

# ANEXO 3

## NORMAS DE SEGURANÇA MARÍTIMA E PORTUÁRIA DO PORTO DE VIANA DO CASTELO

### ÍNDICE:

#### 1 - DISPOSIÇÕES GERAIS

- 1.1- *Preliminares e definições*
- 1.2- *Procedimentos respeitantes à entrada e estadia de navios que possam pôr em risco a segurança do porto*
- 1.3- *Comunicações em VHF*

#### 2 - PROCEDIMENTO PARA DEMANDAR O PORTO

- 2.1- *Área exterior de aproximação ao porto*
- 2.2- *Condução da navegação*
- 2.3- *Áreas de manobra*
- 2.4- *Dimensões dos navios*
- 2.5- *Navegação no canal principal*
- 2.6- *Locais de atracação*

#### 3 - SERVIÇO DE PILOTAGEM

#### 4 - FUNDEADOUROS

- 4.1- *Fundeadouro exterior*
- 4.2- *Fundeadouros interiores*

#### 5 - AVISO DE CHEGADA

#### 6 - REBOCADORES

#### 7 - PROCEDIMENTOS DURANTE A PERMANÊNCIA NO PORTO

- 7.1- *Normas gerais a observar*
- 7.2- *Amarração*
- 7.3- *Tripulação qualificada a bordo*
- 7.4- *Meios de acesso e de abandono dos navios*
- 7.5- *Movimento de navios dentro do porto*
- 7.6- *Movimento de navios nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo*

#### 8 – ARRIBADAS, DEFICIÊNCIAS, AVARIAS E REPARAÇÕES A BORDO

- 8.1- *Arribadas e Avarias*
- 8.2- *Participação de avarias*
- 8.3- *Reparações*
- 8.4- *Serviços efectuados por mergulhadores*

#### 9 - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DESTINADAS AOS NAVIOS

**9.1- Autorizações**

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

**10 - POLUIÇÃO**

**10.1- Proibição de poluir**

**10.2- Prevenção da poluição**

**10.3- Poluição atmosférica**

**10.4- Uso de dispersantes**

**10.5- Declaração de lastro**

**10.6- Lastros**

**11 - REGULAMENTO DE SEGURANÇA (ISPS CODE) E REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO**

**12 - DRAGAGENS E LANÇAMENTO DE DRAGADOS**

**13 - PROVAS DESPORTIVAS**

**14 - WINDSURF E KITESURF**

**ANEXOS**

**ANEXO 1 – PLANTAS DE LOCALIZAÇÃO**

*1. Aproximações a Viana do Castelo (Área de Pilotagem Obrigatória)*

*2. Fundeadouro Exterior e Zona de Manobra de Dragas*

*3. Barra, Canais de Acesso e Áreas de Manobra*

*4. Área Proibida a Pesca Lúdica*

**ANEXO 2 - PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE REBOQUE EM PORTO**

**ANEXO 3 - PLANO DE COMUNICAÇÕES DO PORTO DE VIANA DO CASTELO**

**ANEXO 4 - CONTACTOS TELEFÓNICOS**

**ANEXO 5 - LISTA DE DISTRIBUIÇÃO**

## **NORMAS DE SEGURANÇA MARÍTIMA E PORTUÁRIA DO PORTO DE VIANA DO CASTELO**

### **1 - DISPOSIÇÕES GERAIS**

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

- a) As presentes normas aplicam-se ao Porto de Viana do Castelo, na área de jurisdição da APVC – Administração do Porto de Viana do Castelo, S. A., designadamente nas áreas de aproximação, fundeadouros, canais de acesso, bacias de manobra e áreas adjacentes a todos os terminais de carga geral, passageiros, pesca, náutica de recreio e actividade marítimo turística, docas e estaleiros navais.
- b) O movimento de entrada e saída de navios no porto de Viana do Castelo é permitido durante as 24 horas do dia, salvo se o Capitão do Porto, por motivos meteorológicos ou qualquer anomalia, determinar o contrário, e tendo em conta restrições decorrentes das características dos navios, condições de maré, visibilidade, estado da barra, calado e comprimento dos navios ou outras a definir pela Autoridade Portuária.
- c) No Porto de Viana do Castelo 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 ou leme.
- d) No Porto de Viana do Castelo são considerados navios com capacidade de manobra reduzida, além dos designados na alínea g) da Regra 3, do RIEAM-72, todos os navios de comércio e de pesca do largo que naveguem nas águas interiores do porto.
- e) Em caso de acidente, nomeadamente explosão ou incêndio a bordo de navios, abaloamento, encalhe ou afundamento, a Autoridade Portuária assumirá o controlo e a coordenação das operações relacionadas com a situação de emergência criada, sem prejuízo das atribuições próprias de outras entidades, nomeadamente da Autoridade Marítima.

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

- a) A entrada na barra e estadia no Porto de Viana do Castelo, de navios nas condições que a seguir se indicam, só é permitida mediante autorização da Autoridade Portuária e nas condições por ela expressas na ocasião, sem prejuízo das competências atribuídas ao Capitão do Porto, designadamente as que constam no nº 2 do EDITAL 01/2007 da Capitania:
  - Navios com alterações das condições normais de estabilidade;
  - Navios com água aberta ou com fogo a bordo (especialmente se transportarem substâncias explosivas, inflamáveis ou susceptíveis de provocar poluição);
  - Navios com indicação para interdição de entrada ou estacionamento no porto por parte da Autoridade de Inspeção (IPTM) no âmbito do Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros (RINE) – Decreto-Lei nº 195/98, de 10 de Julho;
  - Navios com qualquer tipo de avaria no aparelho motor, ou no leme;
  - Trens de reboque (com excepção dos constituídos por rebocadores ou embarcações locais).

- b) Qualquer Autoridade, comandante de navio, mestre de embarcação ou navegador de recreio que tome conhecimento de anomalias que possam comprometer a segurança da navegação ou do próprio navio, nomeadamente as citadas na alínea a) ou que constituam ameaça de dano para o meio ambiente marinho, deverá informar de imediato a Autoridade Portuária.
- c) Em qualquer das situações previstas na alínea a), caso seja concedida autorização para a entrada do navio no Porto, a Autoridade Portuária informará a Capitania do Porto de Viana do Castelo, de acordo com o estipulado no Artº 21º do Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros (RINE) promulgado pelo Decreto-Lei nº 195/98 e o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, IP.

### 1.3- COMUNICAÇÕES EM VHF

- a) Todos os navios dentro do Porto de Viana do Castelo, fundeados ou atracados, deverão manter escuta nos Canais 14 e 16.
- b) A Autoridade Portuária escuta os **canais 14 e 16** das 0900 às 1230 e das 1400 às 1730, sendo que, para além destes períodos, o Departamento de Pilotagem mantém a escuta no canal 14 durante o movimento de navios com piloto a bordo.
- c) No **canal 16** escutam as estações “CAPIMARVIANA” nos dias úteis das 0900 às 1230 e das 1400 às 1700, e “ESTAÇÃO SALVA VIDAS DE VIANA” e “ESTAÇÃO SALVA VIDAS DE ESPOSENDE” nos dias úteis das 0900 às 1200 e das 1300 às 1700 horas.
- d) Todos os navios e embarcações em manobras, de aproximação, entrada no porto, atracação e desatracação, ou navegando nos canais, são obrigados a manter escuta no Canal VHF 14, de acordo com o estabelecido no Plano de Comunicações do Porto de Viana do Castelo, publicado no DR III Série, de 16 de Janeiro de 2002.
- e) O **ANEXO 3** a estas Normas complementa a informação respeitante às comunicações em VHF no Porto de Viana do Castelo.

## 2 - PROCEDIMENTO PARA DEMANDAR O PORTO

### 2.1- ÁREA EXTERIOR DE APROXIMAÇÃO AO PORTO (ANEXO I, 1)

- a) A área exterior de acesso à barra é definida pelos limites:
  - Raio de 2 (duas) milhas, centrado no farolim do Molhe Oeste.
- b) Sempre que surjam dúvidas sobre os avisos em vigor, barra fechada ou aberta ou outras informações, deverá a Capitania ou o Departamento de Pilotagem serem contactados para efeitos de esclarecimento.

### 2.2- CONDUÇÃO DA NAVEGAÇÃO

- a) A Carta Náutica Oficial a utilizar para fazer a aproximação ao Porto de Viana do Castelo e dentro da área navegável do Rio Lima é a carta 26041 (INT 1870).
- b) Nas águas interiores do Rio Lima estão definidos dois canais de navegação, sendo o principal a Estibordo (de acesso ao Cais Comercial) e o secundário de Bombordo (de acesso aos ENVC e antiga Doca Comercial).
- c) Os canais de navegação são delimitados por bóias cilíndricas com luz de acordo com o Sistema de Balizagem Marítima IALA região A (marcas de bombordo vermelhas, marcas de estibordo verdes) e separados por marca de bifurcação (bóia #4 vermelho-verde-vermelho canal principal a estibordo).

d) Apesar de no Porto de Viana do Castelo estarem em vigor todas as regras de manobra e navegação estabelecidas no RIEAM-72 haverá que considerar:

- (1) De acordo com as Regras 3 e 9 daquele Regulamento, atender às limitadas possibilidades de manobra dos grandes navios. Esta disposição aplica-se também e sobretudo às embarcações do tráfego local, de pesca, marítimo-turísticas e de recreio, as quais não devem dificultar os movimentos daqueles navios;
- (2) Na área exterior de aproximação ao porto as embarcações de entrada devem:
  - Manter-se sobre o cone de luz branca, do farol sectorial (vermelho, branco, verde);
  - Cruzar com as embarcações de saída mantendo o bombordo com bombordo;
- (3) Todas as embarcações que pelas suas dimensões não estejam obrigadas a embarcar piloto, devem contactar em VHF, Canal 14, com o Departamento de Pilotagem da Autoridade Portuária.
- (4) Quando o Comandante de um navio ou embarcação, não pilotada, tem dúvidas acerca da manobra a executar, perante outra que esteja a ser pilotada, deverá contactar de imediato o Departamento de Pilotagem em VHF - Canal 14;
- (5) Em toda a área portuária as embarcações de pequeno porte devem navegar encostadas às margens dos canais do lado de estibordo. Se por razão imperiosa se encontrarem do lado de bombordo e tiverem de cruzar com outra embarcação, devem manter essa posição até se efectuar o cruzamento;
- (6) As embarcações devem atravessar os canais de navegação perpendicularmente ao seu eixo, passando sempre à popa de qualquer tipo de embarcação que esteja a percorrer o canal;
- (7) Nas manobras de aproximação ao porto e navegação interior, têm prioridade de manobra as embarcações que estejam sob controlo do Departamento de Pilotagem ou a seguir as suas instruções;
- (8) No canal de acesso à Barra, Canais de Navegação, Áreas de Manobra, Eclusas, Cais Comercial, Doca Comercial Antiga, Bacia do Estaleiro, porto de pesca, marina, doca de recreio e pontões da náutica de recreio e marítimo-turísticas é proibido fundear, pairar ou permanecer de outra forma que possa dificultar a navegação que, pelo seu porte ou calado, seja obrigada a utilizar esse canal.  
Exceptuam-se os casos em que, por motivo de força maior, seja impossível evitar essa situação, devendo essas embarcações ou navios manterem bem visível a sinalização regulamentar e darem disso conhecimento imediato à Autoridade Portuária e à Autoridade Marítima;
- (9) Os navios que sejam considerados desgovernados ou com capacidade de manobra reduzida devem exibir claramente os sinais previstos na Regra 27 do RIEAM-72;
- (10) Em nenhuma circunstância, mas principalmente com más condições de tempo e mar e visibilidade reduzida, é permitido executar manobras dentro do porto que possam pôr em risco a segurança do navio, da navegação vizinha e das obras e instalações do porto ou quaisquer outras;
- (11) No Rio Lima é proibido navegar a velocidades que possam, por qualquer forma, nomeadamente em consequência da ondulação criada, causar prejuízos ou acidentes nos navios, embarcações, muralhas, margens de canais ou esteiros, amarrações ou navegação em curso. Assim,
  - **no canal de navegação principal, a jusante da bóia #9**, a velocidade máxima permitida é de **10 (dez) nós**,
  - nas **restantes áreas**, a velocidade máxima permitida é de **5 (cinco) nós**, desde que essas velocidades sejam superiores à mínima velocidade de manobra, da embarcação;
- (12) Independentemente dos limites de velocidade acima estabelecidos, duas embarcações navegando a rumos opostos deverão, ao cruzarem-se, reduzir as suas velocidades para a mínima velocidade de manobra;
- (13) Na navegação com piloto a bordo, a velocidade recomendada será em função das capacidades de manobra e governo do navio e das condições de tempo, mar e visibilidade existentes.

### **2.3- ÁREAS DE MANOBRA (ANEXO I, 4)**

- a) Com o objectivo de evitar que sejam prejudicadas ou dificultadas as manobras de entrada ou de saída dos navios que utilizam as instalações do Cais Comercial e Estaleiros Navais, são definidas as seguintes áreas de manobra:
- (1) Cais Comercial – bacia de manobra em frente à esquina dos Sectores 2 e 3, com diâmetro de 450 metros e limitada, a montante pelas bóias #11, #12 e Cais da Arnor;
  - (2) ENVC e Doca Comercial Antiga - bacia de manobra que se desenvolve em frente ao Cais do Bugio até à Torre de Pilotos antiga.
- b) Os navios que estejam a manobrar nas áreas definidas na alínea a) têm prioridade de manobra sobre todas as embarcações ou navios que se dirijam para essas áreas ou que nelas estejam de passagem.

### **2.4-DIMENSÕES DOS NAVIOS**

#### **a) Cais Comercial**

O comprimento fora-a-fora máximo admitido é de 180 metros. O calado máximo admitido é de 8,00 metros, salvo restrições decorrentes das características dos navios, condições de maré, visibilidade, estado da barra, calado e comprimento dos navios ou outras a definir pela Autoridade Portuária.

A entrada/saída de navios de comprimento fora a fora superior a 160 metros ou calado superior a 7,00 metros carece de um parecer favorável do Capitão do Porto.

#### **b) Estaleiros Navais e Canal Secundário de Acesso**

O acesso à área dos Estaleiros para embarcações de calado superior a 2,50 metros é sempre condicionado à altura da maré.

O comprimento fora-a-fora máximo admitido é de 180 metros.

O calado máximo admitido é de 5,50 metros, salvo restrições decorrentes das características dos navios, condições de maré, visibilidade, estado da barra, calado e comprimentos dos navios ou outras a definir pela Autoridade Portuária.

Estes valores poderão ser excedidos, mediante avaliação do caso concreto e parecer favorável do Departamento de Pilotagem.

A entrada/saída de navios de comprimento fora a fora superior a 130 metros ou calado superior a 4,50 metros carece de um parecer favorável do Capitão do Porto.

#### **c) Doca Comercial antiga**

O acesso à antiga Doca Comercial para embarcações de calado superior a 2,50 metros é sempre condicionado à altura da maré.

O calado máximo admitido é de 4,00 metros dependendo das alturas das marés e do tipo de navio.

O comprimento fora-a-fora máximo admitido é de 90 metros.

A boca máxima é de 15 metros.

Estes valores poderão ser excedidos, com excepção da boca máxima, mediante avaliação do caso concreto e parecer favorável do Departamento de Pilotagem.

### **2.5- NAVEGAÇÃO NO CANAL PRINCIPAL**

- a) Os cruzamentos no interior do porto serão por princípio efectuados BB com BB.
- b) Devem ser evitados os cruzamentos entre molhes que, a ocorrerem, deverão ser precedidos de acordo prévio resultante de contacto entre os intervenientes.

### **2.6- LOCAIS DE ATRACAÇÃO**

- a) Nenhum navio pode atracar, em qualquer cais, sem prévia autorização da Autoridade Portuária, devendo cumprir as instruções desta.

- b) A determinação do posto de acostagem, para além de obedecer à natureza da carga a movimentar e às operações a efectuar, está sempre condicionada às dimensões e calados dos navios.
- c) Os comprimentos e calados máximos dos navios a receber nos diferentes postos de acostagem são os indicados no ponto 2.4 supra.
- d) Tendo em conta o regime de marés do Rio Lima e a necessidade de possibilitar a largada dos navios em qualquer estado de maré, estes deverão atracar do seguinte modo:

C. Comercial	S1	Estibordo ao cais
C. Comercial	S2	Estibordo ao cais
C. Comercial	S3	Bombordo ao cais
C. Comercial	S4	Bombordo ao cais

- e) Qualquer alteração a esta disposição, por motivos de operacionalidade portuária ou dos navios (ex: gruas de bordo, rampas de carga ro-ro, etc.), carece de um parecer favorável do Departamento de Pilotagem, que avaliará e determinará as condições para a efectuar.
- f) Tendo em conta a exposição da zona do Estaleiro ao mar e ventos do quadrante Sul, os navios nesta área deverão atracar do seguinte modo:

Cais do Bugio	Estibordo ao cais
Bacia de Aprestamento W	Estibordo ao cais
Bacia de Aprestamento E	Bombordo ao cais
Cais da Marinharia	Bombordo ou Estibordo

- g) Qualquer alteração a esta disposição, por motivos de reparação por parte dos Estaleiros ou outros, apenas será permitida após consulta ao Departamento de Pilotagem que avaliará as condições para o fazer.
- h) No Cais da Marinharia apenas deverão atracar navios temporariamente e com boas condições de tempo.
- i) Na Doca Comercial, todos os navios deverão atracar com a proa para Oeste, salvo motivo de força maior e com a concordância do Departamento de Pilotagem.
- j) É proibido o estacionamento ou atracação temporária de embarcações nos molhes da eclusa, para nascente da antiga torre dos pilotos, excepto:
- para efeitos de reabastecimento e embarque/desembarque de redes,
  - navios da Armada Portuguesa,
  - outros casos, excepcionalmente autorizados pela Autoridade Portuária, quando não haja prejuízo da navegação comercial.
- k) É proibida a atracação de qualquer embarcação na Doca Comercial ou no Cais Comercial, salvo se previamente autorizado pela Autoridade Portuária.

### 3 - SERVIÇO DE PILOTAGEM

- a) A Pilotagem é obrigatória para todas as embarcações nacionais e estrangeiras, que naveguem ou manobrem no interior do porto, até ao limite exterior de 2 milhas, centrado no farolim do Molhe Exterior. Exceptuam-se os casos definidos no artigo 8º do Capítulo I do Decreto-Lei nº 48/2002.



- b) A prestação do serviço de pilotagem no porto de Viana do Castelo obedece ao estipulado na legislação em vigor e ao Regulamento Interno de Pilotagem.
- c) A requisição do serviço de pilotagem é efectuada à Autoridade Portuária, através dos meios em uso no porto e com a antecedência necessária à adequada programação dos movimentos a realizar.  
Para o efeito, deverão ser antecipadamente fornecidas todas as informações respeitantes às características dos navios, designadamente as referidas no Aviso de Chegada previsto em 5. e demais elementos que permitam avaliar as suas qualidades náuticas (manobrabilidade, governabilidade, estabilidade, etc.).
- d) O serviço requisitado é aceite pelo Departamento de Pilotagem, após a avaliação dos seguintes factores:
  - (1) Hora para que o serviço é pedido;
  - (2) Condições meteorológicas;
  - (3) Estado da barra;
  - (4) Condições de maré;
  - (5) Características do navio;
  - (6) Local de atracção ou desatracação.
- e) Os serviços de pilotagem são prestados tendo em conta os condicionalismos respeitantes a calados, comprimentos, marés, qualidades náuticas do navio, estado do tempo e do mar.
- f) O embarque e o desembarque dos pilotos são efectuados através da embarcação dos pilotos, devendo os navios proporcionar meios seguros para essa operação de acordo com os normativos em vigor.  
Quando os navios estiverem atracados aos cais, o embarque ou desembarque poderá ser feito por terra.
- g) A posição para embarque de piloto é **41°39'.6N 008°51'.0W**, salvo instruções diferentes do Departamento de Pilotagem. (**ANEXO I, 3**)
- h) As embarcações em manobra de correr ao longo do cais que impliquem mudança de sector, mesmo sem perda de contacto, deverão recorrer ao serviço de pilotagem.
- i) Em situações de emergência, o serviço de pilotagem deverá prestar assistência imediata, no âmbito das suas competências, comunicando a ocorrência à Administração Portuária e à Autoridade Marítima Local, logo que possível.
- j) Além do disposto no nº 2 do Artigo 8º do D/L 48/2002, de 2 de Março, (obrigação de dar conhecimento à respectiva Autoridade Portuária dos movimentos que pretenda efectuar dentro da área de Pilotagem obrigatória), deverão os Comandantes possuidores de Certificado de Isenção de Pilotagem, dar conhecimento antecipado desses movimentos à Estação de Pilotos, via VHF canal 14, mantendo a escuta permanente naquele canal VHF enquanto se encontrarem dentro da referida área.
- k) Tendo em conta que no Porto de Viana do Castelo não há monitorização de tráfego durante as 24 horas do dia, não existindo escuta VHF durante a noite se não houver serviço de pilotagem previsto, e uma vez que as dragas locais operam igualmente sem Piloto a bordo, deverá o Comandante comunicar à navegação portuária todos os movimentos que pretenda efectuar, e manobrar de acordo com o RIEAM, evitando cruzar com outros navios na entrada da barra e canais.
- l) Em caso de manobras em simultâneo com navios pilotados ou a receber instruções do Departamento de Pilotagem, os comandantes com Certificado de Isenção de Pilotagem deverão seguir as instruções dos pilotos da barra.
- m) Sempre que as condições de tempo ou mar não permitam, com segurança, o embarque do Piloto nos limites estabelecidos, a prestação do serviço pode ser realizada por SBP / PAD



(Shore Based Pilotage / Pilotagem Assistida à Distância) se a mesma for aceite pelo Comandante da embarcação e desde que sejam cumpridos os requisitos de segurança definidos nos Regulamentos Portuários.

- n) A SBP é a pilotagem praticada pelo Departamento de Pilotagem de Viana do Castelo, a partir de uma posição exterior à embarcação até um local que permita o embarque do Piloto. Os navios serão analisados caso a caso, tendo em conta, além do disposto na alínea n) do ponto 3, a potência da Máquina Principal, a Tonelagem de Arqueação Bruta, a área vélica, o sistema de propulsão, o tipo de carga/estiva, etc., mas sempre com as seguintes **restrições**:

1. Comprimento fora-a-fora  $\leq 115$  metros
2. Luz do dia
3. Calado máximo  $\leq 6,50$  metros

## 4 - FUNDEADOUROS

### 4.1- FUNDEADOURO EXTERIOR (ANEXO I, 2)

- a) O fundeadouro de espera no exterior do porto de Viana do Castelo é definido pelas coordenadas:

41°41'.0N	008°54'.0W
41°41'.0N	008°52'.5W
41°39'.5N	008°54'.0W
41°39'.5N	008°52'.5W

- b) Os navios deverão solicitar previamente à Autoridade Portuária, através do seu Departamento de Pilotagem, as indicações relativas à posição em que deverão fundear. O Departamento de Pilotagem informará a Capitania do Porto das posições dos navios no fundeadouro exterior.
- c) Devido à existência de uma conduta de esgoto submersa, é proibido fundear num raio de cerca de 0,8 (oito décimos) de milha do extremo Sul do Molhe Exterior.

### 4.2- FUNDEADOUROS INTERIORES

- a) Não é permitido fundear, pairar ou permanecer no interior dos canais de acesso (principal, secundário e marina), bem como dentro das áreas de manobra definidas na alínea **a)** do parágrafo **2.3**. Exceptuam-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.

## 5 - AVISO DE CHEGADA

- a) Os Agentes de Navegação ou os representantes legais dos armadores dos navios e embarcações que pretendam escalar o Porto de Viana do Castelo transmitirão à Autoridade Portuária e às restantes entidades competentes, que constam da lista de distribuição em vigor, através do sistema informático designado por Janela Única Portuária (JUP) ou, quando este se encontre temporariamente inoperativo, por outros procedimentos em uso no porto, 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, bem como para a obtenção das autorizações a emitir pelas diversas entidades, no âmbito das suas competências.

- b) Relativamente à navegação comercial serão obrigatoriamente prestadas, entre outros elementos que se encontrem previstos nos formulários a preencher, as informações seguintes:
- (1) Identificação da entidade responsável pelo fornecimento das mesmas;
  - (2) Nome, número IMO e indicativo de chamada do navio ou embarcação;
  - (3) Data e hora previsível de chegada (ETA) e de saída (ETD);
  - (4) Tipo de navio, arqueação bruta (GT), porte bruto (DWT), comprimento fora-a-fora (LOA), boca e calados máximos previstos à chegada e à saída, velocidades de manobra, meios auxiliares de manobra e todas as informações respeitantes a anomalias que possam afectar as qualidades náuticas do navio;
  - (5) Portos de escala anteriores e seguintes;
  - (6) Objectivo da escala;
  - (7) Terminais, cais e postos de acostagem preferenciais;
  - (8) Declaração ISPS;
  - (9) Declaração MARPOL;
  - (10) Declaração Cargas Perigosas;
  - (11) 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 respectivos importadores/exportadores. Tratando-se de tráfego de passageiros, será indicado o número de passageiros a desembarcar ou embarcar e respectivas origens/destinos;
  - (12) Outros esclarecimentos necessários à correcta avaliação das operações a serem realizadas durante a escala, bem como para a afectação dos meios considerados adequados.
- c) Quando se trate de navios que transportem ou pretendam transportar cargas constantes do Código IMDG ou poluentes, deverá ser ainda dado cumprimento ao estabelecido nos artigos 11º e 12º do Decreto-Lei nº 180/2004, de 27 de Julho.
- d) Sempre que haja alterações de quaisquer elementos previamente fornecidos, serão as mesmas comunicadas pelas vias mais expeditas e confirmadas, logo que possível, através dos meios adoptados para o efeito.
- e) Os prejuízos de qualquer natureza que advenham de omissões ou de informações erradas serão da inteira responsabilidade da entidade que as praticou ou forneceu.
- f) Estão isentas do cumprimento das formalidades referidas em a) as embarcações de pesca costeira e de recreio, quando apenas pretendam utilizar instalações portuárias especializadas ou dedicadas a essas actividades e não necessitem de atracar nos cais comerciais.

## 6 - REBOCADORES

- a) As manobras de entrada e saída dos navios serão efectuadas com o auxílio de rebocadores e de acordo com o estipulado no **ANEXO 2** às presentes normas de segurança.
- b) A prestação do serviço de reboque será feita tendo em conta as dimensões dos navios, respectivos calados, local de atracação e tipo de carga transportada. Por razões de segurança, nomeadamente decorrentes das características dos navios e do estado do tempo e de mar que se verifiquem por ocasião das manobras, o Departamento de Pilotagem pode alterar as condições de prestação do serviço indicadas, solicitando os meios julgados por convenientes para efectuar a manobra em segurança.

c) O Piloto de serviço a bordo de um navio, em manobras, é um conselheiro do Comandante pelo que a responsabilidade pela direcção do conjunto rebocador/rebocado é regulada da seguinte forma:

- (1) O comandante da embarcação rebocada tem o comando absoluto do conjunto navio-rebocador, ficando os mestres dos rebocadores sob a sua direcção e ordem.
- (2) Cumpre ao rebocado ordenar todas as manobras a executar pelos rebocadores, os quais constituirão simples auxiliares de manobras, cabendo ao comandante da embarcação rebocada a responsabilidade por toda e qualquer avaria causada ou sofrida no decurso das manobras.
- (3) O comandante da embarcação rebocada será responsável pela segurança dos rebocadores, não devendo fazer funcionar o hélice da sua embarcação sempre que esta manobra possa representar perigo para os rebocadores ou lanchas.
- (4) O comandante da embarcação a rebocar submeter-se-á a todas as disposições do presente Regulamento, do qual deverá ter conhecimento, directamente ou por intermédio do seu agente consignatário.
- (5) O comandante, por si ou por intermédio da agência de navegação, legal representante do armador, deverá requisitar o rebocador ou rebocadores necessários para as manobras da sua embarcação.
- (6) O rebocado responde pelos danos causados a terceiros pelo trem de reboque durante a execução das manobras, salvo se provar que os mesmos não resultam de facto que lhe seja imputável.
- (7) Designa-se por trem de reboque o conjunto formado pelo rebocado e rebocador ou rebocadores, durante a execução de uma manobra.
- (8) Para efeitos do número anterior, o rebocador integra igualmente o trem de reboque desde que se encontre sob a direcção do rebocado, com cabo de reboque passado ou não, bem como durante a manobra de aproximação para passar ou recolher o cabo de reboque respectivo.

## **7 - PROCEDIMENTOS DURANTE A PERMANÊNCIA NO PORTO**

### **7.1- NORMAS GERAIS A OBSERVAR**

- a) Os navios atracados devem ter a instalação propulsora permanentemente pronta para eventual utilização.
- b) Os navios atracados, movimentando cargas constantes do Código IMDG ou poluentes, 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, e cumprir todas as normas de segurança descritas no ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals).
- c) Os navios atracados, transportando cargas constantes do Código do IMDG ou poluentes, deverão manter-se num nível de prontidão que permita a sua largada imediata e pelos próprios meios, em caso de emergência.
- d) Em qualquer navio atracado ou fundeado na área de jurisdição da APVC não é permitido arrear ou movimentar quaisquer embarcações próprias sem prévia autorização da Autoridade Portuária, sem prejuízo das competências próprias do Capitão do Porto.

### **7.2- AMARRAÇÃO**

- a) A amarração deve ser vigiada e corrigida durante a permanência do navio no posto de acostagem, podendo, por motivos de segurança, ser ordenada a sua substituição ou o seu

reforço. Os Comandantes dos navios são sempre responsáveis pela correcta amarração e por manter a bordo tripulação suficiente para fazer face a eventuais emergências.

- b) Os cabos devem ter volta nos cabeços do navio e nunca permanecerem passados ao tambor do guincho, excepto quando estiverem a ser rondados. Exceptuam-se os que utilizem tambores concebidos para esse efeito.
- c) Os cabos de arame para amarração devem possuir abossos em cabo de massa (polietileno, polipropileno ou nylon), com um comprimento não inferior a 10 metros, na mão que encapelar em terra.
- d) Não é permitida, a qualquer embarcação, a amarração a pontes rodoviárias ou ferroviárias e a outras estruturas não adequadas, nomeadamente bóias de assinalamento marítimo.
- e) A distância mínima entre dois navios atracados deverá ser de 10% do LOA do navio maior, salvo motivo de força maior, devidamente autorizado pela Autoridade Portuária após parecer favorável do seu Departamento de Pilotagem;
- f) A alteração da posição dos navios ao cais, com o objectivo de facilitar a carga/descarga ou outro, deverá ser autorizada pela Autoridade Portuária e comunicada ao Departamento de Pilotagem, que decidirá, ou não, pelo seu reposicionamento após as operações;
- g) As gruas no Cais Comercial deverão ser posicionadas de forma a ficarem afastadas das amuras/alhetas dos navios, de modo a facilitar a manobra e evitar avarias.

### **7.3- TRIPULAÇÃO QUALIFICADA A BORDO**

- a) Os navios, durante a sua estadia no porto, devem manter vigia permanente:
  - ao portaló, quando atracados;
  - ao ferro e à posição, quando fundeados.
- b) Durante as operações de carga ou descarga, bancas e lastro, devem os navios ter vigia ao colector de carga e no convés.
- c) Os Comandantes deverão assegurar a presença permanente a bordo de pessoal qualificado e suficiente, de modo a:
  - (1) Garantir a segurança do navio, da carga e das pessoas que se encontrem a bordo, muito especialmente nos casos de colisão, incêndio ou água aberta;
  - (2) Proceder à largada de emergência ou reforçar a amarração, se as circunstâncias assim o impuserem;
  - (3) Manter estabelecidas as luzes de posição e içar e transmitir sinais regulamentares, designadamente em caso de nevoeiro, e responder prontamente se chamado no Canal 14;
  - (4) Evitar qualquer poluição.

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

- a) Os navios devem dispor de meios próprios que garantam o acesso do pessoal a bordo com todas as condições de segurança, a saber:
  - (1) Escada de portaló ou prancha de largura adequada e dotada de balaustrada e corrimão, pelo menos de um lado;
  - (2) Rede de protecção montada debaixo da escada ou prancha, cobrindo todo o espaço compreendido entre o apoio a bordo (patim da escada) e o apoio em terra;
  - (3) Iluminação adequada durante a noite.
- b) Nos navios-tanque deve também existir um dos seguintes meios para abandono do navio em caso de emergência:

- (1) Escada de portaló, ou escada de piloto, no bordo oposto ao atracado, pronta a arrear;
- (2) Embarcação salva-vidas no bordo oposto ao atracado, preparada e arreada até ao seu patim de embarque.

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

- a) Todas as embarcações atracadas ou a pairar, antes de efectuarem qualquer movimento devem certificar-se de que não vão constituir perigo para quaisquer outras embarcações que já estejam a navegar e que, pelo seu porte ou calado, tenham capacidade de manobra reduzida.
- b) Todas as embarcações que naveguem ou permaneçam no Porto de Viana do Castelo ficam obrigadas a observar as normas e regras estabelecidas pela Autoridade Portuária, pela Capitania do Porto e outras que se encontrem em vigor ou que venham a ser publicadas pelas autoridades competentes, além das que dizem respeito à navegação em águas restritas e não contrariem o que estiver estipulado para este porto.
- c) Em igualdade de circunstâncias, têm prioridade as embarcações que naveguem com a corrente de água na popa.
- d) Os navios e embarcações que naveguem ao longo do canal têm prioridade sobre os que o atravessarem.

#### **7.6-MANOBRAS NOS ESTALEIROS NAVAIS DE VIANA DO CASTELO**

- a) Todas as manobras de entrada/saída/mudança nos ENVC (Estaleiros Navais de Viana do Castelo) deverão ser previamente planeadas entre o Departamento de Pilotagem e o Serviço de Docas dos ENVC, nomeadamente o recurso a cabos de manobra do Estaleiro – excepto as entradas/saídas de navios para o Cais do Bugio para operações comerciais.
- b) Todos os navios entrarão em doca de proa a Norte, excepto em circunstâncias especiais devidamente fundamentadas pelo Serviço de Docas e com a concordância do Departamento de Pilotagem.
- c) A hora de entrada em doca deve ter em conta a necessidade do pessoal técnico dos ENVC proceder ao alinhamento nos picadeiros, pelo que deverá ser estabelecido um Plano de Contingência, para o caso de ocorrer algum atraso, nomeadamente a definição antecipada de um cais alternativo.
- d) Enquanto estiverem a decorrer manobras na Bacia dos ENVC deverão ser parados todos os testes noutros navios que impliquem o uso do hélice ou outros impulsores.
- e) As manobras dos navios que tenham tido a máquina principal imobilizada deverão efectuar-se com os rebouques com os cabos estabelecidos, independentemente de aqueles possuírem meios auxiliares de manobra próprios disponíveis.

### **8 – ARRIBADAS, DEFICIÊNCIAS, AVARIAS E REPARAÇÕES A BORDO**

#### **8.1- ARRIBADAS E AVARIAS**

O navio arribado por razões de força maior ou avaria carece de autorização de entrada do Capitão do Porto, mediante parecer da Autoridade Portuária. No caso do navio com avarias pretender entrar a barra do Porto de Viana do Castelo, deverá essa intenção ser comunicada à Autoridade Portuária, juntamente com a descrição das avarias. A Autoridade Portuária, em função da situação autorizará, ou não, a entrada do navio e informará dos requisitos necessários para a sua entrada, sem prejuízo das competências do Capitão do Porto.

## **8.2- PARTICIPAÇÃO DE AVARIAS**

Qualquer deficiência ou avaria existente a bordo que afecte de algum modo a segurança marítima, deve ser prontamente participada à Autoridade Portuária e à Capitania do Porto de Viana do Castelo antes de se proceder a qualquer tipo de reparação a bordo.

## **8.3- REPARAÇÕES**

- a) Os navios que pretendam efectuar reparações, pinturas ou outros trabalhos de manutenção durante a sua estadia no Porto de Viana do Castelo, deverão solicitar a respectiva autorização à Autoridade Portuária, sem prejuízo da necessidade de obtenção de licença da Autoridade Marítima.
- b) Os pedidos de autorização devem ser apresentados à Autoridade Portuária, com a devida antecedência e contendo a indicação detalhada dos trabalhos, pessoal envolvido e da duração prevista para a sua execução.
- c) Não são permitidos trabalhos de manutenção nos navios atracados, quando estes trabalhos afectem o sistema propulsor ou a operacionalidade do navio.
- e) As reparações a realizar na casa das máquinas implicam a obrigatoriedade das aberturas para o exterior permanecerem fechadas durante a realização dos trabalhos, exceptuando o normal sistema de ventilação/extracção.

## **8.4- SERVIÇOS EFECTUADOS POR MERGULHADORES**

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

# **9 - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DESTINADAS AOS NAVIOS**

## **9.1- AUTORIZAÇÕES**

Os navios atracados que pretendam efectuar operações de abastecimento de combustível ou lubrificantes devem obter a respectiva autorização da Autoridade Portuária, sem prejuízo das competências próprias da Autoridade Aduaneira, Autoridade Marítima e de outras entidades em razão da matéria.

## **9.2- SUBSTANCIAS PERIGOSAS OU POLUENTES. CARGA, DESCARGA E TRANSITO**

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



- b) Os Operadores que pretendam transportar mercadorias perigosas ou poluentes em navios em trânsito, carregar ou descarregar, no Porto de Viana do Castelo, deverão dar cumprimento ao estipulado nos artigos 11º e 12º do Decreto-Lei nº 180/2004, de 27 de Julho.
- c) Relativamente às operações de carga e descarga daquelas mercadorias deverá atender-se ao seguinte:
- (1) Devem ser efectuadas sob a direcção e com a assistência de um oficial de bordo, no caso de se tratar de substâncias explosivas (**classe 1**), peróxidos orgânicos (**classe 5.2**) ou inflamáveis (**classe 3**);
  - (2) Se forem autorizadas, as operações de carga ou descarga de matérias explosivas deverão ser efectuadas em embalagens separadas com o pessoal calçado com sapatos sem pregos, cordas, ou protectores metálicos;  
Se forem autorizados meios mecânicos - paus de carga, guindastes - os estropos de suspensão só podem ser de cabo de massa e a lingada deverá ser preparada tendo em atenção todas as condições de segurança;
  - (3) O Comandante do navio deverá assegurar a bordo o grau de prontidão em termos de material e de pessoal, de forma a proceder a uma largada de emergência do cais. Deverá igualmente assegurar um grau de prontidão no serviço de limitação de avarias no navio, de modo a poder dar combate imediato a qualquer foco de incêndio que surja ou a enfrentar qualquer outra situação de emergência a bordo.
  - (4) Devem ser cumpridas todas as disposições contidas no ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals).

## 10 - POLUIÇÃO

### 10.1- PROIBIÇÃO DE POLUIR

- a) É proibido o lançamento à água, tanto de bordo de embarcações como dos cais ou margens, na área do porto, de quaisquer destroços, detritos, objectos ou materiais (plásticos, redes, madeiras, embalagens, etc.), flutuantes ou não, que possam poluir ou conspurcar as águas ou contribuir para o assoreamento do porto.
- b) Qualquer poluição nas águas de que se tenha conhecimento deve ser prontamente comunicada à Capitania do Porto de Viana do Castelo e à Autoridade Portuária.
- c) A bordo dos navios, durante a sua permanência no porto, devem existir contentores para recolha de resíduos sólidos e líquidos.
- d) As operações de entrega de resíduos gerados nos navios e de resíduos de carga dos navios devem obedecer ao estipulado no Decreto-Lei n.º 165/2003, de 24 de Julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2004, de 17 de Agosto.

### 10.2- PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO

- a) Em manobras de reabastecimento:
- (1) Antes do início das operações, todos os embornais do convés devem estar convenientemente tapados, de modo a evitar-se um eventual derrame nas águas do porto. Se se verificar acumulação de águas no convés do navio, deve proceder-se à sua drenagem, quer por sistema fixo para tanque próprio quer por qualquer outro sistema de recolha a bordo;
  - (2) Sob o colector de descarga do navio deve existir um recipiente apropriado para evitar derrames no convés, durante as operações de ligar e desligar os flexíveis utilizados na movimentação de carga, lastro ou bancas;
  - (3) Todas as ligações para carga, lastro e bancas, tanto no colector de descarga como nas



linhas de carga pela popa, devem ter falanges cegas, quando não estiverem em uso;

- (4) Os navios devem tomar todas as precauções para evitar a contaminação e derrames de produtos poluentes para o mar através das válvulas de fundo. Como medida preventiva, devem ser utilizados projectores para iluminar a zona das válvulas de fundo durante as operações nocturnas de embarque de lastro em tanques de carga;
- (5) As válvulas de fundo e as de descarga para o costado em comunicação com o sistema de carga, quando não estiverem em uso, devem estar totalmente fechadas, ficando as manuais amarradas e as de comando remoto sinalizadas no painel de comando, de modo a evitar-se qualquer fuga de produto poluente.

**b) A bordo de navios de granéis sólidos:**

- (1) A fim de reduzir ao mínimo a poluição atmosférica, marítima e terrestre, a empresa de estiva deve verificar o estado de conservação e funcionamento dos sistemas de carga/descarga;
- (2) A empresa deve providenciar para que durante as operações seja assegurado o funcionamento do sistema de humidificação da carga;
- (3) A humidificação deve ser efectuada evitando-se o escorrimento da água e o encharcamento da carga;
- (4) A poluição provocada a bordo pelo pó ou resíduos da carga deve ser controlada através da varredura conveniente do convés, sendo os resíduos depositados em contentores adequados para eliminação em terra;
- (5) Qualquer derrame em terra deve ser removido e limpo rapidamente. Concluídas as operações, deve proceder-se à limpeza geral de todas as áreas onde se verificaram derrames;
- (6) Os responsáveis das empresas de estiva deverão estar atentos aos eventuais derrames durante as operações de reabastecimento;

### **10.3- POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA**

**a)** É interdita a emissão de fumos negros ou faúlhas.

**b)** A degasificação de navios-tanque não é permitida no Porto de Viana do Castelo.

### **10.4- USO DE DISPERSANTES**

O uso de dispersantes é completamente interdito no porto de Viana do Castelo, por se constituir em fonte adicional de contaminação do meio marinho fluvial;

### **10.5- DECLARAÇÃO DE LASTRO**

Os Comandantes que pretendam efectuar operações de deslastro, durante as operações de carga, para salvaguarda das condições de estabilidade e de navegabilidade do seu navio, deverão solicitar a respectiva autorização à Autoridade Portuária, **antes de entrar em porto**, emitindo para o efeito uma "**DECLARAÇÃO DE LASTRO**" onde deverão constar as seguintes informações: Capacidade total de lastro em metros cúbicos; Quantidade de lastro a bordo à chegada, em metros cúbicos; Nome do Porto em que esse lastro foi embarcado; Quantidade de Lastro que pretende descarregar para garantia das condições de segurança do navio.

### **10.6- LASTROS**

**a)** O lastro permanente e o segregado só poderão ser bombeados para as águas do rio ou mar se não estiverem contaminados com qualquer produto poluente e após prévia autorização da Autoridade Portuária.

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

- c) O lastro proveniente dos tanques de carga só pode ser bombeado para terra.
- d) Sempre que for julgado conveniente, poderão ser mandadas selar as válvulas de fundo e sondados os tanques com lastro.
- e) O lastro final só deverá ser efectuado ao cais quando razões de segurança o aconselhem.

#### **11- REGULAMENTO DE SEGURANÇA (ISPS Code) E REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO DO PORTO DE VIANA DO CASTELO.**

Todos os navios e embarcações deverão cumprir com o disposto no Regulamento de Segurança (ISPS Code) e no Regulamento de Exploração, editados pela Autoridade Portuária e aprovados pelos organismos competentes.

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

As dragagens na área do porto só poderão ser efectuadas mediante licença dada pela Autoridade Portuária, sem prejuízo das competências do Capitão do Porto. O transporte e imersão de dragados só poderão ser realizados mediante autorização específica da Autoridade Nacional competente.

#### **13 – DESPORTOS NÁUTICOS**

A Autoridade Portuária emitirá o seu parecer relativamente à realização de campeonatos de desportos náuticos, que ocorram total ou parcialmente na sua área de jurisdição, devendo o respectivo requerimento ser submetido à apreciação do Capitão do Porto, nos termos do nº 10 do EDITAL 01/2007 da Capitania do Porto de Viana do Castelo.

#### **14- WINDSURF E KITESURF**

É proibida a prática de windsurf e kitesurf nas seguintes áreas:

- Canal de aproximação à barra, durante as manobras de entrada/saída de navios, em porto;
- Canais de acesso ao Cais Comercial e aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, incluindo as bacias de manobra;
- A montante do alinhamento das bóias laterais # 7 e # 8.

## **ANEXOS**

### **ANEXO 1 – PLANTAS DE LOCALIZAÇÃO**

- 1. Aproximações a Viana do Castelo (Área de Pilotagem Obrigatória)*
- 2. Fundeadouro Exterior e Zona de Manobra de Dragas*
- 3. Barra, Canais de Acesso e Áreas de Manobra*
- 4. Área Proibida a Pesca Lúdica*

### **ANEXO 2 – PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE REBOQUE EM PORTO**

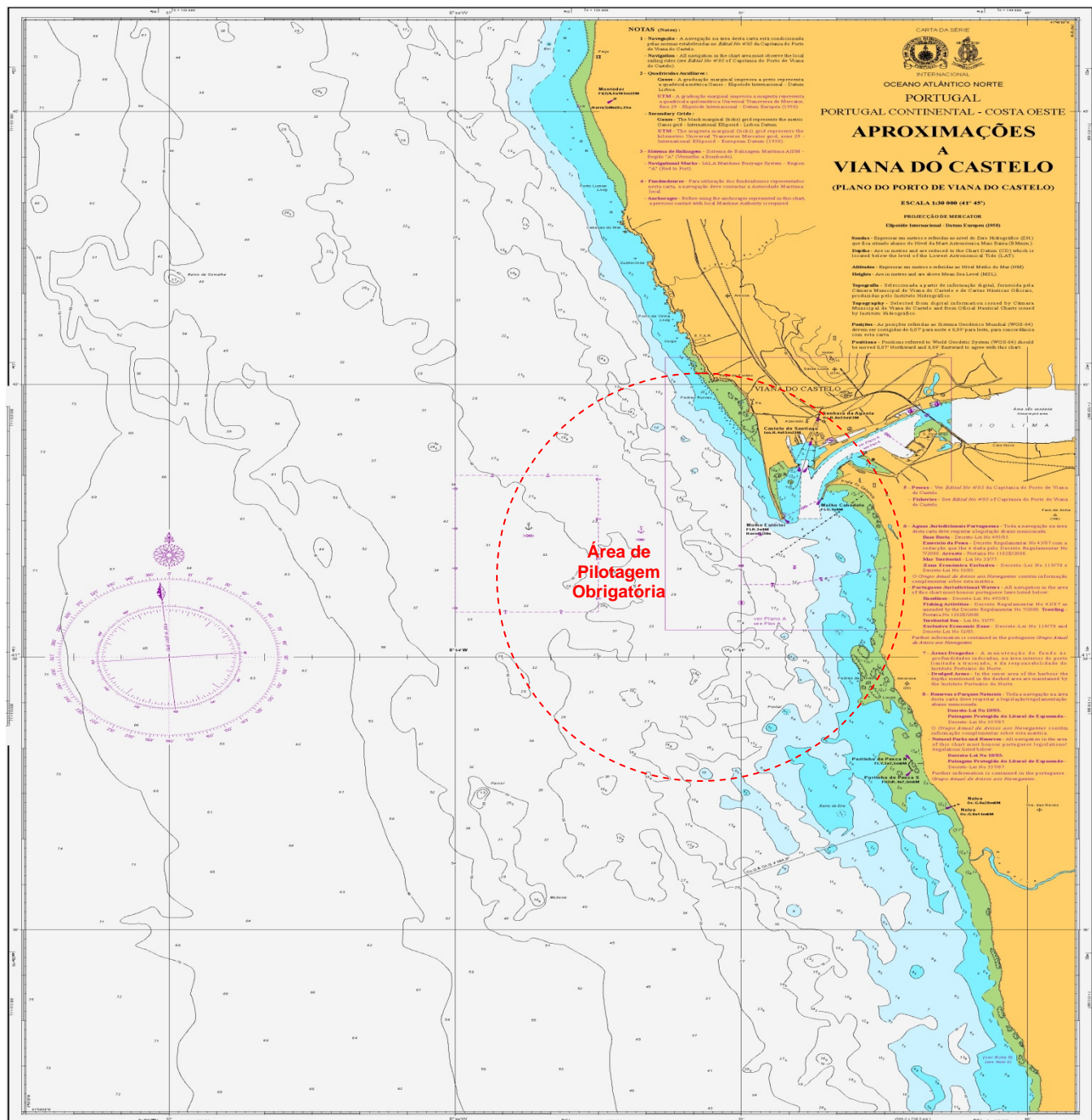
### **ANEXO 3 – PLANO DE COMUNICAÇÕES DO PORTO DE VIANA DO CASTELO**

### **ANEXO 4 – CONTACTOS TELEFÓNICOS**

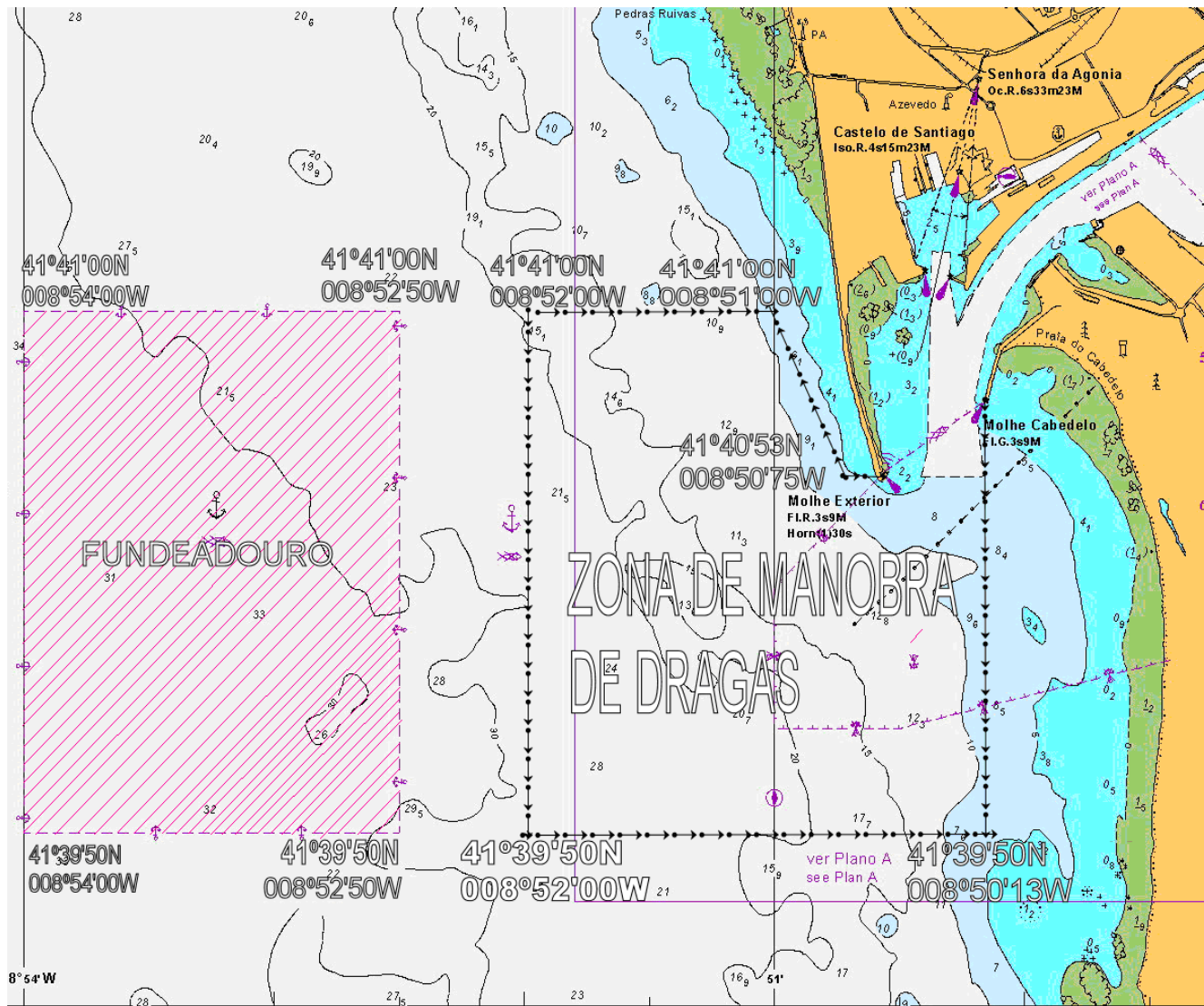
### **ANEXO 5 – LISTA DE DISTRIBUIÇÃO**

## PLANTAS DE LOCALIZAÇÃO

### 1. APROXIMAÇÕES A VIANA DO CASTELO (ÁREA DE PILOTAGEM OBRIGATÓRIA)

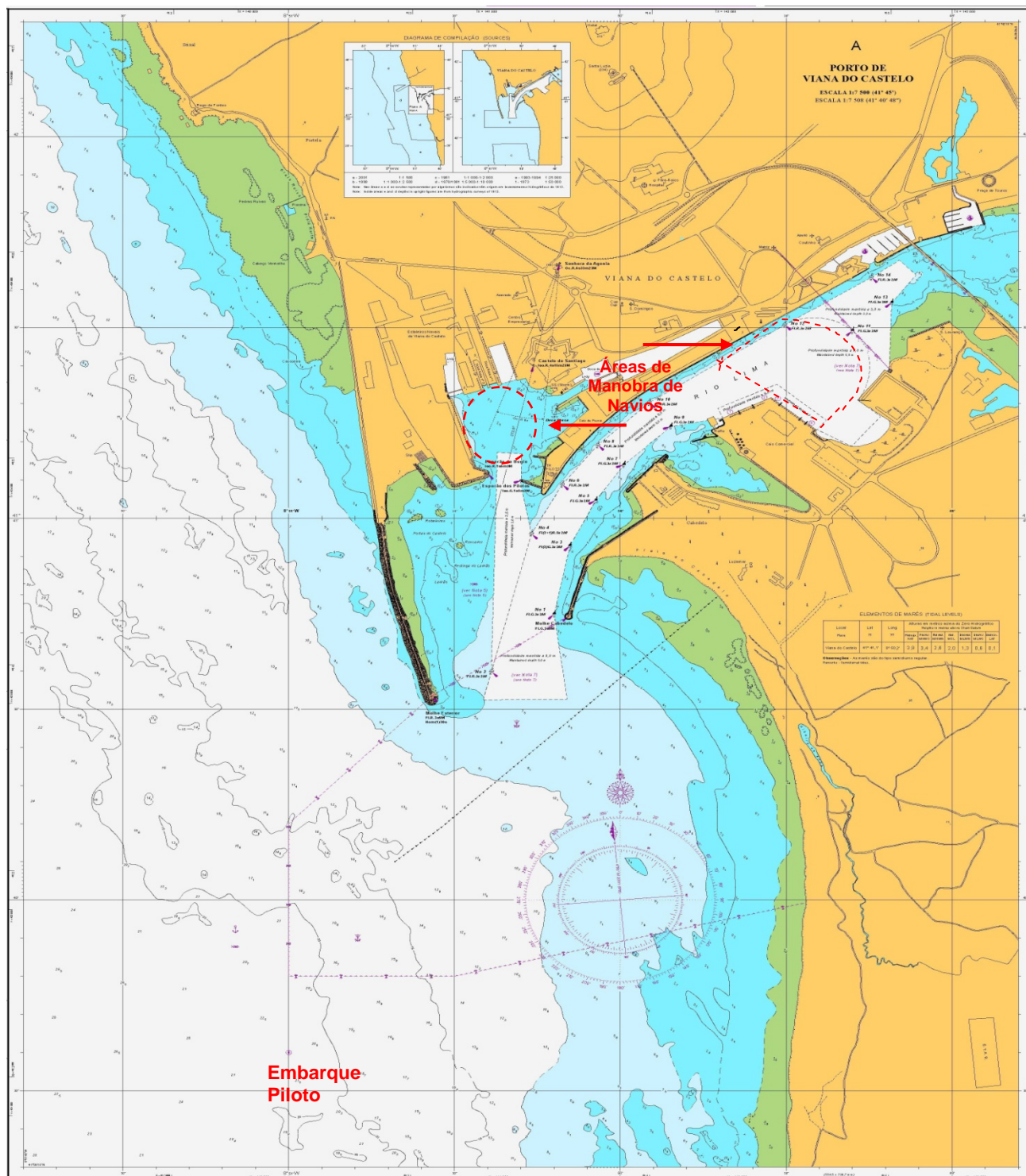


## 2.FUNDEADOURO EXTERIOR E ZONA DE MANOBRAS DE DRAGAS

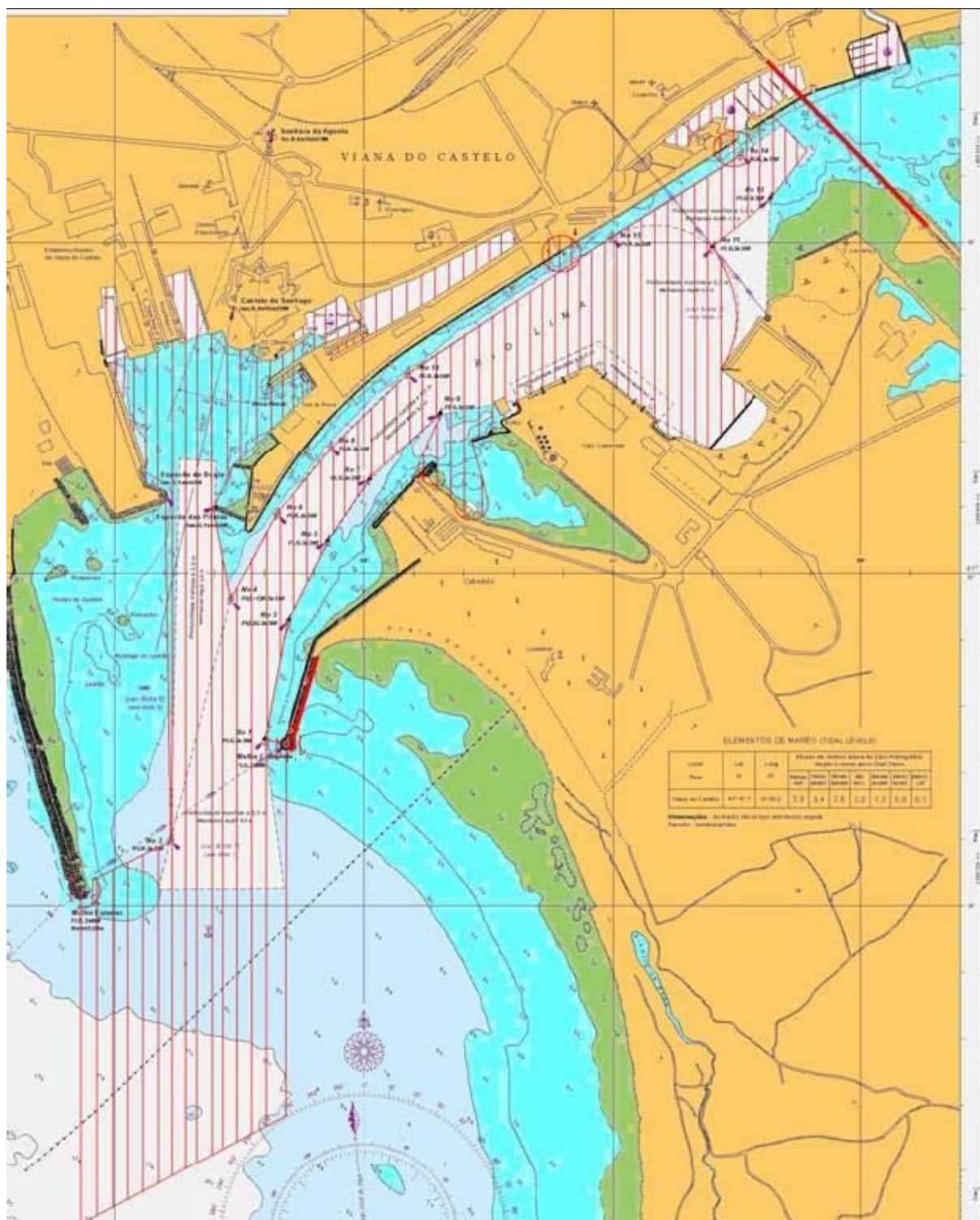




### 3.BARRA,CANAIS DE ACESSO E ÁREAS DE MANOBRA



#### 4. ÁREA PROIBIDA A PESCA LÚDICA (zona tracejada a vermelho)





## ANEXO 2

### PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE REBOQUE EM PORTO

- a) As manobras de entrada e saída dos navios serão efectuadas com o auxílio de rebocadores, de acordo com os níveis a seguir indicados:

(1) Rebocador **à ordem**, no local de estacionamento, pronto a intervir se for chamado;

(2) Rebocador **em serviço**, acompanhando as manobras com ou sem passagem de cabo, pronto a actuar.

- b) A prestação do serviço de reboque será feita tendo em conta as dimensões dos navios, respectivos calados, local de atracação e tipo de carga transportada. Por razões de segurança, nomeadamente, em função das características dos navios e do estado do tempo e de mar que se verifiquem por ocasião das manobras, o Departamento de Pilotagem pode alterar as condições de prestação do serviço indicadas, solicitando os meios julgados por convenientes para efectuar a manobra em segurança:

#### (1) Estaleiro e Doca Comercial Antiga

Com meios auxiliares (claramente definidos e operacionais)

Até 80 metros, ..... 1 Rebocador à ordem;  
Entre 80 e 100 metros, ..... 1 Rebocador em serviço;  
Entre 100 e 180 metros, ..... 2 Rebocadores em serviço.

Sem meios auxiliares

Até 60 metros, ..... 1 Rebocador à ordem;  
Entre 60 e 90 metros, ..... 1 Rebocador em serviço;  
Entre 90 e 160 metros, ..... 2 Rebocadores em serviço;  
Entre 160 e 180 metros, ..... 3 Rebocadores em serviço.

#### (2) Cais Comercial

Com meios auxiliares (claramente definidos e operacionais)

Até 90 metros, ..... 1 Rebocador à ordem;  
Entre 90 e 120 metros, ..... 1 Rebocador em serviço;  
Entre 120 e 180 metros, ..... 2 Rebocadores em serviço.

Sem meios auxiliares

Até 60 metros, ..... 1 Rebocador à ordem;  
Entre 60 e 90 metros, ..... 1 Rebocador em serviço;  
Entre 90 e 160 metros, ..... 2 Rebocadores em serviço;  
Entre 160 e 180 metros, ..... 3 Rebocadores em serviço.

### ANEXO 3

## PLANO DE COMUNICAÇÕES DO PORTO DE VIANA DO CASTELO

(Plano de comunicações do porto de Viana do Castelo - VHF) (a)

Canal número	Frequências; (MHz)		Função (b)
	Navio	Costeira	
1	156,050	160,650	Autoridade Portuária
6	156,300		Navio - navio (c)
8	156,400	156,400	Navio - navio; Manobra de navios
9	156,450	156,450	<b>Navegação de recreio</b>
10	156,500	156,500	<b>Manobra de navios</b>
11	156,550	156,550	Comunicações com entidades oficiais
12	156,600	156,600	<b>Chamada comum de porto</b>
13	156,650	156,650	Segurança da navegação
14	156,700	156,700	Autoridade portuária – <b>Pilotagem</b>
15	156,750	156,750	Comunicações internas a bordo
16	156,800	156,800	Socorro, urgências, segurança e chamada (d)
17	156,850	156,850	Comunicações internas a bordo
18	156,900	161,500	Controlo de tráfego marítimo - VTS portuário
19	156,950	161,550	Sistema de Autoridade Marítima
20	157,000	161,600	Operações portuárias
21	157,050	161,650	GNR - Brigada Fiscal
22	157,100	161,700	Controlo de tráfego marítimo - VTS
23	157,150	161,750	Correspondência pública
27	157,350	161,950	Correspondência pública
28	157,400	162,000	Correspondência pública
60	156,025	160,625	Autoridade portuária
64	156,225	160,825	Escolas e entidades de formação náutica
66	156,325	160,925	GNR - Brigada Fiscal
67	156,375	156,375	Operações de busca e salvamento e de combate à poluição
68	156,425	156,425	Controlo de tráfego marítimo - VTS portuário
70	156,525	156,525	Chamada Selectiva Digital (DSC) (i)
71	156,575	156,575	Manobra de navios
72	156,625		Pesca (navio - navio)
78	156,925	161,525	Manobra de navios
80	157,025	161,625	Controlo de tráfego marítimo - VTS portuário
81	157,075	161,675	Actividades de apoio a navios
84	157,225	161,825	Actividades de apoio a navios
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 actividades desenvolvidas nas respectivas 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 actividades de busca e salvamento.

(d) - Em conformidade com a Resolução MSC 77 (69) da IMO, deixava de ser obrigatória a escuta do canal 16 depois de 1 de Fevereiro de 2005, mas a mesma decisão está a ser revista pela IMO

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

#### ANEXO 4 - CONTACTOS TELEFÓNICOS

ENTIDADE	TELEFONES	
APVC – Administração do Porto de Viana do Castelo, SA	258 359 500	258 359 505
Serviços de Exploração	258 359 515	258 359 564
Departamento de Pilotagem	258 359 584	966 391 681
Oficial de Segurança ISPS	258 359 561	968 491 479
Capitania do Porto de Viana do Castelo	258 822 168	
Polícia Marítima	258 836 299	
Salva Vidas	962 621 236	
Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, IP	213 914 919	
Centro de Busca e Salvamento Marítimo (nacional)	214 401 919	
Serviços Municipais de Protecção Civil	258 806 610	
Bombeiros Municipais de Viana do Castelo	258 840 400	
Bombeiros Voluntários de Viana do Castelo	258 800 840	
Centro Hospitalar do Alto Minho	258 802 100	
Alfândega de Viana do Castelo	258 800 040	
GNR – Unidade de Controlo Costeiro	258 822 345	258 321 690
SEF – Serviço de Estrangeiros e Fronteiras	258 824 375	258 331 311
PIF – Posto de Inspeção Fronteiriço	258 332 023	
Câmara Municipal de Viana do Castelo	258 809 300	
Estaleiros Navais de Viana do Castelo, SA	258 840 100	
TINITA – Empresa de Rebocadores	258 800 760	
Despachante (A. Esperança – Serviços & Logística)	258 828 868	
Agentes de Navegação		
Adeta	258 820 812	
Agilima	258 320 102	
Barwil Knudsen	258 838 231	
Burmester & Stuve	229 980 500	
Celnave	258 320 489	
E A Moreira	258 290 032	
F C Cerqueira	258 823 673	
Navex	220 028 660	
Empresas de Estiva		
Celpap	258 320 485	
Novastiva	258 320 100	
Terminais		
Cecisa – Comercio Internacional, SA	258 333 600	
Galp Comercialização Portugal, SA	258 331 592	
Secil	258 333 497	
Docapesca – Portos e Lotas SA – Delegação de Viana do Castelo	258 800 283	
Vianapesca - Cooperativa de Produtores de Peixe de Viana do Castelo.	258 822 016	
For Mar	258 840 600	

## **ANEXO 5 – LISTA DE *DISTRIBUIÇÃO***

- Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos
- Direcção Geral da Autoridade Marítima
- Departamento Marítimo do Norte
- Capitania do Porto de Viana do Castelo
- GNR
- GNR – Unidade de Controlo Costeiro
- Agências de Navegação
- Docapesca
- Associações do Sector da Pesca
- Clube Vela de Viana do Castelo
- Clube Náutico do Lima
- Associação Náutica Mar Atlântico
- Armadores de Marítimo-turística