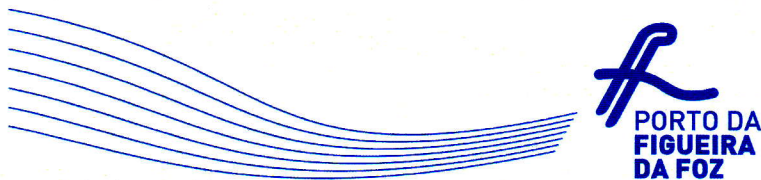




EDITAL

NORMAS DE SEGURANÇA PARA A NAVEGAÇÃO NO PORTO DA FIGUEIRA DA FOZ



NORMAS DE SEGURANÇA PARA A NAVEGAÇÃO NO PORTO DA FIGUEIRA DA FOZ

O Conselho de Administração da APFF – Administração do Porto da Figueira da Foz, SA, por deliberação de de outubro de 2015 e no uso das atribuições que lhe são conferidas pelos artigos 11º, alínea d) dos estatutos em anexo I ao Decreto-Lei nº 210/2008, de 3 de Novembro, artigos 2º e 4º do Decreto-Lei nº 46/02, de 2 de Março e Regra I, 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 no Porto da Figueira da Foz deve obedecer às normas de segurança para a navegação 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 nº 49/02, de 02 de Março.

3 – Estas Normas entram em vigor no dia 01 de novembro de 2015.

Figueira da Foz, 23 de outubro de 2015

O Presidente do Conselho de Administração,

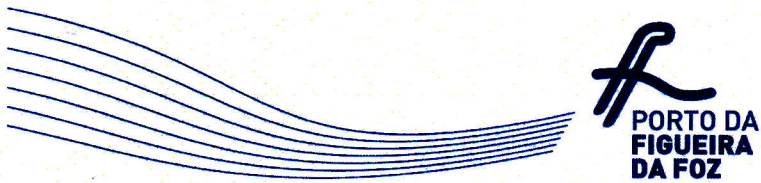
João Pedro Braga da Cruz



NORMAS DE SEGURANÇA PARA A NAVEGAÇÃO NO PORTO DA FIGUEIRA DA FOZ

ÍNDICE:

- 1 – Disposições gerais e definições**
- 2 – Competência**
- 3 – Parâmetros técnicos máximos recomendados para acesso e navegação no PFF**
 - 3.1 – Comprimento**
 - 3.2 – Boca**
 - 3.3 - Calado**
- 4 – Pilotagem**
 - 4.1 – Obrigatoriedade serviços Pilotagem**
 - 4.2 – Definição serviços Pilotagem**
 - 4.3 – Isenções obrigatoriedade serviço Pilotagem**
- 5 – Navios especiais**
 - 5.7 – Relativo aos navios especiais**
- 6 – Condicionaisismos**
- 7 - Comunicações Portuárias**
- 8 - Utilização de rebocador na área portuária**



8.1 – Definições

8.2 – Procedimentos para a utilização dos rebocadores

8.3 – Gestão da utilização dos rebocadores

9 – Situação da barra do PFF e respectiva sinalização

9.1 – Barra fechada

9.1.1 – Sinalização barra fechada

9.2 – Barra condicionada a 35 metros

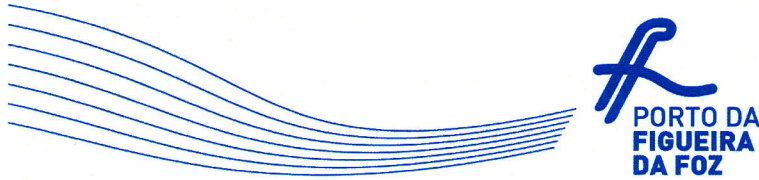
9.2.1 – Sinalização da barra condicionada a 35 metros

9.3 – Barra condicionada a 11 metros

9.3.1 - Sinalização da barra condicionada a 11 metros

9.4 - Proibições da situação de barra fechada e barra condicionada

10 - Visibilidade



1) Disposições gerais e Definições

1.1) – As presentes regras aplicam-se a toda a área de jurisdição portuária.

1.2) – Estas instruções não anulam o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIEAM), que, no Porto da Figueira da Foz, se mantém em vigor sob a designação genérica de Regulamento, salvo quando tal for especificamente indicado, chamando-se desde já a especial atenção do navegante para a Regra 2 desse Regulamento.

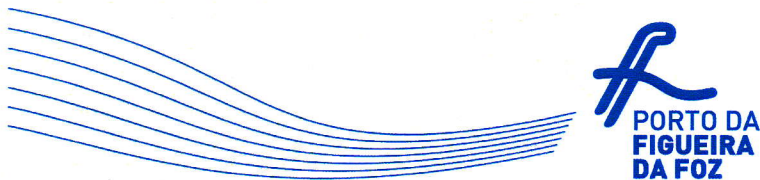
1.3) – Nestas instruções, as designações Navio e Embarcação serão aplicadas indistintamente, tendo ambas o mesmo significado do Regulamento (Regra 3) a saber: “todo o veículo aquático de qualquer natureza, incluindo os veículos sem imersão e os hidroaviões, utilizado ou susceptível de ser utilizado como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

1.4) – No Porto da Figueira da Foz, são considerados navios com capacidade de manobra reduzida os navios que se incluam na alínea g) da Regra 3 do RIEAM, devendo mostrar os sinais previstos na Regra 27 do Regulamento.

2 – Competência

É da competência da Autoridade Portuária, adiante designada por AP, de acordo com o Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de Março, Artigo 2.º, alínea d), a elaboração de normas especiais sobre o acesso, a entrada, a permanência e saída de navios e embarcações do Porto da Figueira da Foz, adiante designado por PFF, em matéria de segurança marítima e portuária, as quais se encontram vertidas no presente Edital.

A AP poderá temporariamente alterar alguns dos condicionalismos técnicos vigentes, abaixo indicados, caso se desenvolvam razões imperativas de segurança ou de outra natureza que assim o determinem, informando os operadores da situação.



3 – Parâmetros técnicos máximos recomendados para acesso e navegação no PFF

3.1 – Comprimento - 120 m fora a fora

Nota: Os navios sem propulsor de proa, com mais de 90 metros, de forma a avaliar a necessidade de meios auxiliares de manobra, deverão ser submetidos previamente à apreciação dos serviços da AP.

3.2 – Boca – 18,5 m

3.3 – Calado – 6,5 m

3.4 – O trânsito dos navios que ultrapassem as dimensões recomendadas nos pontos 3.1, 3.2 e 3.3, está condicionado a análise e autorização a conceder pela AP.

3.5 – Tendo em conta os condicionalismos naturais da aproximação da entrada da barra e do estuário do rio Mondego, toda a navegação deverá cumprir com a Regra 9 do RIEAM, sendo considerados “navios que só podem navegar com segurança num canal estreito ou numa via de acesso (RIEAM Regra 9b)”, toda a navegação comercial, ou outra de carácter especial, obrigada a pilotagem compulsiva, devendo ser observado pela restante navegação resguardo e prioridade aos seus movimentos evolutivos.

4 – Pilotagem

4.1 – No PFF o recurso ao serviço de pilotagem é obrigatório no interior do porto e até ao limite exterior de 2 milhas, centrado no farolim do molhe norte;

4.2 – Consideram-se serviços de Pilotagem os serviços relativos a entrar e atracar, largar e sair, serviços de mudanças e os serviços de experiências e outros, como descrito no artigo 1 do Regulamento Geral de Pilotagem (Anexo 1 do D/L 48/2002).

4.3 - Estão isentos da obrigatoriedade de recurso aos serviços de pilotagem:

a) Os navios de guerra de bandeira nacional, as embarcações e unidades auxiliares da Armada, da Polícia Marítima e da Guarda Nacional Republicana;

- b) As embarcações de navegação costeira nacional ou outras que estejam temporariamente autorizadas a operar nesse tráfego, pertencentes à autoridade portuária ou que se encontrem ao seu serviço;
- c) As embarcações de tráfego local, rebocadores locais e embarcações locais auxiliares, ou outras que estejam temporariamente autorizadas a exercer a sua actividade na área local;
- d) As embarcações afectas à execução de trabalhos portuários;
- e) As embarcações de pesca local e costeira;
- f) As embarcações em manobra de correr ao longo do cais ou de outra estrutura de atracação, sem perda de contacto, desde que esta seja dirigida pelo comandante ou seu substituto directo, salvo situações especiais de segurança previstas nos regulamentos das autoridades portuárias respectivas;
- g) As embarcações de recreio;
- h) As embarcações cujo comandante seja titular de certificado de isenção de pilotagem.

5 – Navios especiais

A entrada da barra e estadia no PFF de navios que, em virtude das suas características, exigem condições acrescidas de segurança poderá ser permitida mediante autorização da AP, nas condições expressas pela mesma, com auscultação da Autoridade Marítima, e sempre com piloto a bordo.

Consideram-se navios especiais, aqueles que se enquadrem nas seguintes condições:

5.1 – Navios que, pelas suas características/dimensões, excedam os parâmetros descritos nos parágrafos 3.1, 3.2 e 3.3.

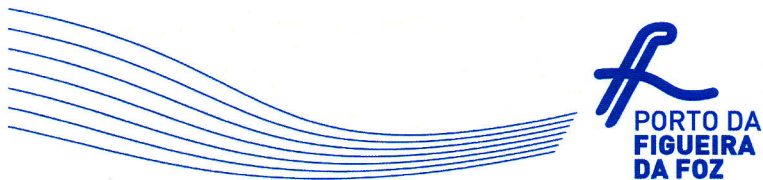
5.2 – Navios, embarcações de recreio e de pesca em situação de avaria, água aberta, fogo a bordo, condições anormais de estabilidade ou quaisquer outras que possam constituir uma potencial ameaça à segurança portuária ou ao ambiente.

5.3 – Navios com indicação para interdição de entrada ou estacionamento no porto, cabendo ao Capitão do Porto a decisão final relativamente ao seu acesso ao porto, de acordo com o Decreto – Lei nº 284/03 de 08 de Novembro.

5.4 – Navios com qualquer tipo de avaria no aparelho motor ou leme;

5.5 – Trens de reboque;

5.6 – Navios que transportem “Mercadorias Perigosas”, classificadas como tal nos termos do Código *International Maritime Dangerous Goods* (IMDG), do capítulo 17



do Código IBC e do Capítulo 19 do Código IGC, incluindo os materiais radioactivos constantes do Código INF.

5.7 – Relativo aos navios especiais

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

5.7.2 Os navios com avaria ou situações de água aberta, fogo a bordo ou deficientes condições de estabilidade, deverão, obrigatoriamente, manter escuta no VHF canal 13 a partir do momento de fundearem ou atracarem e até serem repostas as normais condições da embarcação.

6 – Condicionalismos

6.1 - Em situações de barra condicionada, o horário de entrada e saída de navios mercantes, ficará limitado ao período entre o nascer do sol e o pôr-do-sol.

6.2 - No período que medeia entre o pôr-do-sol e as 24 horas, os movimentos só se poderão efectuar com a barra aberta e maré de enchente.

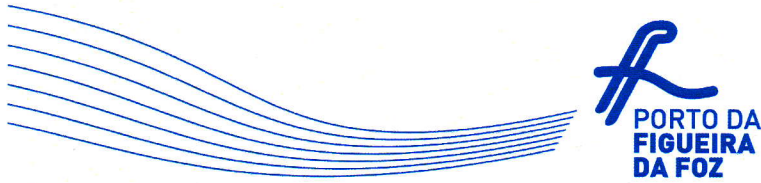
7 – Comunicações Portuárias

Todos os navios e embarcações, dispendo de meios para tal, em navegação na via de acesso e na área portuária, deverão obrigatoriamente fazer escuta permanente no canal 13 VHF (Segurança da navegação) recomendando-se, se exequível, a escuta simultânea no canal 14 VHF (Autoridade Portuária – Pilotagem).

8 – Utilização de rebocador no PFF

8.1 - A utilização de rebocador(es) nas manobras de entrada e saída dos navios, bem como outras no interior do porto, poderá ser efectuada de acordo com as modalidades a seguir indicadas:

PM



a) Rebocador em atenção, no respectivo local de estacionamento, pronto a intervir se for chamado;

b) Rebocador em assistência, a operação do rebocador sem passagem do cabo de reboque, competindo ao Departamento de Pilotagem a análise e decisão no local quanto ao estabelecimento efectivo do reboque;

c) Rebocador em manobra, com passagem de cabo de reboque durante a manobra, ou a empurrar.

8.2 - Tendo em vista a segurança da navegação e as actuais condições de acessibilidade no PFF, são estabelecidos os seguintes procedimentos para a utilização de rebocador(es):

a) Rebocador em atenção, condição aplicável a todos os navios mercantes que efectuem manobras no porto da Figueira da Foz, sem prejuízo das condições estabelecidas para as situações de Rebocador em assistência ou manobra;

b) Rebocador em assistência, sempre que se verifiquem as seguintes situações:

- condições adversas de prática de barra e/ou manobra, considerando as condições meteorológicas, o local de acostagem e a manobrabilidade do navio, individualmente ou pelo seu conjunto (a avaliar pelos Serviços de Pilotagem);

- navios de comprimento superior a 80 metros sem hélice de proa;

- movimentos de entrada e saída no período nocturno;

- movimentos de e para o Porto de Pesca;

- movimentos na situação de visibilidade reduzida.

- navios com GT>5.000, excetuando-se os casos em que obtenham um parecer técnico favorável do Departamento de Pilotagem.

c) Rebocador em manobra, ocorrerá sempre que os Serviços de Pilotagem entenderem necessário, tendo em conta o tipo de navio, de manobra, as condições de execução desta, bem como meteo-oceanográficas.

8.3 – A gestão da utilização de rebocadores nas manobras a efectuar, será da responsabilidade da Autoridade Portuária.

8.4 – Para navios com uma Arqueação bruta superior a 5000 unidades deverá ser utilizado um rebocador de boa capacidade de manobra, com uma tracção igual ou superior a 15 toneladas.

9 – Situação da Barra do PFF e respectiva sinalização

9.1 - Barra fechada

Barra na situação em que é proibido toda a navegação de entrada e saída de navios e embarcações.

9.1.1 - Sinalização

São içados no mastro do Forte de Santa Catarina, os seguintes sinais:

a) de dia: dois balões pretos, esféricos, içados a tope, um em cada extremo da verga de sinais do mastro.

b) de noite: quatro luzes permanentemente acesas, dispostas verticalmente, na sequência, de cima para baixo: Verde; vermelha; verde; vermelha.

9.2 – Barra condicionada a 35 metros

Barra na situação em que só é permitido a entrada e saída aos navios e embarcações de comprimento fora-a-fora superior a 35 metros, devendo, no entanto, serem tomadas todas as precauções com “os golpes de mar”.

9.2.1 - Sinalização

São içados no mastro do Forte de Santa Catarina, os seguintes sinais:

a) de dia: balão preto, esférico, içado a tope, num extremo da verga de sinais do mastro.

b) de noite: três luzes permanentemente acesas, dispostas verticalmente, na sequência, de cima para baixo: Verde; vermelha; verde.

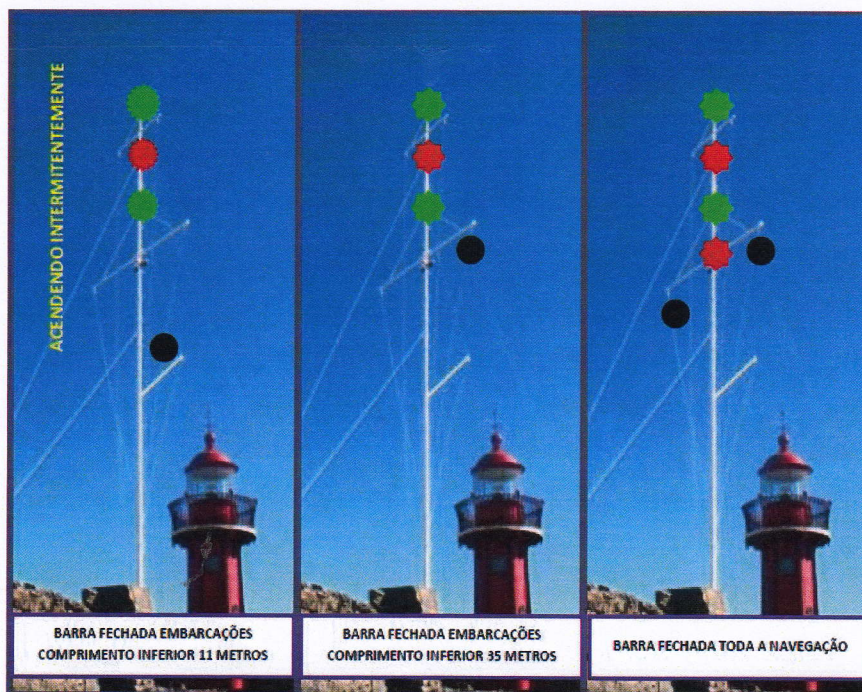
9.3 – Barra condicionada a 11 metros

Barra na situação em que só é permitido a navegação de entrada e saída aos navios e embarcações de comprimento fora-a-fora superior a 11 metros, devendo, no entanto, ser tomadas todas as precauções com os “golpes de mar”.

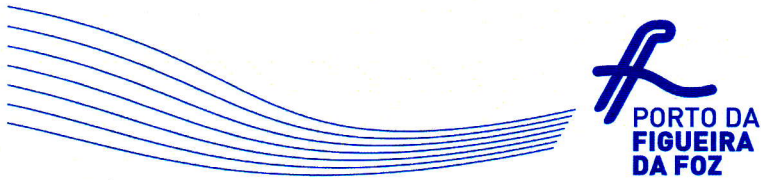
9.3.1 - Sinalização

São içados no mastro do Forte de Santa Catarina, os seguintes sinais:

- a) de dia: balão preto, esférico, içado a meia adriça num extremo da verga de sinais do mastro.
- b) de noite: três luzes acendendo intermitentemente, dispostas verticalmente, na sequência, de cima para baixo: Verde; vermelha; verde.



9.4.1 – Na situação de barra fechada, é proibido a toda a navegação o trânsito ou exercício de qualquer actividade a jusante da estrutura conhecida como pontão do marégrafo sito na raiz do molhe de retenção interior Norte.



9.4.2 – Na situação de barra condicionada, é proibido a toda a navegação o trânsito ou exercício de qualquer actividade para jusante do alinhamento dos farolins dos molhes interiores, com excepção do trânsito dos navios e embarcações cujo movimento de entrada e saída da barra não se encontre interdito.

9.4.3. – Encontrando-se a barra condicionada, todos os navios e embarcações devem, antes de procederem para a barra, tomar todas as providências que possam contribuir para a navegação em segurança na via de acesso, na barra e no canal de navegação do porto nomeadamente através de contacto com o Piloto de serviço nos canais VHF indicados no ponto 3 do presente Edital, a fim de tomarem conhecimento de eventuais movimentos de entrada/saída de navios.

10. Visibilidade

No Porto da Figueira da Foz, em condições de visibilidade reduzida, a movimentação de navios mercantes só pode ser efectuada mediante autorização prévia da Autoridade Portuária, que decidirá da necessidade do acompanhamento pela Autoridade Marítima.