



**MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL
DIRECÇÃO-GERAL DA AUTORIDADE MARÍTIMA
CAPITANIA DO PORTO DE LISBOA**



EDITAL N.º 1/2017 DA CAPITANIA DO PORTO DE LISBOA

**INFORMAÇÕES, DETERMINAÇÕES E ORIENTAÇÕES PARA O
ESPAÇO DE JURISDIÇÃO MARÍTIMA DA
CAPITANIA DO PORTO DE LISBOA**

2017



S. R.

MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL
DIREÇÃO-GERAL DA AUTORIDADE MARÍTIMA
CAPITANIA DO PORTO DE LISBOA

EDITAL N.º 1/2017 DA CAPITANIA DO PORTO DE LISBOA

Paulo Manuel José Isabel, Capitão-de-mar-e-guerra Capitão do Porto de Lisboa, no uso das competências que lhe são conferidas pela alínea g) do n.º 4 do artigo 13.º do Decreto -Lei n.º 44/2002, de 2 de março, alterado pelo Decreto -Lei n.º 235/2012, de 31 de outubro, e pelo Decreto -Lei n.º 121/2014, de 07 de agosto, conjugadas com o disposto na Regra 1 alínea b) do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar — 1972, aprovado pelo Decreto n.º 55/78, de 27 de junho, com as alterações introduzidas pelo Aviso publicado no Diário da República 1.ª série n.º 258, de 9 de novembro de 1983, e pelos Decretos n.º 45/90, de 20 de outubro, n.º 56/91, de 21 de setembro, n.º 27/2005, de 28 de dezembro e n.º 1/2006, de 2 de janeiro, faz saber que:


1 — Para além do estabelecido nas normas específicas da Administração do Porto de Lisboa para a respetiva área de jurisdição portuária, a navegação e permanência de navios e embarcações no espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Lisboa, bem como outras atividades, regem-se, sem prejuízo da legislação aplicável, pelo conjunto de determinações, orientações e informações que constam do anexo ao presente Edital, e eventuais alterações consideradas oportunas promulgar, do qual são parte integrante.

2 — As infrações ao estabelecido no presente Edital, sem prejuízo das resultantes de danos e avarias associadas às plataformas cuja responsabilidade possa caber a qualquer dos intervenientes, serão passíveis de punição de acordo com a lei penal vigente ou, tratando -se de matéria contraordenacional, ser apreciadas de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de março, alterado pelo Decretos -Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, n.º 263/2009, de 28 de setembro e n.º 52/2012, de 7 de março, e demais legislação relacionada, tendo presente o regime geral das contraordenações, aprovado pelo Decreto -Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, com a redação dada pelo Decreto -Lei n.º 356/89 de 17 de outubro, pelo Decreto

-Lei n.º 244/95, de 14 de setembro, que o republicou, pelo Decreto -Lei n.º 323/2001, de 17 de dezembro e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de dezembro.

3 — Este Edital entra em vigor a 15 de setembro de 2017, e revoga, na mesma data, o Edital n.º 151/2011, de 10 de fevereiro, da Capitania do Porto de Lisboa.

Capitania do Porto de Lisboa, 15 de setembro de 2017


O Capitão do Porto,
Paulo Manuel José Isabel
Capitão-de-mar-e-guerra

ÍNDICE

CAPÍTULO I - Disposições Gerais

| | |
|------------------------------|---|
| 1. Generalidades..... | 1 |
| 2. Documentos Náuticos..... | 2 |
| 3. Horários e Contactos..... | 3 |

CAPÍTULO II – Entrada e Saída do Porto de Lisboa. Segurança da Navegação

| | |
|--|----|
| 1. Aproximação ao Porto de Lisboa..... | 5 |
| 2. Aterragem..... | 9 |
| 3. Prática da Barra Norte..... | 12 |
| 4. Prática da Barra Sul..... | 15 |
| 5. Procedimentos de segurança a adotar pelos navios/embarcações..... | 19 |
| 6. Cabos Submarinos – Restrições à navegação..... | 19 |
| 7. Meteorologia e Avisos à Navegação..... | 20 |
| 8. Comunicações em VHF..... | 21 |

CAPÍTULO III – Acesso, Permanência e Saída de Navios no Porto de Lisboa

| | |
|---|----|
| 1. Visita de Entrada..... | 21 |
| 2. Despacho de Largada..... | 22 |
| 3. Visita de saída..... | 23 |
| 4. Navios transportando substâncias perigosas..... | 23 |
| 5. Embarque e desembarque de substâncias perigosas..... | 26 |
| 6. Navios arribados..... | 28 |
| 7. Navios com outras condicionantes..... | 29 |

CAPÍTULO IV – avarias. Trabalhos a bordo. Docagens

| | |
|---------------------------|----|
| 1. Avarias..... | 30 |
| 2. Trabalhos a bordo..... | 31 |

CAPÍTULO V – Vistorias a navios / embarcações

CAPÍTULO VI - Operações portuárias

| | |
|--|----|
| 1. Serviços efetuados por mergulhadores..... | 34 |
| 2. Dragagens e lançamento dragados..... | 35 |
| 3. Reboques..... | 36 |

CAPÍTULO VII – Poluição

| | |
|---|----|
| 1. Proibição de Poluir..... | 36 |
| 2. Prevenção da Poluição..... | 37 |
| 3. Poluição do mar e áreas portuárias – Organização para intervenção (Plano Mar Limpo)..... | 40 |
| 4. Uso de dispersantes..... | 42 |

CAPÍTULO VIII - Pesca (profissional e lúdica) e prática de mergulho

CAPÍTULO IX - Atividades de natureza desportiva ou cultural

| | |
|--|----|
| 1. Eventos desportivos ou cultural..... | 47 |
| 2. Fogo de artifício..... | 48 |
| 3. Embarcações de alta velocidade (EAV)..... | 49 |
| 4. Náutica de recreio..... | 50 |

CAPÍTULO X - Diversos

| | |
|---|----|
| 1. Reserva Natural do Estuário do Tejo..... | 53 |
| 2. Farol do Bugio..... | 53 |
| 3. Achado de objetos suspeitos..... | 54 |
| 4. Arriar ou movimentar embarcações próprias..... | 54 |
| 5. Varar embarcações..... | 54 |
| 6. Operações de Scooping..... | 54 |
| 7. Utilização de detetores de metais..... | 57 |

CAPÍTULO I - Disposições Gerais

1. Generalidades

- a. As presentes normas aplicam-se a todo o espaço de jurisdição marítima da Capitania do Porto de Lisboa (CPL), tal como definido no quadro n.º 1 anexo ao Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho (Regulamento Geral das Capitánias - RGC), que inclui todas as águas interiores sujeitas à sua jurisdição, a faixa de terreno do domínio público marítimo nesta jurisdição incluída, o mar territorial e, em conformidade com as disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de Dezembro de 1982, a zona contígua, a zona económica exclusiva e a plataforma continental, sem prejuízo das competências específicas de outras entidades;
- b. Para efeitos de aplicação da legislação em águas interiores não marítimas do rio Tejo e no interior do Porto de Lisboa, considera-se área de jurisdição da CPL desde a ponte rodoviária Marechal Carmona, em Vila Franca de Xira, até à linha que une o farol de S. Julião ao farol do Bugio, e este último ao esporão da Ponta da Calha na Cova do Vapor;
- c. Para efeitos de proteção ambiental no espaço de jurisdição desta CPL, fora do Porto de Lisboa, aplicam-se subsidiariamente as disposições constantes do Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) Sintra-Sado, aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 86/2003, de 25 de Junho, sem prejuízo da aplicação de outras disposições jurídicas em vigor sobre o assunto;
- d. Designa -se por "Área Portuária" todas as zonas portuárias, marítimas e terrestres da área de jurisdição da Administração do Porto de Lisboa, cuja delimitação geográfica se encontra definida no Artigo 7.º do Decreto -Lei n.º 336/98, de 3 de novembro;
- e. Estas instruções não prejudicam o normativo presente no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar — 1972 (RIEAM -72), aprovado pelo Decreto n.º 55/78, de 27 de junho, com as alterações introduzidas pelo Aviso publicado no Diário da República 1.ª série n.º 258, de 9 de novembro de 1983, e pelos Decreto n.º 45/90, de 20 de outubro, n.º 56/91, de 21 de setembro, n.º 27/2005, de 28 de dezembro e n.º 1/2006, de 2 de Janeiro, que se mantém em vigor no espaço de jurisdição marítima da Capitania do Porto de Lisboa, salvo indicação específica em contrário, chamando -se a especial atenção dos navegantes para Regra 2 — Responsabilidade, daquele Regulamento;
- f. As designações "navio" e "embarcação" serão aplicadas indistintamente nestas instruções, tendo ambas o significado de «todo o veículo aquático de qualquer natureza, incluindo os veículos sem imersão e os hidroaviões, utilizado ou suscetível de ser utilizado como meio de

transporte sobre a água», conforme definição constante no RIEAM-72, na sua Regra 3 – Definições gerais;

- g. No porto de Lisboa são considerados navios com capacidade de manobra reduzida, além dos designados na alínea g), da Regra 3 — Definições gerais, do RIEAM -72, os navios com características especiais identificados pela Autoridade Portuária e aqueles cujas características náuticas excedam os limites técnicos de segurança definidos em normativo daquela Autoridade;
- h. O Porto de Lisboa é considerado porto de abrigo para a navegação de recreio, de acordo com o estipulado no artigo 2.º do Anexo ao Regulamento da Náutica de Recreio. Para a aplicação do previsto nos artigos 3.º a 8.º do Anexo desse Regulamento, relativamente à classificação e utilização das embarcações de recreio, as distâncias ao Porto de Lisboa são medidas a partir do limite da área de jurisdição portuária, na zona da Barra, ou seja da linha que une o farol de S. Julião ao farol do Bugio, e este último ao esporão da Ponta da Calha, na Cova do Vapor, conforme se encontra assinalado nas respetivas cartas náuticas;
- i. Para os efeitos do disposto neste Edital, considera-se «Zona de Banhos», como sendo o plano de água associado às zonas de areal costeiro, com acesso terrestre, independentemente de estar definido como praia concessionada, durante a Época Balnear;

2. Documentos Náuticos

- a. As cartas náuticas que cobrem o espaço de jurisdição marítima da CPL, desde as aproximações ao Porto de Lisboa até à Ponte Marechal Carmona, em Vila Franca de Xira, são as seguintes:

- i. Cartas náuticas

- 24203 (INT 1815) - Nazaré a Lisboa;
 - 24204 (INT 1816) - Cabo da Roca ao Cabo de Sines;
 - 26303 (INT 1875) - Baía de Cascais e Barras do Rio Tejo (Porto de Lisboa);
 - 26304 (INT 1876) - Porto de Lisboa (de Paço de Arcos ao Terreiro do Trigo);
 - 26305 (INT 1877) - Porto de Lisboa (de Alcântara ao Canal do Montijo);
 - 26306 (INT 1878) - Porto de Lisboa (do Cais do Sodré a Sacavém);
 - 26307 (INT 1879) - Rio Tejo (de Sacavém a Vila Franca de Xira).

- ii. Cartas eletrónicas de navegação

- PT324204 - Cabo da Roca à Praia da Lagoa;
 - PT526303 - Baía de Cascais e Barras do Rio Tejo (Porto de Lisboa);
 - PT526304 - Porto de Lisboa (Ribeira do Jamor ao Terreiro do Trigo);
 - PT526305 - Porto de Lisboa (Canal do Barreiro ao Canal do Montijo);
 - PT526306 - Porto de Lisboa (Santa Apolónia a Sacavém);

iii. Cartas náuticas de pesca

24P03 - Nazaré a Lisboa;

24P04 - Cabo da Roca ao Cabo de Sines.

iv. Cartas náuticas de recreio

25R07 - Cabo da Roca ao Cabo Espichel.

- b. Para além das cartas náuticas oficiais, deverá ser consultado o Roteiros da Costa de Portugal Continental e demais documentos náuticos publicados pelas Entidades oficiais que reforcem os aspetos de segurança a respeitar na navegação e permanência na área de jurisdição da Capitania do Porto de Lisboa;
- c. Todas as posições geográficas indicadas neste Edital são referidas ao sistema geodésico WGS84 e os azimutes referidos ao Norte verdadeiro.

3. Horários e Contactos

- a. As repartições marítimas da CPL e das Delegações Marítimas de Vila Franca de Xira, Barreiro e Trafaria, possuem o seguinte horário de atendimento ao público: de segunda a sexta-feira, das 09:00 às 12:30 e das 14:00 às 16:30;
- b. O Piquete da Polícia Marítima de Lisboa (PPML), sedado nas instalações da CPL, possui atendimento permanente;
- c. A CPL e as suas infraestruturas possuem as seguintes moradas e contactos (as localizações são aproximadas):
- i. Capitania do Porto de Lisboa (inclui o Comando Local da Polícia Marítima)

Alcântara-Mar

1350-352 Lisboa

Localização: $\varphi = 38^{\circ} 42' 08,04'' \text{ N} - L = 009^{\circ} 10' 24,42'' \text{ W}$

Tel.: (+351) 210 911 100 e Fax: (+351) 210 911 195 (no horário de expediente - dias úteis das 09:00 às 17:00 horas)

Tel.: (+351) 210 911 149 ou (+351) 210 911 155 e Fax: (+351) 210 911 196 (fora do horário de expediente - através do Piquete do Comando Local da Polícia Marítima de Lisboa).

Escuta permanente via rádio em VHF – Canal 16 (pelo Piquete do Comando Local da Polícia Marítima de Lisboa - indicativo de chamada radiotelefónico - POLIMARLISBOA)

Endereço de correio eletrónico: capitania.lisboa@amn.pt/policiamaritima.lisboa@amn.pt.

Sítio na internet: <http://www.amn.pt/DGAM/Capitanias/Lisboa/Paginas/Capitania-do-Porto-de-Lisboa.aspx>

ii. Delegação Marítima da Trafaria

R. 5 de Outubro n.º 4

2825-843 Trafaria

Tel.: (+351) 212 950 823 e Fax: (+351) 212 942 609 (no horário de atendimento ao público)

Localização: $\varphi = 38^{\circ} 40,4' N - L = 009^{\circ} 14' W$

iii. Delegação Marítima do Barreiro

R. Miguel Pais n.º 25

2830-356 Barreiro

Tel.: (+351) 212 073 050 e Fax: (+351) 212 060 357 (no horário de atendimento ao público)

Localização: $\varphi = 38^{\circ} 39,43' N - L = 009^{\circ} 04,77' W$

iv. Delegação Marítima de Vila Franca de Xira

Jardim Constantino Palha

2600-165 Vila Franca de Xira

Tel.: (+351) 263 273 399 e Fax: (+351) 263 271 649 (no horário de atendimento ao público)

Localização: $\varphi = 38^{\circ} 57,28' N - L = 009^{\circ} 59,13' W$

v. Estação Salva-vidas de Lisboa

Doca da Marinha

Tel.: 910 057192 (Patrão de Serviço à Lancha)

Localização: $\varphi = 38^{\circ} 42,45' N - L = 009^{\circ} 07,95' W$

vi. Estação Salva-vidas de Vila Franca de Xira

Jardim Constantino Palha

2600-165 Vila Franca de Xira

Localização: $\varphi = 38^{\circ} 57,28' \text{ N} - L = 008^{\circ} 59,13' \text{ W}$

vii. Extensão do comando Local da Polícia Marítima de Lisboa na Costa da Caparica

Rua da Praia

2825-391 Costa da Caparica

Tel.: (+351) 212 913 101 e Fax: (+351) 212 902 052

Localização: $\varphi = 38^{\circ} 38,62' \text{ N} - L = 009^{\circ} 14,32' \text{ W}$

CAPÍTULO II - Entrada e Saída do Porto de Lisboa. Segurança da Navegação

1. Aproximação ao Porto de Lisboa

Na área compreendida entre o Cabo da Roca e o Cabo Espichel, pode-se considerar a costa como sendo dividida em duas partes, que apresentam características claramente distintas.

A primeira parte desenvolve-se desde o Cabo da Roca até à Fortaleza de São Julião da Barra ou Ponta da Laje, nela se inserindo a Baía de Cascais, abrangendo, igualmente, os bancos de areia da Barra do Rio Tejo. A segunda parte estende-se desde a zona da Cova do Vapor, nas imediações da povoação da Trafaria, até ao Cabo Espichel.

Quanto ao primeiro trecho, quer o Cabo Raso, quer a Ponta do Salmodo ou de Santa Marta se prolongam para o mar por compridas restingas rochosas que vão submergindo de forma progressiva, respetivamente para SW e SSE.

Quando o mar é muito grosso, chega a rebentar defronte da Ponta do Salmodo até distâncias na ordem da meia milha de terra. A Ponta da Rana, a W da Ponta da Laje, prolonga-se por uma restinga rochosa, que deverá ser tida em consideração pela navegação que pratica a Barra Norte.

Os bancos da Barra Sul do Rio Tejo são essencialmente constituídos por dois baixos; o Cachopo do Norte que se desenvolve sensivelmente para SW a partir da ponta da Laje (Forte de S. Julião da Barra), encurvando para S no seu troço final, constituindo a denominada Cabeça do Pato, a mais de 3.5 M daquela ponta, e o Cachopo do Sul ou Alpeidão (grosso modo um prolongamento da margem S do rio Tejo), onde emerge o ilhéu do Bugio, com o seu farol, e que se estende para S

aproximadamente até à latitude da Cabeça do Pato. Entre o Cachopo Norte e terra, a N, localiza-se a Barra N do Porto de Lisboa e entre o Cachopo Norte e o Cachopo Sul, a Barra S ou Barra Grande. Entre o Cachopo Sul e a Cova do Vapor, pela zona das Goladas, só poderão transitar embarcações muito pequenas, com práticos locais em condições muito favoráveis de maré e agitação marítima.



Figura n.º 1 - Forte e Farol de São Julião, avistando-se Cascais em fundo



Figura n.º 2

Forte e Farol do Bugio, com a Trafaria (Silos da EPAC), Cova do Vapor e Costa da Caparica em fundo

A isobatimétrica dos 20 m segue a costa a distâncias inferiores a 1 M até à Ponta do Salmodo ou de Santa Marta, descrevendo de seguida uma curva envolvente dos bancos da Barra, e dirigindo-se para E até cerca de 2 M da costa. Entre o ilhéu do Bugio e o Cabo Espichel, flecte para S e acompanha depois a linha de costa a distâncias decrescentes.

Ficam por dentro desta isobatimétrica os perigos atrás referidos, pelo que, entre Cascais e a Fonte da Telha, o navegante apenas deverá entrar para dentro dela caso pretenda praticar alguma das Barras do Porto de Lisboa. Para S da Fonte da Telha, um resguardo a terra de 1 M será suficiente em circunstâncias normais.

O baixo do Norte (Cachopo do Norte – anteriormente referido) estende-se desde perto de S. Julião para SW numa extensão de 3.4 M e uma largura máxima de 0.8 M, considerada a isobatimétrica dos 10 m. As suas áreas de menores fundos são a Cabeça do Cachopo, as coroas de S. Catarina e a Cabeça do Pato.

A natureza do fundo é de areia fina, exceto na Cabeça do Cachopo, onde a areia cobre argila fina.

Os fundos são quase inalteráveis, exceto da Cabeça do Cachopo para N e na zona da Cabeça do Pato, onde se notam modificações periódicas e sazonais devidas à ondulação, à corrente de vazante do rio Tejo e ainda à ação conjunta das correntes de maré e dos ventos dominantes, que condicionam os processos de assoreamento e erosão na praia de Carcavelos.

Tratando-se de zonas em evolução contínua, os seus limites tendem a variar no tempo de forma mais ou menos previsível e de acordo com padrões relativamente bem definidos.

Refira-se a propósito, ser esta uma das áreas alvo de especial atenção por parte das autoridades marítimo-portuárias e do Instituto Hidrográfico em termos de acompanhamento da situação, realizando-se para o efeito ações de dragagem e subsequente levantamento hidrográfico nas áreas críticas da Barra de Lisboa com uma periodicidade semestral.

A análise dos dados obtidos é efetuada de seguida e todas as alterações que afetem negativamente a segurança da navegação são prontamente introduzidas nas cartas náuticas oficiais da área em questão.

Os limites aproximados do baixo do Norte são tradicionalmente dados pelos seguintes enfiamentos: a N por Torre de Belém-Ponta da Laje (Zv aprox. = 078°), a E por marca da Mama-marca de Caxias (Zv aprox. = 050.3°) e a S por Peninha-Cidadela de Cascais (Zv aprox. = 336°).

O baixo do Sul (Cachopo do Sul) envolve o Bugio e alonga-se para SW, cerca de 2.2 M, até à batimétrica dos 10 m, tendo uma largura máxima de cerca de 2.5 M a N da Linha de Entre-Torres.

Os fundos são de areia fina, a qual na zona das Goladas é muito movediça. Esta zona, situada para E e NE do Bugio sofre grande influência das correntes de maré do rio Tejo.

Na vazante a água corre com grande força até cerca de duas horas antes da baixa-mar, altura em que os cabeços de areia das Goladas começam a aflorar e atenuam a força da corrente; na enchente, a força da corrente é maior ainda, pois corre para N por entre os cabeços de areia. Por estas razões, os fundos são alterados com muita frequência. Os limites aproximados do baixo do Sul são tradicionalmente dados pelos seguintes enfiamentos: a W por marca da Mama-marca da Boa Viagem (Zv aprox. = 044°), a S pelo zimbório da basílica da Estrela a encobrir pelo Torrão (Zv aprox. = 052°) e a N pelo alinhamento de S. Julião pelo pilar S da Ponte 25 de Abril (Zv aprox. = 085°). De referir que na atualidade o extremo W do cachopo está já para além do seu limite tradicional, entrando para o interior do resguardo cerca de 250 jj, numa extensão de 1 M, na linha de Entre-Torres e para NE desta, encontrando-se esta situação devidamente assinalada pelas boias laterais de EB n.º 3 e n.º 5 do Porto de Lisboa.

A análise do atrás referido revela assim que na aproximação ou aterragem ao Porto de Lisboa não existem grandes perigos em termos batimétricos, com a isobatimétrica dos 20 m a desenvolver-se a menos de 1 M de terra, salvo na zona da Baía de Cascais e na zona das Barras, em que os baixos

aí existentes se estendem até cerca de 4 M da costa, o que obriga a uma cautela acrescida na aproximação aos sectores de entrada da Barra. As restingas rochosas existentes entre o Cabo Raso e a Ponta do Salmodo, especialmente junto a esta última, constituem o perigo mais assinalável na zona da Baía de Cascais. A partir da Baía de Cascais, ao longo da costa, a isobatimétrica dos 10 m só se aproxima do enfiamento Farol Guia – Farol Santa. Marta, a SW do Farol São Julião, ao mesmo tempo que o canal se vai estreitando até à mínima largura dos 200 m.

O navegador deverá ter em atenção à existência de alguns perigos ao entrar e navegar no porto de Lisboa, constituídos essencialmente por destroços de navios ou embarcações naufragados, alguns deles classificados como património histórico outros de difícil ou onerosa remoção e outros ainda situados em zonas onde a batimetria ou a fraca densidade da navegação permitem a sua existência sem grande interferência.

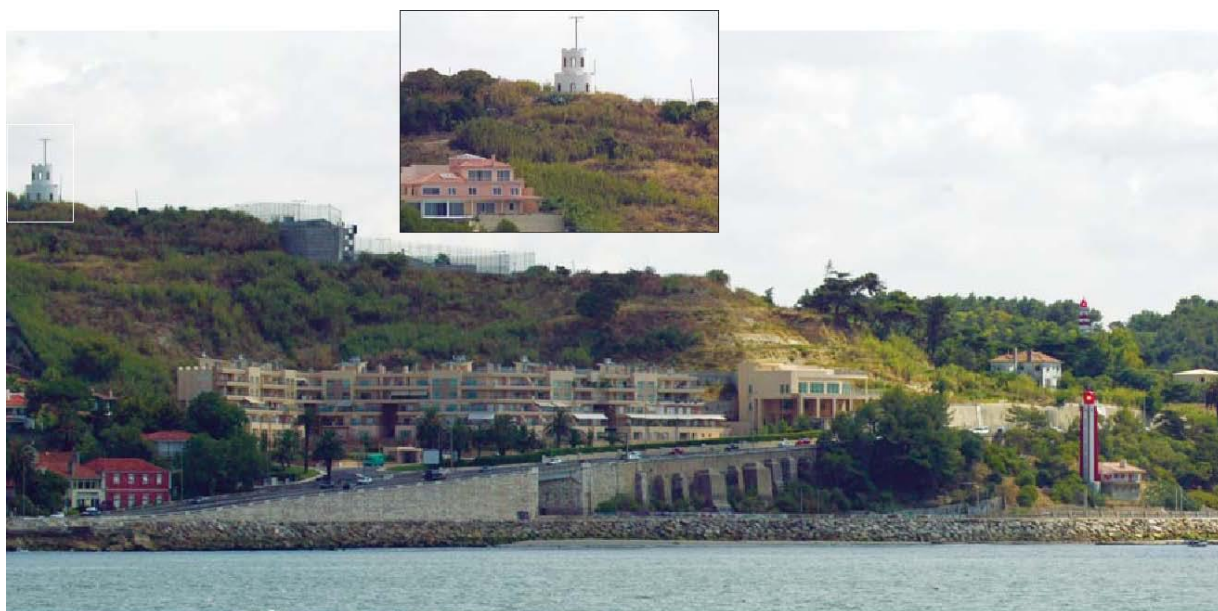
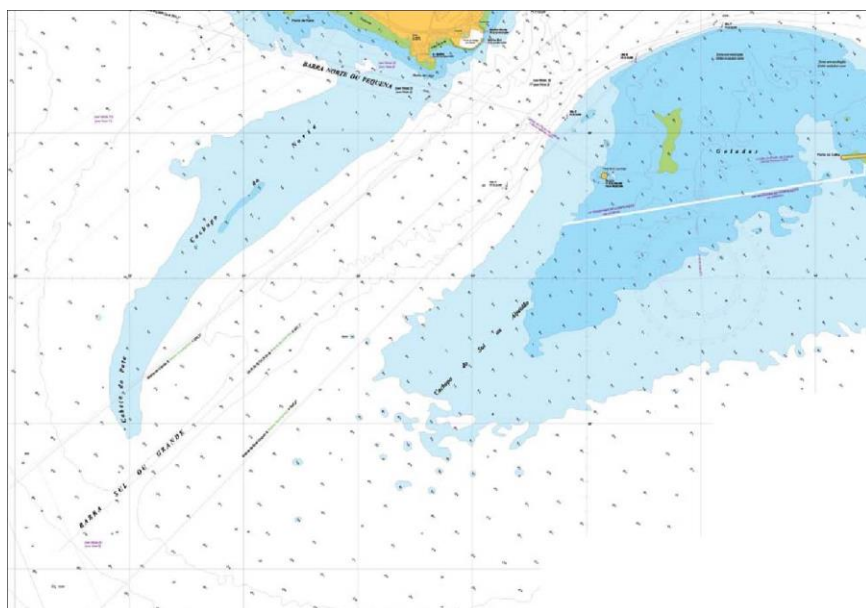


Figura n.º 3 - Enfiamento da Barra Sul ou Grande e Marca de Caxias (limite W)



2. Aterragem

Entende-se por aterragem ao Porto de Lisboa a aproximação até uma posição a S da Baía de Cascais, para os navios que pretendam demandar Lisboa pela Barra Norte ou a uma posição de coordenadas 38°37,2' N - 009°23,2' W onde se encontra fundeada uma boia lateral de BB, a Boia n.º 2 (LL209), para os navios que demandam Lisboa pela Barra Sul.

Esta boia é conhecida, por Boia de Espera mas é uma marca lateral de BB, a assinalar o limite de um canal navegável – a Barra Sul do Porto de Lisboa.

Designa-se por Barra Norte, Corredor ou Canal do Norte o percurso de cerca de 1.5 M entre a ponta da Rana e a Linha de Entre-Torres (S. Julião – Bugio) sendo o seu eixo o enfiamento Farol Guia-Farol Santa Marta (Zv = 284.7°).

Por Barra Sul, Barra Grande ou Canal do Sul entende-se o percurso de 4.5 M sobre o enfiamento marca da Mama – Farol Esteiro – Farol Gibalta (Zv=047.1°) desde o enfiamento Peninha – Cidadela (Zv=336°) e a Linha de Entre-Torres e tendo como resguardo N o enfiamento Marca da Mama-Marca de Caxias (Zv=050.3°) e como resguardo S o enfiamento Marca da Mama – Marca da Boa Viagem (Zv=044.2°).

Na aterragem ao Porto de Lisboa são facilmente identificáveis, de dia e de noite, várias referências bastante conspícuas consoante a direção a partir de onde se efetua a aproximação, destacando-se entre elas o Farol Cabo Espichel (360/D-2139) e o Farol Cabo da Roca (186/D-2108), bem assim como o atrás referido enfiamento da Barra Sul ou Grande, constituído pelos Faróis Gibalta (211/D-2127), Esteiro (212/D-2127.1) e Mama (212.1/D-2127.15), que definem o ZV=047.1°.

O Porto de Lisboa pode assim ser acedido através de duas Barras distintas, designadamente a Barra Sul ou Grande assinalada pelo enfiamento atrás mencionado, e a Barra Norte ou Pequena, assinalada pelo enfiamento constituído pelos Faróis Guia (192/D-2114) e Santa Marta (195/D-2118), que definem ZV=284.7°.

De uma forma genérica, a Barra Norte ou Pequena atravessa a Baía de Cascais aproximadamente paralela à linha de costa, estendendo-se desde as imediações da Ponta da Rana até ao cruzamento da linha de Entre-Torres com o eixo da Barra Sul ou Grande, após passar a sul do Farol de São Julião, numa extensão de cerca de 1,5 M e com sondas reduzidas mínimas da ordem dos 5 m. Esta Barra é maioritariamente utilizada pelas embarcações e navios de menores dimensões que navegam entre Lisboa e Cascais, sendo a sua prática condicionada pelas condições meteorológicas e oceanográficas do momento, designadamente o mau tempo e as fortes correntes de maré, para além de ser uma Barra estreita e de pequenos fundos, especialmente na sua fase final junto à

Fortaleza de São Julião. Os factos atrás referidos aliados às dificuldades de identificação deste enfiamento durante o entardecer devido ao ocaso, de noite devido às luzes do casario adjacente, em condições de nevoeiro ou visibilidade reduzida frequentes neste trecho da costa e ainda a necessidade de o navegador ter de se aproximar bastante de terra para se colocar sobre o eixo da Barra, atravessando nas proximidades de duas áreas de fundeadouro, normalmente bastante concorridas e ainda a berma não assinalada do baixio do Cachopo Norte levam a que a sua prática pela navegação proveniente de W e destinada ao estuário do Rio Tejo, deva ser equacionada pelos navegantes ajuizando todos os fatores envolvidos e sua influência na segurança da navegação.

Em termos de distâncias envolvidas a prática da Barra Norte ou Pequena até à linha de Entre-Torres representa um ganho de cerca de 3 M relativamente às 12 M necessárias para efetuar o mesmo trajeto através da Barra Sul ou Grande. A Barra Sul ou Grande, situa-se aproximadamente a meio da reentrância natural formada entre o Cabo Raso e o Cabo Espichel, consistindo num longo canal de cerca de 7 M de extensão desde o seu extremo SW, junto à Boia n.º 2 até ao seu extremo NE, junto à Boia n.º 7 que assinala o limite N dos extensos baixios conhecidos por Goladas. A largura do canal navegável varia entre cerca de 1.1 M junto à Boia n.º 2 e 0.4 M junto à Boia n.º 7, sendo os limites deste canal assinalados pelos enfiamentos respetivamente da Marca de Caxias e Farolim da Mama para o limite NW e Marca da Boa Viagem e Farolim da Mama para o limite SE.

O canal navegável apresenta sondas reduzidas superiores a 10 m, exceto na zona do baixio Cabeça do Pato, situada cerca de 1 M a NE da entrada, onde podem ser encontradas sondas da ordem dos 8 m dentro dos limites do canal e da ordem dos 3 m no cachopo de que este baixio é parte integrante.

A Barra Sul ou Grande desenvolve-se assim entre dois extensos baixios, designando-se o de NW, que inclui a Cabeça do Pato por Cachopo do Norte e o de SE por Cachopo do Sul ou Alpeidão, ambos sujeitos a frequente assoreamento.

Embora a Barra Sul ou Grande seja usualmente mais facilmente identificável ou praticável por quem demanda o estuário do Rio Tejo, também é verdade que ela está normalmente mais exposta aos temporais de S, SW e W, os mais frequentes nesta área e que pela ondulação alterosa a que dão origem nesta Barra, especialmente em ocasiões de vazante, a tornam quase ou totalmente impraticável por navios e embarcações de menores dimensões.

Na descrição da aterragem que se apresenta de seguida optou-se pela entrada através da Barra Sul ou Grande, uma vez que se considera, desde que não se registem condições meteorológicas adversas, ser esta a opção mais segura e recomendável para quem demande o estuário do Tejo pela primeira vez.

Vindo de N e após passar pelos Cabos da Roca e Raso, com os seus conspícuos faróis, o navegante deverá passar a navegar a SE, de forma a dirigir-se para a Boia n.º 2 (LL209) do Porto de Lisboa,

que assinala a entrada da Barra Sul ou Grande, situada a cerca de 8 M a SE do Cabo Raso.

Na fase final deste trajeto começarão a ser visíveis, de noite ou de dia, desde que não exista degradação assinalável da visibilidade, as luzes do enfiamento de entrada, definindo o ZV=047.1°.

Uma vez que a Barra Sul ou Grande é a principal via de acesso ao Porto de Lisboa para navios de médias e grandes dimensões, alguns dos quais apenas podem navegar em segurança desde que o façam no eixo da Barra, e tendo em conta que para efeitos do disposto no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar quer esta Barra quer a Barra Norte ou Pequena são considerados canais estreitos através das normas e regulamentos em vigor no Porto, a navegação de recreio deve evitar dificultar a manobra destes navios e, especialmente de noite, considerar que a deteção dos faróis de navegação de um navio ou embarcação contra o fundo luminoso existente nesta área da marginal é particularmente difícil.

Deverá igualmente ser tido em conta que qualquer navio ou embarcação que navegue na Barra Norte ou Pequena em direção à linha de Entre-Torres deverá obrigatoriamente dar prioridade aos navios que se encontrem a sair pela Barra Sul ou Grande, mantendo-se fora dos limites da Barra até estes terem passado

Vindo de S e após passar o Cabo Espichel, o navegante deverá passar a navegar a NW, ao longo de uma costa caracterizada por um extenso areal na base de uma arriba arenosa, estendendo-se ambos até à Barra de Lisboa.

Nesta costa, de características maioritariamente indistintas, assinala-se apenas a entrada para a Lagoa de Albufeira, a Povoação e Praia da Fonte da Telha, com a sua conspícua estrada de acesso implantada na arriba e finalmente já junto à Foz do Rio Tejo praia e localidade da Costa da Caparica, com os seus edifícios de apartamentos e unidades hoteleiras de grandes dimensões.

Atendendo aos baixios existentes entre o eixo da Barra Sul ou Grande e a margem esquerda do Rio Tejo, o navegante deverá identificar inequivocamente a posição da Boia n.º 2 o mais cedo possível, de forma a dar o resguardo adequado à área perigosa.

De noite, o sector de luz branca do Farol da Guia constitui um bom resguardo ao Baixo do Cachopo do Norte para quem demanda a Boia n.º 2.

Estas recomendações são particularmente importantes durante a fase da enchente ou sendo as condições meteorológicas prevaletentes dos quadrantes S, SW ou W, em virtude dos abatimentos que normalmente se verificam nestas condições.

Pese embora o atrás referido, o Porto de Lisboa é um porto de águas relativamente profundas, sendo normalmente acessível de forma segura pela maioria dos navios de média dimensão, qualquer que sejam as condições meteo-oceanográficas que se verifiquem na altura, exceto em situações

extremas, desde que os regulamentos e normas em vigor no Porto o não proíbam.

Apresentam-se de seguida as indicações tradicionalmente utilizadas para auxiliar na prática das suas Barras, seja nos trânsitos de entrada ou de saída.

3. Prática da Barra Norte

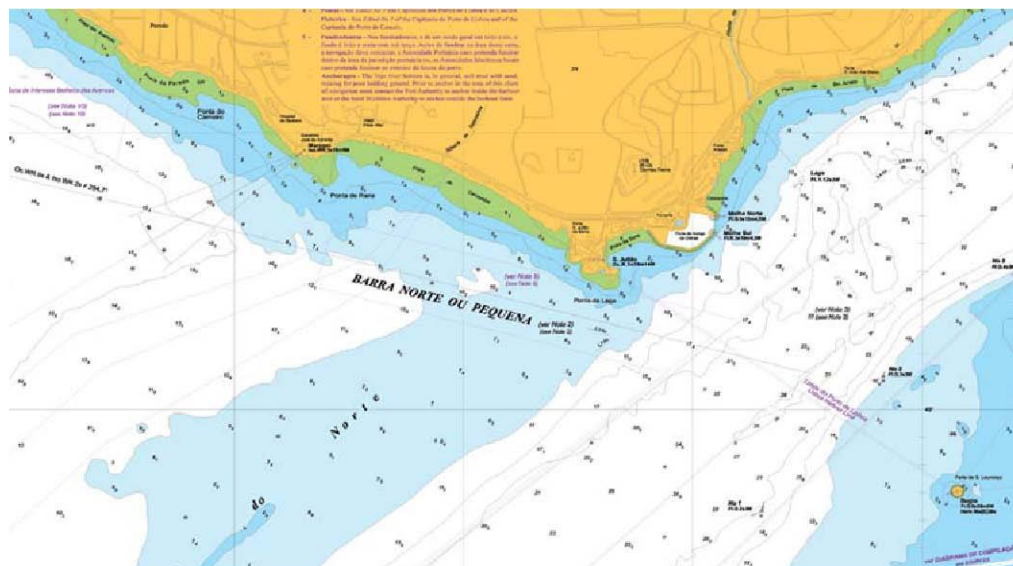


Figura n.º 5 - Barra Norte do Porto de Lisboa – Extrato da Carta Náutica

Entrada pela Barra Norte

Atingida uma posição a S da Baía de Cascais, a aproximação à Barra deverá ser feita navegando entre os enfiamentos Farol Guia – Farol Santa Marta e Torre de Belém – Ponta da Laje, (considerando-se o primeiro como de resguardo à Ponta da Rana e o segundo como resguardo à cabeça do Cachopo Norte).

A interpretação mais usual do atrás referido levará a que os navios se aproximem da Barra navegando ao $Rv=090^\circ$, isto é, aprofados à ponta da Laje, até que aquela ponta esteja à distância de 0.5 M, o que corresponde aproximadamente a ter meia praia de Carcavelos pelo través de BB, devendo então guinar para EB para $Rv=105^\circ$ de forma a ganharem o enfiamento da Barra. Este procedimento permite ter melhor visibilidade relativamente ao movimento de navios que venham a sair o porto de Lisboa.

Atenção: Na época de Verão e à tarde, por efeito da refração ou do encadeamento quando o sol se encontra sobre a Guia e Sta. Marta, não se conseguem avistar aqueles dois faróis pelo que não se recomenda a utilização da Barra Norte, salvo se o navio for pilotado. Entre a meia praia de Carcavelos e a ponta da Laje poderá ser utilizado em recurso o enfiamento do Farol Bugio – Monte Córdova (S. Luís) na margem Sul, desde que antecipadamente os navegadores tenham efetuado um bom reconhecimento desses pontos notáveis.

Deverá guinar-se para BB, de modo a ganhar um rumo paralelo ao enfiamento da Barra Sul, quando se enfiarem as quinas E do forte de S. Julião ou, ainda antes, se o navio for de pequeno calado, quando estiver aberta a Feitoria pela ponta da Laje. Deverá ser tida em conta a proximidade ao Porto de Recreio de Oeiras, designadamente ao seu Quebra-mar Sul, bem assim como ao movimento de embarcações de recreio que se dirijam ou provenham deste.

Atenção: Com vazante, antes de se chegar à ponta da Laje, deverá iniciar-se a guinada para BB antes da proa atingir a área de influência do *junto* (interseção com descarga de água do interior do Porto de Lisboa/Rio Tejo), de modo a atravessá-lo tanto quanto possível na perpendicular. Não se fazendo isso, o navio não só terá grande abatimento para EB, como também não governará senão quando estiver sob a influência da vazante do rio Tejo.

Todavia, esse abatimento e eventual desgoverno só constituirão perigo se houver outros navios nas proximidades.

Por outro lado, os navios de velocidade reduzida que manobrem nas condições descritas devem usar muitas cautelas para que se não passe o contrário, isto é, que o navio para evitar o efeito do *junto* acabe por guinar demasiado para BB, passando a receber a vazante na amura de EB e correndo o perigo de ser arrastado para a ponta da Laje.

Após guinar, deverá navegar numa paralela ao alinhamento Quebra-mar Sul do Porto de Recreio de Oeiras – Doca de Paço de Arcos (Rv=053°) dando à doca um resguardo de pelo menos 0.2 M, nunca ultrapassando para S o enfiamento marca da Mama – Marca de Caxias.

Atenção: Este enfiamento de resguardo não é visível para montante da Feitoria, por embarcações de borda baixa, nem de dia nem de noite. Poderá ser substituído, de dia, pelo enfiamento da Marca de Caxias pelo arco central do edifício da antiga Escola de Mestrança e Marinhagem em Caxias. Este edifício tem três pavimentos apresentando o terceiro andar quatro janelas tipo mansarda.

Durante a noite, o alinhamento do Farol Esteiro pela 5.^a luz da estrada Marginal, contada a partir do Farol Gibalta para W (outrora com luz amarela distinta das restantes) é outro enfiamento aproximado que constitui alternativa ao enfiamento de resguardo não visível.

Com mau tempo de W

Em condições de temporal ou mau tempo de W, regista-se forte agitação marítima na ponta de Rana, com o mar a rebentar desde muito fora, com essa rebentação a atingir muitas vezes a zona do enfiamento, ultrapassando-a inclusive em ocasiões de excecional mau tempo.

Mais a E, na zona do Cachopo Norte a agitação marítima repercute-se para NE provocando forte rebentação em frente da praia de Carcavelos, tornando a Barra Norte de facto impraticável, sendo

então conveniente esperar pela baixa-mar e, caso então haja condições, entrar com a enchente.

Com mau tempo de S a SW

Em condições de temporal ou mau tempo dos quadrantes de S ou SW, a agitação marítima, embora grossa, é mais curta, não rebentando na ponta de Rana tão ao largo, mas continuando sua progressão até rebentar em frente da praia de Carcavelos.

O Navegante deverá então navegar com o mar na popa iniciando a aproximação muito pelo S do enfiamento Farol Guia – Farol Santa Marta e com velocidade moderada.

Ao guinar para $R_v = 105^\circ$, para dentro da meia praia de Carcavelos, dever-se-á aumentar a velocidade para que o navio aguente o mar de través.

Com mau tempo, na vazante as condições pioram consideravelmente, desaconselhando a prática desta Barra.

De noite, o enfiamento Guia – Santa Marta é bem iluminado. O Farol da Guia tem um sector de luz vermelha centrado no eixo da Barra Norte.



Figura n.º 6 - Enfiamento da Barra Norte do Porto de Lisboa

Saída pela Barra Norte

Com a maré na enchente, o navegante que pretenda sair pela Barra Norte deverá começar navegar sobre o enfiamento de resguardo E: Marca da Mama – Marca de Caxias, logo a partir da Doca de Paço de Arcos, de forma a avistar qualquer navio que venha a entrar a Barra Norte e também para corrigir o abatimento para N provocado pela enchente na zona da Barra Sul.

Deve-se procurar o enfiamento Guia – Santa Marta próximo da Ponta da Laje cortando o *junto*, se possível na perpendicular, de modo a evitar que o navio apanhe a corrente de enchente da Barra Norte na amura de EB e a da Barra Sul na alheta de BB, tendendo consequentemente a navegar direto ao Cachopo.

Para navios de maior porte, a ocasião ideal para sair é no estofo da praia mar, aprofando-se ao enfiamento ainda dentro do rio, uma vez que então não há correntes significativas.

Com a maré na vazante, a saída do navio é de maior risco, dado que a corrente o atira para SW e no caso de não manobrar convenientemente e se deixar cair para S do enfiamento Guia – Sta.

Marta, antes de estar por S de S. Julião, necessitará navegar para NE para recuperar o enfiamento. Deste modo, a contracorrente da Barra Norte (que tem a direção SE) incidirá na amura de BB e a corrente de vazante da Barra Sul incidirá na alheta de EB, fazendo o navio guinar mais por EB, seguindo em direção a São Julião.

Com mau tempo

Em condições de mau tempo, com ventos dos quadrantes de S e W, a saída pela Barra Norte apenas deverá ser feita com a enchente, altura em que o efeito da agitação marítima é menor. Idealmente deverá fazê-lo a seguir à baixa-mar, não só por então se navegar com «água na proa» como também porque o mar rebentando no Cachopo Norte, vai perdendo força e quando chega ao enfiamento já não rebenta ou rebenta com menor intensidade. Contudo, é desaconselhável a saída de navios pela Barra Norte nestas circunstâncias.

4. Prática da Barra Sul

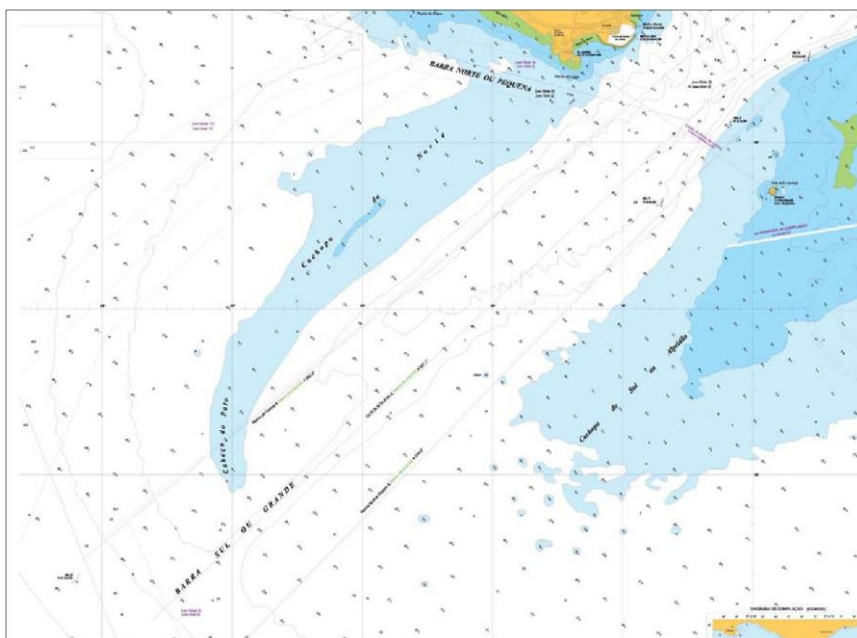


Figura n.º 7 - Barra Sul do porto de Lisboa – Extrato da Carta Náutica

Entrada pela Barra Sul

A Barra Sul constitui o principal canal de acesso ao Porto de Lisboa e o único recomendável para os navios de maiores dimensões.

Devido à largura da Barra, que nos seus limites varia entre cerca de 1 M a S da Cabeça do Pato e 0.7 M na Linha de Entre – Torres, há espaço suficiente para manobrar em presença de outros navios.

Vindo de N ou W

Ao efetuar a aproximação à Barra Sul vindo de N ou W o navegante deverá tomar como linhas

de resguardo e segurança o enfiamento Boca do Inferno – Cabo (parte visível do extremo W da serra de Sintra) ou então Peninha – Cidadela de Cascais, até à marca da Mama enfiar com a marca de Caxias ou Mirante o que constitui o enfiamento de resguardo N; podendo então guinar para BB, de modo a ganhar o enfiamento Mama-Esteiro-Gibalta ($Zv=047.1^\circ$), que começa então a ser visível.

De noite, os navios devem navegar dentro do sector branco do Farol Guia até avistarem as luzes do enfiamento da Barra; recorda-se que os faróis Gibalta e Esteiro são visíveis apenas num sector de 15° centrado no enfiamento.

Vindo de S

Ao efetuar a aproximação à Barra Sul vindo de S, o navegador deverá navegar até uma posição em que passe a marcar o Farol de Santa Marta por $Zv = 320^\circ$, quando marcar o Farol do Bugio por $Zv = 045^\circ$. O Farol de S. Julião será então marcado por $Zv=018^\circ$ que é o azimute de segurança do extremo W do Cachopo do Sul.

A partir dessa altura poderá guinar para EB, para o enfiamento da Barra.

Pode também ser usado como enfiamento de aproximação o do Farol S. Julião – antena do Comando NATO em Oeiras ($Zv=025^\circ$). De noite este enfiamento é bem visível.

Com mau tempo

Com temporal ou mau tempo de SW o mar é muito grosso, ainda que relativamente curto, aumentando significativamente com a vazante sobretudo no banco da Barra (as conhecidas «pancadas da Barra»).

Com mau tempo de W a NW a agitação marítima é mais forte, rebentando violentamente sobre os baixos e o banco da Barra.

De forma genérica, caso se verifiquem condições de temporal ou mau tempo a aproximação à Barra Sul:

- Deverá ser feita a partir de W ou WNW;
- O navio deverá navegar sobre o enfiamento do Farol Cabo da Roca – farol Guia ($Zv=335^\circ$) de forma a passar mais afastado da Cabeça do Pato e ao atingir o limite N da Barra (farol S. Julião por $Zv=044^\circ$) deve guinar aproando a S do Bugio.
- A velocidade deverá ser apenas necessária e suficiente para o navio governar levando o mar na popa ou na alheta, mantendo-se o navio até se encontrar por dentro das «pancadas da Barra» (zona a E da Cabeça do Pato compreendida entre os enfiamentos Penina-Cidadela ($Zv=336^\circ$) e Peninha-Palacete Alfredo da Silva ($Zv=329^\circ$)).

- O navio poderá ultrapassar o enfiamento principal e seguir até próximo do limite S, guinando então para BB de modo a ir apanhar o enfiamento Gibalta-Esteiro.



Figura n.º 8 - Enfiamento e resguardos da Barra Sul do Porto de Lisboa:
1-Marca de Caxias, 2-Marca da Mama, 3-Farol do Esteiro, 4-Farol da Gibalta, 5-Marca da Boa Viagem

É desaconselhável, em especial com mau tempo de W e NW, ganhar o enfiamento de muito longe e procurar manter-se nele, dado que a tendência para o navio se atravessar é assinalável, com o risco de este dar fortes guinadas para BB por ação da vaga na alheta.

Em todas as situações de mau tempo as condições de Barra pioram muito com a vazante. Recomenda-se a entrada com meia maré de enchente devendo existir o cuidado de previamente obter informações relativas a movimentos na Barra, confirmando especialmente que não existem navios a efetuar a saída.

Como o mar chega a galgar as superestruturas de navios de grandes dimensões é conveniente que todas as portas exteriores sejam fechadas e o pessoal se recolha no interior, bem como tomar especial atenção ao pronto cumprimento das ordens para a máquina e para o leme de forma a contrariar as eventuais guinadas indesejáveis fruto da agitação marítima. Para navios pequenos, com agitação marítima e mar grosso de W e NW a entrada mais segura será pela Barra Norte, logo a seguir à baixa-mar desde que o navegador tenha perfeito conhecimento da entrada por aquele canal.

Saída pela Barra Sul

Caso se verifiquem boas condições de tempo, e existam navios a entrar a Barra Sul, os navios devem sair seguindo ligeiramente a N do enfiamento Gibalta-Esteiro-Mama dando assim o BB à

navegação de entrada.

Com corrente de vazante no rio, os navios deverão começar a guinar para BB antes de alcançarem o enfiamento Gibalta-Esteiro-Mama dado que a corrente tende a originar um assinalável abatimento para W quando se mudar de um rumo próximo de $Rv=270^\circ$ para $Rv=227^\circ$.



Figura n.º 9 - Barra Sul do Porto de Lisboa

Após o trânsito pela Barra, os navios poderão guinar para W logo que marquem o Farol Guia por $Zv=326^\circ$ ou o Farol Santa Marta por $Zv=336^\circ$.

A guinada para S poderá ser feita logo que o farol do Espichel seja marcado por $Zv=155^\circ$, ou então o Farol S. Julião por $Zv=018^\circ$. O enfiamento, farol S. Julião – antena do Comando NATO de Oeiras ($Zv=025^\circ$), indica também que já se está safo do Cachopo do Sul.

De noite a guinada para W só deve ser feita depois de avistar o sector branco do farol da Guia na sua máxima intensidade ($Zv=326^\circ$) devendo a guinada para S ser feita quando marcarem o farol de S. Julião por $Zv=018^\circ$.

Com mau tempo

Em situações de temporal ou mau tempo dos quadrantes de W e caso não haja navios de entrada nas imediações, sobretudo na zona das «pancadas da Barra» o navio que sai a Barra deve encostar-se tanto quanto possível ao limite Sul, por forma a conseguir, com velocidade moderada navegar com o mar na proa até ficar safo da Cabeça do Pato.

Embora a saída de navios seja usualmente mais fácil e segura que a entrada, o seu governo deverá ser igualmente cauteloso pois existe a possibilidade real de o navio se atravessar devido a um golpe de mar

5. Procedimentos de Segurança a adotar pelos navios/embarcações

Na aproximação, entrada e saída das Barras do Porto de Lisboa, independentemente das condições meteorológicas, os comandantes, mestres ou arrais de navios e embarcações de menor porte devem efetuar os seguintes procedimentos de segurança:

- a. Tomar conhecimento da previsão meteorológica e de ondulação;
- b. Obter informação da Autoridade Marítima Local ou da Autoridade Portuária sobre a situação da Barra e no porto antes de entrar e, eventualmente, solicitar apoio na entrada;
- c. Garantir que todos os equipamentos de navegação, comunicações, segurança, propulsão e governo se encontram em boas condições de funcionamento;
- d. Determinar que os tripulantes envergarem os coletes de salvação e se despojem de botas de borracha de cano alto, ou qualquer outro equipamento/vestuário que possa dificultar a flutuabilidade;
- e. Sempre que se verifique a circulação de pessoal no exterior do navio/embarcação, garantir que o pessoal se mantém em locais abrigados, envergando sempre o colete salva-vidas;
- f. Garantir que todo o material existente nos compartimentos funcionais e nos espaços habitacionais, bem como as artes e apetrechos de pesca, se encontram devidamente acondicionados e peados;
- g. Garantir a estanqueidade do navio/embarcação mantendo as portas, escotilhas e vigias que dão para o exterior do navio fechadas e desobstruídas;
- h. Garantir que as portas, escotilhas e vigias de fuga se encontram assinaladas e desobstruídas;
- i. Garantir que as escadas e passagens/troncos de fuga se encontram desobstruídas.

6. Cabos submarinos – Restrições à navegação

- a. Por razões de proteção de cabos submarinos, é proibido fundear, rocegar, dragar e pescar com artes de fundo ou desenvolver quaisquer outras atividades que possam conflitar com estas infraestruturas, nas zonas de proteção definidas pelos seguintes limites:
 - i. Cabo submarino "WACS", edificado em frente à praia da Fonte da Telha
Limite Norte - A linha definida pelas posições 38°34,573'N/ 009°12,014'W e 38°31,589'N/ 009°28,226'W.
Limite Oeste – A linha definida pelas posições 38°31,589'N/ 009°28,226'W e 38°30,981'N/ 009°28,232'W.

Limite Sul – A linha definida pelas posições 38°34,008'N/ 009°11,739'W e 38°30,981'N/ 009°28,232'W.

- ii. Cabos submarinos "TGN" e "Main One", edificados em frente à praia do Rei

Limite Norte - A linha definida pelas posições 38°36,660'N/ 009°13,011'W e 38°36,379'N/ 009°23,000'W.

Limite Oeste – A linha definida pelas posições 38°36,379'N/ 009°23,000'W e 38°33,890'N/ 009°23,000'W.

Limite Sul – A linha definida pelas posições 38°36,076'N/ 009°12,672'W e 38°33,890'N/ - 009°23,000'W.

7. Meteorologia e Avisos à Navegação

- a. O Capitão do Porto, de acordo com as suas competências, pode determinar o fecho da Barra ou condicionar o seu uso, por imperativos decorrentes da alteração da ordem pública e, ouvida a autoridade portuária, com base em razões respeitantes às condições meteorológicas, no intuito de garantir a segurança da navegação, de pessoas e bens, e do acesso ao porto. Foram adotados por todos os Órgãos da Direção-Geral da Autoridade Marítima os seguintes sinais identificativos de "Barra Fechada" e "Barra Condicionada", embora na Capitania de Lisboa não exista, por ora, mastro e/ou local para exhibir os sinais:

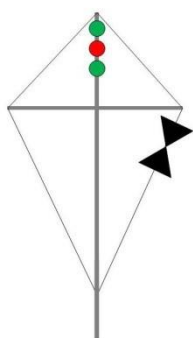


Figura n.º 10
BARRA FECHADA

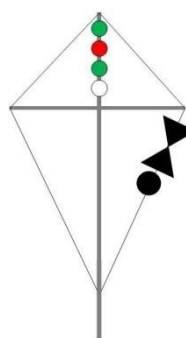


Figura n.º 11
BARRA CONDICIONADA

- b. Sempre que se justificar, o Capitão do Porto promulgará os necessários avisos à navegação locais (segurança da navegação, assinalamento marítimo, interdição de áreas, entre outras situações vitais). Os avisos locais são, normalmente, afixados na Capitania do Porto de Lisboa e nas Delegações Marítimas da Trafaria, Barreiro e Vila Franca de Xira e difundidos via rádio VHF - Canal 11, de segunda a sexta-feira, às 11:00 e às 16:30 horas locais (indicativo de chamada radiotelefónico – CAPIMARLISBOA). Todos estes avisos são também transmitidos pelo Centro de Comunicações de Dados e de Cifra da Marinha – Pólo Monsanto (indicativo de

chamada radiotelefónico – CENCOMAR) via rádio VHF - Canal 11, às 09:05 e às 21:05 horas (UTC) (10:05 e 22:05 horas locais no verão) e, quando se justifique, via NAVTEX e publicados no sítio da Internet do Instituto Hidrográfico com o endereço www.hidrografico.pt/idamar/anavnet.

8. Comunicações em VHF

- a. O plano de comunicações em vigor no porto de Lisboa, e demais espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Lisboa, cumpre com o preceituado na Portaria n.º 630/2002, de 12 de junho, retificado pela Declaração de Retificação n.º 26 -D/2002, de 31 de julho, que aprova o Plano Nacional de Comunicações em VHF — Serviço Móvel Marítimo;
- b. No porto de Lisboa, os navegantes devem, obrigatoriamente, manter escuta permanente no VHF IMM CH 13 — Segurança da navegação;
- c. A navegação no porto de Lisboa deverá manter presente a necessidade de atenção aos canais:
 - Canal 16 — Socorro, Urgência, Segurança e Chamada
 - Canal 13 — Segurança da navegação
 - Canal 14 — Autoridade Portuária — Serviço de Pilotagem
 - Canal 11 — Comunicações com entidades oficiais
 - Canal 10 — Manobra de navios — Operações de reboque
 - Canal 09 — Navegação de recreio
 - Canal 12 — Chamada comum de porto

CAPÍTULO III – Acesso, Permanência e Saída de navios do Porto de Lisboa.

1. Visita de Entrada

- a. À chegada ao Porto de Lisboa, a Autoridade Marítima, através da Polícia Marítima (PM), efetuará visita de entrada aos navios/ embarcações que:
 - i. Solicitem arribada;
 - ii. Transportem cargas ou substâncias perigosas;
 - iii. Arvorem bandeira de país não comunitário;
 - iv. Arvorando bandeira de país comunitário, sejam provenientes de porto de país não comunitário;
 - v. Transportem clandestinos.

- b. O Capitão do Porto, poderá ainda determinar a realização de visita de entrada a navios/embarcações que:
 - i. Tenham avarias;
 - ii. Pretendam efetuar trabalhos a bordo que ponham em causa a segurança do navio, das pessoas, das instalações ou possam originar poluição marítima;
 - iii. Pretendam aceder a águas territoriais e a águas interiores, aos que nelas pretendam fundear ou navegar em direção a um porto nacional e, ainda, àqueles sobre os quais exista algum tipo de suspeita quanto a avaria ou relativa à tripulação, carga, ou à prática de algum ilícito penal ou contraordenacional.
- c. Sem prejuízo do anteriormente disposto, estão isentos de visita de entrada os navios de comércio nacionais e os que arvoreem bandeira de país comunitário, desde que provenientes de porto nacional ou de porto de país comunitário.
- d. Os navios que tenham avarias ou que pretendam realizar trabalhos a bordo estão ainda sujeitos a vistoria técnica a realizar por perito da CPL.

2. Despacho de Largada

- a. Consiste num documento, emitido pela CPL, que atesta que um navio que larga do Porto de Lisboa preenche todos os requisitos respeitantes a segurança, pessoas e bens embarcados e que cumpriu todas as formalidades necessárias e obrigações pecuniárias no espaço nacional;
- b. A documentação necessária para a emissão do despacho de largada é fornecida à Autoridade Marítima pelas Autoridades Portuária, Aduaneira, Sanitária e de Estrangeiros e Fronteiras, através da Janela Única Portuária de Lisboa (JUP Lisboa) ou, em caso de contingência, pelo comandante do navio, ou seu representante legal, presencialmente na CPL;
- c. Estão isentos de despacho de largada:
 - i. Os navios das marinhas de guerra e outros navios de Estado;
 - ii. Os navios e embarcações de tráfego local;
 - iii. Os navios e embarcações de pesca, com exceção das embarcações de pesca do largo;
 - iv. Os rebocadores e embarcações auxiliares, locais ou costeiros.
- d. Nenhum navio/ embarcação pode largar do Porto de Lisboa sem que tenha sido emitido o respetivo despacho de largada, salvo nas condições em que esteja isento;

- e. São vedadas quaisquer movimentações de carga ou de saída e entrada de pessoas a bordo a partir da notificação do despacho de largada ao comandante do navio ou ao seu representante legal;
- f. Quando o despacho de largada tenha sido emitido através da JUP Lisboa, considera-se como hora de notificação deste, para efeitos do número anterior, a hora prevista de largada (ETD - *Estimated Time of Departure*) introduzida no sistema.

3. Visita de Saída

- a. A largada de navios/embarcações do Porto de Lisboa pode, por decisão fundamentada do Capitão do Porto, ser antecedida de uma visita de saída, a efetuar pela Polícia Marítima, acompanhada ou não de perito da CPL.
- b. Caso ocorra visita de saída, o Agente da Autoridade Marítima que a efetua, acompanhado ou não de perito, procede, após efetuar as últimas verificações, à entrega do despacho de largada ao Comandante do navio.
- c. Quando se verificar alguma anomalia relativa à carga, ao navio, ou às pessoas embarcadas, o Agente da Autoridade Marítima informa o Comandante do navio, a Autoridade Portuária e as demais autoridades em razão da matéria.
- d. A suspensão da largada é confirmada pelo Capitão do Porto e não pode exceder o prazo de validade do despacho emitido, sob pena de caducidade e necessidade de emissão de novo despacho de largada.
- e. As autoridades referidas em c. devem desenvolver as atividades necessárias, no âmbito das suas competências, com vista à resolução e clarificação célere das anomalias e suspeitas verificadas.
- f. O levantamento da suspensão de largada é efetuado pelo Capitão do Porto, sob parecer da respetiva autoridade, na esfera de cuja competência ocorreu a situação que motivou a suspensão da saída do navio.

4. Navios transportando substâncias perigosas

- a. Os navios com cargas e ou substâncias perigosas são navios cuja carga pode afetar o meio ambiente e os seus recursos e ou pôr em risco a segurança de pessoas e bens nos espaços de jurisdição marítima. De acordo com o Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas (IMDG Code), da Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization — IMO), são consideradas cargas e substâncias perigosas, todas as especificadas nas classes 1 a 9 deste código.

- b. Pela sua maior perigosidade, recaem condições de segurança excepcionais sobre os navios que transportem as seguintes cargas e ou substâncias perigosas do IMDG Code, da IMO:
- (1) Classe 1 (Explosivos);
 - (2) Classe 2 (Gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sobre pressão);
 - (3) Classe 3 (Líquidos inflamáveis);
 - (4) Classe 4 (sólidos inflamáveis);
 - (5) Classe 5 (Substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos);
 - (6) Classe 6 (Substâncias venenosas/tóxicas e infecciosas);
 - (7) Classe 7 (Substâncias radioativas);
 - (8) Classe 8 (Substâncias corrosivas);
 - (9) Classe 9 (Substâncias e artigos perigosos diversos).
- c. São também consideradas perigosas as cargas e ou substâncias constantes no Capítulo 17 do Código Internacional Relativo à Construção e ao Equipamento dos Navios Destinados ao Transporte de Substâncias Químicas Perigosas a Granel (IBC Code) e do Capítulo 19 do Código Internacional Relativo à Construção e Equipamento de Navios Utilizados no Transporte de Gases Liquefeitos a Granel (IGC Code), incluindo os materiais radioativos incluídos no Código Internacional para a Segurança do Transporte de Combustível Nuclear Irrradiado, do Plutônio e de Resíduos Altamente Radioativos em Barris a Bordo de Navios (INF Code) e as Mercadorias Poluentes, os hidrocarbonetos, as substâncias líquidas ou sólidas nocivas e as substâncias prejudiciais, como vêm definidas respectivamente nos anexos n.º 1, 2 e 3 da Convenção MARPOL, ou outras cargas ou substâncias definidas em diretivas ou legislação específica.
- d. Os comandantes, armadores, ou representantes legais dos navios ou embarcações que transportem cargas e ou substâncias perigosas em trânsito, que pretendam demandar o Porto ou que neste porto pretendam efetuar embarque ou desembarque de tais cargas, devem informar, com uma antecedência mínima de 48 horas, a Capitania e outras Autoridades ou Entidades competentes, nos termos do Decreto- Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, alterado pelos Decreto -Lei n.º 236/2004, de 18 de dezembro, n.º 51/2005, de 25 de fevereiro e n.º 263/2009, de 28 de setembro, alterado e republicado pelo Decreto- Lei n.º 52/2012, de 7 de março, e pelo Decreto- Lei n.º 121/2012, de 19 de junho, declarando na Capitania a carga e ou substâncias perigosas.
- e. Nestas circunstâncias, a declaração da carga e ou substâncias perigosas embarcadas deverá ser sempre entregue antes da entrada em águas territoriais para que, no âmbito da segurança da

navegação, sejam estabelecidas eventuais formas de acesso ao mar territorial ou a sua interdição, assim como outras instruções que se revelem necessárias.

- f. Caso se trate de substâncias explosivas (Classe 1 do IMDG Code), as operações portuárias deverão ser efetuadas sob a direção de um oficial de bordo e na sua presença em estreita ligação do Oficial de Proteção das Instalações do Porto (OPIP).
- g. Os navios com cargas e/ou substâncias perigosas das classes supramencionadas, que pretendam demandar o Porto de Lisboa, para além de darem cumprimento ao estabelecido nas normas da Administração do Porto de Lisboa (APL), deverão declarar na JUP Lisboa a carga e/ou substâncias perigosas; em caso de contingência devem enviar a informação por ofício, Fax ou para o endereço de correio eletrónico da CPL, assim como presencialmente pelos representantes legais dos navios. Em ambas as situações com a antecedência mínima de 48 horas e sempre antes da entrada em águas territoriais, para que, no âmbito da segurança da navegação, sejam estabelecidas eventuais formas de acesso ao mar territorial ou a sua interdição, assim como outras instruções que se revelem necessárias.
- h. A declaração de carga e/ou substâncias perigosas deve, entre outros, indicar os seguintes elementos:
 - (1) Nome e tipo de navio, bandeira de registo, número IMO, arqueação (GT), comprimento e calado máximo do navio à chegada;
 - (2) Número de pessoas embarcadas;
 - (3) Tipo e quantidade de carga e/ou substâncias perigosas e respectiva(s) classificação(ões) do IMDG Code, da IMO;
 - (4) Hora estimada de chegada (ETA);
 - (5) Local de atracação ou fundeadouro.
 - (6) Em resposta à declaração de carga e/ou substâncias perigosas, a CPL emitirá através da JUP Lisboa, ou em caso de contingência por Fax ou correio eletrónico para o agente de navegação, com informação para a APL, um despacho a definir as condições de acesso ao mar territorial;
- i. A não declaração da carga e ou substâncias perigosas, de condicionantes, ou as falsas declarações, constituem infração contraordenacional ou criminal.
- j. Os comandantes dos navios devem manter a bordo o grau de prontidão adequado em material e pessoal, de a forma a:
 - (1) Poder efetuar uma largada de emergência;

- (2) Ter capacidade combater focos de incêndios a bordo, com rapidez e eficácia ou dar resposta a qualquer incidente que ocorra com carga e ou substâncias perigosas.
- k. Sempre que se verifiquem factos ou situações que coloquem em risco o meio marinho ou que afetem a segurança da navegação na sua vizinhança, assim como das instalações portuárias ou quaisquer outras infraestruturas, o capitão do Porto poderá restringir movimentos ou impor restrições aos navios causadores de tal risco.
5. Embarque e desembarque de substâncias perigosas
- a. O embarque de combustíveis, lubrificantes ou de outros produtos ou substâncias perigosas ou poluentes, inflamáveis ou explosivos para consumo próprio dos navios ou embarcações, a partir de camião cisterna, ou a trasfega a partir de latas e ou bidões, que ocorram fora de terminais especializados, por razões de segurança, devem ter sempre uma vistoria efetuada por perito da CPL e policiamento durante todo o período da operação.
- b. As trasfegas em terminal especializado, não exigem vistoria.
- c. Na vistoria, destinada a avaliar a viabilidade de se efetuar, em segurança, a operação pretendida, será verificada a existência e a conformidade de:
- i. Quanto ao camião cisterna:
- (1) Proteção de escape;
 - (2) Ligação à terra;
 - (3) Corte de corrente geral;
 - (4) Cabos de escoamento de eletricidade estática;
 - (5) Extintor de Incêndio na cabina;
 - (6) Extintor de incêndio no atrelado;
 - (7) Dois Extintores de incêndio na cisterna;
 - (8) Calço para ajudar imobilização do veículo;
 - (9) Existência das etiquetas de perigo e se estão em bom estado;
 - (10) Delimitação de área.
- ii. Quanto às mangueiras a usar:
- (1) Se estão certificadas;
 - (2) Se existem tabuleiros de retenção de fugas de líquidos que possam ocorrer nas uniões entre mangueiras.

- iii. Quanto à documentação do motorista:
 - (1) Bilhete de identidade;
 - (2) Carta de condução;
 - (3) Fichas de segurança.
- iv. Quanto ao trator e cisterna:
 - (1) Livrete;
 - (2) Título de Registo de Propriedade;
 - (3) Licença de aluguer;
 - (4) Certificados do Regulamento de Transporte de Mercadorias Perigosas por Estrada (RPE) ou Acordo Europeu Relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada (ADR).
- v. Seguros.
- vi. Inspeção periódica (isento 1.º ano).
- d. Para além do cumprimento das medidas acima estipuladas devem também ser adotadas as seguintes normas de segurança pelo navio/ embarcação a abastecer de combustíveis/ lubrificantes:
 - i. Içar a bandeira Bravo do Código internacional de Sinais (C.I.S) de dia e uma luz vermelha à noite, durante a operação de abastecimento;
 - ii. Instituir a bordo a proibição de fumar ou fazer lume no exterior da embarcação;
 - iii. As tomadas de combustível da embarcação, bem como os respiradouros dos tanques recetores, deverão estar munidos de tabuleiros de retenção de fugas de líquidos;
 - iv. A ligação às tomadas de bordo deve ser estanque, caso contrário é necessário dispor de válvula de disparo automático;
 - v. O circuito de incêndios do navio deve estar em carga e pronto a ser utilizado;
 - vi. Os comandantes, mestres ou arrais dos navios ou embarcações devem manter prontos a intervir, em caso de necessidade, dois tripulantes do destacamento de segurança da embarcação ou, em alternativa, dois bombeiros.
- e. Caso o embarque se efetue a partir de barçaça, independentemente do terminal onde o navio/ embarcação a abastecer esteja atracado, a trasfega terá sempre a presença de agentes da PM.

6. Navios arribados

- a. Define-se por arribada a demanda de um porto ou fundeadouro, não previsto como destino, por qualquer navio, desviando-se assim da rota prevista devido a:
 - i. Existência de incêndio a bordo e/ou apresentando perigo de explosão, rombo ou alagamento, ou poluição das águas;
 - ii. Danos estruturais com afetação na flutuabilidade e/ou navegabilidade e/ou estabilidade estarem;
 - iii. Necessidade de efetuar reparações de avarias a bordo;
 - iv. Necessidade de desembarcar doentes, feridos, náufragos ou cadáveres;
 - v. Abrigar do mau tempo na zona oceânica adjacente;
 - vi. Reabastecer de combustíveis, óleos, lubrificantes, água ou víveres;
 - vii. Efetuar operações comerciais (carga e/ou embarque de passageiros), não previstas, cumulativamente com os motivos anteriormente mencionados.
- b. Os navios que pretendam demandar o Porto de Lisboa na situação de arribada, para além da obrigatoriedade de cumprir com o normativo estabelecido pela Autoridade Portuária, deverão declará-lo explicitamente no quadro de condicionantes da JUP Lisboa, devendo em caso de contingência enviar a informação por Fax ou para o endereço de correio eletrónico da CPL, para que, no âmbito da segurança da navegação, sejam estabelecidas eventuais formas de acesso ao mar territorial ou a sua interdição, onde constem, no aplicável, os seguintes elementos:
 - i. Nome, tipo de navio, bandeira de registo e número IMO, arqueação(GT), comprimento e calado máximo do navio à chegada;
 - ii. Motivo de arribada;
 - iii. Número de pessoas embarcadas;
 - iv. Existência de passageiros clandestinos;
 - v. Existência de vidas humanas em perigo ou que necessitem de assistência;
 - vi. Existência de risco de alagamento, afundamento, incêndio, explosão ou poluição;
 - vii. Existência de danos, avarias e anomalias, que condicionem a estabilidade, a navegabilidade e/ou manobrabilidade do navio;
 - viii. Existência de condicionantes à utilização das ajudas à navegação, radar, comunicações, cartas náuticas, agulha ou sonda;
 - ix. Tipo e quantidade de carga existente a bordo e sua condição;

- x. Existência de mercadorias perigosas e/ou poluentes, sua classificação IMDG (*International Maritime Dangerous Goods*) e quantidade;
 - xi. Indicação se vem rebocado e, caso afirmativo, o nome e potência do rebocador;
 - xii. Hora Estimada de Chegada (ETA);
 - xiii. Destino, local de atracação ou fundeadouro.
- c. Em resposta à declaração de arribada, a CPL emitirá através da JUP Lisboa, ou em caso de contingência por Fax para o agente de navegação, com informação para a APL e outras autoridades/ entidades que devam ser informadas no âmbito das suas competências, um despacho a definir as condições de acesso ao mar territorial;
 - d. Após a atracação do navio, é necessário elaborar o pedido de trabalhos que visam a reparação que motivou a arribada, através da JUP Lisboa, sendo avaliado a necessidade de obter acompanhamento e/ou informação da classe para o navio retomar a sua atividade.
 - e. A não declaração de arribada, ou as falsas declarações, constituem infração a este Edital e têm como consequência uma contraordenação.

7. Navios com outras condicionantes

- a. Para além das situações de arribada e de carga e/ou substâncias perigosas deverão ainda declarar obrigatoriamente a sua situação, na tabela de condicionantes da JUP Lisboa, os navios que detenham quaisquer outras condicionantes, nomeadamente a existência de:
 - i. Clandestinos;
 - ii. Vidas humanas em perigo;
 - iii. Risco de alagamento, de afundamento, de incêndio, de explosão e de poluição;
 - iv. Danos, avarias e anomalias, que condicionem a estabilidade, a navegabilidade e/ou manobrabilidade do navio;
 - v. Condicionantes à utilização das ajudas à navegação, radar, comunicações, cartas náuticas, agulha ou sonda;
 - vi. Trem de reboque (rebocador – rebocado).
- b. Em caso de contingência, a declaração de condicionantes deverá ser enviada por Fax para a CPL, indicando, no aplicável, os seguintes elementos:
 - i. Nome e tipo de navio, bandeira de registo e número IMO, arqueação (GT), comprimento e calado máximo do navio à chegada;
 - ii. Número de pessoas embarcadas;

- iii. Clandestinos;
 - iv. Vidas humanas em perigo;
 - v. Risco de alagamento, afundamento, incêndio, explosão e poluição;
 - vi. Existência de danos, avarias e anomalias, que condicionem a estabilidade, a navegabilidade e/ou manobrabilidade do navio;
 - vii. Existência de condicionantes à utilização das ajudas à navegação, radar, comunicações, cartas náuticas, agulha ou sonda;
 - viii. Tipo e quantidade de carga existente a bordo e sua condição;
 - ix. Existência de carga e/ou substâncias perigosas e/ou poluentes, sua classificação IMO e quantidade;
 - x. Indicação se vem rebocado e, caso afirmativo, o nome e potência do rebocador;
 - xi. Hora estimada de chegada (ETA);
 - xii. Local de atracação ou fundeadouro no Porto de Lisboa.
- c. O disposto na alínea anterior é também aplicável aos navios que, na situação de arribada, pretendam utilizar local ou fundeadouro, situado fora da área do Porto de Lisboa;
- d. Em resposta à declaração de arribada, a CPL emitirá através da JUP Lisboa, ou em caso de contingência por Fax para o agente de navegação, com informação para a APL e outras autoridades/ entidades que devam ser informadas no âmbito das suas competências, um despacho a definir as condições de acesso ao mar territorial;
- e. A não declaração de condicionantes, ou as falsas declarações, constituem infração a este Edital e têm como consequência uma contraordenação.

CAPÍTULO IV – Avarias. Trabalhos a bordo. Docagens.

1. Avarias

- a. Qualquer avaria ou deficiência a bordo de um navio/ embarcação que possa afetar de qualquer modo a segurança marítima ou o ambiente, deverá ser prontamente comunicada à CPL, pelo meio mais expedito;
- b. Quando a APL em geral, no exercício das suas funções, e/ou os pilotos em particular, no cumprimento das suas funções a bordo dos navios, tomem conhecimento de que determinado navio apresenta anomalias suscetíveis de comprometer a sua segurança ou da navegação ou de constituir ameaça de danos para o meio marinho terão de informar de imediato a CPL, independentemente dessa informação já ter sido comunicada a outras entidades;

- c. Para efeito das comunicações acima referidas deverá ser contactado o PPML, pelo meio mais expedito, preferencialmente através de comunicações via rádio VHF - Canal 16 (indicativo de chamada radiotelefónico - POLIMARLISBOA), ou através de contacto telefónico com esta CPL.

2. Trabalhos a bordo.

- a. Qualquer trabalho de reparação a bordo, durante a estadia de um navio no Porto de Lisboa, necessita de prévio licenciamento do Capitão do Porto;
- b. O requerimento destes trabalhos a bordo, deverão ser declarados na JUP Lisboa; em caso de contingência devem enviar a informação por ofício, Fax ou para o endereço de correio eletrónico da CPL, assim como presencialmente pelos representantes legais dos navios. Em ambas as situações com a antecedência mínima de 24 horas e sempre antes da entrada em águas territoriais, para que, no âmbito da segurança da navegação, sejam estabelecidas eventuais formas de acesso ao mar territorial ou a sua interdição, assim como outras instruções que se revelem necessárias e o acompanhamento da classe quando assim acontece.
- c. A realização de determinados trabalhos, poderá implicar a necessidade de acompanhamento e/ou vistoria por parte de peritos da CPL. Nestes casos, no despacho de autorização/licenciamento emitido pelo Capitão do Porto, será mencionado que a execução dos trabalhos fica condicionada a vistoria a realizar por perito da CPL;
- d. Os trabalhos com visita obrigatória do perito a bordo, sem prejuízo de melhor avaliação de outras situações, são:

(1) Trabalhos a quente:

- (a) São realizadas as verificações das condições iniciais de segurança, com a receção do HOT WORK PERMIT de bordo em anexo ao pedido. O trabalho será autorizado após as verificações de segurança pelo perito da capitania.
- (b) Caso o perito verifique a necessidade de implementar medidas suplementares de mitigação, são observadas no local;
- (c) Situações de trabalhos a quente em tanques ou proximidade de combustíveis ou zonas potenciais de criarem atmosferas inflamáveis, é obrigatório a obtenção de um certificado GAS FREE, por uma entidade terceira ao navio e capitania;
- (d) São agendadas mais vistorias até ao final da conclusão dos trabalhos, sempre que o perito decidir que existem itens de segurança a serem verificados ou os trabalhos envolvam ações em elementos primários do casco (Querena, balizas, cavernas, etc).

Estes trabalhos envolvem, o conhecimento obrigatório da administração da Bandeira e, ou, da classe do navio.

(2) Trabalhos de máquinas

Os trabalhos de máquinas a bordo podem obrigar a pelo menos uma vistoria inicial e final aos trabalhos em função da avaliação do perito dos trabalhos declarados. Os trabalhos de máquinas podem ser de:

- (a) Imobilização do sistema de propulsão;
- (b) Imobilização do sistema de produção de energia elétrica;
- (c) Imobilização do sistema de governo;
- (d) Sistema de esgoto.

(3) Trabalhos em altura

Nestes trabalhos é necessário garantir a verificação das condições de segurança ao trabalho em altura, como o WORK PERMIT de bordo a referir:

- (a) O uso de arnês;
- (b) O uso do material necessário ao trabalho em altura, apresentar-se preso e seguro à queda;
- (c) A delimitação e restrição de acesso numa área à zona de queda de objetos;
- (d) A presença de uma pessoa no pavimento do navio, com comunicações com elemento nos trabalhos em altura e para monitorização das condições de segurança na zona de queda de objetos.

CAPÍTULO V – Vistorias a navios / embarcações.

A CPL como órgão local da Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), assegura vistorias para os seguintes atos técnicos e administrativos e, no aplicável, emite os respetivos documentos:

1. Renovação ou prorrogação dos certificados de navegabilidade;
2. Certificados de navegabilidade especiais;
3. Certificados de linhas de água carregada (quando aplicável);
4. Às inscrições;
5. Para emissão de certificados de lotação de segurança das seguintes embarcações nacionais:
 - a. De pesca local e costeira até 24 m de comprimento;

- b. Registadas no tráfego local, com exceção das que transportam mais de 12 passageiros;
 - c. Auxiliares locais, incluindo marítimo-turísticas;
 - d. Rebocadores locais;
 - e. De recreio tipos 4 e 5;
 - f. Embarcações auxiliares costeiras, incluindo marítimo-turísticas e rebocadores costeiros, exceto para a emissão de certificados de lotação de segurança.
6. Para efeitos de demolição ou desmantelamento de embarcações nacionais, comunitárias ou de países terceiros;
7. De registo das seguintes embarcações:
- a. Motas de água e Jet Ski;
 - b. De recreio tipos 4 e 5.
8. Para verificação das condições de segurança em embarcações nacionais, comunitárias e de países terceiros, de qualquer tipo, que tenham:
- a. Sido afetadas em resultado de sinistro (encalhe, colisão, etc.);
 - b. Solicitado trabalhos cuja natureza afete a segurança das mesmas (intervenções no aparelho propulsor, trabalhos a fogo na vizinhança de ou em tanques de combustível, etc.);
 - c. Solicitado arribada por motivo de avaria.
9. Às condições de segurança das embarcações de pesca com pavilhão não nacional, de comprimento superior a 24 metros;
10. Às embarcações e outro material flutuante, de pavilhão não nacional, envolvidas em obras portuárias, como por exemplo dragagens, para efeitos da emissão do certificado de navegabilidade;
11. Para arqueação de embarcações, inferiores a 10 TAB, com motor fora de borda, de tráfego local (com exceção das que transportem mais de 12 passageiros), auxiliares locais e de pesca local, e ainda para auxiliares locais sem motor, desde que todas elas estejam dispensadas da apresentação de projeto de construção ou modificação;
12. Com vista à emissão de certificados de navegabilidade especiais, que incluem os requisitos impostos para a viagem, designadamente no que respeita a reforço da lotação de segurança, meios de bordo e condições de mar e tempo, para as embarcações locais poderem efectuar navegação costeira.

CAPÍTULO VI – Operações Portuárias.

1. Serviços efetuados por mergulhadores;

- a. A execução de trabalhos subaquáticos em navios, embarcações ou material flutuante no espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Lisboa carece de prévia autorização e licenciamento da Capitania do Porto de Lisboa, devendo o respetivo requerimento ser antecipadamente entregue pelos comandantes, mestres ou arrais, armadores, ou representantes legais dos navios ou embarcações ou pela empresa de mergulho, no qual deverão indicar a seguinte informação sobre o serviço a executar:
 - i. Identificação do navio, embarcação ou material flutuante a reparar;
 - ii. Data de realização dos trabalhos subaquáticos;
 - iii. Período horário da realização dos trabalhos subaquáticos;
 - iv. Local de execução dos trabalhos subaquáticos;
 - v. Identificação dos mergulhadores profissionais;
 - vi. Categoria profissional dos mergulhadores profissionais;
 - vii. Profundidade a que se realizam os trabalhos subaquáticos;
 - viii. Datas de validade das inspeções médicas periódicas dos mergulhadores profissionais;
 - ix. Identificação das embarcações de apoio (se aplicável);
 - x. Indicação do Ponto de contacto — POC, e correspondentes meios de comunicação, responsável pelos trabalhos, para efeitos de coordenação e segurança.
- b. Quando os trabalhos ocorrerem na área de jurisdição da Autoridade Portuária, deverá também ser obtida concordância da Autoridade Portuária.
- c. Para permitir a execução dos trabalhos subaquáticos, garantindo a segurança de pessoas e bens, a Capitania do Porto de Lisboa procederá à promulgação de um Aviso à Navegação Local e definirá as condições de navegação na proximidade do local dos trabalhos.
- d. Para apoio e segurança das equipas de mergulhadores, deverão ser observadas as normas legais para o mergulho profissional, previstas na Lei n.º 70/2014, de 1 de setembro.
- e. Após a realização de trabalhos subaquáticos em navios, embarcações ou material flutuante, o responsável pela sua execução deverá remeter à Capitania do Porto de Lisboa, no período máximo de 5 dias úteis, um relatório sumário da intervenção e dos resultados obtidos.
- f. A realização de trabalhos subaquáticos está sujeita a prévio licenciamento do Capitão do Porto, devendo o respetivo pedido ser efetuado pela empresa de mergulho;

- g. Sempre que os trabalhos ocorram em área classificada da Rede Natura 2000 e/ou na área protegida da Reserva Natural do Estuário do Tejo (RNET) deverá também ser obtida autorização do Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF)/RNET;

2. Dragagens e lançamento de dragados

- a. A Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. é a autoridade responsável por estabelecer os requisitos a que devem obedecer as operações de dragagem e de imersão dos materiais dragados, e emitir a respetiva licença de utilização dos recursos hídricos para dragagens e deposição de dragados;
- b. As operações de dragagem na área de jurisdição da Autoridade Portuária são da sua competência e responsabilidade, sem prejuízo da necessidade de ser dado prévio conhecimento à Capitania do Porto de Lisboa de forma a habilitar a sua fiscalização e promoção das ações preventivas no âmbito da segurança da navegação, bem como ao ICNF/RNET, sempre que ocorram em área classificada da Rede Natura 2000 e/ou área protegida da RNET;
- c. Compete ao Capitão do Porto emitir parecer sobre dragagens e fiscalizar o cumprimento do estabelecido quanto à sua execução, sem prejuízo das competências específicas da Autoridade Portuária e de outras Autoridades ou Entidades, promovendo as ações preventivas para salvaguarda da segurança da navegação, da proteção e conservação do domínio público marítimo e da defesa do património cultural subaquático;
- d. Toda a navegação deve dar o resguardo conveniente para que as operações decorram com segurança, devendo as embarcações de pesca manter a área onde ocorram desimpedida de quaisquer artes de pesca;
- e. A entidade responsável pelas dragagens deve fornecer à CPL, até 48 horas antes do início dos trabalhos, a seguinte informação:
- i. As coordenadas WGS84 em graus, minutos e segundos das áreas a dragar, a fim de se promulgar o correspondente Aviso à Navegação;
 - ii. Qual o tipo e características da sinalização que irá ser colocada a delimitar a área dos trabalhos;
 - iii. A identificação da(s) draga(s) a utilizar na operação de dragagem;
 - iv. O(s) nome(s) e o(s) contacto(s) do(s) responsável(eis) da empresa que irá acompanhar os trabalhos.
- f. Compete à Polícia Marítima garantir o policiamento e fiscalizar o cumprimento do estabelecido quanto à execução desta atividade.

3. Reboques

- a. A atividade de reboque no Porto de Lisboa Foz regula -se pelo estipulado no Decreto-Lei n.º 75/2001, de 27 de fevereiro e, nos termos do seu artigo 5.º, na área de jurisdição portuária é considerado serviço de interesse público;
- b. As entidades que exerçam a atividade de reboque de embarcações ficam vinculadas ao dever de colaboração com a autoridade portuária e demais entidades competentes, no que respeita à prevenção de sinistros e de situações de emergência e segurança no porto;
- c. Os trens de reboque que larguem ou demandem o Porto de Lisboa estão sujeitos a vistoria por perito da Autoridade Marítima;
- d. No Porto de Lisboa só é permitido o exercício da atividade de reboque por rebocadores, salvo casos excecionais, devidamente autorizados, e por razões estritas de segurança da navegação ou do porto.

CAPÍTULO VII – Poluição.

1. PROIBIÇÃO DE POLUIR

- a. Poluição do meio marinho
 - i. De acordo com a Convenção MARPOL 73/78, Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Embarcações, de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978 e a legislação nacional em vigor, em particular com o previsto no Decreto-Lei n.º 235/2000, de 26 de setembro, constitui contraordenação de poluição do meio marinho, toda a descarga ou derrame de produto poluente suscetível de provocar alterações às características naturais do meio marinho, bem como toda a operação de imersão não autorizada, e ainda qualquer prática que introduza ou deposite no meio marinho direta ou indiretamente, substância, organismo que contribua para a degradação do ambiente e possa fazer perigar ou danificar bens jurídicos, nomeadamente:
 - ii. Que produza danos nos recursos vivos e no sistema ecológico marinho;
 - iii. Que cause prejuízo às outras atividades que nos termos da lei se desenvolvam no meio marinho;
 - iv. Nos termos do que precede, é proibido lançar ou despejar no meio marinho quaisquer substâncias nocivas ou residuais passíveis de poluir as águas e praias bem como lançar à água detritos, incluindo peixe, destroços, objetos e outros materiais, tais como, plásticos, redes, madeiras, embalagens, provenientes de embarcações ou cais que, para além da

poluição que geram, possam contribuir para falta de segurança na navegação ou assoreamento do porto;

- v. Sempre que as ocorrências envolvam agressões de grandes proporções ao meio marinho, designadamente, graves prejuízos para o ecossistema ou perigo de contágio para as vidas humanas, poderá tal, de acordo com o artigo 278.º e artigo 279.º do Decreto-Lei n.º 48/95, de 15 de maio (Código Penal), com as alterações subsequentes, observados os preceitos legais e, em determinadas situações, configurar crime;
 - vi. Em caso de poluição, para além das coimas que venham a ser aplicadas no âmbito do Decreto-Lei n.º 235/2000, de 26 de setembro, é ainda da responsabilidade da entidade poluidora o pagamento das despesas resultantes das medidas tomadas no combate à poluição, bem como o pagamento de eventuais indemnizações;
 - vii. Qualquer ocorrência de poluição deve ser prontamente comunicada à Capitania do Porto de Lisboa (CPL) ou ao Comando Local da Polícia Marítima Lisboa (CLPM Lisboa), fornecendo todos os elementos disponíveis, no sentido de serem tomadas as medidas adequadas.
- b. Poluição atmosférica

De acordo com a Convenção MARPOL 73/78, Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Embarcações, de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978, designadamente no anexo VI, é interdita:

- i. A emissão de fumos negros ou faúlhas;
- ii. A desgaseificação de navios de LPG (*Liquid Petroleum Gas*);
- iii. A desgaseificação de navios com tanques de produtos combustíveis, sendo só permitida esta ação, sem emissão de gases diretamente para a atmosfera, devendo sempre ser utilizada a linha de retorno para um tanque destinado a esse fim.

2. PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO

a. A bordo de navios-tanques:

- i. Antes do início das operações, todos os embornais do convés devem estar convenientemente tapados, de modo a evitar um eventual derrame nas águas do porto. Se houver 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;

- ii. Sob o coletor de descarga do navio deve existir um recipiente apropriado para evitar derrames no convés, durante as operações de ligar e desligar os braços de carga ou flexíveis utilizados na movimentação de carga, lastro ou bancas;
- iii. Todas as ligações para carga, lastro e bancas, tanto no coletor de descarga como nas linhas de carga pela popa, devem ter falanges cegas, quando não estiverem em uso;
- iv. 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;
- v. 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 válvulas 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:

A fim de reduzir ao mínimo a poluição atmosférica, marítima e terrestre, o operador portuário deve verificar:

- i. O estado de conservação das garras de descarga, particularmente do seu sistema de fecho;
- ii. O funcionamento dos ejetores de água para humidificação;
- iii. O estado de estanquicidade das blindagens de cobertura dos tapetes transportadores;
- iv. O estado de limpeza das galerias;
- v. Os sistemas de pulverização de água nas torres de transferência entre transportadores e na pilha;
- vi. Os sistemas de recolha de água pluviais contaminadas e das sobranças da humidificação;
- vii. O operador deve providenciar para que durante as operações seja assegurado o funcionamento do sistema de humidificação da carga;
- viii. O operador portuário deve estar atento aos derrames durante as operações, devendo evitar a sua ocorrência;
- ix. A humidificação deve ser efetuada evitando-se o escorrimento da água e o encharcamento da carga;

- x. A poluição provocada a bordo, pelo pó ou resíduos da carga, deve ser controlada varrendo -se convenientemente o convés, sendo os resíduos depositados em contentores adequados para eliminação em terra;
 - xi. Qualquer derrame em terra deve ser removido e limpo rapidamente;
 - xii. Concluídas as operações, deve proceder -se à limpeza geral de todas as áreas onde se verificaram derrames.
- c. Ações de lastro ou remoção de lastro a bordo
- i. Os navios devem subscrever na JUP, à chegada, a “Declaração de Lastro”;
 - ii. O lastro permanente e o lastro segregado só poderão ser removidos de bordo para as águas do mar, se não estiverem contaminadas com qualquer produto poluente e após prévia autorização da Administração do Porto de Lisboa (APL);
 - iii. Em caso de dúvida será exigida amostra do lastro a ser removido, que deverá ser selada na presença de legal representante do navio, da APL e CPL;
 - iv. O lastro proveniente dos tanques de carga só pode ser removido para tanques em terra;
 - v. Sempre que for julgado conveniente, poderão ser mandadas selar as válvulas de fundo e sondados os tanques com lastro;
 - vi. Sempre que durante as operações se preveja que o navio possa ultrapassar a altura máxima de segurança dos braços de carga, serão as operações interrompidas e fechadas as válvulas do coletor de descarga, devendo o navio lastrar até estar em condições de prosseguir as operações;
 - vii. O lastro final só deverá ser efetuado ao cais quando razões de segurança o aconselhem;
 - viii. Em tudo o aqui não previsto, devem ser tidas em conta as disposições do Decreto-Lei 165/2003, de 24 de julho, que transpõe para o quadro jurídico nacional a Diretiva 2000/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga;
 - ix. Os comandantes dos navios com destino ao porto Lisboa, ficam vinculados a enviar à Autoridade Portuária, com conhecimento à Capitania do Porto de Lisboa, o registo da movimentação de lastro — Declaração de Lastro — através do preenchimento do respetivo questionário, nos termos da resolução IMO A.868(2), de 27 de novembro de 1997, conjugada com o artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 565/99, de 21 de dezembro.

3. POLUIÇÃO DO MAR E ÁREAS PORTUÁRIAS – ORGANIZAÇÃO PARA INTERVENÇÃO

(PLANO MAR LIMPO)

a. Organização

- i. A organização para a intervenção de diferentes entidades com jurisdição na área do mar e portuária está definida na Resolução do Conselho de Ministros n.º 25/93, de 4 de fevereiro, através do Plano Mar Limpo (PML), com um carácter operacional que visa definir as funções e atribuições de coordenação e poderes a exercer em matéria de combate às consequências dos acidentes, que produzem perigo eminente ou ocorrência de poluição em meio marinho, nos portos, nos estuários e nos trechos navegáveis dos rios.
- ii. O Sistema de Autoridade Marítima (SAM), de acordo com as orientações do Governo, é o responsável pela execução do PML, podendo, de acordo com o grau de gravidade da ocorrência, a responsabilidade operacional da ocorrência e a responsabilidade operacional da condução das ações de combate à poluição ser atribuídas à autoridade marítima integrada no SAM de escalão adequado ou à autoridade portuária;
- iii. À Administração Portuária cabe a coordenação das operações de combate à poluição na área portuária, à exceção das áreas militares, com os meios próprios, em estreita interligação com a respetiva autoridade marítima e sem prejuízo da intervenção atempada do Sistema de Autoridade Marítima sempre que aqueles meios próprios não sejam suficientes;
- iv. A utilização dos meios militares na execução do PML é efetuada em conformidade com diretivas estabelecidas pelo Ministro da Defesa Nacional;
- v. A adequação do dispositivo de combate à poluição, conforme a gravidade da situação, faz-se por graus de prontidão, a cada um dos quais corresponde um responsável operacional, sem prejuízo da autoridade delegada, quando as circunstâncias o justifiquem, poder ser avocada pelo escalão hierárquico superior.

b. Os graus de prontidão do PML

O estabelecimento dos graus de prontidão pela autoridade marítima de escalão adequado vincula todos os intervenientes nos planos de intervenção no quadro do PML. Os graus de prontidão referidos são, por ordem crescente de gravidade, os seguintes:

- i. O 1.º grau de prontidão, a estabelecer pelo Diretor-geral da Autoridade Marítima quando a ocorrência de poluição, pelas suas dimensões, complexidade, impacto ou recursos necessários ao seu combate, ultrapassem o âmbito regional, assumindo características e dimensões nacionais, obrigando à utilização de meios de âmbito nacional ou internacional, sob direção e coordenação daquela autoridade;

- ii. O 2.º grau de prontidão, a estabelecer pela Autoridade Marítima Regional (Chefe do Departamento Marítimo) em cuja área se der uma ocorrência de poluição que, pelas suas dimensões, complexidade, impacto ou recursos necessários para o seu combate, ultrapassem o âmbito de atuação local, assumindo características e dimensões regionais, obrigando à integração dos meios de combate regionais, de acordo com o plano de intervenção, num único sistema operacional, sob direção e coordenação daquela autoridade;
- iii. O 3.º grau de prontidão, a estabelecer pela Autoridade Marítima local (Capitão do Porto) ou, se em áreas portuárias, pela Autoridade Portuária, dando imediato conhecimento ao capitão do porto quando tal esteja definido no respetivo plano de intervenção, de acordo com a disponibilidade dos meios para essa área, a qual deve estar delimitada no plano. Este grau é estabelecido quando se der uma ocorrência de poluição de maior envergadura ou complexidade, mas ainda de âmbito e impactos locais, que obrigue à intervenção dos meios de combate locais, de acordo com o plano de intervenção, num único sistema operacional, sob direção e coordenação da autoridade marítima ou portuária, tendo em consideração os meios próprios disponíveis e a área sinistrada;
- iv. O 4.º grau de prontidão corresponde à situação normal de ausência de ocorrência de poluição - devendo as diversas entidades executar as medidas respeitantes à fase de preparação - ou de ocorrência de pequenos derrames de âmbito muito localizado, de impacto reduzido e suscetíveis de serem combatidos pelos meios locais (da autoridade marítima ou da autoridade portuária ou dos operadores locais).

c. O dispositivo PML

O dispositivo do PML compreende:

- i. A organização operacional do dispositivo de combate à poluição do PML é a que consta dos anexos A, B e C do respetivo diploma - RCM, n.º 25/93, de 4 de fevereiro:

Anexo A: em conformidade com o grau de prontidão em vigor;

Anexo B: no que respeita às regras de estabelecimento dos diversos graus de prontidão;

Anexo C: no que respeita à estrutura operacional.

- ii. As atribuições das entidades e organismos envolvidos no PML são as constantes das respetivas competências legais e dentro das suas capacidades de intervenção.

d. Áreas de responsabilidade

As áreas de responsabilidade do PML são:

- i. A área de responsabilidade do diretor-geral de Marinha, no que respeita à execução do PML, abrange toda a área de jurisdição marítima nacional;
 - ii. A área de responsabilidade do chefe do Departamento Marítimo, na execução do PML, abrange a área de jurisdição marítima situada dentro dos limites do respetivo Departamento;
 - iii. A área de responsabilidade do capitão do porto, na execução do PML, abrange a área de jurisdição marítima dentro dos limites da respetiva capitania sem prejuízo da responsabilidade da autoridade portuária, nos termos da presente resolução.
- e. Planos de intervenção
- i. No âmbito do PML devem ser preparados planos de intervenção a nível regional e a nível local.
 - ii. Nesse sentido, a partir da entrada em vigor do PML, o Departamento Marítimo do Centro (DMC) apresenta para aprovação e mantém atualizado o plano regional para a área do DMC, e a CPL juntamente com a APL o plano local, com uma periodicidade anual.

4. USO DE DISPERSANTES

A fim de evitar a poluição indiscriminada por meios químicos de combate à poluição no mar que podem provocar formas ainda mais graves de poluição, devem ser observadas as seguintes disposições:

- a. O uso de dispersantes é completamente interdito no interior do porto e em águas pouco profundas por se constituir em fonte adicional de contaminação do meio marinho;
- b. O uso de dispersantes no mar deve ser analisado caso a caso e precedido de autorização da Autoridade Marítima;
- c. A lista nacional de produtos dispersantes passíveis de utilização no combate à poluição por hidrocarbonetos em caso de acidente no mar encontra-se homologada através do Despacho do Secretário de Estado do Ambiente n.º 4567/2014, de 19 de março;
- d. Os dispersantes só devem ser aplicados se for totalmente impossível retirar para depósito os agentes poluidores por meios mecânicos ou outros, no caso de estes traduzirem um perigo imediato de incêndio que afete os navios ou instalações.

CAPÍTULO VIII – Pesca (profissional e lúdica) e prática de mergulho.

1. Sem prejuízo da legislação que regula, no geral, esta atividade, as normas reguladoras do exercício da pesca estão definidas no Regulamento da Pesca nas Águas Interiores não Oceânicas do Rio Tejo, publicado pela Portaria n.º 569/90, de 19 de julho, com as alterações subsequentes e republicação na Portaria n.º 85/2011, de 25 de fevereiro;
2. É proibida a atividade de pesca, profissional ou lúdica, nas águas Interiores não Oceânicas do Rio Tejo, seja qual for o engenho ou arte empregue, nas seguintes zonas:
 - a. Nos canais de acesso ao porto de Lisboa, designadamente Barra Norte ou Pequena e Barra Sul ou Grande e respetivas aproximações, entendendo-se para estes efeitos por Barra Norte um canal centrado no eixo da Barra (definido pelo enfiamento do Farol de Santa Marta com o Farol da Guia) e orientado segundo esse mesmo eixo ($Zv=284,7^\circ$), com 500 jardas de largura entre a Ponta da Rana ($\phi= 38^\circ 40.77' N$ e $L= 9^\circ 20.63' W$) até ao limite Oeste da Barra Sul e por Barra Sul toda a área compreendida entre os enfiamentos da marca da Mama pela marca de Caxias ($Zv=050,3^\circ$ - limite Oeste) e da marca da Mama pela marca da Boa Viagem ($Zv=044,2^\circ$ - limite Este) e entre o enfiamento Peninha – Cidadela ($Zv=336,3^\circ$ - limite Sul) e o enfiamento do farol de S. Julião com o farol do Bugio, designado por linha de Entre-Torres (limite Norte) (cartas náuticas 26303 e 26304);

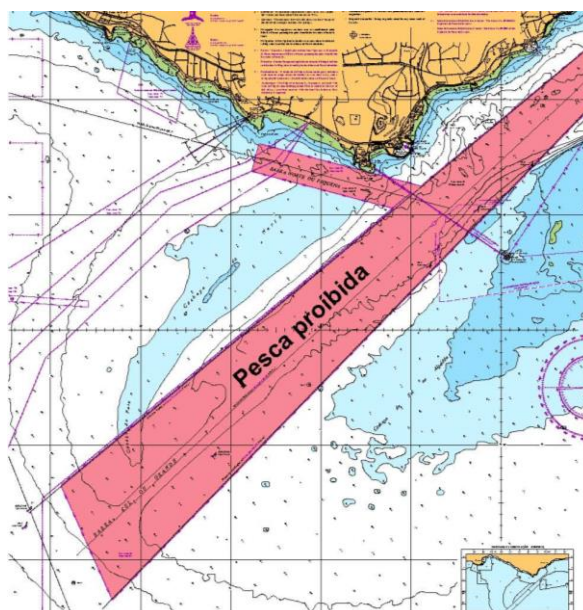


Figura n.º 12 – Área de Pesca Proibida (1)

- b. No canal principal de navegação do rio Tejo:
 - i. A jusante da Ponte 25 de Abril, sendo os limites Norte e Sul definidos respetivamente, pelos azimutes $Zv=080^\circ$ aos pilares Norte e Sul, até atingir o azimuth $Zv=000^\circ$ à Torre de Belém, a partir destes pontos de cruzamento, pelo azimuth $Zv=275^\circ$ até ao enfiamento que define

os limites Oeste e Este da Barra Sul e dentro deste limite até à linha de Entre-Torres (cartas náuticas 26303 e 26304);

- ii. A montante da Ponte 25 de Abril, sendo o limite Sul definido pelo alinhamento entre o pilar Sul da ponte com o extremo Este do Cais do Ginjal e o limite Este definido pelo alinhamento entre o extremo Nordeste da Doca 13 da Margueira e o farolim Este da Doca da Marinha (cartas náuticas 26304 e 26305).

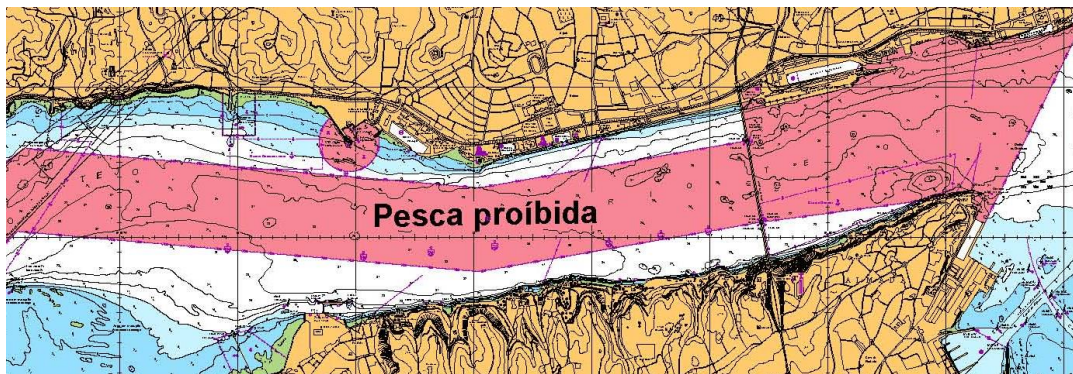


Figura n.º 13 – Área de Pesca Proibida (2)

- iii. A uma distância inferior a 50 metros dos pilares da Ponte 25 de Abril;
- iv. Nos canais de navegação, conforme definidos no "Regulamento da Autoridade Portuária de Lisboa" da APL, nomeadamente no(a):
- (1) Canal do Alfeite;
 - (2) Canal do Barreiro, incluindo o Canal da Siderurgia;
 - (3) Canal do Seixal, incluindo o Canal da Trindade;
 - (4) Canal da Cuf/Quimigal, incluindo os Canais do Terminal de Líquidos e Terminal de Sólidos;
 - (5) Canal do Montijo;
 - (6) Canal de Alcochete;
 - (7) Canal de Cabo Ruivo;
 - (8) Cala do Norte ou da Póvoa;
 - (9) Cala das Barcas ou do Sul;
 - (10) Cala de Samora (só se aplica para dentro da Cala de Alcochete);
 - (11) Todas as restantes calas e canais não discriminados anteriormente.
- v. Na zona delimitada por uma circunferência centrada na Torre VTS e com um raio de 0.2 milhas náuticas;

- vi. Nas docas e marinas de recreio;
 - vii. A menos de 100 m do acesso a embarcadouros, docas e marinas, bem como de áreas delimitadas de estaleiros de construção naval e estabelecimentos de aquicultura;
 - viii. A menos de 100 m dos pontões de atracação, das rampas, das unidades militares, dos fortes, dos faróis, das rampas de salva-vidas e dos navios de guerra fundeados e das embarcações estacionadas ao largo a realizar operações portuárias;
 - ix. A menos de 100 m da desembocadura de qualquer esgoto desde que este esteja devidamente assinalado;
 - x. A menos de 300 m dos cais acostáveis;
 - xi. Nas zonas de fundeadoiro proibido para proteção de cabos submarinos fluviais e para proteção do tráfego de embarcações de transportes coletivos entre as duas margens;
 - xii. A menos de 500 m de navios com cargas perigosas, salvo se o contrário resultar da lei ou de convenção internacional ratificada por Portugal;
 - xiii. Nos locais onde o exercício da pesca cause embaraço aos serviços de navegação e flutuação, sempre que como tal devidamente assinalados;
 - xiv. Em áreas balneares, durante a respetiva época balnear, a menos de 200 m da linha da praia;
- c. Proibição de praticar mergulho:
- A pesca submarina e a prática de mergulho amador são proibidas no estuário do rio Tejo, em toda a área de jurisdição da CPL.

3. A pesca com Arte xávega, pelos fatores históricos, culturais e até económicos é vista como uma atividade de especial sensibilidade, sendo objeto de um Edital dedicado do Capitão do Porto de Lisboa, apresentando-se neste documento apenas informação de carácter geral. Estão definidas 3 áreas destinadas à prática da Arte xávega, na Costa da Caparica e no interior das áreas I e III, existem 2 subáreas, a IA e a IIIA:

- a. Área I: Definida entre os pontos conspícuos constituídos pelo esporão norte da Praia da Cova do Vapor e o esporão sito no extremo sul da Praia de S. João da Caparica;

Subárea IA: Área preferencial para o exercício da pesca com arte de xávega. Definida no interior da Área I, entre o ponto conspícuo constituído pelo esporão sito no extremo sul da Praia de S. João da Caparica e a linha imaginária paralela ao referido esporão distando 300 metros para norte;

- b. Área II: Definida entre os pontos conspícuos constituídos pelo esporão norte da Praia do Tarquínio e o esporão sul da Praia Nova;

- c. Área III: Definida entre o ponto conspícuo constituído pelo esporão sito no extremo norte da Nova Praia e o limite sul do espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Lisboa sito na margem norte da Lagoa de Albufeira;

Subárea IIIA: Área preferencial para o exercício da pesca com arte de xávega. Definida no interior da Área III, entre o ponto conspícuo constituído pelo esporão sito no extremo norte da Nova Praia e a linha imaginária paralela ao referido esporão distando 300 metros para sul.

4. Limites ao exercício da pesca por arte de xávega:

- a. O exercício da pesca com arte de xávega não é permitido durante a época balnear em praias concessionadas, entre as 10 horas e 30 minutos e as 18 horas e 30 minutos conforme estatuído no n.º 1 do artigo 6.º da Portaria n.º 1102-F/2000, de 22 de novembro;
- b. O acesso à praia, saída e trânsito dos tratores para alagem das artes e apoio à atividade não é permitido durante a época balnear, em praias concessionadas, entre as 11 horas e as 18 horas considerando-se que os 30 minutos de diferença entre o limite de saída e entrada na área de operação, relativamente ao período autorizado de pesca, correspondem ao período de posicionamento e preparação em segurança da atividade onde deve ser atendida a preocupação de não serem criados conflitos de usos com utentes ou outras atividades dos espaços balneares concessionados;
- c. Em período fora de época balnear, nos espaços concessionados com apoio balnear em funcionamento nos termos do n.º 6, do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 135/2009, de 03 de junho, com a redação que lhe foi introduzida pelo Decreto-Lei n.º 121/2014, de 07 de agosto, com elevada afluência de utentes, o exercício da pesca com arte de xávega regula-se pelas limitações impostas para o período da época balnear em todas as áreas;
- d. Na Área II, por razões de segurança resultante da elevada afluência de utentes aos espaços balneares em período fora de época balnear, durante a semana anterior e a semana posterior ao domingo de Páscoa e mês de maio, o exercício da pesca com arte de xávega regula-se pelas limitações impostas para o período da época balnear;
- e. Por razões de segurança resultante da elevada afluência de utentes aos espaços balneares durante a época balnear, no período da hora balnear (0900 às 1900), ou fora da época balnear, no período equivalente, é interdito o exercício da pesca com arte de xávega em todas as áreas sempre que se verifique não estarem reunidas condições de segurança no acesso e trânsito dos tratores, operação das embarcações ou lançamento e recolha da arte;

- f. Por razões de segurança é interdito o exercício da pesca com arte de xávega sempre que a atividade possa conflitar com outras atividades autorizadas pela Autoridade Marítima, nomeadamente eventos culturais ou desportivos.

Áreas de Arte Xávega

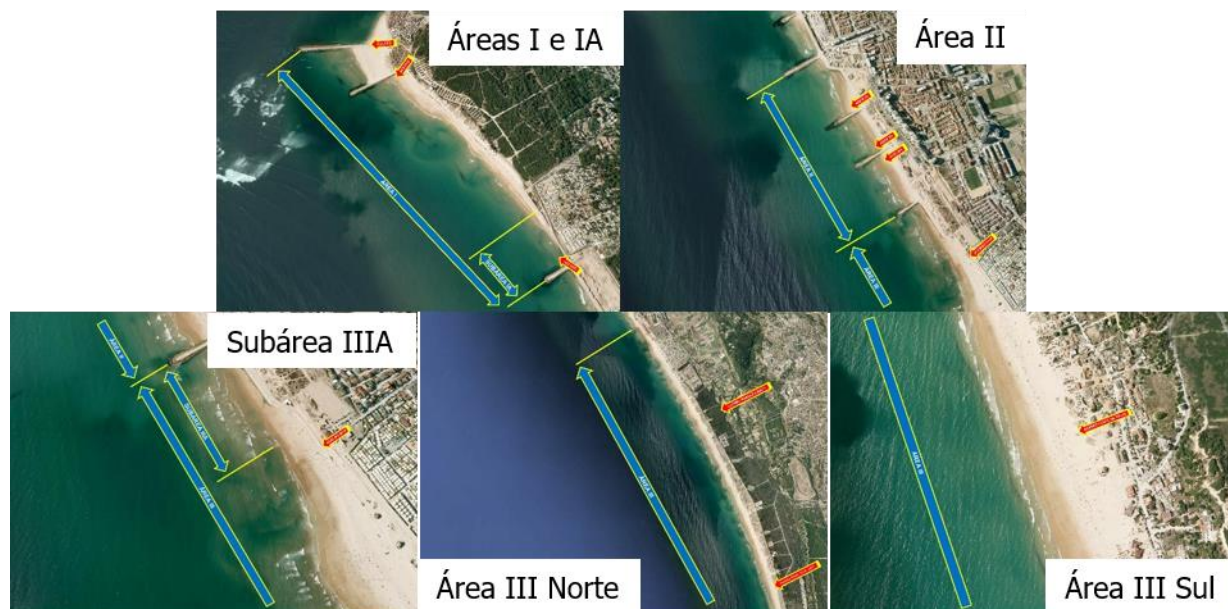


Figura n.º 14 – Áreas de Arte Xávega na Costa da Caparica

CAPÍTULO IX – Atividades de natureza desportiva ou cultural.

1. Eventos desportivos ou culturais

- a. Sem prejuízo de outras autorizações legalmente exigíveis, para a realização de quaisquer eventos desportivos ou culturais que ocorram em áreas de jurisdição marítima, é necessária a autorização do Capitão do Porto, devendo o requerimento dar entrada na CPL com pelo menos 5 (cinco) dias úteis antes da data da realização do evento;
- b. O requerimento ao Capitão do Porto, mencionado na alínea anterior, deve ser acompanhado da autorização da entidade administrante do espaço (ex: Câmara Municipal, APL, APA, etc.) a utilizar para o evento, quando aplicável;
- c. Nos eventos autorizados, a CPL estabelecerá as condições de segurança que o requerente terá que obedecer para poder realizar o evento, incluindo ou não a necessidade de acompanhamento por agentes da PM apeados e/ou embarcados, caso estes não tenham sido requisitados. A CPL

- dará conhecimento à respetiva entidade administrante do local e ao ICNF/RNET sempre que estes ocorram em área classificada da Rede Natura 2000 e/ou área protegida da RNET;
- d. Nos casos em que os eventos ocorram em águas restritas ou em locais onde a navegação é tal que a realização do evento possa fazer perigar a sua realização em segurança, a Capitania emite o correspondente Aviso à Navegação Local e impõe a presença da Polícia Marítima, quando considerado adequado;
 - e. Em termos administrativos e depois de emitida a respetiva licença, só será aceite o cancelamento do evento, até 48 horas antes da sua realização.

2. Fogo de artifício

É autorizado o lançamento de fogo de artifício, no domínio público marítimo, sem prejuízo de demais autorizações de outras Autoridades ou Entidades competentes, nos termos da legislação em vigor, desde que sejam cumpridas as seguintes condições:

- a. Existência de autorização das seguintes entidades, conforme aplicável:
 - i. Serviços de Tráfego Aéreo (espaço aéreo);
 - ii. PSP/GNR (explosivos: Licença e Credenciação para lançamento de foguetes e fogo de artifício);
 - iii. APL ou Câmara Municipal respetiva ou outra entidade administrante (utilização espaço);
 - iv. Câmara Municipal respetiva (licença de ruído);
 - v. Bombeiros (segurança).
- b. Existência dos apropriados seguros de responsabilidade civil e de acidentes de trabalho;
- c. Sejam asseguradas as necessárias condições de segurança durante o carregamento e lançamento dos artefactos pirotécnicos, bem como o cumprimento rigoroso das condições impostas pelas várias entidades mencionadas anteriormente;
- d. No caso de o fogo-de-artifício ser efetuado em terra, o mesmo deve ter policiamento por agentes da PM e vigilância por elementos dos bombeiros, do local utilizado para o lançamento do fogo-de-artifício, desde o início da montagem dos pirotécnicos até ao lançamento;
- e. Se o fogo for efetuado no rio/ mar deve:

- (1). Ser efetuada uma vistoria, por perito da CPL, a todas as plataformas/embarcações onde venham a ser instalados os pirotécnicos, no sentido de verificar se estas reúnem condições de segurança para o efeito;
- (2). Ter policiamento por agentes da PM e vigilância por elementos dos bombeiros, do carregamento dos pirotécnicos nas plataformas/ embarcações;
- (3). Existir o acompanhamento por lancha da PM das plataformas/embarcações, desde o local de carregamento até ao local do lançamento;
- (4). As plataformas/embarcações depois de fundeadas ter na sua proximidade um rebocador de modo a garantir o posicionamento destas;
- (5). O patrulhamento da área circundante das plataformas/embarcações ser feito por lancha da PM, para interdição do tráfego fluvial na área, essencialmente durante o lançamento do fogo-de-artifício;
- (6). Ser fornecida à CPL, um Ponto de Contacto e respetivo meio de comunicação, do responsável pela operação de lançamento, para efeitos de coordenação de segurança.

3. Embarcações de alta velocidade (EAV)

- a. São consideradas Embarcações de Alta Velocidade (EAV), aquelas que possuam sustentação dinâmica e utilizem um aparelho propulsor que se enquadre dentro das condições previstas no Decreto-Lei respetivo;
- b. São igualmente consideradas EAV aquelas embarcações que, pela sua estrutura, característica do seu sistema de propulsão ou relação peso/potência efetiva, se diferenciem claramente das restantes embarcações e sejam suscetíveis de representar um perigo para a navegação;
- c. As EAV estão obrigadas a despacho de largada (desembarço) nos termos da legislação em vigor, sendo ainda obrigadas a:
 - i. Informar o Capitão do Porto da hora prevista de chegada com, pelo menos, duas horas de antecedência;
 - ii. Apresentar ao Capitão do Porto comunicação de chegada no prazo máximo de uma hora após a atracação;
 - iii. Permanecer atracadas entre as 21:00 e as 07:00 horas locais, salvo autorização expressa, por escrito, do Capitão do Porto;
 - iv. Solicitar ao Capitão de Porto autorização de saída do porto com, pelo menos, duas horas de antecedência.

4. Náutica de Recreio

a. A prática de Windsurf, motas de água e pranchas motorizadas (jet ski) no rio Tejo está condicionada ao cumprimento das seguintes disposições:

- i. Só é permitida durante o período diurno, até uma hora antes do pôr-do-sol;
- ii. No caso das pranchas de Windsurf, estas têm que dispor de vela com tela transparente que permita a visibilidade para sotavento;
- iii. É permitida nos seguintes troços marginais:

(1) Torre de S. Julião / Torre VTS (até uma distância máxima de 500 metros da margem);

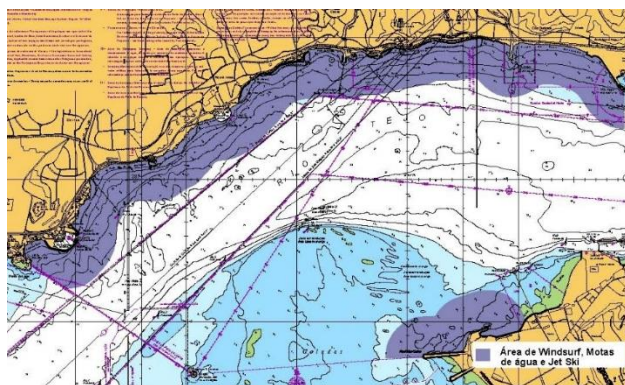


Figura n.º 15 – Área de prática de desportos motorizados e windsurf (1)

(2) Extremo SW da Base Aérea do Montijo ($\varphi = 38^{\circ} 41.41' N$ e $L = 009^{\circ} 02.95' W$) / Pontecais de Alcochete (até uma distância máxima de 500 metros da margem), e numa área compreendida entre as seguintes marcas:

Boia N4 da Cala do Norte ou da Póvoa;

Boia B3 da Cala das Barcas ou do Sul;

Baliza n.º 2 do Canal de Alcochete;

Ponte Cais de Alcochete;

Boia S1 da Cala de Samora;

Ponta do molhe Sul da marina do Parque das Nações.



Figura n.º 16 – Área de prática de desportos motorizados e windsurf (2)

(3) Cais de Alhandra / Ponte de Vila Franca de Xira.

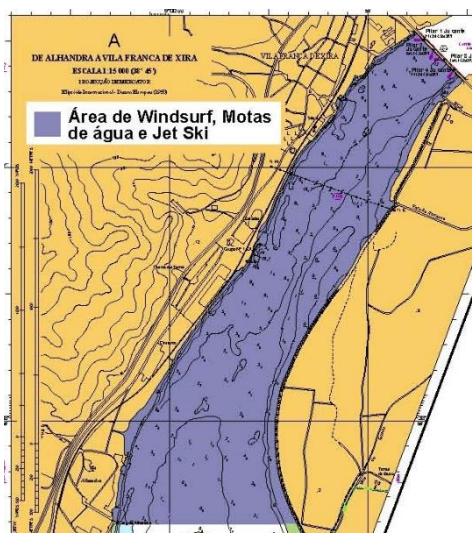


Figura n.º 17 – Área de prática de desportos motorizados e windsurf (3)

- iv. Por forma a permitir o acesso à Costa da Caparica pode ser utilizado o trajeto marginal, entre a ponta do molhe da Cova do Vapor ($\varphi = 38^{\circ} 39,96' N / L = 009^{\circ} 15,27' W$) e a Ponta da Calha, também na Cova do Vapor, até uma distância de 500 metros de terra. Para dobrar a ponta do molhe da Cova do Vapor, assim como a Ponta da Calha é permitido um afastamento destes até 500 metros;
- v. Durante a Época Balnear não é permitida a prática de Windsurf nas zonas de banhos a menos de 300 (trezentos) metros da praia.
- b. A prática de Windsurf, fora do rio Tejo (costa marítima entre a Cova do Vapor e a Lagoa de Albufeira), está condicionada ao cumprimento das seguintes disposições:

- i. Só é permitida durante o período diurno, até uma hora antes do pôr-do-sol, com boa visibilidade, bom tempo e mar de pequena vaga até 1 metro de altura;
 - ii. Todas as pranchas de Windsurf têm que dispor de vela com tela transparente que permita a visibilidade para sotavento;
 - iii. Só é permitido o afastamento até 2 milhas da costa. Os praticantes que se afastem mais de 1000 (mil) metros da costa usarão obrigatoriamente cinto com cabo e gato fixo à prancha;
 - iv. Os praticantes de Windsurf deverão transportar uma pequena bandeira cor-de-laranja, confeccionada em material de rápida secagem para utilizar como meio de pedir socorro;
 - v. Durante a Época Balnear não é permitida a prática de Windsurf nas zonas de banhos a menos de 300 (trezentos) metros da praia;
 - vi. Durante a Época Balnear, nas zonas de banhos, os praticantes de Windsurf, para largarem ou abicarem à praia, utilizarão obrigatoriamente, quando existam, os corredores demarcados destinados às embarcações de recreio; no caso de não existirem os referidos corredores, os praticantes terão de se afastar ou aproximar da praia a nado, num percurso a ela perpendicular e não inferior a 100 (cem) metros.
- c. A utilização de motas de água e pranchas motorizadas, fora do Porto de Lisboa está condicionada ao cumprimento das seguintes disposições:
- i. As motas de água e pranchas motorizadas só podem navegar entre o nascer e até uma hora antes do pôr-do-sol;
 - ii. Durante a Época Balnear, não é permitida a utilização de motas de água e pranchas motorizadas nas zonas de banhos a menos de 300 (trezentos) metros da praia;
 - iii. Durante a Época Balnear, junto das zonas de banhos, os utilizadores de motas de água e pranchas motorizadas utilizarão obrigatoriamente para largar ou abicar à praia, os corredores demarcados destinados às embarcações de recreio. No caso de não existirem os referidos corredores a travessia da zona de banhos deve ser feita à velocidade mínima e numa direção perpendicular à praia, na zona de menor concentração de banhistas ou onde haja menor perigo para estes. No caso de não existirem os referidos corredores e o número de praticantes o justificar, serão designados e assinalados locais na praia para aqueles praticantes largarem ou abicarem.
- d. Para a prática de desportos náuticos motorizados ou praticados com o auxílio de embarcação a motor, são consideradas “zonas de banhos” toda a orla marítima e margens, sendo aplicável o determinado no Regulamento da Náutica de Recreio;

- e. Não é permitido às embarcações de recreio navegar ou fundear nas seguintes áreas:
- i. Durante a Época Balnear, nas zonas de banhos, até 300 metros da linha de costa;
 - ii. Durante a prática de esqui aquático, ao conjunto embarcação-esquiador, nas zonas de banhos, até 300 metros da linha de borda de água;
 - iii. Durante a Época Balnear, só é autorizada a entrada na zona de banhos das embarcações com arqueação inferior a 2 (GT), desde que tenham velas arreadas e/ou os motores parados e levantados, e dos esquiadores em manobras de abicagem, pelos corredores para o efeito demarcados. No caso de não existirem os referidos corredores a travessia da zona de banhos deve ser feita à velocidade mínima e numa direção perpendicular à praia, na zona de menor concentração de banhistas ou onde haja menor perigo para estes.

CAPÍTULO X – Diversos.

1. Reserva Natural do estuário do Tejo

- a. A Reserva Natural do Estuário do Tejo (RNET) foi criada em 1976, por legislação nacional, devido à existência de uma comunidade avifaunística relevante no estuário do Tejo, que justificava a sua proteção legal. Em 1994 foi decretada a proteção internacional desta zona, criando-se então a Zona de Proteção Especial (ZPE) do Estuário de Tejo;
- b. Em 2008 foi criado, por Diploma Legal, o Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Estuário do Tejo (PORNET), que estabelece os regimes de salvaguarda de recursos e valores naturais e fixa os usos e o regime de gestão a observar na sua área de intervenção, com vista a garantir a conservação da natureza e da biodiversidade e a manutenção e valorização das características das paisagens naturais e seminaturais, privilegiando a manutenção da vocação natural da RNET enquanto habitat de aves migratórias;
- c. A RNET em geral, e a ZPE do Estuário de Tejo em particular, regem-se por um conjunto de diplomas legais, os quais se recomenda a sua leitura antes de qualquer atividade nestes locais. As infrações às disposições estabelecidas nos Diplomas Legais constituem contraordenações.

2. Farol do Bugio

A estrutura do Farol do Bugio é uma zona de proteção e salvaguarda especial quer em termos da segurança da navegação, no âmbito do assinalamento marítimo, quer na preservação do património nacional. Atentas as características do local, o respetivo acesso é condicionado por razões de segurança, sendo apenas considerado em casos excecionais e devidamente acompanhado por pessoal da Direção de Faróis.

3. Achado de objetos suspeitos

Qualquer indivíduo que, no mar, na orla marítima ou em qualquer outro local sob jurisdição da autoridade marítima encontrar objeto cuja aparência leve a admitir tratar-se de material de guerra ou de engenho explosivo, deverá:

- a. Abster-se de lhe tocar ou de o meter a bordo se o achado for no mar;
- b. Assinalar, se possível, o local e providenciar, tanto quanto as circunstâncias lho permitam, para que ninguém dele se aproxime;
- c. Comunicar o achado, com a maior brevidade, à autoridade marítima mais próxima (Capitania ou Delegação Marítima), ou, se isso não for viável, a qualquer autoridade militar ou civil, descrevendo o objeto e sua localização, o melhor que puder.

4. Arriar ou movimentar embarcações próprias

Em qualquer navio atracado ou fundeado na área de jurisdição marítima, não é permitido arriar e/ou movimentar quaisquer embarcações próprias sem prévia autorização do Capitão do Porto.

5. Varar embarcações

É proibido varar embarcações nas zonas de banhos, à exceção das embarcações de pesca tradicional, detentoras de Licença de Encalhe. É ainda permitido, no período diurno, varar embarcações de recreio dentro dos corredores de acesso às praias.

6. Operações de Scooping

- a. Tendo em vista assegurar a operação e a segurança nos locais de scooping, dos aviões bombardeiros anfíbios, estabelece-se um conjunto de procedimentos, entre o Comando Nacional de Operações de Socorro (CNOS), a Autoridade Marítima Nacional (AMN), os Comandos Distritais de Operações de Socorro (CDOS), as Autoridades locais competentes. Desta forma e aquando do acionamento dos Aviões Bombardeiro Anfíbios, deverão ser realizados os seguintes procedimentos, por ordem de precedência:
 - i. O CNOS verifica os dois pontos de scooping mais próximos do local do incêndio, utilizáveis de acordo com o previsto para o tipo de aeronave a mobilizar e dentro de um raio de 25 km ao objetivo;
 - ii. O CNOS aciona os aviões anfíbios, indicando ao Piloto Comandante, esses dois pontos de scooping;

- iii. O Piloto Comandante seleciona desses dois pontos, qual o primário e o secundário;
- iv. O CNOS considera o proposto pelo Piloto Comandante;
- v. No caso do local de scooping, em rio ou costa litoral, ser no espaço de jurisdição da AMN, conforme a lista de pontos de scooping em anexo, o CNOS informa de imediato, por telefone, o Capitão do Porto respetivo, procurando recolher informações adicionais e informando do tempo previsto da operação;
- vi. O CNOS envia a informação por correio eletrónico para a Capitania do Porto de Lisboa, confirmando a informação transmitida por telefone, e para CDOS do (s) distrito (s) respetivo (s), referindo os pontos de scooping, área do incêndio ou operação, previsão do tempo de operação e respetivo intervalo para efeitos de reabastecimento de combustível das aeronaves (aproximadamente 55 minutos + trânsito para os Aviões Anfíbios Médios e 01 hora e quarenta minutos para os Aviões Pesados + trânsito) e a hora prevista do término da mesma. O documento referido deverá ainda conter a frequência rádio para comunicações bilaterais
- vii. O CNOS determina que o Comandante Operacional Distrital (CODIS) articule com o Capitão do Porto os aspetos táticos da operação de scooping, sempre que se justifique;
- viii. O CNOS notifica, por telefone, o Capitão do Porto e o CDOS do distrito respetivo, do fim da operação do meio aéreo;
- ix. Por conveniência operacional, o Piloto Comandante informa, logo que possível, o CNOS sobre as intenções de alterar o (s) ponto (s) inicialmente definidos para scooping, se as condições assim o exigirem, sendo que este não deverá estar a uma distância superior a 25 km da ocorrência;
- x. O CNOS deverá, então, reiniciar os procedimentos a partir do ponto 5;
- xi. Por questões de segurança, nenhum avião bombardeiro anfíbio poderá efetuar operações de scooping fora dos locais definidos, a não ser quando autorizado pelo CNOS;
- xii. Sempre que um avião bombardeiro anfíbio se aproxime do local de scooping, deve estabelecer contacto com a Capitania Marítima da área através do canal 11 (156,550 MHz), da banda marítima;
- xiii. A Capitania/Polícia Marítima, por sua vez, estabelece os seguintes procedimentos:
 - (1) Divulga um aviso à navegação local através do canal 16;
 - (2) Implementa um plano de interdição de área de forma a garantir a segurança das operações de scooping (envolvendo a Polícia Marítima);

(3) Estabelece comunicações com a aeronave e acompanha a operação de forma a reforçar a segurança da operação.

xiv. Os navegantes deverão seguir as instruções recebidas da autoridade marítima, de forma a não pôr em causa a sua segurança nem a das aeronaves envolvidas, nomeadamente, evitando a área que está a ser interdita, até ser comunicado o fim das operações de scooping através de canal 16, ou por outros meios julgados convenientes.

Tabela de Pontos Scooping no espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Lisboa

| Local | Pontos de Scooping coordenadas em WGS 84 (N.º do ponto scooping na NOP 5206/2017, da ANPC) | Observações |
|---------------------|--|---|
| Paço de Arcos | 38°41,2'N / 009°16,0'W (15) | Validado pelo Capitão de Porto. Aberto à ondulação; utilizar apenas com a coordenação da APP/TWR Lisboa. Área da operação um círculo com raio de 1200 jardas centrado na posição. |
| Cala de Samora | 38°44,00'N / 009°03,4'W (16) | Validado pelo Capitão de Porto. Situado na zona da Base Área do Montijo. Área da operação um círculo com raio de 1200 jardas centrado na posição. |
| Vila Franca de Xira | 38°56,09'N / 008°59,82'W (17) | Validado pelo Capitão de Porto. Situado a norte do Mouchão de Alhandra. Área da operação um círculo com raio de 1200 jardas centrado na posição. |
| Estuário do Tejo | 38°41,6'N / 009°05,0'W (63) | Validado pela DGAM. Área da operação um círculo com raio de 1200 jardas centrado na posição. |

Extratos das Cartas Náuticas com os Pontos/Áreas de Scooping representados

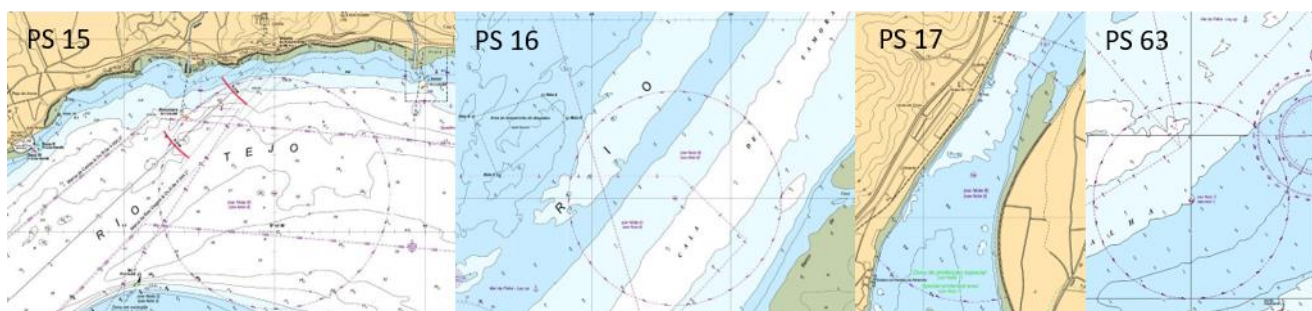


Figura n.º 18 – Pontos/Áreas de Scooping

7. Utilização de detetores de metais

De acordo com o artigo 2.º da lei n.º 121/99, de 20 de agosto, conjugado com a alínea g), do n.º 1, do artigo 4.º do Decreto-lei n.º 115/2012, de 25 de maio, a emissão de licenças de utilização de detetores de metais e de qualquer outro equipamento de deteção é da competência do Diretor-Geral da Direção-Geral do Património Cultural (DGPC) não sendo autorizado a utilização de tais equipamentos no espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Lisboa, sem licenciamento daquela entidade.

