela Doca de Serviços;
c) No interior do Terminal Norte, com o limite definido pelo alinhamento dos seus farolins de entrada;
d) No canal balizado no interior da Baía de S. Jacinto.
e) No canal definido pela face sul do Triângulo Regulador de Correntes e o Molhe Central, prosseguindo pelo Canal de Mira balizado e tendo como limite sul a Ponte da Barra (A25).
f) Nos portos de recreio e de abrigo para a pequena pesca, destinados às embarcações locais.

3. Sem prejuízo do regime fixado no número anterior, no período de 01 de setembro a 31 de maio, é permitida a pesca com redes, aparelhos de linha, anzol e nassas, desde que as artes e respetivas sinalizações estejam posicionadas até uma distância de 15 metros da margem, nos seguintes locais:
   a) Do farolim da Retenção até 620 metros do farolim do Molhe Norte (todos os dias);
   b) Na zona da Praia do Farol, no interior da área delimitada entre a linha que une o farolim do Molhe Sul com o farolim do Molhe Central e a base do Molhe Sul (apenas nos dias úteis);
   c) Na margem norte do Triângulo Regulador de Correntes (apenas nos dias úteis);
   d) Na margem do Terminal Norte, entre a extremidade oeste da vedação do Regimento de Infantaria n.º 10 e a extremidade leste da vedação do Terminal Norte, limites marcados com tinta colorida sobre o lancil (todos os dias da semana).
4. O regime de interdição estabelecido no número um supra é derrogado, durante todo o ano, nas seguintes situações:
   a) Na margem sul adjacente ao Terminal de Granéis Líquidos (TGL), fora do canal de navegação; na área compreendida entre uma linha imaginária definida pelo prolongamento da rede que delimita a face sul do perímetro vedado do TGL e a ponte do cais 19, recorrendo exclusivamente a embarcações, não sendo permitidas operações com pescadores apeados, com recurso apenas a artes de anzol (cana e linha de mão).
   b) Na margem norte, devendo ser mantida uma distância de segurança (resguardo) de 15 metros para fora do canal de navegação, tomando como referência o alinhamento e área entre as boias n.º 8 e n.º 10.
   c) Na margem norte do canal a montante do Terminal Sul, na zona compreendida entre a bóia n.º 26 e o limite nascente da área de jurisdição da APA, S.A.;
   d) No Canal de Mira para a arte berbigoeira e redes, aparelhos de linha e anzol e nassas, numa faixa do canal limitada pela muralha leste que vai desde a entrada do Esteiro Oudinot até uma distância de 15 metros do limite norte da muralha de atracação do Porto de Pesca Costeira e o

troço, também da margem leste, compreendido entre o limite sul do Porto de Pesca Costeira e a Ponte da Barra (A25).

5. É proibido abandonar qualquer arte, aparelho ou utensílio de pesca nos molhes, cais e margens da Ria de Aveiro sob jurisdição da APA, S.A.
6. No Canal Principal de Navegação é proibida a apanha de bivalves e a apanha de isco ao longo das muralhas e de toda a orla marginal do Terminal de Granéis Líquidos, incluindo as áreas que ficam a seco nos períodos de baixa-mar.

Artigo 47.º
Pesca Lúdica

1. Para garantia da segurança da navegação, das pessoas e bens, não é permitido o exercício de pesca lúdica nas áreas e condições estabelecidas nos números seguintes e representadas nas plantas dos Anexos 3 e 4.
2. Pesca lúdica a partir de embarcação:
   a) No Canal de Aproximação e no Canal da Embocadura até ao meridiano que passa pelo farolim Triângulo Oeste (marca lateral modificada verde);
   b) Na zona da Praia do Farol, no interior da área delimitada entre a linha que une o farolim Molhe Sul com o farolim do Molhe Central e a base do Molhe Sul (aos fins de semana e feriados). No período de 1 de junho a 30 de setembro a interdição vigorará todos os dias da semana;
   c) No canal definido pela face leste do Triângulo Regulador de Correntes e pela Doca de Serviços.
   d) No canal principal de navegação, a partir da linha definida pelo alinhamento do farolim vermelho de entrada da baía de S. Jacinto e o farolim verde de entrada do Terminal Norte até à linha definida pelo alinhamento do farolim verde de entrada da baía de S. Jacinto e o farolim vermelho de entrada do Terminal Norte;
   e) No interior do Terminal Norte com o limite definido pelo alinhamento dos seus farolins de entrada;
   f) No canal balizado no interior da baía de S. Jacinto;
   g) No Canal Principal de Navegação, junto ao terminal de Granéis Líquidos, numa área limitada a oeste pelo farolim vermelho de entrada do Terminal Norte e o limite leste por uma linha imaginária definida pelo prolongamento da rede que delimita a face sul do perímetro vedado do Terminal de Granéis Líquidos até à margem do lado oposto, numa direção ENE/WSW e pela linha com a direção NNW/SSE passando pelo farolim Duas Águas;
   h) No canal definido pela face sul do Triângulo Regulador de Correntes e o Molhe Central, prosseguindo pelo Canal de Mira balizado e tendo como limite sul a Ponte da Barra (A25).

i) No Porto de Pesca Costeira;

j) Nos portos de recreio e de abrigo para a pequena pesca, destinados às embarcações locais.

3. Pesca lúdica apeada:

a) No Molhe Norte, do lado da Ria (margem interior), desde o farolim de Retenção até à zona localizada a cerca de 520 metros do seu farolim vermelho, onde o paredão passa a muralha com enrocamento em pedra, a interdição vigora apenas no período de 1 de setembro a 30 de abril;

b) Na zona da Praia do Farol na área balnear, entre o farolim do Molhe Central e a linha que atravessa o Molhe Sul até 350 metros a oeste da respetiva raiz, a interdição vigora apenas no período de 1 de junho a 30 de setembro;

c) Na margem leste do Triângulo Regulador de Correntes, entre o farolim Triângulo Norte e o farolim Triângulo Sul;

d) Na margem sul do Triângulo Regulador de Correntes, entre o farolim Triângulo Oeste (marca lateral modificada verde) e o farolim Triângulo Sul, a interdição vigora entre o nascer e o pôr-do-sol;

e) Na margem da Doca de serviços, entre o miradouro Pérgula do Forte da Barra e o farolim Praia do Porto;

f) Na margem do Terminal Norte, entre o farolim Praia do Porto e o farolim verde de entrada no Terminal Norte;

g) No dique de S. Jacinto topo sul;

h) Em toda a orla do Terminal Norte, com limites definidos pelos farolins verde e vermelho do referido terminal;

i) Na margem do Terminal Norte entre o farolim vermelho de entrada e o Terminal de Granéis Líquidos, delimitado a nascente pelo prolongamento da sua vedação;

j) Na margem oposta ao Terminal de Granéis Líquidos (Ilha do Monte Farinha), com limite oeste definido por marca a tinta no pavimento e limite leste definido pela linha que passa pelas boias amarelas que sinalizam o emissário da SIMRIA, a leste da boia n.º 4 (vermelha);

k) No Porto de Pesca do Largo (cais bacalhoeiro), nas respetivas Pontes-Cais, quando nestas estiverem navios atracados;

l) Em toda a orla do Terminal Sul;

m) Nos cais e muralhas do Porto de Pesca Costeira;

n) A menos de 100 metros de acessos a embarcadouros, docas e estaleiros;

o) Nos portos de recreio e de abrigo para a pequena pesca, destinados às embarcações locais.

4. É proibido abandonar qualquer arte, aparelho ou utensílio de pesca nos molhes, cais e margens da Ria de Aveiro sob jurisdição da APA, S.A.

5. No Canal Principal de Navegação é proibida a apanha de bivalves e a apanha de isco ao longo das muralhas e de toda a orla marginal do Terminal de Granéis Líquidos, incluindo as áreas que ficam a seco nos períodos de baixa-mar.

Artigo 48.º
Pesca Submarina

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

Artigo 49.º
Prática de Mergulho

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

CAPÍTULO XII

Disposições finais

Artigo 50.º
Provas desportivas e outros eventos

A realização de provas desportivas e de outros eventos na área sob jurisdição da APA, S.A. deverá ser requerida pelos interessados e fica condicionada à obtenção de autorização prévia da Autoridade Portuária.

Artigo 51.º
Condicionamento no acesso aos molhes exteriores

1. Por razões estritas de segurança é proibida a circulação de veículos a motor ou qualquer meio de transporte, nomeadamente, bicicletas, pranchas de skate e patins, sendo ainda interditos animais de companhia nos molhes exteriores do Porto de Aveiro.
2. Para salvaguarda da vida humana a circulação pedonal nos molhes exteriores do Porto de Aveiro é proibida sempre que a barra esteja condicionada ou fechada, se encontrem em vigor avisos de mau tempo ou outros motivos de interesse público ou portuário que determinem o acionamento do semáforo encarnado ali instalado.
3. Em todo o caso, o acesso apeado aos molhes exteriores deverá respeitar o cuidado e atenção exigíveis face ao estado do mar e ao respetivo impacto ou efeito sobre tais infraestruturas, mormente, o elevado risco de galgamento no molhe norte.

Artigo 52.º
Regime Sancionatório

A infração ao disposto nas presentes Normas constitui ilícito contraordenacional, sendo-lhe aplicável o regime estabelecido no DL 49/2002, de 2 de março, competindo à APA, S.A., a instrução dos processos de contraordenação e a aplicação das coimas e sanções acessórias.

Artigo 53.º

Casos Omissos

1. Em tudo o que não se encontrar previsto nas presentes Normas de Segurança aplicar-se-ão os demais regulamentos e normas aprovadas pela APA, S.A. bem como as disposições legais aplicáveis.
2. A resolução de casos omissos compete ao Conselho de Administração da APA, S.A..

Artigo 54.º

Publicitação

1. As presentes Normas de Segurança são publicitadas no sítio da internet da APA – Administração do Porto de Aveiro S.A., o qual poderá contemplar a sua versão em língua inglesa.
2. Em caso de dúvida ou divergência suscitadas na interpretação das normas, prevalecerá a sua redação em língua portuguesa.

Artigo 55.º

Entrada em Vigor

As presentes Normas de Segurança produzem efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no Diário da República.

ANEXO 1 - PLANO DE COMUNICAÇÕES DO PORTO DE AVEIRO

(Plano de comunicações do Porto de Aveiro - VHF) *(a)*

	Frequências (MHz)		
Canal Número	Navio	Costeira	Função (b)
1	156,050	160,650	Autoridade Portuária
6	156,300		Navio - Navio (c)
8	156,400	156,400	Navio - Navio; Manobra de navios *
9	156,450	156,450	Navegação de recreio
10	156,500	156,500	Manobra de navios *
11	156,550	156,550	Comunicações com entidades oficiais
12	156,600	156,600	Chamada comum de porto *
13	156,650	156,650	Segurança da navegação *
14	156,700	156,700	Autoridade Portuária – Pilotagem *
15	156,750	156,750	Comunicações internas a bordo
16	156,800	156,800	Socorro, urgências, segurança e chamada (d) *

17	156,850	156,850	Comunicações internas a bordo
18	156,900	161,500	Controlo de tráfego marítimo - VTS portuário
19	156,950	161,550	Sistema de Autoridade Marítima
20	157,000	161,600	Operações portuárias *
21	157,050	161,650	GNR – Unidade de Controlo Costeiro
22	157,100	161,700	Controlo de tráfego marítimo – VTS
24	157,200	161,800	Correspondência pública
25	157,250	161,850	Correspondência pública
26	157,300	161,900	Correspondência pública
29	157,450	157,450	Canal de trabalho (APA, S.A.) *
60	156,025	160,625	Autoridade Portuária *
64	156,225	160,825	Escolas e entidades de formação náutica
66	156,325	160,925	GNR - Unidade de Controlo Costeiro
67	156,375	156,375	Operações de busca e salvamento e de combate à poluição *
70	156,525	156,525	Chamada Seletiva Digital (DSC) (e)
71	156,575	156,575	Manobra de navios *
72	156,625		Pesca (navio – navio)
74	156,725	156,725	Controlo de tráfego marítimo - VTS portuário
78	156,925	161,525	Manobra de navios (navio - terra) *
80	157,025	161,625	Controlo de tráfego marítimo - VTS portuário
81	157,075	161,675	Atividades de apoio a navios
84	157,225	161,825	Atividades de apoio a navios
85	157,275	161,875	Correspondência pública
87	157,375	157,375	Sistema AIS – local
88	157,425	157,425	Sistema AIS – local
AIS1	161,975	161,975	Sistema AIS – nacional
AIS2	162,025	162,025	Sistema AIS – nacional

(a) – Este plano apenas inclui os canais que suportam comunicações relativas a atividades desenvolvidas nas respetivas áreas portuárias, pelo que se remete a utilização de outros canais para o plano nacional.

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

(c) – Este canal pode ser utilizado para comunicações entre navios e aeronaves que participem em atividades de busca e salvamento.

(d) – Em conformidade com a Resolução MSC 77 (69) da IMO, deixa de ser obrigatória a escuta do canal 16 depois de 1 de fevereiro de 2005.

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

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

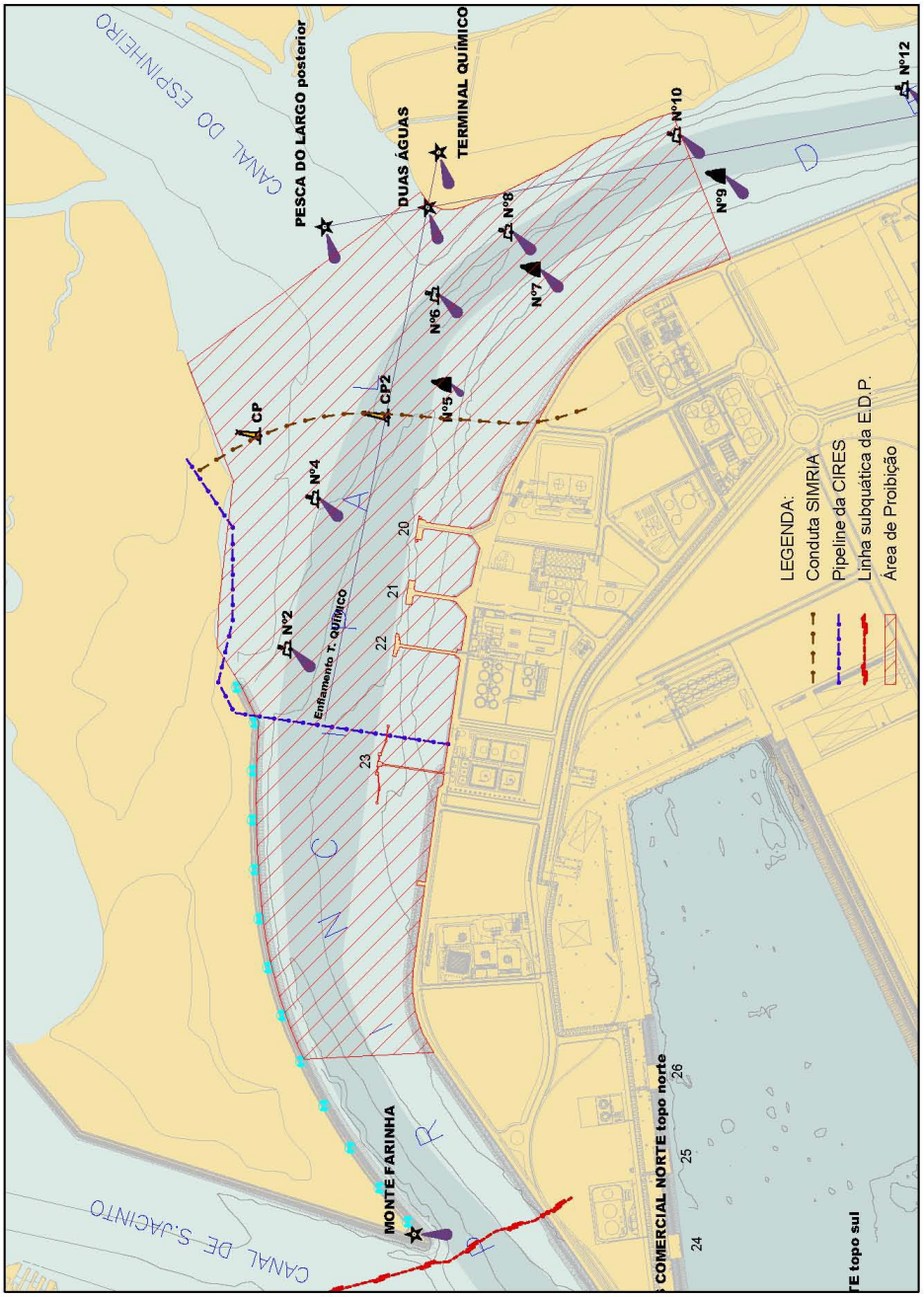
ANEXO 2 - ÁREA DE MANOBRA DO TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS

PROIBIÇÃO DE NAVEGAR A VELOCIDADES SUPERIORES A 5 NÓS E

PROIBIÇÃO DE FUNDEAR, AMARRAR OU PESCAR

(Ver alínea b) do n. º1 do artigo 6.º do texto)

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



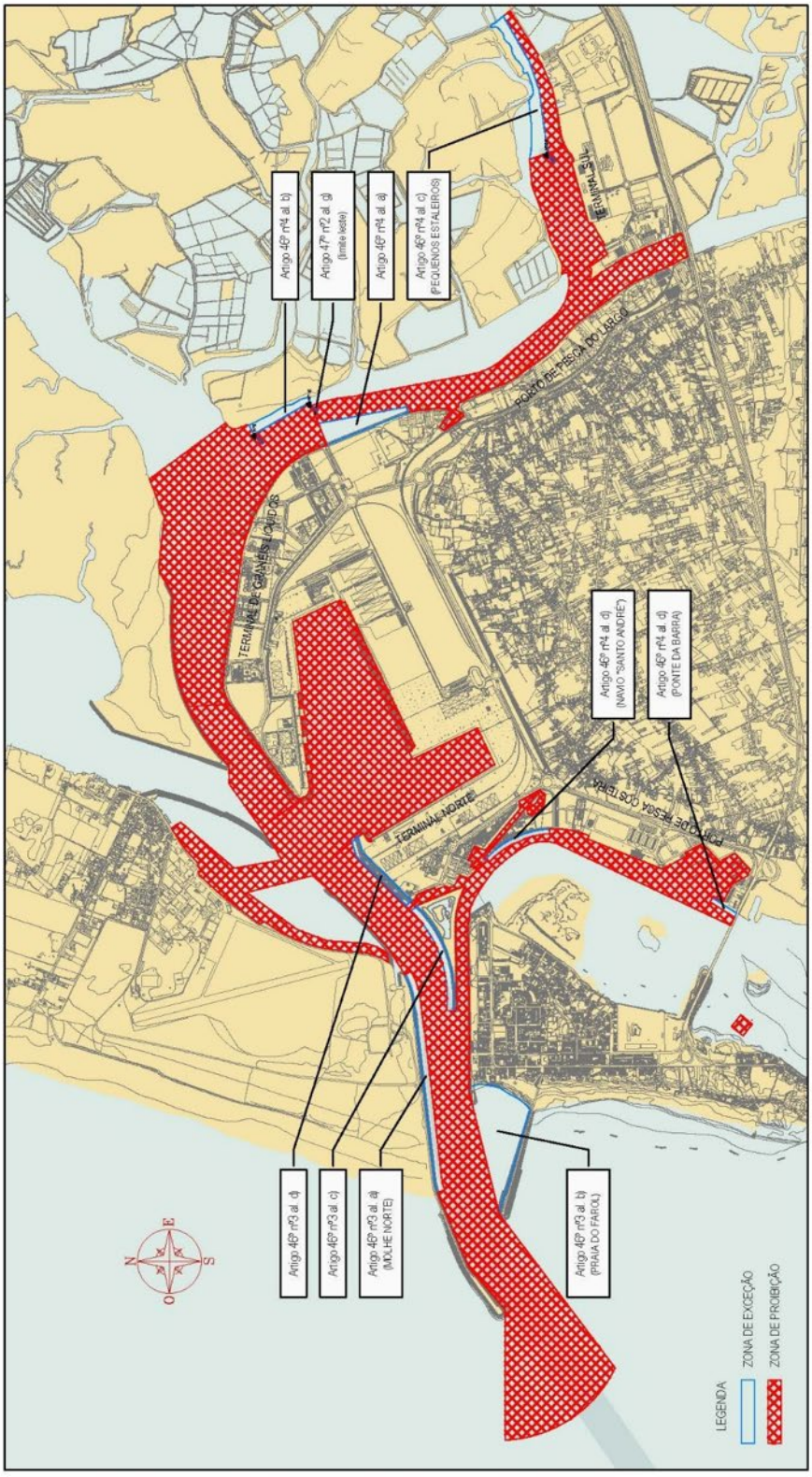
ANEXO 3 - PROIBIÇÃO DE PESCAR

PESCA PROFISSIONAL

(Ver artigo 46.º e 47.º do texto)

Porto de Aveiro

ANEXO 3 - PROIBIÇÃO DE PESCAR - PESCA PROFISSIONAL (Artigos 46º e 47º)

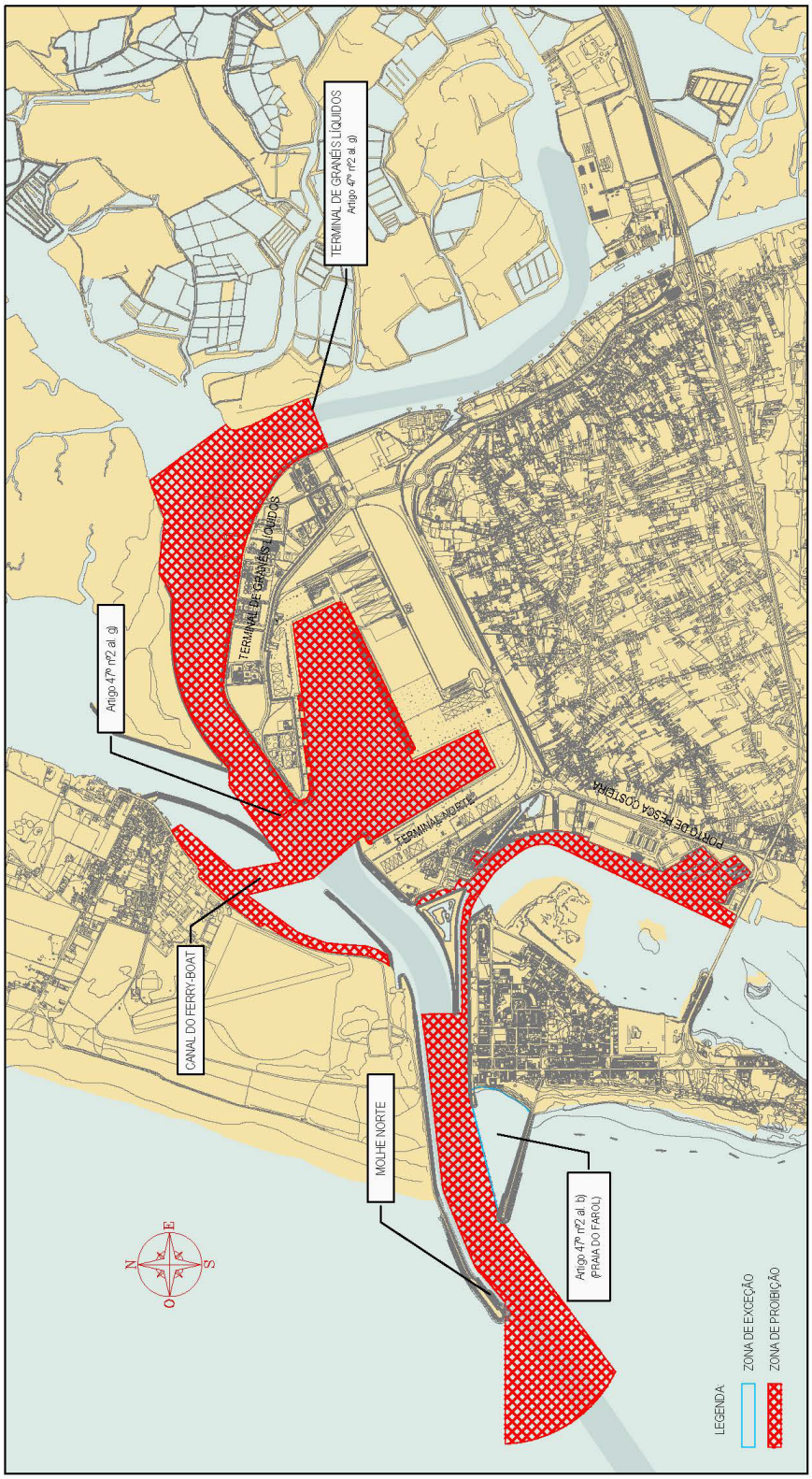


ANEXO 4 - PROIBIÇÃO DE PESCAR

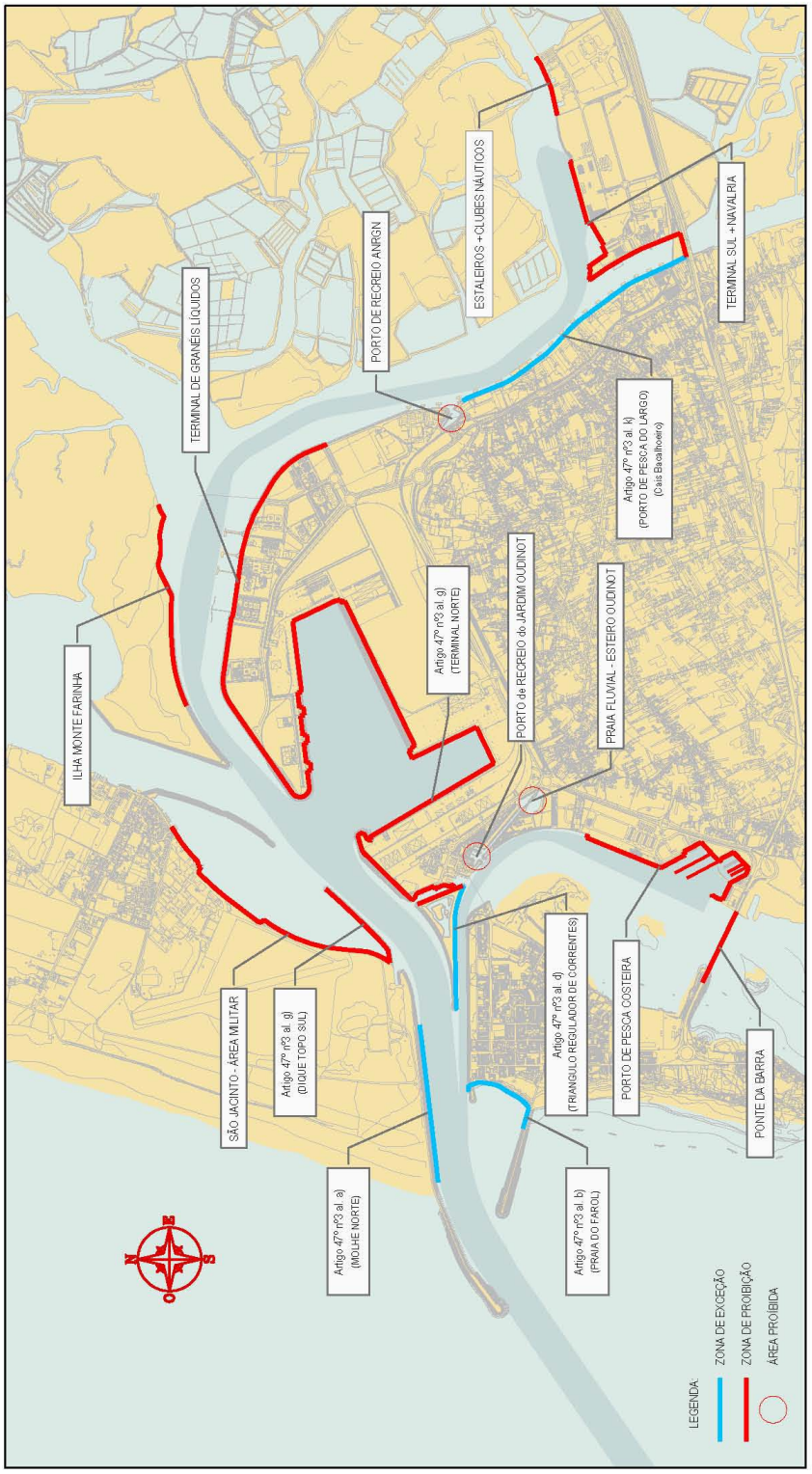
PESCA LÚDICA

(Ver artigo 47.ºdo texto)

ANEXO 4A - PROIBIÇÃO DE PESCA LÚDICA (Artigo 47º)
PESCA A PARTIR DE EMBARCAÇÃO



ANEXO 4B - PROIBIÇÃO DE PESCA LÚDICA (Artigo 47º)
PESCA APEADA



ANEXO 5 - ASSINALAMENTO MARÍTIMO

Porto de Aveiro

ANEXO 5 - ASSINALAMENTO MARÍTIMO

