



APDL – ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO E LEIXÕES, SA

NORMAS DE SEGURANÇA MARÍTIMA E PORTUÁRIA

1. O Conselho Administração da APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A. por deliberação N.º 07, de 07.01 de 2005 , no uso das atribuições que lhe são conferidas pelos artigos 10º, alínea d) dos estatutos anexos ao DL 335/98 de 3 de Novembro, artigos 2º e 4º do Decreto-Lei 46/2002, de 2 de Março e Regra 1, alínea b), do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar – 1972 (RIEAM – 72) , aprovou as NORMAS DE SEGURANÇA MARÍTIMA E PORTUÁRIA DO PORTO DE LEIXÕES.
2. O acesso, a entrada, a permanência e a saída dos navios no Porto de Leixões deve obedecer a estas normas e sucessivas alterações, a emitir por esta Autoridade Portuária.
3. As infracções a esta regulamentação, independentemente das avarias e acidentes pessoais cuja responsabilidade possa caber a qualquer dos intervenientes, serão punidas de acordo com a lei penal correspondente e o regime das contra-ordenações aprovado pelo Decreto-Lei 49/2002 de 2 de Março.
4. Estas Normas entram em vigor no dia 1 de Abril de 2005

O Presidente do Conselho de Administração

ÍNDICE

CAPÍTULO 1	4
INSTRUÇÕES GERAIS	4
1) Preliminares.	4
2) Comunicações.	4
3) Sinais sonoros, luminosos e visuais.	5
4) Velocidades.	5
5) Procedimentos para a entrada e saída do porto.	5
6) Procedimentos e regras especiais para a navegação no porto de Leixões.	7
7) Fundeadouros.	8
8) Perigos.	8
9) Pilotagem.	9
10) Lançamento de águas sujas, lixo ou produtos poluentes nas águas do porto de Leixões.	9
11) Poluição atmosférica.	9
12) Águas de lastro.	9
13) Abastecimento de combustíveis e trasfega de cargas líquidas.	10
14) Substâncias perigosas, carga, descarga e trânsito.	12
15) Resíduos.	14
16) Reparações.	15
17) Procedimentos a observar durante a permanência no porto de Leixões.	17
18) Meteorologia e avisos à navegação.	18
19) Prática de desportos náuticos.	20
CAPÍTULO II	21
INSTRUÇÕES ESPECIAIS PARA A FROTA DE PESCA	21
1) Preliminares.	21
2) Delimitação.	21
3) Procedimentos e regras especiais para a navegação no porto de pesca.	21
4) Procedimentos especiais para a navegação nas vias de acesso ao porto de Leixões.	22
5) Procedimentos a observar durante a permanência no porto.	22
CAPÍTULO III	24
NAVEGAÇÃO DE RECREIO – PERMANÊNCIA E UTILIZAÇÃO DA MARINA DE LEIXÕES	24
1) Preliminares.	24
2) Delimitação.	24
3) Embarcações autorizadas a utilizar a marina de Leixões.	24
4) Amarrações fixas.	25
5) Procedimentos e regras especiais para a navegação e permanência na marina de leixões.	25
6) Velocidades.	26
7) Procedimentos relativos a embarcações que possam por em risco a segurança do porto.	26
8) Embarcações de Alta Velocidade.	26

ANEXO A	27
Área Portuária do Porto de Leixões	27
ANEXO B	28
Porto de Pesca	28
ANEXO C	29
Comunicações - Serviços e utentes autorizados	29
ANEXO D	31
Serviço Móvel Marítimo Plano de Comunicações dos portos do Douro e Leixões (a)	31
ANEXO E	33
Sinais de Aviso de Mau Tempo	33
ANEXO F	34
Sinais de Barra Fechada e Especiais	34

CAPÍTULO I

INSTRUÇÕES GERAIS

1) Preliminares.

- a. As presentes instruções aplicam-se a todos os navios e embarcações na área portuária do Porto de Leixões, conforme definida na alínea b) do nº1 do art. 7º do DL nº 335/98 de 3 de Novembro e indicada no Anexo A.
- b. Estas instruções estão conforme com as disposições do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (R.I.E.A.M.).
- c. No Porto de Leixões são considerados navios com capacidade de manobra reduzida, além dos designados na alínea g) da regra nº3 do R.I.E.A.M., os que tenham pelo menos uma das seguintes características:
 - (1) Comprimento Fora-a-Fora superior a 150 metros;
 - (2) Boca superior a 30 metros;
 - (3) Calado superior a 7.5 metros.

2) Comunicações.

- a. Deve ser mantida escuta permanente em VHF por todas as embarcações que por legislação sejam obrigadas à sua instalação, quando naveguem ou estacionem na área portuária, nomeadamente as que:
 - (1) Transportem cargas perigosas;
 - (2) Naveguem debaixo de nevoeiro ou de mau tempo;
 - (3) Estejam fundeadas;
 - (4) Reboquem ou sejam rebocadas por outros navios.
- b. Com nevoeiro ou visibilidade reduzida, devem ser adoptados os seguintes procedimentos especiais:
 - (1) Os navios ou embarcações que naveguem debaixo de nevoeiro na área portuária ou acesso ao Porto de Leixões, devem manter escuta permanente no canal 16 de VHF. Quando o equipamento de VHF instalado a bordo permitir uma dupla escuta, deverá também manter-se escuta no canal 12 VHF.
 - (2) Os pilotos embarcados devem zelar pelo cumprimento das normas sobre escutas.

- c. No Porto de Leixões a interligação entre os serviços, as entidades que podem utilizar comunicações em VHF e os canais utilizáveis é identificada no Anexo C.
- d. O quadro resumo do Plano nacional de comunicações em VHF é apresentado no Anexo D.

3) Sinais sonoros, luminosos e visuais.

- a. Todas as embarcações de comprimento igual ou superior a 12 metros são obrigadas, no Porto de Leixões, a estar equipadas para emitir sinais sonoros, devendo, para o efeito, possuir os devidos equipamentos conforme determinado na parte D do R.I.E.A.M.
- b. No Porto de Leixões existem sinais sonoros de nevoeiro com os seguintes códigos:
 - (1) **Farolim de Quebra-Mar**: som 5 segundos/silêncio 15 segundos;
 - (2) **Farolim de Molhe Sul**: som 10 segundos/silêncio 20 segundos.

4) Velocidades.

No Porto de Leixões para N do alinhamento entre os molhes, a velocidade máxima admitida é de 5 nós (na Marina 4 nós) desde que esta velocidade seja superior à mínima velocidade de manobra.

5) Procedimentos para a entrada e saída do porto.

- a. Identificação e coordenação de movimentos. Toda a navegação que pretenda entrar, sair ou movimentar-se na área do Porto de Leixões e que disponha de meios de comunicação em VHF, deve prévia e obrigatoriamente estabelecer contacto em canal 12 ou 16 com o Centro de Controlo VTS de Leixões, para efeitos de identificação e coordenação de movimentos.
- b. Normas a observar.
 - (1) A navegação deve atender a que, para todos os efeitos, são considerados Canais Estreitos o troço de acesso ao porto de Leixões – Canal exterior – e o troço de acesso às docas – Canal interior – definidos por:
 - (a) Canal exterior:
 - Limite Norte**: alinhamento entre os farolins dos molhes;
 - Limite Sul**: Paralelo 41°09.5' N;
 - Limite Leste**: enfiamento do Farol de Leça – Farolim do Molhe Sul (Zv=348°);
 - Limite Oeste**: enfiamento do Farol de Leça – Farolim do Quebra-Mar (Zv=353°);

- (b) Canal interior: Canal situado no anteporto, como prolongamento do canal exterior e limitado pelos alinhamentos:

Farolim do Molhe Norte – Canto SW do Terminal de Contentores N;

Farolim do Molhe Sul – Canto N da testa da ponte do cais nº1 do porto de pesca;

Entre os farolins dos molhes N e S;

Canto SW do Terminal de Contentores N – testa da ponte do cais nº1 do porto de pesca.

- (2) Relativamente à prática do porto deve ser cumprido o seguinte:

- (a) Os movimentos de embarcações dentro da área de pilotagem obrigatória (a área contida pelo círculo de raio de 2 milhas centrado no farolim do quebra-mar) são coordenados pelo Departamento de Pilotagem da Autoridade Portuária e monitorizados pelo Centro de Controlo de VTS;
- (b) Os navios de entrada devem fazer a aproximação de forma a ganhar o eixo do canal exterior de acesso ao porto (Farol de Leça $Zv=350.5^\circ$) na posição definida pelas coordenadas $41^\circ09.7' N$ e $008^\circ42.1' W$ (posição assinalada com a letra “X” no Anexo A), sempre que as condições de vento e mar o não desaconselhem;
- (c) Em qualquer situação manter o resguardo indicado no parágrafo 8.;
- (d) Não é permitido evoluir dentro da bacia de manobra (anteporto) sem o prévio conhecimento da Autoridade Portuária;
- (e) As embarcações de pesca provenientes do porto de pesca ou a que a ele se destinem, devem cumprir estritamente as instruções para a navegação e permanência no porto de pesca (Capítulo II);
- (f) As embarcações de recreio de entrada ou saída, devem cumprir rigorosamente as instruções para a navegação e permanência na Marina de Leixões descritos no Capítulo III. Dentro dos canais de acesso (interior e exterior), devem navegar sempre pela sua metade de estibordo, dando prioridade aos navios de guerra, de comércio e com capacidade de manobra reduzida.

- (3) Navios e embarcações que possam por em risco a segurança e operacionalidade do porto.

- (a) Além dos navios que transportam cargas perigosas e cuja notificação à Autoridade Portuária é obrigatória, ficam também os navios com limitação de manobrabilidade, condições de estabilidade deficientes, água aberta, fogo a bordo (especialmente quando transportem substâncias explosivas ou incendiárias), ou susceptíveis de provocar poluição, obrigados a obter autorização da Autoridade Portuária, que adequará os meios humanos e materiais necessários à efectivação desse movimento, determinando o local de atracação mais conveniente ao estado do navio e da carga. Antes de os navios entrarem no porto, a Autoridade Portuária informará a Capitania sobre o estado do navio e da carga, bem como, das anomalias de que haja conhecimento.

- (b) No caso de se tratar de embarcações de pesca ou recreio deve-se proceder conforme o indicado nos Capítulos II e III das presentes normas.

6) Procedimentos e regras especiais para a navegação no porto de Leixões.

- a. Generalidades. No Porto de Leixões estão em vigor todas as regras de governo e navegação estabelecidas no R.I.E.A.M. devendo ainda o navio:
- (1) De acordo com a regra nº3 do R.I.E.A.M., atender às limitadas possibilidades de manobra dos navios de maior porte. Esta disposição aplica-se também e sobretudo às embarcações de tráfego e pesca local e embarcações de recreio, as quais não devem dificultar os movimentos daqueles navios;
 - (2) Em todas as ocasiões, mas principalmente com más condições de tempo, mar e visibilidade, não executar manobras que possam por em risco a segurança, a da navegação vizinha e a das obras e instalações do porto ou quaisquer outras.
- b. Na área dos terminais petrolíferos.
- (1) A permanência de navios tanques no Terminal Petrolífero de Leixões deve, por medida preventiva de segurança, limitar-se ao período indispensável às operações de carga e descarga.
 - (2) Durante a permanência no Terminal e ainda por razões de segurança, os Comandantes dos navios-tanque deverão garantir a máxima prontidão para saídas de emergência que sejam determinadas pela Autoridade Portuária.
 - (3) Sempre que qualquer navios-tanque estiver atracado num dos postos do Terminal, é proibido a todos os navios ou embarcações, qualquer que seja o seu tipo ou tonelagem, atracar a esse navio ou aproximar-se dele a menos de 50 metros. Excepcionalmente pode ser autorizada a atracação de embarcações para fins de recolha de resíduos ou abastecimento de mantimentos e sobressalentes, desde que o navio tenha instalações para manter a atmosfera dos tanques saturada com gás inerte. As referidas atracações serão solicitadas previamente ao responsável pelo terminal, que exercerá sobre elas o respectivo controlo e dará conhecimento à Autoridade Portuária.
 - (4) Durante o período de manobras de aproximação e atracação de um navio-tanque no Posto A do Terminal de Petrolíferos, a navegação de entrada e saída do porto só poderá efectuar-se quando o Piloto embarcado nesse navio o autorizar.
 - (5) Largada de emergência. Sempre que se verifique que as condições meteorológicas ou o estado do mar não permitem a continuação das operações de carga ou descarga, devem estas ser interrompidas, desligando de imediato os braços de carga, dando-se início aos procedimentos de largada de emergência.

O responsável do terminal comunicará ao Centro de Controlo VTS e ao Comandante do navio a sua iminente largada. O Centro de Controlo VTS accionará os meios necessários à largada do navio.

c. Regras de prioridade dentro das docas.

- (1) Cruzamento de navios em movimento. Dentro das docas comerciais não é permitida a movimentação simultânea de navios ou trem de reboque em sentidos opostos.
- (2) Prioridade na movimentação de navios. Têm prioridade os navios de saída sobre os navios de entrada.
 - (a) Prioridade de Saída. Têm prioridade na saída os navios que se encontram nas docas 4 e 2.
 - (b) Prioridade de entrada. Têm prioridade na entrada os navios que se destinam às docas 4 e 2 respectivamente.

7) Fundeadouros.

- a. Fundeadouros proibidos. É proibido fundear nos canais exterior e interior de acesso à Doca nº1, entre as pontes-cais do porto de pesca e no interior das docas.
- b. Fundeadouros autorizados.
 - (1) É permitido fundear, no anteporto, a N e a S do canal de acesso às Docas, quando expressamente autorizado pela Autoridade Portuária, de acordo com as instruções dos pilotos e nunca a uma distância inferior a 50 metros das testas das pontes-cais do porto de pesca ou dos terminais dos navios-tanque.
 - (2) Embarcações de recreio. No anteporto a N do canal de acesso às docas, para W do cais Oeste do porto de serviço/recreio, até à linha definida pelo topo S deste cais e pelo N do posto C do terminal de petroleiros, quando não exista lugar na Marina de Leixões (Área assinalada com a letra C no Anexo A)
 - (3) Embarcações de pesca. No porto de pesca, entre a ponte-cais nº3 e o molhe Sul.
 - (4) Em condições de mau tempo. Em condições de temporal (quando devidamente assinalado pela Capitania do Porto de Leixões), a Autoridade Portuária pode permitir às embarcações de recreio e de pesca procurarem abrigo nos cais que estejam livres dentro do Porto de Leixões, em conformidade com as instruções do Centro de Controlo VTS.

8) Perigos.

Toda a navegação deve dar um resguardo de 0.2 milhas (370 metros) ao Maciço de reforço do quebra-mar, num sector de 180º centrado na cabeça do quebra-mar, entre os Azimutes $Z_v=163^\circ$ e $Z_v=343^\circ$.

9) Pilotagem.

- a. De acordo com o determinado no DL n°48/2002 de 2 de Março, é obrigatória a pilotagem no interior do Porto de Leixões e até ao limite exterior de 2 milhas centrado no farolim do quebra-mar (esporão). Os serviços de pilotagem são exclusivamente efectuados por pilotos do Departamento de Pilotagem da APDL, S.A.
- b. Consideram-se serviços de pilotagem aqueles relativos a: entrar e atracar, entrar e fundear, largar e sair, suspender e sair, serviços de mudança, de correr ao longo do cais ou de outras estruturas de atracação e os serviços de experiências.
- c. Meios para embarque e desembarque de pilotos. Para embarque e desembarque dos pilotos, os navios devem proceder de acordo com os normativos internacionais e com as instruções dadas pelo Centro de Controlo VTS.

10) Lançamento de águas sujas, lixo ou produtos poluentes nas águas do porto de Leixões.

- a. De acordo com a legislação nacional em vigor, é expressamente proibido o lançamento ou despejo nas águas do porto de quaisquer águas nocivas ou substâncias residuais, bem como de outras substâncias ou resíduos que de algum modo possam poluir as águas, praias ou margens, tais como produtos petrolíferos ou misturas que os contenham.
Tais infracções serão punidas com coima, sendo a Capitania do Porto de Leixões a entidade responsável pela instrução do processo.
Além da coima já referida, cabe ao infractor a responsabilidade das despesas resultantes das medidas tomadas no combate à poluição por ela motivada.
- b. No sentido de evitar a acumulação de detritos e destroços nas águas do Porto de Leixões, que para além de conspurcar as águas pode representar perigo, em especial para pequenas embarcações, é proibido o lançamento à água, tanto de bordo das embarcações como dos canais ou margens, na área do porto ou canal de acesso, de quaisquer destroços, detritos, objectos ou materiais flutuantes ou não flutuantes, que possam poluir ou conspurcar desnecessariamente as águas ou contribuir para o assoreamento do porto.
- c. Com o fim de evitar a utilização indiscriminada de meios químicos de combate à poluição, que poderão provocar formas ainda mais graves de poluição, é interdito, aos agentes poluidores, o uso de dispersantes sem a prévia autorização da Capitania do Porto de Leixões.

11) Poluição atmosférica.

É interdita a emissão de fumos negros, gases, poeiras e cheiros provenientes de qualquer queima a céu aberto.

12) Águas de lastro.

O Armador/Agente fica vinculado a enviar à Autoridade Portuária o registo da movimentação de água de lastro, pelo preenchimento do respectivo questionário, nos termos do DL nº 565 / 99 de 21 de Dezembro e da Resolução IMO A. 868 (2) de 27 de Novembro de 1997.

- a. Dada a possibilidade de contaminação das águas portuárias com organismos patogénicos ou estranhos, as operações de lastro/deslastro deverão ser reduzidas ao estritamente necessário à segurança do navio.
- b. O lastro final para a viagem só deve ser efectuado ao cais quando não houver prejuízo para terceiros ou não estiverem garantidas as necessárias condições de segurança para a largada do navio, para se evitarem riscos desnecessários após terminadas as operações de carga, descarga ou abastecimento de combustíveis.
- c. O lastro não segregado só poderá ser bombeado para as águas do porto se não estiver contaminado com qualquer produto poluente e após a prévia autorização da Autoridade Portuária.
- d. Em caso de dúvida será exigida uma amostra do lastro, que deverá ser selada na presença de um representante legal do navio e da Autoridade Portuária.
- e. Sempre que for julgado conveniente, poderão ser mandadas selar as válvulas de fundo e sondados os tanques de lastro.

13) Abastecimento de combustíveis e trasfega de cargas líquidas.

Estas normas destinam-se a regulamentar as operações de abastecimento de combustíveis a navios, efectuados por carro-tanque, bem como as operações de trasfega de carga líquida, a granel, directamente entre navio e carro-tanque ou vice-versa.

a. Abastecimento de combustíveis.

- (1) Para o efeito destas normas, entende-se abastecimento de combustíveis a navios, a transferência de produtos petrolíferos, ou outros combustíveis, a partir de carro-tanque e destinados à propulsão do próprio navio ou dos seus auxiliares.
- (2) O abastecimento de combustíveis a navios deve ser antecipadamente comunicado à Autoridade Portuária, que poderá recomendar a adopção de medidas particulares de segurança de acordo com o tipo e local do abastecimento.
- (3) A comunicação a enviar à Autoridade Portuária deverá ser efectuada via GCP pelo Agente do navio.
- (4) As empresas abastecedoras deverão estar devidamente autorizadas pelos organismos competentes para o transporte do tipo de produtos combustíveis a fornecer aos navios e possuir pessoal devidamente habilitado para a condução e operação dos equipamentos utilizados.

- (5) Os equipamentos de transporte, bombagem e trasfega, bem como flexíveis e dispositivos de corte e medição dos fluxos de fornecimento deverão estar devidamente certificados por entidade competente, recomendando-se o cumprimento das respectivas normas nacionais e internacionais, no sentido de prevenir as suas falhas mecânicas e estruturais.
- (6) A empresa abastecedora é responsável pelo eventual derrame de produtos para o solo ou as águas do porto, devendo estar devidamente preparada, em procedimentos e equipamentos, para a contenção de um derrame de dimensão razoável para o seu tipo de operação, produto e capacidade.
- (7) A empresa abastecedora deverá possuir seguro de responsabilidade civil suficiente para cobrir os eventuais riscos de poluição causada por deficiências ou acidentes na sua operação.
- (8) As manobras de ligação de flexíveis, início, interrupção ou fim de bombagem do combustível ou ainda de atracação da embarcação de abastecimento, quando aplicável, deverão ser previamente acordadas com o navio. Das horas destas manobras deverá ser mantido registo pela empresa fornecedora.

b. Trasfega de cargas líquidas.

Para o efeito destas normas, entende-se como trasfega a transferência de cargas líquidas a granel entre um navio e carro-tanque ou vice-versa.

- (1) A trasfega de cargas líquidas a granel entre navios e carros-tanque está sujeita a autorização da Autoridade Portuária.
- (2) O navio atracado deve possuir, instalados a vante e a ré, pelo bordo exterior, cabos de emergência em arame, com comprimento e carga de rotura adequados.
- (3) Sempre que seja julgado conveniente pela Autoridade Portuária, e antes de efectuada a ligação dos flexíveis, deverão ser colocadas barreiras flutuantes em redor do navio. A responsabilidade de colocação deste equipamento é da empresa responsável pela operação portuária.
- (4) A Autoridade Portuária poderá recomendar medidas suplementares de segurança para a trasfega de cargas líquidas a granel entre navio e carro-tanque, sempre que o tipo e quantidade da substância ou o local da operação assim o determinarem.
- (5) A operação de trasfega pode ser interrompida, ou não chegar a ter início, se as medidas de segurança adequadas não forem cumpridas pelo navio ou empresa responsável pela operação portuária.

c. **Estas normas são aplicadas sem prejuízo de outras regulamentações ou recomendações de outras entidades ou autoridades nacionais e internacionais sobre esta matéria.**

14) Substâncias perigosas, carga, descarga e trânsito.

Todos os navios que transportem substâncias perigosas ou poluentes são obrigados a apresentar à Autoridade Portuária uma declaração de carga, descarga ou permanência a bordo.

a. Apresentação da declaração.

A apresentação da declaração para embarque, desembarque e permanência a bordo de mercadorias perigosas especificadas nas classes 1 a 9 do código IMDG, da IMO, deve ser feita preenchendo o formulário adequado na aplicação informática (GCP) da Autoridade Portuária, de acordo com a legislação nacional e comunitária sobre esta matéria.

- (1) A declaração de mercadorias perigosas ou poluentes deverá ser devidamente preenchida, pelo armador ou seu representante, cumprindo os prazos estabelecidos na directiva 2002/59/CE de 27/06/2002.
- (2) Após apreciação do tipo e quantidade de mercadorias perigosas ou poluentes, discriminadas naquela declaração, será dado conhecimento ao terminal de atracação do navio, Capitania do Porto de Leixões e aos Bombeiros.

b. Condicionantes.

- (1) No Porto de Leixões não é permitida a entrada e permanência de navios que transportem ACRILONITRILO (CIANETO DE VINIL) – UN 1093, Classe 3.1., nem trasfega de gases liquefeitos (LPG).
- (2) No Porto de Leixões a visita de navios nucleares requer autorização do IPTM – Instituto Portuário dos Transportes Marítimos e conhecimento prévio do Instituto Tecnológico e Nuclear e está sujeita a vistoria e fiscalização de técnicos deste último.
- (3) No que diz respeito à movimentação ou permanência a bordo de mercadorias perigosas de natureza radioactiva (classe 7 do IMDG), a mesma implica autorização prévia do Instituto Tecnológico e Nuclear, da Direcção Geral de Saúde e do IPTM – Instituto Portuário dos Transportes Marítimos, cujos pareceres deverão ser apresentados à Autoridade Portuária, em complemento à respectiva declaração.
- (4) Face aos condicionalismos específicos do Porto de Leixões a quantidade de mercadorias perigosas de natureza explosiva (classe 1 do IMDG) fica limitada ao máximo de 1 (uma) tonelada (1.000 kg) de peso líquido, sendo porém admissível a permanência a bordo, sem movimentação, até 3.000 kg de peso líquido.
- (5) Para navios que transportem explosivos (classe 1) e Peróxidos orgânicos (classe 5.2) a atracação a Leste da ponte móvel será apenas autorizada caso a caso, a título excepcional e mediante o estabelecimento de medidas de protecção/fiscalização especiais.
- (6) A movimentação das mercadorias das classes 1, 5.2 e 7 do IMDG será sempre efectuada por carga/descarga directa, ou seja, directamente do navio para o meio de transporte subsequente, ou vice-versa, não sendo permitido o seu estacionamento na área portuária.
- (7) Na movimentação de mercadorias perigosas ou poluentes das classes 1, 5 e 7 deverão ser observadas as seguintes medidas de prevenção:
 - Proibição de fumar ou foguear;
 - Vedação adequada da zona de operação;
 - Disponibilização de meios primários de combate a incêndio, do terminal ou navio;

Sempre que se entenda necessário, a Autoridade Portuária poderá impôr medidas adicionais de prevenção aquando da movimentação de mercadorias perigosas ou poluentes, de qualquer classe, desde que as circunstâncias assim o exijam.

- (8) As medidas referidas nos dois pontos anteriores são da responsabilidade do operador portuário ou empresa de estiva das mercadorias.

- (9) Os contentores, os tanques, as embalagens e as unidades de carga que contenham mercadorias perigosas ou poluentes devem encontrar-se marcados e rotulados nos termos da regra 4 do capítulo VII da Convenção Solas, 1974 e respectivas emendas e do código IMDG. Os operadores portuários e os comandantes dos navios não podem facultar a sua entrada ou embarque nas instalações ou navios pelos quais são responsáveis caso não se encontrem em conformidade com a regulamentação acima expressa.
- (10) Em caso de acidente com mercadorias perigosas ou poluentes, nomeadamente avaria na embalagem, derrame, fuga ou incêndio, os armadores, seus representantes ou empresas operadoras portuárias ou de estiva responsáveis pela operação portuária, deverão notificar de imediato, a Autoridade Portuária.

15) Resíduos.

- a. As presentes normas aplicam-se à actividade de recolha de resíduos e misturas de hidrocarbonetos, resíduos sólidos e águas residuais a embarcações nacionais ou estrangeiras no porto de Leixões, com excepção das de recreio com lotação inferior a 12 passageiros estacionadas no porto de recreio, e das de pesca atracadas no porto de pesca.
- b. Para os efeitos e fins previstos nestas normas, entende-se por recolha de resíduos gerados em embarcações, o acto de receber, em depósito transitório, os resíduos das embarcações, que devidamente identificados e codificados, poderão, após análise caso a caso, ser recebidos e enviados para destino final adequado, em conformidade com a legislação em vigor.
- c. Entende-se por resíduos e misturas de hidrocarbonetos, as lamas, as águas oleosas das cavernas e as misturas oleosas.
- d. Entende-se por resíduos sólidos, o conjunto de materiais com consistência predominantemente sólida de que o navio tenha necessidade de se desembaraçar, excluindo o peixe fresco e partes do peixe, produzidos durante o funcionamento normal da embarcação e susceptíveis de serem eliminados contínua ou periodicamente. Incluem-se nesta designação os seguintes tipos de resíduos:
- (1) Resíduos sólidos domésticos – constituídos por restos de alimentos, papel, trapos, vidros, metais, plásticos, louças e outros resíduos semelhantes;
 - (2) Resíduos da carga – constituído por madeira de estiva, forros, materiais de embalagem, canas, cascas de madeira, etc.;
 - (3) Outros resíduos – constituído, por exemplo, por pilhas, baterias, cinzas, produtos químicos, resíduos hospitalares.
- e. Entende-se por águas sanitárias ou residuais qualquer substância líquida contendo quantidades apreciáveis de matéria orgânica, facilmente bio degradáveis e que mantenham relativa constância das suas características no

tempo, provenientes de instalações sanitárias, cozinhas, zonas de lavagem de roupas, de compartimentos contendo animais vivos e de instalações médicas via lavatórios, banheiras e embornais.

- f. A necessidade de recolha de resíduos gerados em navios e/ou resíduos da carga, deverá ser antecipadamente comunicada pelo Armador/Agente à Autoridade Portuária, através do documento Declaração de Resíduos na aplicação informática Gestão Comercial Portuária (GCP), nos termos do Anexo II ao DL nº 165/2003 de 24 de Julho de 2003 que transpôs a directiva nº 2000/59/CE.
- g. Por cada operação de recolha de resíduos será fornecida ao navio a respectiva folha de registo.

16) Reparações.

Estas normas destinam-se a regulamentar um conjunto de requisitos de prevenção e segurança a cumprir pelo navio e empresa reparadora, sempre que se pretendam efectuar reparações em navios e embarcações atracados no Porto de Leixões

- a. Definições. Para efeito da realização de reparações em navios e embarcações, considera-se:
 - (1) Categorias de navios
 - A – Navios-tanque (Hidrocarbonetos, químicos e gases)
 - B – Outros
 - (2) Empresa reparadora: é o estaleiro, a tripulação do navio ou outros (empresas ou particulares) que procedam à reparação.
 - (3) Pessoa ou técnico responsável: pessoa ou técnico nomeado pelo director de uma instalação ou pelo comandante de um navio e com poderes para tomar todas as decisões e assinar documentos ou certificados relacionados com uma função específica, possuindo o conhecimento ou a experiência para o efeito.
- b. Formulação de pedidos. Os pedidos de autorização de trabalhos a bordo serão apresentados à A.P.D.L., SA na aplicação informática Gestão Comercial Portuária (GCP) no documento realização de trabalhos a bordo.
 - (1) Só serão considerados os pedidos para reparação desde que neles seja claramente discriminado o trabalho a efectuar, a empresa reparadora e o técnico responsável, bem como as datas previstas para o início e o fim da reparação.
 - (2) O tipo de reparação a efectuar poderá condicionar o local de atracação ou determinar a sua alteração.
 - (3) Os navios atracados no Terminal de Petroleiros do Porto de Leixões, devem preceder o pedido da realização de trabalhos de autorização do concessionário, nos termos da regulamentação própria.

- (4) As embarcações de pesca estão dispensadas do pedido de reparação embora fiquem sujeitas aos restantes requisitos e interdições.
- (5) Ficam também sujeitos a pedido os trabalhos efectuados a bordo de navios ou embarcações, pela própria tripulação.
- (6) Eventuais alterações aos trabalhos de reparação previstos ou trabalhos adicionais, obrigam a novo pedido de autorização de reparação.
- (7) Em caso de não observância do determinado nos pontos anteriores, poderão ser suspensos os trabalhos de reparação e será dado imediato conhecimento à Autoridade Marítima para os fins julgados convenientes.

c. Requisitos.

- (1) É obrigatória a apresentação prévia na Direcção de Operações Portuárias e Segurança (DOPS), de certificado de desgasificação e de permissão de trabalhos a fogo nu, desde que a reparação incida nos espaços a seguir mencionados:

(a) **Navios da categoria A**

- i. Todos os espaços destinados ao transporte de carga;
- ii. Todos os encanamentos de carga, bancas ou drenos;
- iii. Casa das bombas
- iv. Serpentinhas de tanques de carga e/ou combustível
- v. Espaços destinados ao combustível do navio, bem como respectivos encanamentos.

(b) **Navios da categoria B**

Todos os espaços referidos em (ii), (iii), (iv) e (v) por navios da categoria A e ainda outros confinados que possam transportar produtos asfíxiantes, contaminantes, tóxicos ou explosivos.

- (2) A empresa reparadora deverá ter nomeado um técnico responsável em matéria de segurança, higiene e saúde no trabalho, sendo responsável pelo cumprimento das normas exigíveis de segurança no trabalho e em especial na utilização de equipamento de protecção individual dos seus trabalhadores.
- (3) A empresa reparadora é obrigada a possuir no local, o material de combate a incêndio indispensável a uma primeira intervenção eficiente, para actuar em caso de deflagração de incêndio.

d. Interdições.

- (1) É interdito o lançamento de óleos usados, tintas ou outros resíduos resultantes da execução dos trabalhos de reparação, no sistema de drenagem de águas pluviais, nas águas do Porto, no solo ou nos contentores

dispostos na via pública. A empresa reparadora deverá proceder à recolha desses resíduos e providenciar o seu encaminhamento e destino final adequado, de acordo com a regulamentação específica da A.P.D.L., SA relativa à recolha de resíduos a embarcações.

- (2) Caso não sejam cumpridas as disposições do ponto anterior, a A.P.D.L., SA procederá à limpeza dos locais utilizados, sendo as despesas daí decorrentes por conta da empresa que efectuou a reparação ou do armador.
- (3) É proibida a queima a céu aberto de qualquer tipo de resíduos.

e. Trabalho a efectuar por mergulhadores profissionais.

Com vista à segurança física dos intervenientes, os trabalhos a realizar por mergulhadores profissionais estão sujeitos a prévia autorização da Autoridade Portuária e respectivo licenciamento emitido pela Capitania do Porto de Leixões.

f. Responsabilidades.

- (1) A responsabilidade de quaisquer danos provocados por acidentes ocorridos durante a reparação será da empresa reparadora, que deverá possuir seguro adequado para o efeito.
- (2) Caso a reparação seja efectuada pela tripulação do navio ou embarcação, a responsabilidade de tais danos será do respectivo Comandante.

17) Procedimentos a observar durante a permanência no porto de Leixões.

Durante a permanência dos navios no porto as pranchas de acesso a bordo e escadas de portaló devem estar protegidas com rede; junto ao seu acesso superior deve existir uma bóia de salvação, com facho *holmes* e volta para uma retinida longa, devidamente colhida e pronta a ser usada. À noite o patamar superior das pranchas/escadas de portaló deve estar convenientemente iluminado.

- a. Imobilização da instalação propulsora do navio. Qualquer acção que conduza à imobilização da instalação propulsora dum navio, estacionado no Porto de Leixões, só pode ser executado após autorização da Autoridade Portuária, solicitada pelo Agente/ Armador pelo documento da aplicação informática - **Gestão Comercial Portuária (GCP) – trabalhos a bordo**, preenchendo o campo apropriado.
- b. Tripulantes a bordo para efeitos de segurança da navegação e portuária. Os capitães, mestres ou arrais e os armadores ou proprietários das embarcações devem assegurar a permanência a bordo do número suficiente de pessoal qualificado de modo a:
 - (1) Garantir a segurança da embarcação, da carga e das pessoas que se encontrem a bordo, muito especialmente nos casos de colisão, incêndio ou água aberta.

- (2) Reforçar a amarração, manter o fundeadouro ou mudá-lo se as circunstâncias o impuserem.
- (3) Evitar e providenciar o combate à poluição das águas, designadamente à ocasionada por hidrocarbonetos ou seus derivados.

c. Utilização dos paus de carga e embarcações do navio.

- (1) É proibido manter os paus de carga disparados para fora de borda. Sempre que por necessidade de movimentação de cargas com equipamento de movimentação de terra for indispensável manter os aparelhos de carga de bordo disparados, tal só será autorizado pelo período de tempo estritamente necessário, assegurando a permanência de operador de bordo por forma a efectuar a sua imediata recolha sempre que necessário por razões de segurança da navegação.
- (2) Sempre que o serviço de carga e descarga se faça para embarcações encostadas, os paus de carga só devem estar disparados para fora de borda enquanto as embarcações estiverem devidamente amarradas e atracadas, devendo ser recolhidos antes de estas largarem do costado.
- (3) Dado o limitado espaço de manobra no interior do Porto, por razões de segurança, só é permitida arriar embarcações salva-vidas do navio, para treino e verificação periódica obrigatória. Os pedidos devem ser efectuados no documento apropriado da aplicação informática – Gestão Comercial Portuária (GCP) –, sendo autorizados caso a caso.
- (4) Proibição de pescar. É proibida a actividade de pesca profissional ou desportiva, sejam quais forem os meios e métodos utilizados, em toda a área molhada para Norte do alinhamento entre o farolim do quebramar e a raiz do molhe sul.

18) Meteorologia e avisos à navegação.

a. Sinais de aviso.

- (1) Sinais de aviso de mau tempo. Em caso de aviso de mau tempo, o Centro de Controlo VTS transmite no canal 16 de VHF, um aviso em língua portuguesa e inglesa indicando a direcção e força do vento e a sua possível evolução, quando prevista. Igualmente, são mostrados no mastro da Capitania do Porto (41° 11' 008" N, 08° 42' 05" W) os sinais respectivos constantes do Anexo E (Decreto-Lei nº 283/87, de 25 de Julho).
- (2) Sinais de estado da barra. Quando for determinado o encerramento da barra, o Centro de Controlo VTS procederá à sua divulgação no canal 16 em língua portuguesa e inglesa
- (3) Sinais especiais do Porto de Leixões. Sempre que as condições locais de mar e vento justifiquem autorização para as embarcações de pesca e recreio procurarem abrigo dentro do porto de Leixões, será

feito aviso no canal 16 de VHF pelo Centro de Controlo Leixões e será mostrado no mastro da Capitania o sinal especial constante do Anexo F , ainda que não esteja promulgado Aviso de Mau Tempo.

- b. Avisos à navegação. O Centro Controlo VTS informará os navios que demandem o Porto dos avisos à navegação locais em vigor. Sempre que tal se justifique o Centro VTS procederá à difusão de avisos de interesse geral, com a periodicidade que for necessária.

19) Prática de desportos náuticos.

a. Natação. É interdita a prática de natação, em toda a área molhada da área portuária para Norte do alinhamento de entre os farolins dos molhes, no canal exterior de acesso ao porto e nas aproximações do porto, para Oeste daquele canal.

b. Motonáutica, Remo, Vela, Windsurf e Surf.

(1) Não é permitida a realização de Regatas de Motonáutica, Remo, Vela e Windsurf na área portuária a Norte do alinhamento de entre os molhes. Em condições especiais de mar, tempo e movimento do porto, mediante autorização da Autoridade Portuária, podem os Clubes Náuticos efectuar acções de formação e treino dos seus associados na área do anteporto.

(a) Durante o decorrer destas actividades, os clubes terão de garantir o seu acompanhamento por embarcações de apoio, assegurando comunicação permanente com o Controlo de Leixões (VTS), no canal 12.

(b) Não é permitida, em qualquer circunstância, a prática de desportos náuticos para Leste do alinhamento: Topo W do terminal de contentores Norte e Topo da ponte-cais nº 1 do porto de pesca.

(c) Os Clubes Náuticos, devem fazer entrega à Autoridade Portuária do programa de Regatas autorizadas pela Capitania do Porto de Leixões a realizar na área de aproximação ao Porto, bem como das alterações que se vierem a verificar.

(2) Mergulho e caça submarina.

(a) A prática de Mergulho Amador e Caça Submarina é interdita em toda a área molhada do Porto de Leixões, para Norte do alinhamento entre o farolim do quebra-mar e a raiz do molhe Sul.

(b) A prática de Mergulho Profissional na área acima mencionada, só pode ser exercida mediante autorização da A.P.D.L., SA por mergulhadores licenciados.

CAPÍTULO II

INSTRUÇÕES ESPECIAIS PARA A FROTA DE PESCA

1) Preliminares.

Todas as embarcações de pesca que demandam o Porto de Leixões dirigir-se-ão obrigatoriamente para o porto de pesca onde devem permanecer. São exceções autorizadas:

- a. Em situações de mau tempo ou temporal, quando autorizado pela Autoridade Portuária e sinalizado no mastro de sinais da Capitania, através do Sinal Especial (Anexo F), as embarcações de pesca poderão procurar abrigo nos cais que estiverem livres no porto de Leixões, solicitando instruções ao Centro de Controlo VTS, em VHF canal 12.
- b. A atracação em cais próprio para abastecimento de água e/ou combustível, desde que sem pescado.
- c. A realização de trabalhos ou operações que não possam ser efectuados no porto de pesca, em locais designados pela A.P.D.L, S.A. e mediante aceitação de pedido escrito.

2) Delimitação.

Entende-se por porto de pesca a área molhada descrita no Anexo B.

3) Procedimentos e regras especiais para a navegação no porto de pesca.

- a. Além do cumprimento do determinado no Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamentos No Mar, devem as embarcações de pesca:
 - (1) Não executar manobras, em quaisquer ocasiões, que possam pôr em risco a sua segurança, a da navegação vizinha e a das obras ou instalações do porto ou quaisquer outras;
 - (2) Antes de iniciar as manobras de atracação ou desatracação, assegurar-se de que o podem fazer com segurança e que não há nas proximidades outras embarcações a manobrar.
- b. As embarcações em manobras de desatracação têm prioridade sobre as que pretendem atracar.
- c. Entre as pontes-cais, as embarcações em manobras de saída, têm prioridade sobre as que pretendem entrar.
- d. As embarcações de boca aberta devem evitar prejudicar os movimentos das embarcações maiores.

- e. É proibido fundear no porto de pesca, excepto nos locais assinalados pelas letras A e B no Anexo A, desde que não resulte interferência com a navegação e amarrações fixas.

4) Procedimentos especiais para a navegação nas vias de acesso ao porto de Leixões.

- a. Além do cumprimento do determinado no Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamentos No Mar e demais instruções das presentes normas, o mestre ou arraias de qualquer embarcação de pesca deve também:
 - (1) Ao aproximar-se do Porto de Leixões ou ao largar do Porto de Pesca comunicar obrigatoriamente com o Centro de Controlo VTS, identificando-se e indicando o seu movimento;
 - (2) Ao sair do Porto de Pesca, navegar a Norte até entrar no Canal Interior, passando então a navegar o mais perto possível do limite Noroeste desse Canal;
 - (3) Ao entrar no Porto de Leixões, navegar no Canal Exterior o mais perto possível do limite Leste do Canal;
 - (4) Ao entrar no Porto de Leixões, logo após a passagem entre molhes, dirigir-se ao porto de pesca guinando francamente para Estibordo em direcção ás pontes-cais;
 - (5) Quando navegar nos Canais Exterior e Interior, dar prioridade aos navios de guerra e de comércio e aos navios ou embarcações com capacidade de manobra reduzida;
 - (6) Dar um resguardo de 50 metros aos navios tanques e aos navios transportando cargas perigosas (assinaladas de dia por bandeira vermelha e de noite por farol vermelho), em especial quando atracados ao molhe Sul.
- b. É expressamente proibido:
 - (1) Na saída, fazer-se à passagem entre molhes junto ao farol do molhe Sul;
 - (2) Fundear ou pairar no Canal Interior e exterior

5) Procedimentos a observar durante a permanência no porto.

Para além dos procedimentos já definidos ao longo destas normas, relacionados com o tema em epígrafe, compete ainda aos mestres e arrais das embarcações, em especial nas situações de mau tempo ou quando excepcionalmente atracadas ou fundeadas em locais que lhe são normalmente interditos, o dever de assegurarem a permanência a bordo das embarcações do número suficiente de pessoal qualificado, por forma a:

- a. Garantir a segurança da sua própria embarcação e evitar quaisquer tipos de acidentes.

- b. Permitir a mudança de cais ou fundeadouro quando necessário.

CAPÍTULO III

NAVEGAÇÃO DE RECREIO – PERMANÊNCIA E UTILIZAÇÃO DA MARINA DE LEIXÕES

1) Preliminares.

- a. Todas as embarcações de recreio que demandam o Porto de Leixões dirigir-se-ão obrigatoriamente para a Marina de Leixões onde devem permanecer. São exceções autorizadas:
- (1) A atracação ou amarração noutra local sob instruções da Autoridade Portuária e por motivos devidamente justificados;
 - (3) Fundear no anteporto, na área definida em 7.b.(2) do capítulo I, só e quando já não exista lugar na Marina de Leixões, e quando as condições meteorológicas o não desaconselhem;
 - (4) A atracação em cais próprio para abastecimento de água e/ou combustível.
- b. Compete ao proprietário, comandante ou pessoa que tiver a embarcação sob sua responsabilidade, em especial nas situações de mau tempo ou quando excepcionalmente atracadas ou fundeadas em locais que lhe são normalmente interditos, o dever de assegurar a permanência a bordo das embarcações do número suficiente de pessoal qualificado, por forma a garantir a segurança da sua própria embarcação, evitar quaisquer tipo de acidentes e permitir a mudança de cais ou fundeadouro quando necessário.

2) Delimitação.

A Marina de Leixões (assinalada com a letra **M** no Anexo A) é a área molhada limitada por:

- (1) Sudoeste: pelo pontão que enraíza no cais de acesso ao cais dos petroleiros (cais Oeste);
- (2) Noroeste: pelo cais de acesso ao cais dos petroleiros (cais Norte).
- (3) Nordeste, pelo cais junto aos Clubes Náuticos (C.N.L.,C.V.A.,I.C.P. e S.C.P.), "cais dos Clubes";
- (4) Sueste, pelo cais do marégrafo ou cais do relógio (cais anexo ao Terminal de Contentores Norte).

3) Embarcações autorizadas a utilizar a marina de Leixões.

São autorizadas a utilizar a Marina de Leixões:

- a. As embarcações com locais de atracação pré-atribuídas, da Capitania, do SN da A.P.D.L.,SA e CZMN;

- b. As embarcações de recreio com postos de amarração concessionados pela Marina de Leixões;
- c. As embarcações de recreio em trânsito no Porto de Leixões, com estacionamento autorizado pela Marina de Leixões;
- d. As embarcações de alta velocidade (EAV's) nos termos do parágrafo 8.

4) Amarrações fixas.

- a. Poderão ser autorizadas amarrações fixas para embarcações de recreio nacionais, no fundeadouro referido em 7.b.(2). (Capítulo I);
- b. As amarrações fixas são licenciadas pela A.P.D.L., S.A., após vistoria;
- c. As amarrações fixas, quando deslocadas ou modificadas, serão objecto de nova vistoria.

5) Procedimentos e regras especiais para a navegação e permanência na marina de leixões.

Além do cumprimento do determinado no Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamentos No Mar, as embarcações que utilizam a Marina de Leixões devem, nas suas manobras (atracar e desatracar, entrar e sair) ter em atenção que:

- a. Antes de iniciá-las, é imperioso assegurarem-se de que o podem fazer com segurança e que não há, nas proximidades, outras embarcações a manobrar;
- b. Ao executá-las, não podem pôr em risco a sua segurança, a da navegação e a das obras ou instalações do porto ou de qualquer outras;
- c. Em manobras de desatracação, têm prioridade sobre as que se preparam para atracar;
- d. A prioridade pertence às embarcações em manobra de saída, relativamente às que pretendem entrar;
- e. Quando a navegar nos Canais Exterior e Interior, a prioridade é dos navios de guerra e de comércio e dos navios ou embarcações com capacidade de manobra reduzida;
- f. Não podem fundear, nem pairar, nos Canais Exterior e Interior;
- g. Não é permitido andar de braço dado, excepto em situação de emergência e, quando possível, com prévio conhecimento e autorização da Capitania.

6) Velocidades.

- a. Para além do disposto no parágrafo com o mesmo título do **Capítulo I**, às embarcações que naveguem ou manobrem na Marina de Leixões, não é permitido utilizarem regimes de máquinas superior a “devagar”, nem velocidades acima dos 4 nós.
- b. Só em manobras de emergência pode ser ultrapassado o disposto na alínea precedente, cabendo à Capitania do Porto julgar dos motivos justificativos.

7) Procedimentos relativos a embarcações que possam por em risco a segurança do porto.

- a. Só é permitida a entrada no porto de embarcações que, por qualquer motivo, possam pôr em risco a segurança do porto (com água aberta, fogo a bordo, redes no hélice ou outras limitações à sua capacidade de manobra) ou que corram o risco de se transformarem em agentes poluidores, com autorização do Capitão do Porto e nas condições por ele definidas.
- b. Após autorização de entrada as embarcações devem requerer à Capitania as necessárias inspeções, sendo-lhes retidos os documentos de bordo até ser confirmada, pelos peritos envolvidos, a reposição das condições de segurança da embarcação.
- c. Sempre que as condições o permitam, deve ser mantido a bordo das embarcações o pessoal necessário à execução das manobras que o evoluir da situação aconselhar.

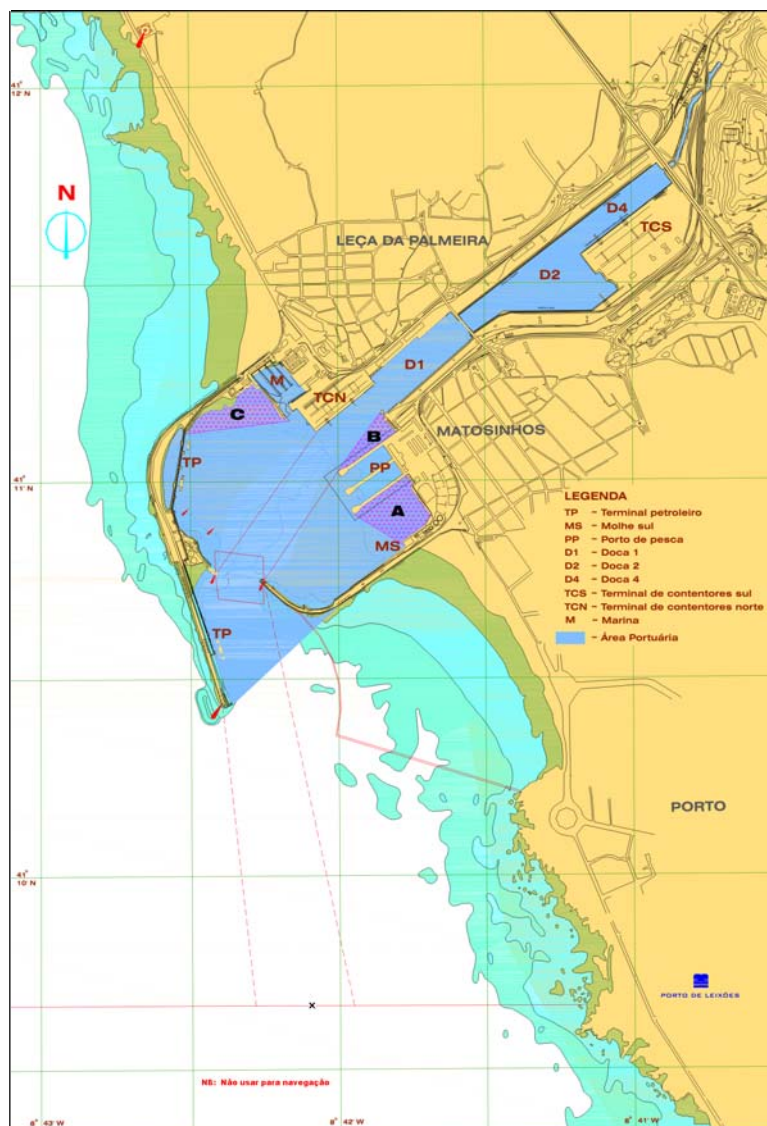
8) Embarcações de Alta Velocidade.

A legislação específica sobre EAV's encontra-se estabelecida pelo Decreto-Lei nº 249/90, de 1 de Agosto e pelo Decreto-Lei nº. 274/93, de 4 de Agosto. Ainda nos termos do mesmo diploma legal as EAV's estão obrigadas a despacho de largada e a:

- a. Informar o Capitão do Porto da hora prevista de chegada (ETA) com, pelo menos, duas horas de antecedência;
- b. Apresentar ao Capitão do Porto comunicação de chegada no prazo máximo de uma hora após a atracação;
- c. Permanecer atracada entre as 21h.00m. e as 07h.00m. horas locais na Marina de Leixões;
- d. Solicitar ao Capitão do Porto autorização de saída do porto com, pelo menos, duas horas de antecedência.

ANEXO A

Área Portuária do Porto de Leixões



ANEXO B

Porto de Pesca

Área molhada compreendida nos seguintes limites:

- a. **Norte** – linha paralela e à distância de 30 metros da face Norte da ponte-cais nº1.
Esta linha inicia-se 170 metros a Oeste do extremo do cais Sul da Doca nº1;
- b. **Sul** – linha paralela e à distância de 30 metros da face Sul da ponte-cais nº3;
- c. **Oeste** – linha perpendicular aos eixos das pontes-cais coincidentes com a aresta do topo da ponte-cais nº3;
- d. **Este** – Muros dos cais transversais e extremidade do terraplino a Sul da ponte-cais até à sua intersecção com a linha limite Sul. Linha perpendicular à ponte-cais nº1 à distância de 170 metros do cais Sul da doca nº1.

ANEXO C

Comunicações - Serviços e utentes autorizados

Serviço	Canal utilizado	Utentes autorizados condições de escuta / atendimento	
Socorro, segurança e chamada	16	Capitania do porto de Leixões	escuta: 0800 – 2400
		Posto Rádio Leixões	escuta permanente
		Centro de Controlo VTS	escuta permanente
		Obs.: este canal só pode ser utilizado: para chamada, para transmissão de mensagem de segurança e para comunicações de socorro e emergência.	
Chamada comum de porto	12	1. Chamadas autorizadas a navio ou embarcação com necessitada de utilizar operações portuárias.	
		2. Autorizadas a atender chamadas neste canal as seguintes estações:	
		Centro de Controlo VTS	escuta permanente
		Ponte Móvel	quando em serviço
		Rebocadores (APDL)	quando em serviço
		Lanchas (APDL)	quando em serviço
Sanidade Marítima	escuta: 0730 – 2000		
Comum de porto Navio – navio	6	Navios e embarcações no Porto de Leixões.	
Navio – navio (manobra de navios)	8	Obs.: tem por finalidade, como o nome indica, a comunicação no porto, entre navios e embarcações.	
Operações de busca e salvamento e de combate à poluição	67	São utentes autorizados, no âmbito dos planos de combate a sinistros: - Capitania do Porto de Leixões; - APDL; - Terminal de Petroleiros de Leixões.	
Comum de porto (Navio – terra)	11	1. São utentes autorizados os postos que utilizem este canal de acordo com o objectivo estabelecido para o serviço Navio – Terra.	
	18	2. Dispõem de atendimento nestes canais as seguintes estações:	
	20	Posto Rádio Leixões	11
	68	Centro de Controlo de VTS	18, 20, 68.
	Obs.: estes canais destinam-se às comunicações entre navios e serviços da APDL. Igualmente o canal 11 serve a radiodifusão de avisos locais à navegação pelo Posto de Rádio Leixões.		

Serviço	Canal utilizado	Utentes autorizados condições de escuta / atendimento	
Pilotagem	14	1. São utentes os navios e embarcações para efeitos de serviços de pilotagem 2. Atendimento neste canal:	
		Centro de Controlo VTS	escuta permanente
Reboque (Rebocador – rebocado)	10 71	1. Canais destinados às comunicações entre rebocador e rebocado. 2. Devem ser utilizados em potência reduzida (irradiação não superior a 1 Watt)	
Comunicações internas a bordo	17 15	A utilização é restrita a equipamentos com máxima potência irradiada inferior a 1 Watt.	
Recreio	9	São utentes autorizados as embarcações de recreio:	
		1. Canal destinado a comunicações entre embarcações de recreio. 2. Deve ser utilizado em potência reduzida (irradiação não superior a 1 Watt).	
Sanidade marítima	11	Trabalho	
	12	Chamada normal	
	16	Chamada de emergência	
Matosinhos pesca	12	Chamada	
	16	Chamada SOCORRO	
	81 84	Trabalho a) 0600 – 2100 de 2ª a 6ª feira b) Encerrado aos Sábados, Domingos e Feriados	

ANEXO D

Serviço Móvel Marítimo

Plano de Comunicações dos portos do Douro e Leixões (a)

Canal número	Frequências (MHz)		Função (b)
	Navio	Costeira	
1	156.050	160.650	Autoridade portuária
5	156.250	160.850	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
25	157.250	161.850	Correspondência pública
26	157.300	161.900	Correspondência pública
28	157.400	162.000	Correspondência pública
60	156.025	160.625	Autoridade portuária
64	156.225	160.825	Escolas e entidades de formação náutica
66	156.325	160.925	GNR – Brigada Fiscal
67	156.375	156.375	Operações de busca e salvamento e de combate à poluição
68	156.425	156.425	Controlo de tráfego marítimo – VTS portuário
70	156.525	156.525	Chamada Selectiva Digital (DSC) (e)
71	156.575	156.575	Manobra de navios
72	156.625		Pesca (navio-navio)
78	156.925	161.525	Manobra de navios (navio-terra)















80	157.025	161.625	Controlo de tráfego marítimo – VTS portuário
81	157.075	161.675	Actividade de apoio a navios
83	157.175	161.775	Correspondência pública
84	157.225	161.825	Actividades de apoio a navios
85	157.275	161.875	Correspondência pública
87	157.375	157.375	Sistema AIS – local
88	157.425	157.425	Sistema AIS – local
AIS1	161.975	161.975	Sistema AIS – nacional
AIS2	162.025	162.025	Sistema AIS – nacional

Notas:

- (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 Fevereiro de 2005.
- (e) Este canal deve ser utilizado para emissão de sinais de alerta navio-navio e navio-terra dentro da área A1.



ANEXO E

Sinais de Aviso de Mau Tempo

Sinal nº	Força e direcção do vento	Sinal Diurno	Sinal Nocturno
1	Vento de força 8 ou superior começando no quadrante noroeste (NW)		
2	Vento de força 8 ou superior começando no quadrante sudoeste (SW)		
3	Vento de força 8 ou superior começando no quadrante nordeste (NE)		
4	Vento de força 8 ou superior começando no quadrante sueste (SE)		
5	Vento de força 12 de qualquer direcção		
6	Vento de força 7 de qualquer direcção		
7	Vento rondando no sentido do movimento dos ponteiros do relógio		
8	Vento rondando no sentido do movimento contrário ao dos ponteiros do relógio		

ANEXO F

Sinais de Barra Fechada e Especiais

Sinais de Barra fechada		Sinais especiais: embarcações de pesca autorizadas a procurar abrigo no interior do Porto de Leixões	
Diurno		Diurno	
Nocturno		Nocturno	