



**IPTM - Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P.**  
Delegação do Sul

**NORMAS ESPECIAIS  
DE SEGURANÇA MARÍTIMA E PORTUÁRIA  
DOS PORTOS DE FARO E OLHÃO**



**2012**



**IPTM - Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P.**  
Delegação do Sul

## **NORMAS ESPECIAIS DE SEGURANÇA MARÍTIMA E PORTUÁRIA DOS PORTOS DE FARO E OLHÃO**

O Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P. - Delegação do Sul, no uso das competências que lhe são conferidas pela alínea h) do n.º 3 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 146/2007, de 27 de Abril e alínea d) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de Março, conjugado com a Regra 1, alínea b), do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar - 1972 (RIEAM - 72), faz saber que:

- 1. -** O acesso, a entrada, a permanência e a saída dos navios nos Portos de Faro e Olhão deve obedecer às normas especiais de segurança marítima e portuária anexas e sucessivas alterações, a emitir por esta Autoridade Portuária.
- 2. -** As infracções à regulamentação expressa nestas normas, independentemente das avarias e acidentes pessoais cuja responsabilidade possa caber a qualquer dos intervenientes infractores, serão punidas de acordo com a lei penal correspondente e o regime das contra-ordenações aprovado pelo Decreto-Lei n.º 49/2002, de 2 de Março.
- 3. -** Estas Normas Especiais entram em vigor no dia 1 de Janeiro de 2012.

Faro, 27 de Dezembro de 2011

O DIRECTOR DELEGADO

*Brandão Pires*



**IPTM - Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P.**  
Delegação do Sul

**NORMAS ESPECIAIS**  
**DE**  
**SEGURANÇA MARÍTIMA E PORTUÁRIA**  
**DOS**  
**PORTOS DE FARO E OLHÃO**

**Janeiro de 2012**



IPTM - Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P.  
Delegação do Sul

## **NORMAS ESPECIAIS DE SEGURANÇA MARÍTIMA E PORTUÁRIA DOS PORTOS DE FARO E OLHÃO**

### **ÍNDICE:**

#### **1 - DISPOSIÇÕES GERAIS**

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

#### **2 - PROCEDIMENTO PARA DEMANDAR O PORTO**

- 2.1- Área exterior de aproximação à Barra Comum de Faro/Olhão*
- 2.2- Condução da navegação*
- 2.3- Áreas de manobra*
- 2.4- Dimensões dos navios*
- 2.5- Navegação no canal principal*
- 2.6- Postos de acostagem*

#### **3 - SERVIÇO DE PILOTAGEM**

#### **4 - FUNDEADOUROS**

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

#### **5 - AVISO DE CHEGADA**

#### **6 - REBOCADORES**

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

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

## **8 - DEFICIÊNCIAS, AVARIAS E REPARAÇÕES A BORDO**

- 8.1-** *Participação de avarias*
- 8.2-** *Reparações*
- 8.3-** *Serviços efectuados por mergulhadores*

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

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

## **10 - POLUIÇÃO**

- 10.1-** *Proibição de poluir*
- 10.2-** *Prevenção da poluição*
- 10.3-** *Combate à poluição por hidrocarbonetos e outras substâncias perigosas*
- 10.4-** *Poluição atmosférica*
- 10.5-** *Uso de dispersantes*
- 10.6-** *Declaração de lastro*
- 10.7-** *Lastros*

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

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

## **13 - PROVAS DESPORTIVAS E ACTIVIDADES DE MERGULHO**

## **ANEXOS**

**ANEXO 1 - PLANO DE COMUNICAÇÕES DOS PORTOS DE FARO E OLHÃO**

**ANEXO 2 – CONTACTOS TELEFÓNICOS**

**ANEXO 3 - DISTRIBUIÇÃO**



IPTM - Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P.  
Delegação do Sul

## **NORMAS ESPECIAIS DE SEGURANÇA MARÍTIMA E PORTUÁRIA DOS PORTOS DE FARO E OLHÃO**

### **1 - DISPOSIÇÕES GERAIS**

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

- a) As presentes normas especiais aplicam-se aos Portos de Faro e Olhão, designadamente nas áreas de aproximação, fundeadouros, canais de navegação, bacias de manobra e áreas adjacentes a todos os terminais de carga geral, passageiros, pesca, náutica de recreio e actividade marítimo-turística.
- b) Nos Portos de Faro e Olhão consideram-se navios desgovernados, para além dos designados na alínea f) da Regra 3, do RIEAM-72, o trem de reboque em que o navio rebocado não disponha de máquina e/ou leme.
- c) No Porto de Faro e canal de acesso (Barra e Canal de Faro) são considerados navios condicionados pelo seu calado, além dos designados na alínea g) da Regra 3, do RIEAM-72, os que tenham mais de 4,5 m de calado ou 8 m de boca.  
No Porto de Olhão e canal de acesso (Canal de Olhão) são considerados navios condicionados pelo seu calado, além dos designados na alínea g) da Regra 3, do RIEAM-72, os que tenham mais de 4 m de calado ou 8 m de boca.
- d) Em caso de acidente, nomeadamente explosão e/ou incêndio a bordo de navios, abalroamento, encalhe ou afundamento, a Autoridade Marítima Local assumirá o controle e a coordenação das operações relacionadas com a situação de emergência criada, sem prejuízo das atribuições próprias de outras entidades ou órgãos da Administração Pública.

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

- a) A entrada na barra e estadia nos Portos de Faro e Olhão, de navios nas condições que a seguir se indicam, apenas é permitida mediante autorização da Autoridade Marítima Local e nas condições por ela expressas na ocasião após consultar a Autoridade Portuária:
  - Navios com alterações das condições normais de estabilidade;

- Navios com água aberta ou com fogo a bordo (especialmente se transportarem substâncias explosivas, incendiárias ou susceptíveis de provocar poluição);
  - Navios com indicação para interdição de entrada ou estacionamento no porto por parte da Autoridade de Inspeção (IPTM, I.P.) no âmbito do Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros (RINE) – Decreto-Lei nº 195/98 de 10Julho;
  - Navios com qualquer tipo de avaria no aparelho propulsor, ou leme;
  - Trens de reboque (com excepção dos constituídos por rebocadores ou embarcações locais).
- b) Qualquer Autoridade, comandante de navio, mestre de embarcação ou navegador de recreio que tome conhecimento de anomalias que possam comprometer a segurança da navegação ou do próprio navio, nomeadamente as citadas em a) ou que constituam ameaça de dano para o meio ambiente marinho, deverá informar de imediato a Autoridade Portuária e a Autoridade Marítima Local (Piquete da Polícia Marítima).
- c) Em qualquer das situações previstas na alínea a), caso seja concedida a autorização para entrada do navio no Porto, a Autoridade Portuária informará a Autoridade Marítima Local, de acordo com o estipulado no Artº 21º do Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros (RINE) promulgado pelo Decreto-Lei nº 195/98.
- d) A Autoridade Portuária reserva-se o direito de interditar escalas de navios que em anteriores demandas, aos Portos de Faro e Olhão, tenham evidenciado qualidades náuticas inadequadas às exigências de manobrabilidade destes portos, sem prejuízo dessa decisão ser devidamente fundamentada.

### ***1.3- COMUNICAÇÕES EM VHF***

- a) Todos os navios e embarcações devem cumprir com o plano de comunicações em VHF dos Portos de Faro e Olhão.
- b) Todos os navios e embarcações, por razões de segurança, nas fases de entrada no Porto, navegação nos canais e manobras de aproximação, atracação e desatracação, devem manter escuta nos Canais 14 e 16.
- c) O Departamento de Pilotagem da Autoridade Portuária mantém escuta no canal 14 durante os períodos de movimento de navios com piloto a bordo.

## **2 - PROCEDIMENTO PARA DEMANDAR O PORTO**

### ***2.1- ÁREA EXTERIOR DE APROXIMAÇÃO À BARRA COMUM DE FARO/OLHÃO***

- a) A área exterior de acesso à barra é definida pelos limites:

- A Norte – Pela linha de costa;
- A Sul - Pelo paralelo 36° 56,00'N;
- A Leste - Pelo meridiano 007° 49,50'W;
- A Oeste - Pelo meridiano 007° 53,00'W.

**b)** Sempre que surjam dúvidas sobre os avisos em vigor, barra fechada ou aberta ou outras informações, poderá a Autoridade Marítima Local ou o Departamento de Pilotagem serem contactados para efeitos de esclarecimento.

## **2.2- CONDUÇÃO DA NAVEGAÇÃO**

- a)** O enfiamento de aproximação à Barra Comum de Faro/Olhão desenvolve-se no ZV=351,6°, enfiando o farolim do molhe Oeste com a Igreja de Estoi. As marcas do enfiamento da barra são constituídas pelo farolim da Barra Nova (marca anterior) e Farol do Cabo de Santa Maria (marca posterior). O enfiamento desenvolve-se no ZV=020,9°.
- b)** Apesar de nos Portos de Faro e Olhão estarem em vigor todas as regras de manobra e navegação estabelecidas no RIEAM-72 haverá que considerar:
- (1) De acordo com as Regras 3 e 9 daquele Regulamento, atender às limitadas possibilidades de manobra dos grandes navios. Esta disposição aplica-se também e sobretudo às embarcações do tráfego local, de pesca, marítimo-turísticas e de recreio, as quais não devem dificultar os movimentos daqueles navios;
  - (2) Na área exterior de aproximação ao porto as embarcações de entrada devem tomar o enfiamento de aproximação [farolim do molhe Oeste (anterior) e Igreja de Estoi (posterior)] e cruzar com as embarcações de saída mantendo o bombordo com bombordo;
  - (3) Todas as embarcações que pelas suas dimensões não estejam obrigadas a embarcar piloto, devem contactar em VHF, Canal 14, com o Departamento de Pilotagem da Autoridade Portuária;
  - (4) Quando surjam dúvidas num navio ou embarcação acerca da manobra a executar, perante outra que esteja a ser pilotada, deverá ser contactado de imediato o Departamento de Pilotagem da Autoridade Portuária em VHF - Canal 14;
  - (5) As embarcações devem sempre atravessar os canais de navegação perpendicularmente ao seu eixo, passando sempre à popa de qualquer tipo de embarcação que esteja a percorrer o canal;
  - (6) Nos canais de acesso à Barra, ao Cais Comercial e Terminal de Combustíveis, aos portos de pesca, aos portos e docas de recreio e aos pontões da náutica de recreio e marítimo-turísticas é proibido fundear, pairar ou permanecer de outra forma que possa dificultar a navegação que pelo seu porte ou calado seja obrigada a utilizar esse canal. Exceptuam-se os casos em que, por motivo de força maior, seja impossível evitar essa situação, devendo essas embarcações ou navios manterem bem visível a sinalização regulamentar e darem disso conhecimento imediato à Autoridade Portuária e à Autoridade Marítima Local;
  - (7) Os navios que sejam considerados desgovernados ou com capacidade de manobra reduzida devem mostrar os sinais previstos na Regra 27 do RIEAM-72;

- (8) Em nenhuma circunstância, mas principalmente com más condições de tempo e mar e visibilidade reduzida, é permitido executar manobras dentro do porto que possam pôr em risco a segurança do navio, a da navegação vizinha e a das obras e instalações do porto ou quaisquer outras, excepto quando sob controlo do serviço de Pilotagem;
- (9) Em toda a ria é proibido navegar a velocidades que possam, por qualquer forma, nomeadamente em consequência da ondulação criada, causar prejuízos ou acidentes nos navios, embarcações, muralhas, margens de canais ou esteiros, amarrações ou navegação em curso.

### **2.3- ÁREAS DE MANOBRA**

- a) Com o fim de evitar que sejam prejudicadas ou dificultadas as manobras de entrada ou de saída dos navios que utilizam as instalações do Cais Comercial e Terminal de Combustíveis é definida a seguinte área de manobra:
- Bacia de manobra que se desenvolve em frente ao Cais Comercial e Terminal de Combustíveis.
- b) Os navios ou embarcações que se dirijam para a área de manobra ou estejam de passagem, não devem interferir com a manobra de navios nessa mesma área.

### **2.4- DIMENSÕES DOS NAVIOS**

**a) Cais Comercial de Faro**

O comprimento fora-a-fora máximo admitido é de 110 m. O calado máximo admitido é de 6,4 m. Estes valores poderão ser excedidos, mediante avaliação do caso concreto e parecer favorável do Departamento de Pilotagem da Autoridade Portuária.

**b) Terminal de Combustíveis de Faro**

O comprimento fora-a-fora máximo admitido é de 100 m. O calado máximo admitido é de 6,4 m. Estes valores poderão ser excedidos, mediante avaliação do caso concreto e parecer favorável do Departamento de Pilotagem da Autoridade Portuária.

**c) Porto de Pesca de Olhão**

O Cais de descarga poderá ser utilizado por navios com calados até 4,5 m.

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

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

## **2.6- POSTOS DE ACOSTAGEM**

- a) Nenhum navio pode atracar em qualquer dos postos dos terminais, sem prévia autorização da Autoridade Portuária, devendo cumprir as instruções dela recebidas.
- b) A determinação do posto de acostagem, para além de obedecer à natureza da carga a movimentar e às operações a efectuar, está sempre condicionada às dimensões e calados dos navios.
- c) Os comprimentos e calados máximos dos navios a receber nos diferentes postos de acostagem são os indicados no ponto 2.4 supra.

## **3 - SERVIÇO DE PILOTAGEM**

- a) A prestação dos serviços de pilotagem nos Portos de Faro e Olhão obedece ao estipulado na legislação em vigor.
- b) Os pedidos de piloto são apresentados ao Departamento de Pilotagem da Autoridade Portuária através dos meios em uso no porto e com a antecedência necessária à adequada programação dos movimentos a realizar. Para o efeito deverão ser antecipadamente fornecidas todas as informações respeitantes às características dos navios, designadamente as referidas no Aviso de Chegada previsto em 5. e demais elementos que permitam avaliar as suas qualidades náuticas (manobrabilidade, governabilidade, estabilidade, etc.).
- c) A marcação dos serviços será sempre confirmada pelo Departamento de Pilotagem da Autoridade Portuária, tendo em consideração os seguintes factores:
  - (1) Hora para que o serviço é pedido;
  - (2) Condições meteorológicas;
  - (3) Estado da barra;
  - (4) Condições de maré;
  - (5) Características do navio;
  - (6) Local de atracção ou desatracação;
  - (7) Condições do canal de navegação, atentas as limitadas possibilidades de manobra dos grandes navios.
- d) Os serviços de pilotagem são prestados tendo em conta os condicionalismos respeitantes a calados, comprimentos, marés, qualidades náuticas do navio, estado do tempo e do mar.
- e) O embarque e o desembarque dos pilotos são efectuados através da embarcação dos pilotos, devendo os navios proporcionar meios seguros para essa operação de acordo com os normativos em vigor. Quando os navios estiverem atracados aos cais o embarque ou desembarque poderá ser feito por terra.

## **4 – FUNDEADOUROS**

### **4.1- FUNDEADOURO EXTERIOR**

Os navios que demandem os Portos de Faro ou Olhão serão informados pelo Departamento de Pilotagem da Autoridade Portuária, do fundeadouro de espera adjacente ao porto que lhes é atribuído pela Autoridade Marítima Local e, quando julgado conveniente, da posição dentro da área do fundeadouro.

### **4.2- FUNDEADOUROS INTERIORES**

- a) Não é permitido fundear, pairar ou permanecer no interior do porto por qualquer forma que possa dificultar a navegação, bem como dentro da área de manobra definida na alínea a) parágrafo 2.3 e em todo o canal de navegação que a ela dá acesso. Exceptuam-se os casos de emergência, situação em que os navios ou embarcações devem manter bem visível a sinalização regulamentar, dando imediato conhecimento à Autoridade Portuária e à Autoridade Marítima Local.
- b) Aos rebocadores, embarcações de recreio, de pesca e de tráfego local é permitido fundear nos locais autorizados previstos no Regulamento do Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa e desde que em posições que não dificultem as manobras dos navios, mediante autorização da Autoridade Portuária. É proibido fundear no canal de navegação.

## **5 - AVISO DE CHEGADA**

- a) Os agentes de navegação ou os representantes legais dos armadores dos navios e embarcações que pretendam escalar os Portos de Faro e Olhão, transmitirão à Autoridade Portuária, Autoridade Marítima Local, Alfândega, Serviços de Estrangeiros e Fronteiras e Autoridade de Saúde, através do sistema informático designado por Janela Única Portuária (JUP), ou de outros procedimentos em uso no porto, sempre que possível com uma antecedência mínima de 48 horas em relação à hora prevista de chegada ao fundeadouro exterior, todas as informações que permitam tomar conhecimento preciso das operações programadas e dos meios necessários para a sua realização. Relativamente à navegação comercial serão obrigatoriamente prestadas, entre outros elementos que se encontrem previstos nos formulários a preencher, as informações seguintes:

- (1) Identificação da entidade responsável pelo fornecimento das mesmas;
- (2) Nome, número IMO e indicativo de chamada do navio ou embarcação;
- (3) Datas e horas previsíveis de chegada (ETA) e de saída (ETD);
- (4) Tipo de navio, arqueação bruta (GT), porte bruto (DWT), comprimento fora-a-fora, boca e calados máximo e previstos à chegada e à saída, velocidades de manobra, meios auxiliares de manobra e todas as informações respeitantes a anomalias que possam afectar as qualidades náuticas do navio;
- (5) Portos de escala anteriores e seguintes;
- (6) Objectivos da escala;
- (7) Terminais, cais e postos de acostagem preferenciais;

- (8) Havendo lugar à realização de operações comerciais, a natureza e quantidade das cargas a movimentar, em toneladas métricas e unidades de carga, se for o caso, bem como os nomes das empresas de estiva responsáveis pelas operações portuárias, os portos de origem/destino das cargas e os respectivos importadores/exportadores. Tratando-se de tráfego de passageiros será indicado o número de passageiros a desembarcar e/ou embarcar e respectivas origens/destinos;
- (9) Todos os esclarecimentos necessários à correcta avaliação das operações a realizar durante a escala e à afectação dos meios considerados adequados.
- b) Quando se trate de navios que transportem ou pretendam transportar cargas constantes do Código IMDG ou poluentes, deverá ser ainda dado cumprimento ao estabelecido nos artigos 5º e 6º do Decreto-Lei nº 94/96, de 17 de Julho.
- c) Sempre que haja alterações de quaisquer elementos previamente fornecidos, serão as mesmas comunicadas pelas vias mais expeditas e confirmadas logo que possível através dos meios adoptados para o efeito.
- d) Os prejuízos de qualquer natureza que advenham de omissões ou de informações erradas serão da inteira responsabilidade da entidade que as praticou.
- e) Os navios das marinhas de guerra e outros navios de Estado estão isentos de visita de entrada.
- f) Os navios e embarcações de tráfego local, rebocadores e embarcações auxiliares, locais e costeiras, e, bem assim, as embarcações da pesca, com excepção das embarcações do largo, estão isentos de visita de entrada.

## 6 – REBOCADORES

- a) As manobras de entrada e saída dos navios serão efectuadas com o auxílio de rebocadores, de acordo com os níveis a seguir indicados:
- (1) Rebocador *em atenção*, no local de estacionamento, pronto a intervir se for chamado;
  - (2) Rebocador *em assistência*, acompanhando as manobras;
  - (3) Rebocador *em manobra*, com passagem de cabo de reboque durante a manobra, ou a empurrar.
- b) A prestação do serviço de reboque será feita tendo em conta as dimensões dos navios, respectivos calados, local de atracação e tipo de carga transportada. Por razões de segurança, nomeadamente, em função das características dos navios e do estado do tempo e de mar que se verifiquem por ocasião das manobras, o Departamento de Pilotagem da Autoridade Portuária pode alterar as condições de prestação do serviço indicadas:
- (1) **Navios até 80 m de comprimento:** Não é obrigatória a utilização de rebocadores, excepto nas situações em que as condições de tempo ou as características do navio, sua carga, calado e local de estacionamento o recomendem ou exijam, mediante avaliação efectuada pelo Departamento de Pilotagem;

- (2) **Navios com comprimento superior a 80 m:** É obrigatória a utilização de um rebocador, “em assistência” ou “em manobra”, podendo, a pedido do navio, ser dispensado dessa obrigatoriedade se o mesmo dispuser de meios auxiliares de manobra adequados e em perfeitas condições de funcionamento.

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

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

- a) Os navios atracados devem ter a instalação propulsora permanentemente pronta para eventual utilização.
- b) Os navios com cargas constantes do Código IMDG ou poluentes, atracados, devem manter obrigatoriamente cabos de aço de bitola adequada passados pelas buzinas a vante e a ré, com a mão a cerca de 1,5 m acima do nível da água, prontos a serem encapelados pelos rebocadores, para uma eventual largada de emergência.
- c) Os navios com cargas constantes do Código do IMDG ou poluentes, atracados, devem estar sempre em condições de prontidão que permita a sua largada pelos próprios meios.

### **7.2- AMARRAÇÃO**

- a) A amarração deve ser vigiada e corrigida durante a permanência do navio no posto de acostagem, podendo, por motivos de segurança, ser ordenada a sua substituição ou o seu reforço.
- b) Os cabos devem ter volta nos cabeços do navio e nunca permanecerem passados ao tambor do guincho, excepto quando estiverem a ser rondados. Exceptuam-se os que utilizem tambores concebidos para esse efeito.
- c) Os cabos de arame para amarração devem possuir abossos em cabo de massa (polietileno, polipropileno ou nylon), com um comprimento não inferior a 10 m, na mão que encapelar em terra. Este tipo de cabos deverá ser utilizado apenas nos navios de carga geral.
- d) Não é permitida, a qualquer embarcação, a amarração a pontes rodoviárias ou ferroviárias e a outras estruturas não adequadas.

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

- a) Os navios, durante a sua estadia no porto, devem manter vigia permanente ao portaló se atracados, e ao ferro e à posição se fundeados.
- b) Durante as operações de carga ou descarga, bancas e lastro, devem os navios ter vigia ao colector de carga e no convés.

- c) O comandante do navio deverá assegurar a presença permanente a bordo de pessoal qualificado e suficiente, de modo a:
- (1) Garantir a segurança do navio, da carga e das pessoas que se encontrem a bordo, muito especialmente nos casos de colisão, incêndio ou água aberta;
  - (2) Proceder à largada de emergência ou reforçar a amarração, se as circunstâncias assim o impuserem;
  - (3) Manter estabelecidas as luzes de posição e içar e transmitir sinais regulamentares, designadamente em caso de nevoeiro e responder prontamente se chamado no Canal 12;
  - (4) Evitar qualquer poluição, nomeadamente, descarga de águas residuais (esgotos), lavagens do navio, dos desperdícios da carga e descarga ou outras fontes poluentes.

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

- a) Os navios devem dispor de meios próprios que garantam o acesso do pessoal a bordo com todas as condições de segurança, a saber:
- (1) Escada de portaló ou prancha de largura adequada e dotada de balaustrada e corrimão pelo menos de um lado;
  - (2) Rede de protecção montada debaixo da escada ou prancha, que cubra todo o vão ocupado por esta;
  - (3) Iluminação adequada durante a noite.
- b) Nos navios-tanque deve também existir um dos seguintes meios para abandono do navio em caso de emergência:
- (1) Escada de portaló, no bordo oposto ao atracado, arreada até cerca de um metro da linha de água;
  - (2) Embarcação salva-vidas no bordo oposto ao atracado, preparada e arreada até ao seu patim de embarque.

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

- a) Todas as embarcações atracadas ou a pairar, antes de efectuarem qualquer movimento devem certificar-se de que não vão constituir perigo para quaisquer outras embarcações que já estejam a navegar e que, pelo seu porte e ou calado, tenham capacidade de manobra reduzida.
- b) Todas as embarcações que naveguem ou permaneçam nos Portos de Faro e Olhão ficam obrigadas a observar as normas e regras estabelecidas pela Autoridade Portuária e outras que se encontrem em vigor ou que venham a ser publicadas pelas autoridades competentes, além das que dizem respeito à navegação em águas restritas e não contrariem o que estiver estipulado para estes portos.

## **8 - DEFICIÊNCIAS, AVARIAS E REPARAÇÕES A BORDO**

### **8.1- PARTICIPAÇÃO DE AVARIAS**

Qualquer deficiência ou avaria existente a bordo que afecte de algum modo a segurança marítima, deve ser prontamente participada à Autoridade Marítima Local antes de se proceder a qualquer tipo de reparação a bordo.

No caso do navio com avarias pretender entrar a barra comum de Faro/Olhão, deverá essa intenção ser comunicada à Autoridade Marítima Local, juntamente com a descrição das avarias. A Autoridade Marítima Local em função da situação, e após consultar a Autoridade Portuária, autorizará, ou não, a entrada do navio e informará dos requisitos necessários para a sua entrada.

### **8.2- REPARAÇÕES**

- a) Os navios que pretendam efectuar reparações, durante a sua estadia nos Portos de Faro e Olhão, deverão requerer prévia autorização à Autoridade Portuária, sem prejuízo da necessidade de obtenção de licença da Autoridade Marítima Local.
- b) Os pedidos de autorização devem ser apresentados na Autoridade Portuária, com a devida antecedência e contendo a indicação detalhada dos trabalhos e da duração prevista para a sua execução.
- c) Não são permitidos trabalhos de manutenção nos navios atracados nos terminais comerciais (Cais Comercial e Terminal de Combustíveis), quando estes trabalhos afectarem o sistema propulsor ou a operacionalidade do navio.
- e) As reparações a realizar na casa das máquinas implicam a obrigatoriedade das aberturas para o exterior permanecerem fechadas durante a realização dos trabalhos.

### **8.3- SERVIÇOS EFECTUADOS POR MERGULHADORES**

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

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

### **9.1- AUTORIZAÇÕES**

Os navios atracados que pretendam efectuar operações de abastecimento de combustível e lubrificantes, devem requerer prévia autorização à Autoridade Portuária, sem prejuízo da obtenção de licença da Autoridade Marítima Local, incluindo policiamento (Policia Marítima) imposto permanente.

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

- a) Para efeitos das presentes disposições consideram-se "*Mercadorias Perigosas*" as mercadorias ou substâncias constantes do Código IMDG, do capítulo 17 do Código IBC e do capítulo 19 do código IGC, incluindo os materiais radioactivos incluídos no Código INF e "*Mercadorias Poluentes*" os hidrocarbonetos, as substâncias líquidas nocivas e as substâncias prejudiciais tal como vêm definidas respectivamente nos anexos nº 1, 2 e 3 da Convenção MARPOL.
- b) Os Operadores que pretendam transportar mercadorias perigosas ou poluentes em navios em escala, carga ou descarga nos Portos de Faro e Olhão deverão dar cumprimento ao estipulado nos Artigos 5º, 6º e 7º do Decreto-Lei nº 94/96 de 17 de Julho.
- c) Relativamente às operações de carga e descarga daquelas mercadorias deverá atender-se ao seguinte:
  - (1) Devem ser efectuadas sob a direcção e com a assistência de um oficial de bordo no caso de se tratar de substâncias explosivas (*classe 1*), peróxidos orgânicos (*classe 5.2*) ou inflamáveis (*classe 3*);
  - (2) Se forem autorizadas operações de carga ou descarga de matérias explosivas deverão ser efectuadas em embalagens separadas com o pessoal calçado com sapatos sem pregos, cordas, ou protectores metálicos;  
Se forem autorizados meios mecânicos - paus de carga, guindastes, os estropos de suspensão só podem ser de cabo de massa e a lingada deverá ser preparada tendo em atenção todas as condições de segurança;
  - (3) O Comandante do navio deverá assegurar a bordo o grau de prontidão em termos de material e de pessoal de forma a proceder a uma largada de emergência do cais. Deverá igualmente assegurar um grau de prontidão no serviço de limitação de avarias no navio de modo a poder dar combate imediato a qualquer foco de incêndio que surja ou a enfrentar qualquer outra situação de emergência a bordo.

## **10 – POLUIÇÃO**

### **10.1- PROIBIÇÃO DE POLUIR**

- a) De acordo com a legislação em vigor é expressamente proibido, o lançamento ou despejo premeditado nas águas do porto, de quaisquer águas nocivas e substâncias residuais, bem como de quaisquer outras substâncias ou resíduos, que de algum modo possam poluir as águas, tais como produtos petrolíferos ou misturas que os

contenham. Tais infracções serão punidas com coima, de acordo com legislação vigente.

- b) É igualmente proibido o lançamento à água, tanto de bordo de embarcações como dos cais ou margens, na área do porto, de quaisquer destroços, detritos, objectos ou materiais, (plásticos, redes, madeiras, embalagens, etc.), flutuantes ou não, que possam poluir ou conspurcar as águas ou contribuir para o assoreamento do porto.
- e) Em caso de poluição, para além das coimas que venham a ser aplicadas pela Entidade responsável, são ainda devidos o pagamento das despesas resultantes das medidas tomadas no combate à poluição e reposição da situação ambiental inicial, bem como o pagamento das indemnizações.
- f) A bordo dos navios, durante a sua permanência no porto, devem existir contentores para recolha de resíduos sólidos e líquidos.
- e) As operações de entrega de resíduos gerados nos navios e de resíduos de carga dos navios devem obedecer ao estipulado no Decreto-Lei n.º 165/2003, de 24 de Julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2004, de 17 de Agosto.

#### **10.2- PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO**

##### **a) Em manobras de reabastecimento:**

- (1) Antes do começo das operações todos os embornais do convés devem estar convenientemente tapados, de modo a evitar-se um eventual derrame nas águas do porto. Se se verificar acumulação de águas no convés do navio, deve proceder-se à sua drenagem, quer por sistema fixo para tanque próprio quer por qualquer outro sistema de recolha a bordo;
- (2) Sob o colector de descarga do navio deve existir um recipiente apropriado para evitar derrames no convés, durante as operações de ligar e desligar os flexíveis utilizados na movimentação de carga, lastro ou bancas;
- (3) Todas as ligações para carga, lastro e bancas, tanto no colector de descarga como nas linhas de carga pela popa, devem ter flanges cegas, quando não estiverem em uso;
- (4) Os navios devem tomar todas as precauções para evitar a contaminação e derrames de produtos poluentes para o mar através das válvulas de fundo. Como medida preventiva, devem ser utilizados projectores para iluminar a zona das válvulas de fundo durante as operações nocturnas de embarque de lastro em tanques de carga;
- (5) As válvulas de fundo e as de descarga para o costado em comunicação com o sistema de carga, quando não estiverem em uso, devem estar totalmente fechadas, ficando as manuais amarradas e as de comando remoto sinalizadas no painel de comando, de modo a evitar-se qualquer fuga de produto poluente.

##### **b) A bordo de navios de graneis sólidos:**

- (1) A fim de reduzir ao mínimo a poluição atmosférica, marítima e terrestre, a empresa de estiva deve verificar o estado de conservação e funcionamento dos sistemas de carga/descarga;

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

### **10.3- COMBATE À POLUIÇÃO POR HIDROCARBONETOS E OUTRAS SUBSTÂNCIAS PERIGOSAS**

a) Em cumprimento do direito internacional, Portugal tem em vigor um plano de contingência para o combate à poluição do mar, designado Plano Mar Limpo, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 25/93, de 15 de Abril, que estabelece um dispositivo de resposta, ou a situações de poluição iminente, define responsabilidades das entidades intervenientes e fixa competências das autoridades do Sistema de Autoridade Marítima que dirigem a resposta.

b) Este plano tem quatro graus de prontidão, caracterizados e resumidos conforme tabela abaixo, cabendo à Autoridade Marítima que dirige a resposta, propor superiormente a alteração do grau que ache necessária:

Grau de Prontidão	Acção	Direcção e Coordenação
Situação Normal – 4º Grau	Local	Administração Portuária
3º Grau	Local	Autoridade Marítima Local (Capitão do Porto)
2º Grau	Regional	Chefe do Departamento Marítimo
1º Grau	Nacional	Director-Geral da Autoridade Marítima

c) No âmbito da Administração Portuária, cabe descrever as características do 4º grau e de forma abreviada do 3º Grau, assim:

- (1) 4º Grau – É a situação normal sem episódios de poluição relatados ou de pequenos derrames locais, susceptíveis de serem combatidos pelos meios das autoridades locais, sem danos nem vítimas, e que, por isso, são apenas incidentes. Intervêm no 4º Grau, além da Autoridade Marítima Local (supervisão), a Administração Portuária (acção e coordenação) e os operadores portuários (acção) (ex: estaleiros navais, marinas, navios ou embarcações), que actuam individualmente e executam as medidas da fase de preparação, informando de imediato a Autoridade Marítima Local, através do piquete da Polícia Marítima.
- (2) 3º Grau – É estabelecido pela Autoridade Marítima Local, face a um episódio de poluição mais significativo, todavia ainda de dimensão e âmbito local.

#### ***10.4- POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA***

- a) É interdita a emissão de fumos negros ou faúlhas.
- b) A desgasificação de navios-tanque não é permitida no Porto de Faro.

#### ***10.5- USO DE DISPERSANTES***

O uso de dispersante é completamente interdito nos Portos de Faro e Olhão, por se constituir em fonte adicional de contaminação do meio marinho.

#### ***10.6- DECLARAÇÃO DE LASTRO***

Os navios devem subscrever, à chegada, a "DECLARAÇÃO DE LASTRO" e entregá-la aos serviços da Autoridade Portuária.

#### ***10.7- LASTROS***

- a) O lastro permanente e o segregado só poderão ser bombeados para as águas do sistema lagunar ou mar se não estiverem contaminados com qualquer produto poluente e após prévia autorização da Autoridade Portuária.
- b) Em caso de dúvida será exigida amostra do lastro, que deverá ser selada na presença de legal representante do navio, da Autoridade Portuária e da Autoridade Marítima Local.
- c) O lastro proveniente dos tanques de carga só pode ser bombeado para terra.
- d) Sempre que for julgado conveniente, poderão ser mandadas selar as válvulas de fundo e sondados os tanques com lastro.
- e) O lastro final só deverá ser efectuado ao cais quando razões de segurança o aconselhem.

### **11 - REGULAMENTO DE SEGURANÇA (ISPS Code) E REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO DOS PORTOS DE FARO E OLHÃO**

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

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

As dragagens na área do porto só poderão ser efectuadas mediante autorização da Autoridade Portuária. O transporte e imersão de dragados só poderão ser realizados

mediante autorização específica da Autoridade nacional competente, nomeadamente a Agência Portuguesa do Ambiente.

### **13 - PROVAS DESPORTIVAS E ACTIVIDADES DE MERGULHO**

A realização de eventos desportivos na área portuária fica condicionada à obtenção de parecer prévio favorável da Autoridade Portuária. As actividades de mergulho de qualquer natureza, na Ria Formosa, carecem da licença da Autoridade Marítima Local, com o parecer vinculativo da Autoridade Portuária, mediante apresentação das habilitações dos mergulhadores, do plano de mergulho e do plano de segurança às operações de mergulho.

### **ANEXOS**

**ANEXO 1 - PLANO DE COMUNICAÇÕES DOS PORTOS DE FARO E OLHÃO**

**ANEXO 2 – CONTACTOS TELEFÓNICOS**

**ANEXO 3 - DISTRIBUIÇÃO**

## ANEXO 1 - PLANO DE COMUNICAÇÕES DOS PORTOS DE FARO E OLHÃO

### (Plano de comunicações dos Portos de Faro e Olhão - VHF) (a)

Canal número	Frequências; (MHz)		Função (b)
	Navio	Costeira	
1	156,050	160,650	Autoridade Portuária
6	156,300		Navio - navio (c)
8	156,400	156,400	Navio - navio; Manobra de navios
9	156,450	156,450	Navegação de recreio
10	156,500	156,500	Manobra de navios
11	156,550	156,550	Comunicações com entidades oficiais
12	156,600	156,600	Chamada comum de porto
13	156,650	156,650	Segurança da navegação
14	156,700	156,700	Autoridade portuária – Pilotagem
15	156,750	156,750	Comunicações internas a bordo
16	156,800	156,800	Socorro, urgências, segurança e chamada (d)
17	156,850	156,850	Comunicações internas a bordo
18	156,900	161,500	Controlo de tráfego marítimo - VTS portuário
19	156,950	161,550	Sistema de Autoridade Marítima
20	157,000	161,600	Operações portuárias
21	157,050	161,650	GNR - Brigada Fiscal
22	157,100	161,700	Controlo de tráfego marítimo - VTS
24	157,200	161,800	Correspondência pública
28	157,400	162,000	Correspondência pública
60	156,025	160,625	Autoridade portuária
64	156,225	160,825	Escolas e entidades de formação náutica
66	156,325	160,925	GNR - Brigada Fiscal
67	156,375	156,375	Operações de busca e salvamento e de combate à poluição
70	156,525	156,525	Chamada Selectiva Digital (DSC) (i)
71	156,575	156,575	Manobra de navios
72	156,625		Pesca (navio - navio)
74	156,725	156,725	Controlo de tráfego marítimo - VTS portuário
78	156,925	161,525	Manobra de navios
80	157,025	161,625	Controlo de tráfego marítimo - VTS portuário
81	157,075	161,675	Actividades de apoio a navios
84	157,225	161,825	Actividades de apoio a navios
86	157,325	161,925	Correspondência pública
AIS1	161,975	161,975	Sistema AIS - nacional
AIS2	162,025	162,025	Sistema AIS - nacional

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

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

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

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

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

## **ANEXO 2 - CONTACTOS TELEFÓNICOS**

- IPTM, I.P. - Delegação do Sul 289860600
  - Serviços de Exploração de Faro 289824785
  - Serviços de Exploração de Olhão 289715912
  - Departamento de Pilotagem 289804605
  - “ — (24H) 967423036
  - Oficial de Segurança ISPS Code 964642989
  
- Autoridade Marítima Local (Capitania do Porto de Faro) 289894994
  - Comando Local da Polícia Marítima 289894990
  - Piquete da Polícia Marítima 916613531
  
- Autoridade Marítima Local (Capitania do Porto de Olhão) 289703160
  - Comando Local da Polícia Marítima 289703160
  - Piquete da Polícia Marítima 916613521
  
- GNR – Brigada Fiscal 289702240
  
- Protecção Civil Municipal de Faro 289822143
  
- Protecção Civil Municipal de Olhão 289710005
  
- Bombeiros Municipais de Faro 289888000
  
- Bombeiros Municipais de Olhão 289710000
  
- Serviço de Estrangeiros e Fronteiras 289405330
  
- Alfândega 289801529
  
- Agências de Navegação
  - Pedro Bento de Azevedo, Sucs., Lda 282410860
  - Pinto Basto Navegação, S.A. 269862600
  - Barwil Knudsen Agente de Navegação, Lda 269862100
  - L.Branco – Navegação e Trânsitos, Lda 265548465
  
- Doca Pesca de Olhão 289710600
  
- Direcção Regional das Pescas e Aquicultura do Sul 289870700
  
- Hospital 289891100
  
- Centro de Busca e Salvamento Marítimo (Nacional) 214401919
  
- Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente 214464830

### ANEXO 3 – DISTRIBUIÇÃO

- IPTM, I.P. - Delegação do Sul  
    Serviços de Exploração  
    Departamento de Pilotagem
- Autoridade Marítima Local (Capitania do Porto de Faro)
- Autoridade Marítima Local (Capitania do Porto de Olhão)
- GNR – Brigada Fiscal
- Protecção Civil Municipal de Faro
- Protecção Civil Municipal de Olhão
- Bombeiros Municipais de Faro
- Bombeiros Municipais de Olhão
- Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
- Alfândega
- Agências de Navegação  
    Pedro Bento de Azevedo, Sucs., Lda  
    Pinto Basto Navegação, S.A.  
    Barwil Knudsen Agente de Navegação, Lda  
    L.Branco - Navegação e Trânsitos, Lda
- Doca Pesca de Olhão
- Associações do sector da pesca
- Ginásio Clube Naval de Faro
- Grupo Naval de Olhão
- Marítimo-turísticas