

## DEFESA NACIONAL

### Autoridade Marítima Nacional

#### Direção-Geral da Autoridade Marítima

#### Edital n.º 950/2024

**Sumário:** Procede à publicação do edital da Capitania do Porto de Cascais.

#### **Orientações, Informações e Determinações para o Espaço de Jurisdição Marítima da Capitania do Porto de Cascais**

José Manuel Marques Coelho, Capitão-de-fragata e Capitão do Porto de Cascais, no uso das competências que lhe são conferidas pela alínea g), do n.º 4 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março, na sua redação atual, conjugada com o disposto na Regra 1, alínea b) do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIEAM), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 55/78, de 27 de junho, na sua redação atual, faz saber que:

1) A navegação e permanência de navios e embarcações no espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Cascais, regem-se pelo conjunto de regras, orientações, informações e determinações que constam das normas em Anexo ao presente Edital, e eventuais alterações a promulgar, as quais fazem parte integrante.

2) As normas do presente Edital procedem, também, à regulação e definição de princípios gerais e procedimentais aplicáveis ao conjunto de outras atividades que são exercidas na área de jurisdição da Capitania do Porto de Cascais, compreendendo terrenos do domínio hídrico e plano de água associado, no quadro das competências legais e âmbitos de intervenção da Autoridade Marítima em razão da matéria.

3) O presente Edital aplica-se a todo o espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Cascais, incluindo a área correspondente à Delegação Marítima da Ericeira, conforme estabelecido no Quadro n.º 1, Anexo ao Regulamento Geral das Capitánias, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho, na sua versão atual, bem como a toda a área portuária e outras instalações de natureza semelhante, nos termos do n.º 5 do artigo 2.º do mesmo diploma legal.

4) O estabelecido no presente Edital não prejudica o conjunto de normas específicas constantes dos regulamentos aprovados pela Câmara Municipal de Cascais, Marina de Cascais ou DOCAPECA, Porto e Lotas S. A., aplicáveis à respetiva área de jurisdição.

5) Sem prejuízo de legislação específica que incida sobre as diferentes atividades e matérias, o incumprimento e inobservância ao estabelecido no presente Edital é passível de sancionamento contraordenacional, nos termos do estabelecido no Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de março, na sua redação atual, se outro regime lhe não for especialmente aplicável.

6) É sancionado a título de contraordenação, nos termos conjugados do presente Edital com a alínea b), do n.º 2, do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de março, na sua redação atual, o incumprimento das regras do RIEAM, bem como das regras, avisos e ajudas à navegação por parte dos mestres, comandantes ou ainda por quem exerça as funções de comando de todas as embarcações mercantes, de pesca, rebocadores e de investigação que pratiquem os espaços de jurisdição desta Capitania do Porto.

7) É revogado o Edital n.º 5/2021, de 5 de janeiro, da Capitania do Porto de Cascais, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, em 5 de janeiro de 2021.

8) O presente Edital entra em vigor no primeiro dia do mês seguinte ao da sua publicação.

11 de junho de 2024. — O Capitão do Porto, José Manuel Marques Coelho, Capitão-de-Fragata.

## CAPÍTULO I

### Disposições gerais

#### 1 – Enquadramento e definições

a) O espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Cascais (CPCASCAIS), conforme consta do Quadro n.º 1 do Anexo ao Regulamento Geral da Capitania, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho, da sua atual redação, e n.º 5, do artigo 2.º do mesmo diploma legal, compreende os seguintes limites e áreas:

1) Na costa, a Norte, é limitado pela foz do Rio Sisandro (Lat.= 39.º06'18"N/Long.= 009.º46'09" W) e a Sul pela Torre de São Julião da Barra, exclusive, (Lat.= 38.º40'28"N/ Long.= 009.º16'60" W);

2) Mar Territorial e, em conformidade com as disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito da Mar, de 10 de dezembro de 1982, a Zona Contígua, a Zona Económica Exclusiva e a Plataforma Continental.

b) Para efeitos do exercício das competências em matéria da preservação do meio marinho, proteção do domínio público marítimo e estabelecimento de condicionantes de utilização e segurança no espaço de jurisdição da CPCASCAIS, aplicam-se as disposições constantes dos instrumentos de gestão territorial aplicáveis, em especial o constante no Programa da Orla Costeira de Alcobaça – Cabo Espichel (POC-ACE), aprovado pela RCM n.º 66/2019, de 11 de abril, no Regulamento de Gestão das Praias Marítimas e do Domínio Hídrico do troço Alcobaça-Cabo Espichel, conforme no Aviso APA, IP n.º 12492/2019, divulgado em DR 2.ª série n.º 129/19, de 06 de agosto (Parte C), a Lei da Água, aprovada pela Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, na sua redação atual, pelo Regime de Utilização dos Recursos Hídricos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio, na sua redação atual, sem o prejuízo específico das competências de outras entidades, designadamente, do Regulamento de Exploração do Portinho da Ericeira (Deliberação n.º 1574/2008 do Instituto Português e dos Transportes Marítimos, I. P., de 16 de maio), e atento o Regulamento de Exploração e Utilização da Marina de Cascais (Despacho conjunto n.º 734/2001, do Secretário de Estado da Administração Marítima e Portuária).

c) Para efeitos do exercício das competências legais em matéria de fiscalização e estabelecimento de condições e requisitos de segurança, estão integrados no espaço de jurisdição da CPCASCAIS, os espaços balneares e planos de água associados que constituem o objeto do Decreto-Lei n.º 97/2018, de 27 de novembro, sem prejuízo do quadro legal de identificação anual das praias qualificadas como águas balneares, no âmbito do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 135/2009, de 3 de junho, na sua atual redação.

d) Para efeitos de gestão dos fundeadouros locais e áreas de scooping da Baía de Cascais, deve ainda ser considerado o despacho conjunto dos Capitães dos Portos de Lisboa e de Cascais n.º 148/2024, de 07 de maio.

e) Designa-se por “Porto de Cascais” no espaço de jurisdição da CPCASCAIS, toda a área molhada e seca situada entre o Molhe da Marina de Cascais e o Cais Estacado, incluindo os fundeadouros interiores e canais de acesso (Apêndice I).

f) Designa-se por “Portinho da Ericeira” no espaço de jurisdição da CPCASCAIS, toda a área molhada situada para dentro do molhe de proteção (Apêndice II).

g) Nos termos da alínea k) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 93/2018, de 13 de novembro, que estabelece o Regime Jurídico da Náutica de Recreio (RJNR), consideram-se portos de abrigo, a que se refere a alínea 1) do artigo 2.º desse Regulamento, na área de jurisdição da Capitania do Porto de Cascais, os seguintes locais:

- 1) Porto de Cascais;
- 2) Portinho da Ericeira;
- 3) Porto dos Barcos da Assenta, nos meses de junho a setembro;

h) Para efeitos do previsto no artigo 8.º do RJNR, relativamente à classificação e utilização das embarcações de recreio, na área de jurisdição da CPCASCAIS as distâncias são medidas a partir das seguintes linhas/pontos:

1) Porto de Cascais – Farolim do Molhe exterior de acesso à Marina;

2) Portinho da Ericeira – Farolim do Molhe Norte:

i) Todas as coordenadas geográficas indicadas neste Edital são referidas ao sistema geodésico WGS84 e os azimutes ao norte verdadeiro.

2 – Documentos Náuticos:

a) A cartografia náutica que cobre o espaço de jurisdição marítima da CPCASCAIS, desde as aproximações e incluindo o interior dos portos, é a seguinte (datum WGS84):

1) Cartas náuticas (CN):

11101 – Portugal;

21101 – Cabo Finisterra a Casablanca;

24204 – Cabo da Roca ao Cabo de Sines;

24203 – Nazaré a Lisboa;

26303 – Baía de Cascais e Barras do Rio Tejo (Porto de Lisboa);

27504 – Portos e Enseadas (Costa Oeste – Zona Centro).

2) Cartas eletrónicas de navegação (CEN):

PT111101 – Portugal Continental, Arquipélago dos Açores e Arquipélago da Madeira;

PT324204 – Ericeira à Praia das Areias Branca;

PT526303 – Barras do Porto de Lisboa e Baía de Cascais.

3) Para além das listadas em cima, a área de jurisdição da CPCASCAIS é ainda coberta por cartas náuticas das séries de pesca e recreio.

b) Em complemento à cartografia náutica deve ser consultado o Roteiro da Costa de Portugal, o qual contém informação destinada aos navegantes com as indicações detalhadas e atualizadas, bem como os demais documentos náuticos oficiais publicados pelo Serviço Hidrográfico Nacional (Instituto Hidrográfico), que reforçam os aspetos de segurança a ter em conta nas aproximações ao Porto de Cascais.

3 – Segurança da navegação:

a) As orientações, informações e determinações constantes neste Edital não prejudicam a aplicação do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIEAM), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 55/78, de 27 de junho, na sua versão atual, chamando-se a especial atenção dos navegantes para a Regra n.º 2 – Responsabilidade, daquele Regulamento, cuja inobservância faz incorrer os responsáveis em contraordenação prevista de punida pela alínea b), do n.º 2, do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de março, em coima a graduar entre 400 e 2.500 euros.

b) As designações “navio” e “embarcação” são aplicadas indistintamente nestas orientações, informações e determinações, tendo ambas o significado de «todo o veículo aquático de qualquer natureza, incluindo os veículos sem imersão e os hidroaviões, utilizado ou suscetível de ser utilizado como meio de transporte sobre a água», conforme definição constante no RIEAM, na sua Regra n.º 3 – Definições gerais.

c) No Porto de Cascais e no portinho da Ericeira são considerados navios com capacidade de manobra reduzida, além dos designados na alínea g) da Regra 3 do RIEAM, os navios com características

especiais identificadas pela Autoridade Portuária, os navios cujas características náuticas excedam os limites técnicos de segurança definidos em normativo daquela Autoridade e ainda os navios que, pela sua natureza, só possam navegar em segurança nos canais estreitos ou vias de acesso.

d) No Porto de Cascais e no portinho da Ericeira são considerados navios condicionados pelo seu calado os designados na alínea h) da Regra n.º 3 do RIEAM.

e) No Porto de Cascais e no Portinho da Ericeira são considerados navios arribados todos aqueles que, não estando desembarçados ou não tendo como destino este porto, são obrigados a demandá-lo, por motivo de força maior, designadamente mau tempo, água aberta, avaria, falta de combustível ou aguada, reacondicionamento das cargas, mudanças de tripulação ou desembarque de feridos ou mortos.

f) No Porto de Cascais e no Portinho da Ericeira não está implementado o Centro de Controlo de Tráfego Marítimo, Vessel Traffic Service (VTS) para monitorização e assistência à navegação no porto e respetivo acesso, devendo, para estes efeitos, ser estabelecido contacto com os serviços da Capitania ou o piquete do Comando Local da Polícia Marítima (CLPM).

g) Compete ao Capitão do Porto estabelecer, quanto a navios comunitários e estrangeiros, formas de acesso ao mar territorial ou sua interdição, em cooperação com a Autoridade de Controlo de Tráfego Marítimo, de acordo com os procedimentos legais previstos no âmbito do Port State Control (PSC).

#### 4 – Sinais de situação da barra e avisos de temporal:

a) Verificando-se condições meteorológicas e oceanográficas desfavoráveis, cuja intensidade e efeito possam resultar em prejuízo para a segurança da navegação na barra do Portinho da Ericeira, bem como por imperativos decorrentes da alteração da ordem pública, o Capitão do Porto pode, ouvida a Autoridade Portuária, determinar a situação de “Barra Fechada” ficando interdita a toda a navegação, no intuito de garantir a salvaguarda da vida humana e a segurança das embarcações e navios que praticam o porto, assim como das instalações portuárias.

b) Sempre que surjam dúvidas sobre os avisos em vigor, relativos à situação da barra, avisos de temporal ou a outros que se relacionem com a segurança da navegação, devem ser contactados os serviços da Capitania, o piquete do Comando Local da Polícia Marítima (CLPM), o Departamento de Pilotagem da Autoridade Portuária de Lisboa ou o serviço de apoio aos navegantes ANAVNET em <http://anavnet.hidrografico.pt> (na página na internet do Instituto Hidrográfico), ou consultado o estados das barras em [www.amn.pt](http://www.amn.pt).

c) Para além da divulgação das restrições impostas através dos correspondentes avisos à navegação, está prevista a exibição de sinais visuais da situação da Barra, no mastro de sinais localizado no Forte de Nossa Senhora da Natividade (Lat.= 38.º 57,55’ N/Long.= 009.º 25,09’ W). Nestes termos, sem prejuízo de medidas excecionais a serem adotadas, casualmente e sempre que se justifiquem, o Capitão do Porto decreta, ouvida a Autoridade Portuária, os seguintes estados para a barra do Portinho da Ericeira (Apêndice III):

##### 1) Barra fechada:

(a) De dia, içado a tope da adriça, balão bicónico de cor preta;

(b) De noite, três luzes, permanentemente acesas, dispostas verticalmente, na sequência, de cima para baixo, cor verde-vermelho-verde;

(c) Significa a proibição a toda a navegação de entrada e saída de navios e embarcações.

##### 2) Barra aberta:

Sem sinalização.

d) Nas situações de barra fechada, é proibido a toda a navegação o trânsito ou exercício de qualquer atividade no Portinho da Ericeira, com exceção do trânsito dos navios e embarcações ligados à prevenção, socorro, manutenção e outros autorizados;

e) Sempre que as condições meteorológicas assumam ou se preveja que venham a assumir, condições adversas de especial intensidade e significado para a navegação e circulação na orla costeira,

é estabelecido o sinal correspondente à informação veiculada pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera. I. P. (IPMA), no mastro de sinais acima referido, nos termos do Decreto-Lei n.º 283/87, de 25 de julho, na sua redação atual (Apêndice IV).

f) Por razões de segurança e de salvaguarda da vida humana, é interdito o acesso e circulação apeada ou com utilização de qualquer veículo ou meio de transporte nos acessos, passeios marítimos, espaços balneares ou outras áreas desprotegidas, em especial nos períodos de preia-mar, sempre que promulgado, pelo IPMA, aviso meteorológico para a agitação marítima de nível amarelo ou superior, sendo proibida a transposição de barreira ou sinalética, colocada por entidade competente, nos acessos aos esporões e área envolvente, ou demais áreas interditas.

#### 5 – Avisos à Navegação:

a) Sempre que se justificar, o Capitão do Porto promulgará avisos à navegação local relativos à segurança da navegação, assinalamento marítimo, interdição de áreas, fecho e abertura da barra, entre outras situações relevantes);

b) Estes avisos serão divulgados através do serviço de apoio aos navegantes ANAVNET (<https://geoanavnet.hidrografico.pt/local-warnings>). Estes avisos serão igualmente publicados na página da internet da CPCASCAIS (<https://www.amn.pt/DGAM/Capitanias/Caminha/Paginas/capitania-do-porto-de-cascais.aspx>).

c) O Centro de Comunicações de Dados e de Cifra da Marinha Portuguesa, transmite o Boletim Meteorológico e os Avisos à Navegação de área, diariamente às 07:05 e 19:05 horas. Sempre que promulgados, os avisos vitais e os avisos importantes, serão transmitidos à hora certa mais 3 minutos ou à hora certa mais 33 minutos. A chamada preliminar é feita em VHF IMM canal 16 e a transmissão dos avisos é efetuada em VHF IMM canal 11. As horas são sempre referidas ao fuso ZULU.

#### 6 – Comunicações em VHF:

a) O plano de comunicações em vigor no Porto de Cascais, e demais espaços de jurisdição da Capitania, cumpre com o preceituado na Portaria n.º 630/2002, de 12 de junho (Plano Nacional de Comunicações em VHF – Serviço Móvel Marítimo), retificada pela Declaração de Retificação n.º 26-D/2002, de 31 de julho, que aprova o plano nacional de frequências em VHF (ondas métricas) para o serviço móvel marítimo.

b) Na área de jurisdição da Capitania do porto de Cascais, sempre que naveguem em águas interiores, os navios e embarcações deverão obrigatoriamente manter escuta permanente no VHF IMM canal 13 (156,650 MHz) – Segurança da Navegação.

c) Para além do referido canal (13 VHF – Segurança da Navegação), os navegadores deverão manter presente a necessidade de atenção aos canais:

- 1) Canal 09 – Navegação de recreio;
- 2) Canal 10 – Manobra de navios (operações de reboque);
- 3) Canal 11 – Comunicações com entidades oficiais;
- 4) Canal 12 – Chamada comum de porto;
- 5) Canal 14 – Autoridade Portuária (pilotagem);
- 6) Canal 16 – Socorro, urgência, segurança e chamada.

d) A Autoridade Marítima Local (AML) mantém escuta permanente em VHF no canal 16, utilizando o indicativo de chamada da CPCASCAIS (CAPIMARCASCAIS) e do CLPM de Cascais (POLIMARCASCAIS).

#### 7 – Contactos:

a) Capitania do Porto de Cascais:

- 1) Endereço: Rua Fernandes Thomaz, n.º 2, 2750-342 Cascais;

2) Horário: 2.ª, 3.ª 5.ª e 6.ª feira das 09:00-12:30 e das 14:00-16:30; 4.ª feira das 09:00-12:30;

3) Telefone: (+351) 214 864 469;

4) Fax: (+351) 214 830 136;

5) Correio eletrónico: capitania.cascais@amn.pt;

6) Internet: <https://www.amn.pt/DGAM/Capitanias/Cascais/Paginas/Capitania-do-Porto-de-Cascais>.

b) Comando Local da Polícia Marítima de Cascais:

1) Endereço: Largo Mestre Henrique Anjos, 2750-411 Cascais;

2) Horário: Todos os dias 24H;

3) Telefone: (+351) 214 864 500 (+351) 91 8498 043;

4) Fax: (+351) 214 866 141;

5) Correio eletrónico: policiamaritima.cascais@amn.pt;

6) Internet: <https://www.amn.pt/PM/Comandos/Cascais/Paginas/Comando-Local-de-Cascais>.

c) Delegação Marítima da Ericeira:

1) Endereço: Largo do Ribas 2655 Ericeira;

2) Horário: 2.ª, 3.ª 5.ª e 6.ª feira das 09:00-12:30 e das 14:00-16:30; 4.ª feira das 09:00-12:30;

3) Telefone: (+351) 261 862 526;

4) Fax: (+351) 261 862 526;

5) Correio eletrónico: delegmar.ericeira@amn.pt;

6) Internet: <https://www.amn.pt/DGAM/Capitanias/Cascais/Paginas/Capitania-do-Porto-de-Cascais>.

8 – Fiscalização, contraordenação e decisão processual:

a) A fiscalização das orientações, informações e determinações estabelecidas no presente Edital compete à Polícia Marítima (PM) e às autoridades policiais ou administrativas competentes, em razão da matéria ou da área de jurisdição.

b) A instrução e decisão dos processos de contraordenação compete ao Capitão do Porto, à autarquia, ou às autoridades administrativas competentes, em razão da matéria ou da área de jurisdição.

## CAPÍTULO II

### **Entrada, permanência e saída do porto**

9 – Aspetos de segurança:

a) O Capitão do Porto, como AML, tem competências nas áreas do controlo de navios, execução de atos de soberania e demais atos administrativos em matéria de visita, imposição do fecho de barras, disciplina da navegação, condições de acesso e saída do porto, proibição de saída do navio do porto e despacho de largada de navios.

b) No Porto de Cascais e no Portinho da Ericeira, não obstante se encontrarem em vigor todas as regras de governo e navegação estabelecidas no RIEAM, a condução da navegação deve obedecer às normas de segurança promulgadas pela AML.

c) Por razões de segurança, durante a entrada ou saída do Porto de Cascais ou do Portinho da Ericeira, pode ser imposto o acompanhamento pela PM, a embarcações designadas especiais ou aquelas cujas características náuticas excedam os limites técnicos definidos, podendo ainda, tal acompanhamento, ser imposto a outros navios, nomeadamente em razão da carga que transportem, no caso de um sistema de reboque, no caso de se verificar visibilidade reduzida ou outras razões consideradas imperativas para a segurança da navegação.

d) Na aproximação, entrada e saída do Porto de Cascais e da barra do Portinho da Ericeira, os comandantes, mestres ou arrais de navios e embarcações são responsáveis por adotar os procedimentos de segurança adequados à plataforma, à visibilidade, ao estado da barra, às condições meteorológicas e de agitação marítima e à densidade do tráfego marítimo/fluviál, em particular:

1) Tomar conhecimento da previsão meteorológica e de ondulação;

2) Obter informação da AML, da Autoridade Portuária ou do Departamento de Pilotagem sobre a situação da barra e no porto antes de entrar e, caso necessário, solicitar apoio na entrada;

3) Garantir que todos os equipamentos de navegação, comunicações, segurança, propulsão e governo se encontram em boas condições de funcionamento;

4) No Portinho da Ericeira, as embarcações de menor porte devem atender, ainda, ao seguinte:

(a) Determinar que os tripulantes envergarem os coletes de salvação e se despojem de botas de borracha de cano alto, ou qualquer outro equipamento/vestuário que possa dificultar a flutuabilidade;

(b) Sempre que se verifique a circulação de pessoal no exterior do navio/embarcação, garantir que o pessoal se mantém em locais abrigados, envergando sempre o colete salva-vidas;

(c) Garantir que todo o material existente nos compartimentos funcionais e nos espaços habitacionais, bem como as artes e apetrechos de pesca, se encontram devidamente acondicionados e peados;

(d) Garantir a estanqueidade do navio/embarcação mantendo as portas, escotilhas e vigias que dão para o exterior do navio fechadas e desobstruídas;

(e) Garantir que as portas, escotilhas e vigias de fuga se encontram devidamente assinaladas e desobstruídas;

(f) Garantir que as escadas e passagens/troncos de fuga se encontram desobstruídas.

e) A entrada no porto de navios com água aberta, fogo a bordo, limitações nos sistemas de propulsão e governo ou suscetíveis de provocar acidentes ambientais, deve ser prontamente comunicada à AML, pelo meio mais expedito. A entrada em porto só é permitida após autorização do Capitão do Porto, que estabelece as condições a observar perante a anomalia/incidente, caso-a-caso.

f) Sendo autorizado a praticar o porto, na sequência do relato de anomalia referido no ponto anterior, o comandante do navio, seu armador ou agente de navegação, requer à CPCASCAIS a realização das vistorias que atestem a reposição das condições de segurança e navegabilidade e procede à entrega da documentação do navio ou embarcação, com vista à emissão do despacho de largada.

g) Quando atracados ou fundeados, os navios devem manter as condições de permanência impostas pelas autoridades competentes.

h) O Capitão do Porto poderá interditar o movimento de entrada e saída de navios e embarcações no Porto de Cascais e no Portinho da Ericeira, por motivos meteorológicos, oceanográficos ou qualquer outro fator impeditivo, facto que será divulgado através de Aviso aos Navegantes, ou através dos correspondentes sinais de estado da barra, a içar ou estabelecer nas estruturas para esse efeito designadas e divulgados por correio eletrónico para os diversos agentes de proteção civil e outras entidades com atividades na orla costeira.

10 – Restrições à navegação:

No espaço de jurisdição da CPCASCAIS, existem as seguintes restrições à navegação:

a) Área restrita da Baía de Cascais:

1) A área restrita da Baía de Cascais corresponde ao espaço interior delimitado pelo alinhamento do farol da ponta do molhe Sul da Marina com o Pontão da Praia das Moitas, estando devidamente assinalada nas CN 26303 e 27504 (Apêndice I);

2) Por motivos de segurança, em virtude da diversidade de atividades desenvolvidas nesta área, que compreende os ancoradouros interiores, canal de acesso ao Cais Estacado e acessos à Marina, Cais de Aprestos e Clube Naval, não é permitido, salvo autorização expressa do Capitão do Porto:

(a) A prática de desportos náuticos, devendo toda a navegação dar resguardos de segurança adequados e utilizar velocidades reduzidas (inferior a 3 nós);

(b) Nadar nas zonas de fundeadouros e canais de acesso;

(c) O exercício de pesca, com qualquer tipo de arte;

(d) Atividade de mergulho;

(e) A todas as embarcações, fundear ou estabelecer amarrações fixas, fora das áreas designadas ou sem a respetiva licença;

(f) A todas as embarcações, fundear, amarrar ou estabelecer amarrações no Canal de Acesso;

(g) Às embarcações de recreio, fundear, amarrar ou estabelecer amarrações na área destinada às embarcações de pesca;

(h) Às embarcações de pesca, fundear, amarrar ou estabelecer amarrações na área destinada exclusivamente às embarcações de recreio.

b) Projeto de reflorestação de algas marinhas:

Devido aos trabalhos de reflorestação de algas marinhas na zona do Farol da Guia (Cascais) encontra-se interdita a navegação na zona definida pela área circular, com centro na posição, 38.º 41.398' N; 009.º 26.187' N e num raio de 200 metros.

c) Área Marinha Protegida (AMP) das Avenças:

A AMP das Avenças, criada com o objetivo de preservar a integridade biofísica do espaço, dos recursos e do património cultural e natural existente, está sujeita a um conjunto de proibições e restrições, conforme previsto no POC-ACE e replicado no presente edital;

(a) Património Cultural Subaquático:

Tendo em vista a salvaguarda do património cultural e a autorização para a realização de trabalhos arqueológicos subaquáticos, é proibido mergulhar, fundear, dragar ou alterar a topografia do fundo e exercer qualquer prática de pesca, com exceção das atividades autorizadas pela AML e pela entidade administrante do património cultural subaquático, nas áreas indicadas no ponto 45. do presente edital;

d) Praias de banhos marítimas, durante a época balnear:

Nas praias de banhos marítimas (e/ou de transição), a navegação é interdita no plano de água associado à praia, até uma distância de 300 metros a contar da borda de água, salvo para ER que pretendam entrar ou sair, através de corredor de acesso devidamente sinalizado, devendo navegar a velocidade reduzida, suficiente para manter o governo, em trajeto perpendicular à linha da costa.

11 – Fundeadouros, ancoradouros, amarrações, rampas e outras estruturas:

a) Fundeadouros:

1) Os navios, na situação de arribados ou que não tenham Cascais como porto de destino, só podem fundear com autorização expressa da AML e sempre sujeitos aos procedimentos normais de entrada e saída.

2) Antes de ocuparem o lugar no fundeadouro, os navios e embarcações terão que se certificar que a posição a ocupar obedece às restrições do próprio fundeadouro, assinaladas na CN respetiva ou promulgadas em aviso à navegação, e que, após fundear, não interferirá com os outros navios fundeados, devendo garantir os resguardos adequados para que, evitando possíveis abalroamentos, sejam aproveitados os espaços disponíveis.

3) A manobra dos navios e embarcações que pratiquem os fundeadouros não deverá não criar impedimentos ou dificuldades à navegação que entre ou saia do porto.

4) A prática dos fundeadouros fica interdita com condições de mar grosso (vaga superior a 3 metros) e/ou vento muito fresco (superior a Força 5 na escala de Beaufort) ou em caso de promulgação, pelo IPMA, de aviso meteorológico para o vento ou agitação marítima, de nível laranja ou superior, devendo o navio suspender caso essas condições se verifiquem. Complementarmente, no âmbito da segurança da navegação, o navio poderá ser ordenado a abandonar o fundeadouro por ordem expressa do Capitão do Porto.

5) Os navios que transportem mercadorias perigosas ou poluentes devem cumprir com as normas e procedimentos previstos no Capítulo IV do presente edital.

6) Os navios fundeados devem manter uma prontidão do aparelho propulsor e de governo adequada às condições meteorológicas e oceanográficas, características dos navios, tipo de fundo e tensa.

7) Os navios que pratiquem os fundeadouros exteriores não podem isolar a instalação propulsora e de governo, devendo manter a capacidade de manobra. Em caso de indisponibilidade do aparelho propulsor e de governo, devem dispor de um rebocador de potência e características apropriadas que garanta a manobra do navio em caso de emergência.

8) Os navios de comércio, não comunitários ou comunitários oriundos de portos de países não comunitários, apenas podem proceder ao movimento de tripulantes, passageiros e carga mediante autorização do Capitão do Porto e das Autoridades de controlo de Fronteira e Aduaneira, devendo o Agente de Navegação proceder às necessárias comunicações, mantendo o Capitão do Porto informado. Em caso de evacuações médicas, o Capitão do Porto deve ter conhecimento antecipado para a devida articulação com a Autoridade Sanitária e, tratando-se de cidadão estrangeiro, com a entidade diplomática respetiva.

9) Para os navios de comércio, os contactos com terra apenas podem ser efetuados por embarcações do próprio navio ou outras embarcações autorizadas para o efeito pelo Capitão do Porto.

10) Fundeadouros autorizados (Apêndice IV):

(a) Na Baía de Cascais encontram-se definidos dois fundeadouros exteriores, assinalado nas cartas náuticas, divididos nos seguintes quadros ou zonas:

(1) Fundeadouro Norte (navios de calado inferior a 5 metros), compreendido entre os paralelos 38.º40.9N-38.º41.3N e os meridianos 009.º23.5W-009.º24.5W. Em regra, por questões de segurança, a utilização do fundeadouro norte não é autorizada, tendo em conta que o fundeadouro sul atende às necessidades;

(2) Fundeadouro Sul (navios de calado superior a 5 metros), definido pelo seguinte polígono: 38º39.60N-009º25.30W; 38º40.50N-009º25.30W; 38º40.50N-009º23.50W; 38º40.02N-009º23.50W; 38º40.02N-009º23.97W; 38º39.78N-009º23.97W; 38º39.78N-009º23.50W; 38º39.60N-009º23.50W.

11) A utilização dos fundeadouros na área de jurisdição da CPCASCAIS é sempre sujeita à autorização expressa da AML.

12) Em casos excecionais, a analisar caso a caso, pode ser autorizada pela AML a permanência de navios fora da área de fundeadouro.

13) Para além da proibição genérica de fundear (ou colocação de poitas) na área portuária fora dos espaços de fundeadouros autorizados, é expressamente proibido fundear nos canais de navegação ou zonas de passagem de cabos e emissários submarinos.

14) Pedidos de fundeadouro:

(a) Os pedidos de fundeadouro devem ser elaborados de acordo com o modelo indicado no Apêndice VI. A não inclusão dessa informação poderá ser motivo de indeferimento.

(b) A utilização dos fundeadouros está condicionada, por razões de segurança, no máximo, a 72 horas. Eventuais pedidos de prorrogação, salvo autorização expressa da AML, implicam a obrigatoriedade de o navio suspender, sair do fundeadouro e, caso venha a ser autorizado, voltar a fundear, independentemente da existência de condições meteorológicas favoráveis.

(c) Os pedidos de fundeadouro devem ser efetuados através da Janela Única Logística (JUL) ou, por inexistência ou indisponibilidade temporária desta plataforma, pela agência de navegação, diretamente à capitania, por correio eletrónico, com uma antecedência mínima de 4 horas, ou, quando se justifique, por modo mais expedito.

(d) Os pedidos de fundeadouro devem discriminar a carga a bordo e, tratando-se de carga IMO, a respetiva categoria.

(e) No pedido de fundeadouro deverão constar eventuais situações anómalas que possam existir a bordo, tais como:

(1) Migrantes irregulares;

(2) Vidas humanas em perigo;

(3) Situações sanitárias envolvendo risco para a tripulação, passageiros ou população ribeirinha;

(4) Risco de alagamento, de afundamento, de incêndio, de explosão e de poluição;

(5) Danos, avarias e anomalias, que condicionem a estabilidade, a navegabilidade e/ou manobrabilidade do navio;

(6) Condicionantes à utilização das ajudas à navegação, radar, comunicações, cartas náuticas, agulha ou sonda.

15) Comunicações:

(a) Antes de suspender ou de fundear, os navios terão de comunicar à Polícia Marítima de Cascais, via VHF – canal 16, as suas intenções;

(b) Todos os navios fundeados deverão manter escuta permanente neste canal.

16) Pilotos:

O embarque e desembarque de pilotos far-se-á por intermédio de embarcação ou helicóptero, a Sul da Baía de Cascais, considerando os seguintes limites:

(a) A sul do paralelo 38.º 41.3N;

(b) Em batimétricas superior a 1,5 vezes o seu calado;

(c) A uma distância superior a 0,6 milhas náuticas da linha de costa.

17) Acesso aos navios:

Os navios que se encontrem fundeados devem dispor de meios próprios que garantam o acesso de pessoal a bordo, com as necessárias condições de segurança, nomeadamente:

(a) Escada de portaló, dotada de balaustrada e corrimão;

(b) Rede de proteção, montada debaixo da escada, que cubra todo o seu vão, podendo ser dispensada quando o portaló disponha de sanefas contínuas;

(c) Iluminação adequada durante a noite.

18) Restrições:

Aos navios e embarcações fundeados, ancorados ou amarrados na área de jurisdição da CPCASCAIS as seguintes atividades estão sujeitas a prévia autorização da AML:

(a) Movimentar carga, saída e entrada de pessoas a bordo;

(b) Suspender ou arrear embarcações;

(c) Realizar exercícios de “Homem ao Mar” com ou sem utilização de embarcações auxiliares;

(d) Efetuar reparações que, pela sua natureza, possam pôr em causa a segurança do navio, dos seus tripulantes, da navegação, das instalações portuárias ou apresentem risco de originar poluição marítima;

(e) Rocegar;

(f) Lavar ou inertizar tanques;

(g) Estivar carga.

b) Ancoradouros Interiores e Amarrações da Baía de Cascais:

1) As regras e procedimentos relativos à utilização Ancoradouros Interiores e Amarrações da Baía de Cascais previstas no presente Edital são válidas até que, no seguimento de processo de transferência de competências para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais, o Município de Cascais promulgue o regulamento de gestão destes espaços.

2) A zona interior da Baía de Cascais encontra-se dividida em 4 áreas (Apêndice VII) de acordo com as respetivas utilizações, tendo em vista acolher, de uma forma funcional, os diversos tipos de embarcações que nela se congregam, conforme se descreve:

(a) Área A – Ancoradouro de embarcações Locais e Costeiras:

(1) Limites:

i) Nor-noroeste (NNW) – Alinhamento da ponta do Cais Estacado com o cotovelo do Molhe da Praia do Tamariz;

ii) Noroeste (NW) – Alinhamento do Cais Marítimo-Turístico da Marina com o terraço do Palácio da Duquesa;

iii) Sudeste (SE) – Alinhamento do Pontão da Praia das Moitas com o Farol Sta. Marta;

iv) Sudoeste (SW) – Delimitado pelo Canal de acesso ao Cais Estacado da Praia da Ribeira.

(2) Vigora durante todo o ano, salvo situações excecionais previstas no presente edital.

(3) Constitui-se como o fundeadouro de referência para as embarcações de pesca, de comércio e de recreio, com exceção das que se encontrem expressamente autorizadas a praticar outros locais.

(4) Por razões de segurança o período de permanência máximo nesta área é de 72 horas.

(5) Antes de suspender ou de fundear, os comandantes, mestres ou arrais devem comunicar à Polícia Marítima de Cascais, via VHF – canal 16, as suas intenções.

(6) Antes de ocuparem o lugar no fundeadouro, os navios e embarcações terão que se certificar que a posição a ocupar obedece às restrições do próprio fundeadouro, assinaladas na cartografia náutica ou promulgadas em aviso à navegação, e que, após fundear, não interferirá com os outros navios ou embarcações fundeadas, devendo garantir os resguardos adequados para que, evitando possíveis abaloamentos, seja rentabilizado o espaço disponível.

(7) A prática desta área é desaconselhada com condições de mar grosso (vaga superior a 3 metros) e/ou vento muito fresco (superior a Força 5 na escala de Beaufort) ou em caso de promulgação, pelo IPMA, de aviso meteorológico para a agitação marítima, de nível amarelo ou superior.

(b) Área B – Amarrações de Embarcações de Pesca Locais e Costeiras:

(1) Limites:

i) Nordeste (NE) – Delimitado pelo Canal de Acesso ao Cais Estacado da Praia da Ribeira;

ii) Noroeste (NW) -Praia da Ribeira;

iii) Sudoeste (SW) – Cais dos Aprestos;

iv) Sudeste (SE) – Alinhamento da rampa do Clube Naval de Cascais (CNC) com a ponta do molhe da praia do Tamariz.

(2) Vigora durante todo o ano, salvo situações excecionais previstas no presente edital.

(3) Destina-se a embarcações de pesca locais e costeira que operem na área da Capitania do Porto de Cascais, ou capitánias adjacentes.

(4) A instalação de amarrações nesta área carece de licenciamento a requerer ao Capitão do Porto, condicionado a vistoria anual de verificação de condições de segurança do sistema de amarração a efetuar por perito da AML, ou com recurso a mergulhadores profissionais.

(5) O ordenamento das amarrações e respetivas poitas é definido pela AML.

(6) As amarrações devem obedecer aos seguintes requisitos:

i) Constituídos por um peso (poita), amarra ou cabo e flutuadores (boias), adequados ao deslocamento da embarcação;

ii) Os flutuadores (boias) devem ser identificados com o conjunto de identificação da embarcação a que pertencem e n.º de amarração atribuído pela Capitania.

(7) A renovação anual da licença deverá ser submetida à AML até ao final de cada ano civil.

(8) As embarcações autorizadas a praticar esta área devem manter as necessárias condições de navegabilidade, comprovadas pelo respetivo certificado de navegabilidade ou documento equivalente, podendo admitir-se outras situações, mediante requerimento a submeter ao Capitão do Porto e condicionadas ao resultado de vistoria extraordinária, de periodicidade anual.

(9) A prática desta área é desaconselhada com condições de mar grosso (vaga superior a 3 metros) e/ou vento muito fresco (superior a Força 5 na escala de Beaufort) ou em caso de promulgação, pelo IPMA, de aviso meteorológico para a agitação marítima, de nível amarelo ou superior.

(c) Área C – Amarrações de Embarcações de Recreio:

(1) Limites:

i) Nor-noroeste (NNW) – Alinhamento da ponta do Cais Estacado com o cotovelo do Molhe da Praia do Tamariz;

ii) Sudeste (SE) – Alinhamento do Cais Marítimo-Turístico da Marina com o terraço do Palácio da Duquesa;

iii) Sudoeste (SW) – Delimitado pelo canal de acesso ao Cais Estacado.

(2) Vigora de 1 de junho a 15 de outubro, devendo considerar-se sete dias anteriores e posteriores a este período para a instalação e desinstalação das amarrações, respetivamente.

(3) Destina-se a embarcações de recreio, ou outras embarcações locais ou costeiras, não afetas à atividade da pesca, até ao número máximo de 40, com comprimento fora-a-fora não superior a 8 metros.

(4) A utilização desta área carece de licenciamento a requerer ao Capitão do Porto de Cascais, sendo que, anualmente, em abril, será publicado um aviso com a definição da data de receção dos requerimentos e das condições de acesso.

(5) A atribuição da licença está sujeita a vistoria de verificação de segurança do sistema de amarração a efetuar por perito da AML.

(6) O ordenamento das amarrações e respetivas poitas é definido pela AML.

(7) As amarrações devem obedecer aos seguintes requisitos:

i) Constituídas por ferros e tornel (consentâneos com o deslocamento da embarcação), amarra ou cabo e flutuadores (boias);

ii) Os flutuadores (boias) devem ser de cor vermelha e com um diâmetro mínimo de 50 cm e identificados com o número de registo da embarcação e n.º de amarração atribuído pela Capitania;

(8) Em situações de mau tempo, – mar grosso (vaga superior a 3 metros) e/ou vento muito fresco (superior a Força 5 na escala de Beaufort), ou em caso de promulgação, pelo IPMA, de aviso meteorológico para a agitação marítima, de nível amarelo ou superior – os proprietários devem promover a pronta retirada e transporte das embarcações para local seguro.

(d) Área D – Clube Naval de Cascais (CNC):

(1) Limites:

i) Nordeste (NE) – Delimitado pelo canal de acesso ao Cais Estacado;

ii) Noroeste (NW) – Alinhamento da rampa do CNC com o pontão da praia do Tamariz;

iii) Sudoeste (SW) – Entre a rampa do CNC e o Marégrafo;

iv) Sudeste (SE) – Alinhamento do Cais Marítimo Turístico com o pontão da praia das Moitas.

(2) Vigora durante todo o ano, salvo situações excecionais previstas no presente edital.

(3) Destina-se a embarcações de recreio e desportivas da estrutura do CNC, competindo a essa entidade disponibilizar à AML a relação atualizada das embarcações autorizadas a amarrar nesta área.

(4) A colocação de amarrações nesta área, para além de outras regras de carácter mais geral carece de licenciamento a requerer ao Capitão do Porto, condicionado a vistoria de verificação de segurança do sistema de amarração a efetuar por perito da AMN ou com recurso a mergulhadores.

(5) O ordenamento das amarrações e respetivas poitas é definido pela AML.

(6) As amarrações devem obedecer aos seguintes requisitos:

i) Constituídos por ferros e tornel (consentâneos com o deslocamento da embarcação), amarra ou cabo e flutuadores (boias);

ii) Os flutuadores (boias) devem ser identificados com o número de amarração atribuído pela Capitania.

(7) A renovação anual da licença deverá ser submetida à AML durante o mês de janeiro.

(8) As embarcações autorizadas a praticar esta área devem manter as necessárias condições de navegabilidade, comprovadas pela respetiva vistoria, podendo admitir-se outras situações, mediante requerimento a submeter ao Capitão do Porto e condicionadas ao resultado da vistoria extraordinária de periodicidade anual.

(9) A prática desta área é desaconselhada com condições de mar grosso (vaga superior a 3 metros) e/ou vento muito fresco (superior a Força 5 na escala de Beaufort), ou em caso de promulgação, pelo IPMA, de aviso meteorológico para a agitação marítima, de nível amarelo ou superior.

3) Durante a Época Balnear podem ser estabelecidas zonas de amarração (boias) adicionais para pequenas embarcações de recreio.

4) O acesso a estas áreas deve obrigatoriamente ser efetuado pelo canal centrado na orientação do Cais Estacado e com uma largura de 50 jardas. Este canal de acesso, onde é proibido fundear ou amarrar, tem por finalidade garantir o acesso fácil e seguro das embarcações às diversas áreas, cais e demais infraestruturas portuárias.

5) Nas referidas áreas e respetivos acessos, a velocidade máxima está estabelecida em 3 nós, desde que não comprometam o governo das respetivas embarcações;

6) Complementarmente, no âmbito da segurança da navegação, poderá ser ordenado o abandono do local por ordem expressa do Capitão do Porto de Cascais.

7) A manobra dos navios e embarcações que pratiquem estas áreas não deverá criar impedimentos ou dificuldades à navegação que entre ou saia do porto.

8) Nas referidas áreas são proibidas operações de reabastecimento de combustível ou óleo.

9) Qualquer exceção às normas definidas para os ancoradouros interiores e amarrações da Baía de Cascais carece de orientação expressa do Capitão do Porto.

c) Rampas e Varadouros:

1) O varadouro do Portinho da Ericeira pode ser usado como apoio às embarcações locais, nos termos previstos no Regulamento de Exploração do Portinho da Ericeira.

2) O Porto dos Barcos da Assenta e respetivo varadouro pode ser usado como apoio às embarcações locais, no período compreendido entre junho a setembro, inclusive, mediante pedido de licença de encalhe a submeter à AML.

3) A alagem de embarcações no Portinho da Ericeira e no Porto dos Barcos da Assenta é efetuada com recurso a trator, guincho ou grua, devendo os comandantes, mestres, arrais, armadores ou proprietários, sempre que saíam para o mar, informar a Polícia Marítima da Ericeira e manter escuta permanente VHF canal 16.

4) A rampa existente junto às instalações do Clube Naval de Cascais, é de utilização exclusiva daquela entidade para atividades de náutica de recreio e desporto náutico.

5) É proibida a demanda ou a saída das rampas e varadouros com ondulação e vaga superior a 1.5 metros e vento superior a força 4 ou em caso de promulgação, pelo IPMA, de aviso meteorológico para a agitação marítima, de nível amarelo ou superior.

6) Os comandantes, mestres, arrais, armadores ou proprietários das embarcações, são responsáveis pelo embarque e desembarque de tripulantes e passageiros, bem como pela segurança das respetivas embarcações.

d) Portinho da Ericeira:

1) O portinho da Ericeira situa-se a cerca de 12 milhas náuticas a Norte do Cabo da Roca e a cerca de 22 milhas náuticas do Porto de Cascais, a cerca de 5,5 milhas náuticas a sul do Porto dos Barcos da Assenta e a cerca de 24 milhas náuticas a sul do Porto de Peniche.

2) O portinho, construído na zona da praia da Ribeira, ou praia do Peixe, tem reduzidas dimensões e destina-se a proporcionar abrigo à frota de embarcações de pesca local. Consta, essencialmente, de um molhe, no interior do qual existe um cais e uma rampa varadouro. O molhe tem cerca de 380 metros de extensão, seguindo a parte final a orientação 035°-215°. O cais, com cerca de 60 metros de extensão, tem fundos adjacentes baixos, com tendência a assorear. A rampa serve de varadouro às embarcações e estas são aladas, com recurso a tratores ou guincho móvel, fixo para esse efeito.

3) A administração portuária, encontra-se atribuída à DOCAPESCA, Portos e Lotas S. A., dispondo para o efeito do Regulamento de Exploração do Portinho da Ericeira que estabelece as regras e procedimentos a observar na utilização e exploração económica deste espaço.

e) Marina de Cascais:

1) A Marina de Cascais, criada ao abrigo do Decreto-Lei n.º 335/91, de 17 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 14/94, de 20 de janeiro, com Regulamento Interno de Funcionamento da Marina de Cascais (RIFMC) aprovado pelo despacho conjunto 734/01, de 9 de agosto, atribuída em concessão para exploração privada em regime de Serviço Público, é uma infraestrutura portuária afeta à Náutica de Recreio;

2) A área da Marina de Cascais é delimitada da seguinte forma:

(a) O Molhe Norte inicia-se junto do Marégrafo na direção NE, infletindo para SE e terminando com um farolim na cabeça do molhe, local onde se situa o heliporto. Neste molhe encontra-se um edifício, onde estão instalados alguns serviços da Marina;

(b) O Molhe Sul inicia-se imediatamente a Leste da Ponta do Salmodo (junto ao Farol de Sta. Marta), desenvolvendo-se no sentido SE, infletindo depois bruscamente, cerca de 90 graus para NE e termina com um farolim na cabeça do molhe. De salientar ainda que em torno da cabeça do molhe fica visível um enrocamento com cerca de 15 metros e que ao longo de todo o molhe existe uma berma submersa com 50 metros de largura, visível na baixa-mar, que constitui perigo para a navegação.

3) Devido à sua configuração e às atividades a ela associadas, são estipuladas, por motivos de segurança, as seguintes restrições:

(a) Velocidade máxima a praticar:

(1) Aproximação final à Marina – 5 nós (ou à mínima velocidade que permita governo);

(2) No interior da Marina – 3 nós.

(b) Zona de exclusão do molhe Sul, na qual é proibido navegar:

(1) Para Norte das boias cardeais, designadas por MC1, MC2 e MC3, situadas ao longo do molhe e que delimitam o enrocamento que fica submerso, exceto quando já aproado com a entrada da Marina;

(2) Para Norte do alinhamento das boias MC3 e CC2;

(3) Entre a cabeça do molhe e a boia CC2.

(c) A entrada ou saída da Marina de Cascais deve ser feita com o resguardo necessário ao molhe, por forma a safar do enrocamento existente em volta da cabeça do molhe.

4) Numa perspetiva de segurança e como forma de prevenir a ocorrência de acidentes, de acordo com o RIFMC, a permissão para entrada de embarcações de recreio na Marina é obtida por contacto prévio com os serviços de controlo, através de comunicações Rádio (VHF Canal 62);

f) Cais dos Aprestos:

1) O Cais de Aprestos da Baía de Cascais destina-se a apoiar a frota de pesca local no desenvolvimento da sua atividade, nomeadamente, no armazenamento das artes de pesca e como espaço dedicado à execução a atividades da faina.

2) No âmbito da delegação de competências, por parte da APA, I. P., ao abrigo da alínea a) do n.º 4 do artigo 8.º da Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, o Município de Cascais é responsável pelo licenciamento e a fiscalização das utilizações do domínio hídrico referentes aos armazéns de aprestos de pesca e equipamentos de apoio, situadas no Cais de Aprestos.

3) O Regulamento para a Atribuição e Utilização dos Armazéns de Aprestos, localizados no Núcleo Piscatório de Cascais, aprovado pela Assembleia Municipal, sob proposta da Câmara Municipal, contém as regras e procedimentos aplicáveis na atribuição e utilização dos Armazéns de Aprestos, constituído por 33 unidades, localizados no núcleo Piscatório de Cascais. Este regulamento compreende ainda as

regras e procedimentos aplicáveis a utilização da zona social e lavagem, zona dos totens expositivos, zona técnica, zona do cais flutuante, zona de trânsito e da grua elétrica colocada no extremo sul da ponte-cais estacado.

4) O não cumprimento das normas do referido Regulamento constitui contraordenação punível com coima, sem prejuízo da aplicação de normas de caráter geral e do exercício das competências próprias da AMN.

g) Cais Estacado:

1) O Cais estacado, da Baía de Cascais destina-se a apoiar a frota de pesca local no desenvolvimento da sua atividade, nomeadamente:

(a) Descarga do pescado;

(b) Operação da grua para efeitos de movimentação (içar/arriar) de embarcações, cargas e aprestos da pesca;

(c) Outras atividades, expressamente autorizadas pelo AML.

2) O acesso ao Cais Estacado, por mar ou por terra, é restrito a pessoas, embarcações ou viaturas afetas à atividade da pesca profissional do núcleo piscatório de Cascais, para além das entidades com jurisdição na área concessionada e no âmbito das respetivas funções, desde que devidamente identificados;

3) O acesso ao cais estacado, para fins diferentes dos previstos nos pontos anteriores e por embarcações ou viaturas que pela sua tipologia, dimensão, geometria, calado, capacidade de manobra ou avaria sejam suscetíveis de causar riscos para a segurança da atividade ou da navegação na área, terão o seu acesso e estacionamento condicionado a autorização e despacho definidor das condições de segurança por parte da AML.

4) A utilização do cais estacado para o encalhe de embarcações ou para o armazenamento temporário de artes e aprestos de pesca para pequenas reparações ou para abrigo em situação de mau tempo, está condicionado a autorização e despacho definidor das condições de segurança por parte da AML.

5) Considerando as especificidades técnicas, operacionais e de segurança, na área do cais estacado não é permitido:

(a) A permanência das embarcações atracadas para além do tempo estritamente necessário para o embarque e desembarque de material e pessoal;

(b) O acesso de viaturas para além do tempo estritamente necessário para o embarque e desembarque de material;

(c) A permanência de material para além do tempo estritamente necessário para o embarque e desembarque;

(d) A deposição de resíduos fora dos contentores apropriados e o desenvolvimento de qualquer atividade suscetível de causar poluição ou agressão ambiental;

(e) Efetuar lavagem e reparação das artes;

(f) Pescar no âmbito da atividade profissional ou lúdica.

6) As regras e procedimentos relativos à utilização do Cais Estacado previstas no presente Edital são válidas até que, por delegação de competências, por parte da APA, I. P., ao abrigo da alínea a) do n.º 4 do artigo 8.º da Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, o Município de Cascais promulgue o regulamento municipal para a utilização do Cais Estacado, integrado no Núcleo Piscatório de Cascais.

h) Esplanada dos Pescadores:

1) A esplanada dos Pescadores e respetiva praia, localizadas em espaço urbano de elevada densidade populacional, constituem-se como espaço públicos de livre fruição, estando o desenvolvimento de

atividades de natureza profissional e comercial bem como as de natureza desportiva, cultural, recreativa e científica estão sujeitas a autorização ou licença licenciamento a emitir pela AML.

2) Considerando as características específicas da Baía de Cascais e particularmente dos fundeadouros e ancoradouros que servem a navegação local, considerando que Marina de Cascais, além de operar exclusivamente no âmbito da náutica de recreio, tem capacidades limitadas em tamanho/tonelagem das embarcações que pode apoiar e considerando ainda a não existência de um cais de atracação seguro ou rampa /varadouro nas proximidades, a esplanada dos Pescadores e respetiva praia constitui-se também como varadouro em situação de emergência.

3) No âmbito da atividade da pesca, estes espaços poderão servir pontualmente de apoio temporário às embarcações para abrigo em situação de mau tempo, mediante autorização prévia da AML.

4) O estacionamento e a circulação de veículos motorizados neste espaço são sujeitos a autorização prévia da AML, com exceção dos veículos ligados à prevenção, socorro, segurança e manutenção.

5) O guincho de emergência, situado no topo da rampa/varadouro de acesso à praia, destina-se a apoiar as operações de varagem de embarcações em situações de mau tempo ou de emergência, sendo a sua utilização reservada aos técnicos da Câmara Municipal de Cascais ou representantes nomeados pelas associações locais de pescadores, devidamente credenciados para o efeito, mediante autorização prévia da AML.

i) Abrigos alternativos:

1) Os mestres, arrais, patrões e proprietários deverão consultar diariamente o boletim meteorológico e inteirarem-se das previsões do estado do tempo, de forma a evitar atempadamente situações ou comportamento de risco para pessoas e embarcações. quando as mesmas se encontrarem atracadas, fundeadas ou amarradas nos ancoradouros,

2) Em caso de mau tempo, em que esteja comprometida a segurança das embarcações que se encontrem na área de jurisdição da CPCascais, deverão ser observados os seguintes procedimentos:

(a) As embarcações deverão, com a antecedência necessária, procurar abrigo em infraestruturas portuárias que permitam um resguardo seguro;

(b) Na Baía de Cascais, as embarcações de pesca local e costeira, que não consigam antecipadamente procurar abrigo em instalação portuária, poderão varar no areal ou na Esplanada dos Pescadores, mediante autorização prévia da AML;

(c) Embora o acesso à Marina de Cascais esteja, por força da sua natureza jurídica, reservado a embarcações de recreio, em situações excecionais de risco para a vida humana, para o ambiente ou para as embarcações poder-se-á aplicar o seguinte procedimento:

(1) O abrigo na Marina de Cascais carece de autorização expressa da AML e da entidade gestora desta infraestrutura;

(2) Os comandantes, mestres, arrais, proprietários ou armadores devem cumprir com a as normas definidas no RUMC e outras orientações que a AML ou a entidade gestora venham a definir pontualmente;

(3) Esta autorização não exclui os comandantes, mestres, arrais, proprietários ou armadores da responsabilidade civil que decorra de eventuais danos, pessoais ou materiais, causados;

(4) Os comandantes, mestres, arrais, proprietários ou armadores devem manter a bordo os tripulantes necessários para proteger a embarcação e prevenir eventuais danos causados pela mesma;

(d) No Portinho da Ericeira o abrigo é garantido através do estacionamento das embarcações em seco, nas respetivas plataformas, recorrendo à rampa-varadouro ou ao apoio de grua.

(e) No Porto dos Barcos da Assenta o abrigo é garantido através do estacionamento das embarcações em seco recorrendo à rampa-varadouro existente no local.

12 – Visita de entrada:

a) Nos termos da Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6 de novembro, na sua versão atual, à chegada ao Porto de Cascais, a PM efetua visita de entrada aos navios e embarcações que:

1) Tenham avaria;

2) Peçam arribada;

3) Pretendam efetuar trabalhos a bordo que, pela sua natureza, possam pôr em causa a segurança do navio, dos seus tripulantes, da navegação, das instalações portuárias ou apresentem risco de originar poluição marítima;

4) Arvoem bandeira de país não comunitário ou arvoem bandeira de país comunitário, quando provenientes de porto de país não comunitário;

5) Transportem cargas ou substâncias perigosas;

6) Transportem migrantes irregulares;

7) Pretendam aceder a águas territoriais, águas interiores, ou fundeadouros e sobre eles subsistam fundadas suspeitas quanto a avaria ou relativa à tripulação, carga, ou à prática de algum ilícito penal ou contraordenacional.

b) Os navios que tenham avarias ou que pretendam realizar trabalhos a bordo que coloquem em causa a segurança e a navegabilidade, estão ainda sujeitos a vistorias a realizar por perito da CPCASCAIS.

c) Estão isentos de visita de entrada, os navios e embarcações identificados no artigo 3.º do referido diploma.

13 – Despacho de largada:

a) O despacho de largada é o documento que atesta que um navio que larga de um porto nacional preenche todos os requisitos determinados no presente decreto-lei, no respeitante a segurança, pessoas e bens embarcados, e que cumpriu todas as formalidades necessárias e obrigações pecuniárias no espaço nacional.

b) A documentação necessária para a emissão do despacho de largada é disponibilizada à CPCASCAIS pelas Autoridades Portuária, Aduaneira, Sanitária e Guarda Nacional Republicana, através da Janela Única Logística (JUL) ou, por inexistência ou indisponibilidade temporária desta plataforma, pelo comandante do navio, ou seu representante legal, diretamente à capitania pelo modo mais expedito pelo modo mais expedito.

c) Os navios que tenham realizado movimentações de carga, saída e entrada de pessoas a bordo, os que tenham sofrido danos, avarias ou que tenham efetuado reparação no porto que, pela sua natureza, possam pôr em causa a segurança do navio, dos seus tripulantes, da navegação, das instalações portuárias ou apresentem risco de originar poluição marítima estarão sujeitos às formalidades de visita e de despacho de largada.

d) Nenhum navio ou embarcação pode largar do Porto de Cascais sem que tenha sido emitido o respetivo despacho de largada, salvo nas condições em que esteja isento.

e) Estão isentos de despacho de largada os navios e embarcações identificados no artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6 de novembro, na sua versão atual.

f) São vedadas quaisquer movimentações de carga ou de saída e entrada de pessoas a bordo a partir da notificação do despacho de largada ao comandante do navio ou ao seu representante legal.

g) Quando o despacho de largada tenha sido emitido através da JUL, considera-se como hora de notificação deste, para efeitos do número anterior, a hora da autorização dada pela AML.

14 – Visita de saída:

a) A largada de navios e embarcações do Porto de Cascais pode, por decisão fundamentada do Capitão do Porto, ser antecedida de uma visita de saída, a efetuar pela AML, através de agentes da PM e, quando aplicável, por peritos da AML.

b) São obrigatoriamente sujeitos a visita de saída, pela PM e, quando aplicável, por peritos da AML, os seguintes navios e embarcações:

1) Tenham movimentado carga ou substâncias perigosas;

2) Transportem migrantes irregulares;

3) Tenham efetuado reparação no porto que, pela sua natureza, possam pôr em causa a segurança do navio, dos seus tripulantes, da navegação, das instalações portuárias ou apresentem risco de originar poluição marítima.

c) Caso ocorra visita de saída, o elemento que a efetua, acompanhado ou não de perito, procede, após efetuar as últimas verificações, à entrega do despacho de largada ao comandante do navio.

d) Quando se verificar alguma anomalia relativa ao navio, à carga ou às pessoas embarcadas, o elemento em visita informa o comandante do navio, a AML, a Autoridade Portuária e as demais autoridades em razão da matéria.

e) A suspensão da largada é confirmada pelo Capitão do Porto e não pode exceder o prazo de validade do despacho emitido, sob pena de caducidade e necessidade de emissão de novo despacho de largada.

15 – Arribadas e outras condicionantes:

a) Os navios que necessitem ou pretendam demandar o Porto de Cascais na situação de arribada, para além da obrigatoriedade de cumprir com o normativo estabelecido pela Autoridade Portuária, devem declará-lo explicitamente no quadro de condicionantes da JUL, ou por inexistência ou indisponibilidade temporária desta plataforma, diretamente à capitania pelo modo mais expedito pelo modo mais expedito, com informação para a Autoridade Portuária e outras autoridades/entidades que devam ser informadas no âmbito das suas competências, para que, no âmbito da segurança da navegação, sejam estabelecidas condicionantes de acesso ao Mar Territorial ou a sua interdição, onde constem, no aplicável, os seguintes elementos:

1) Nome, tipo de navio, bandeira de registo e número IMO, arqueação (GT), comprimento e calado máximo do navio à chegada;

2) Motivo de arribada;

3) Número de pessoas embarcadas;

4) Existência de migrantes irregulares;

5) Existência de vidas humanas em perigo ou a carecer de assistência médica;

6) Existência de risco de alagamento, afundamento, incêndio, explosão ou foco de poluição;

7) Existência de danos, avarias e anomalias, que condicionem a estabilidade, a navegabilidade e/ou a manobrabilidade do navio em segurança;

8) Existência de condicionantes à utilização das ajudas à navegação, tais como, radar, comunicações, cartas náuticas, agulha ou sonda;

9) Tipo e quantidade de carga existente a bordo e sua condição;

10) Existência de mercadorias perigosas e/ou poluentes, sua classificação IMDG, IBC, IGC, IMSBC ou MARPOL-Anexo 1 conforme aplicável e respetiva quantidade;

11) Necessidade de utilização/auxílio de rebocadores e, caso afirmativo, o nome e potência deste auxiliar da manobra;

12) Hora Estimada de Chegada (ETA);

13) Destino (local de atracação ou fundeadouro).

b) Para além das situações de arribada e de transporte de carga e/ou substâncias perigosas, os navios que detenham qualquer uma das condicionantes indicadas na alínea anterior, devem declarar, obrigatoriamente, a sua situação na tabela de condicionantes da JUL, ou por inexistência ou indisponibilidade temporária desta plataforma, diretamente à capitania pelo modo mais expedito, com informação para a Autoridade Portuária e outras autoridades/entidades.

c) Em resposta à declaração de arribada, a AML emite através da JUL, ou por inexistência ou indisponibilidade temporária desta plataforma, pelo modo mais expedito para o agente de navegação, com informação para a Autoridade Portuária e outras autoridades/entidades que devam ser informadas no âmbito das suas competências, um despacho a definir as condições de acesso ao Mar Territorial.

d) A entrada do navio arribado no porto com limitações graves no sistema de propulsão ou governo, deve ser realizada com o apoio de rebocadores com a potência adequada e autorizados para operar no Porto de Lisboa ou Cascais, podendo, por decisão do Capitão do Porto, ser antecedida de uma vistoria de segurança ao trem de reboque antes do início da movimentação, a realizar por perito da CPCASCAIS.

e) Após a atracação ou fundeadouro seguro do navio, é necessário elaborar o pedido de trabalhos para reparação da avaria que motivou a arribada, através da JUL ou por inexistência ou indisponibilidade temporária desta plataforma, diretamente à capitania pelo modo mais expedito, com informação para a Autoridade Portuária e outras autoridades/entidades que devam ser informadas no âmbito das suas competências, sendo imposta vistoria por perito da CPCASCAIS e eventual acompanhamento da entidade classificadora, que ateste a reposição das condições de segurança e de navegabilidade.

f) O Capitão do Porto pode recomendar/propor que o navio arribado seja sujeito a inspeção técnica no âmbito do controlo de navios pelo Estado do Porto (Port State Control – PSC), através de comunicação a esta entidade.

g) A não declaração de arribada e de condicionantes ou o incumprimento do presente Edital são sancionados a título contraordenacional.

16 – Bandeiras:

Os navios e embarcações que praticam o Porto de Cascais ou os seus fundeadouros, com exceção dos navios de guerra, só podem ter içado as seguintes bandeiras ou distintivos:

a) Bandeira da sua nacionalidade;

b) Bandeira portuguesa;

c) Bandeiras e outros distintivos previstos no Código Internacional de Sinais;

d) Bandeiras ou sinais do RIEAM;

e) Distintivo da companhia armadora ou clube.

### CAPÍTULO III

#### **Avarias, trabalhos a bordo e vistorias**

17 – Avarias a bordo de navios e embarcações:

Qualquer deficiência ou avaria a bordo de um navio ou embarcação que afete, ou que reúna condições para potencialmente vir a afetar a segurança marítima ou causar dano no meio marinho, deverá ser prontamente comunicada, pelos Comandantes, Mestres, Arrais, ou seus representantes legais, à capitania e à Autoridade Portuária, quando ocorra no seu espaço de jurisdição.

18 – Trabalhos a bordo:

a) Qualquer trabalho de reparação a bordo que afete as condições de segurança e navegabilidade ou o ecossistema marinho, durante a estadia de um navio no Porto, implica a necessidade de verificação das condições de segurança por perito da capitania, sem prejuízo das competências próprias da Autoridade Portuária ou da Inspeção de Navios do PSC.

b) O requerimento destes trabalhos a bordo deve ser solicitado na JUL, ou por inexistência ou indisponibilidade temporária desta plataforma, diretamente à capitania pelo modo mais expedito.

c) Pela sua natureza, a realização de determinados trabalhos pode implicar a necessidade de acompanhamento na sua execução e da verificação das condições finais, através de vistoria técnica a bordo efetuada por perito da capitania.

d) Os trabalhos sujeitos a vistoria por perito da capitania, sem prejuízo de melhor avaliação de outras situações, são os seguintes:

1) Trabalhos a quente:

(a) O trabalho é autorizado após asseguradas as condições de segurança para a sua realização;

(b) Para os navios cujo chefe de máquinas é um oficial maquinista, o impresso de autorização de trabalho a quente (hot work permit) deve ser previamente preenchido e anexo ao pedido;

(c) Caso o perito verifique a necessidade de implementar medidas de segurança adicionais, estas são comunicadas ao responsável de bordo por forma a serem observadas no local;

(d) Para a realização de trabalhos a quente em tanques de combustível, na sua vizinhança ou na proximidade de equipamentos ou zonas com potenciais atmosferas explosivas (ATEX), é obrigatória a implementação de medidas para ventilar ou inertizar estes espaços, atestadas pela emissão de um certificado de desgaseificação (gas free certificate) realizado por uma entidade terceira,

(e) São realizadas vistorias adicionais sempre que o perito conclua que existem condições de segurança a serem verificadas no final da sua realização ou que os trabalhos envolvam ações de reparação (corte e soldadura) nos elementos primários do casco (casco, balizas, cavernas ou outros). Estes trabalhos envolvem o conhecimento obrigatório da administração marítima do estado de bandeira e/ou da organização reconhecida responsável pela certificação do navio.

2) Trabalhos de máquinas:

Em função da avaliação do perito, os trabalhos de máquinas a bordo podem obrigar a uma vistoria inicial para determinação da natureza da avaria ou ação de manutenção e ações de reparação planeadas, vistorias de acompanhamento e uma vistoria final para verificação da operacionalidade dos sistemas intervencionados. Os trabalhos de máquinas podem ser dos seguintes tipos:

(a) Imobilização do sistema de propulsão;

(b) Imobilização do sistema de produção de energia elétrica;

(c) Imobilização do sistema de governo;

(d) Sistema de esgoto e lastro.

3) Trabalhos em altura:

Na realização destes trabalhos é necessário que o navio garanta a verificação das condições de segurança e saúde das pessoas. Para os navios de maior porte, o impresso de autorização interna dos trabalhos (*work permit*), deve ser previamente preenchido e anexo ao pedido. Devem ser asseguradas as seguintes condições durante os trabalhos:

(a) O uso de arnês, bem como o material necessário ao trabalho em altura, apresentar-se preso e seguro à queda;

(b) A delimitação e restrição de acesso numa área contígua à zona de queda de objetos;

(c) A presença de uma pessoa no pavimento do navio, com comunicações com elemento nos trabalhos em altura e para monitorização das condições de segurança na zona de queda de objetos.

e) Nos pedidos para a realização de trabalhos a bordo devem ser discriminados os seguintes elementos:

- 1) Tipo de avaria ou deficiência;
- 2) Tipo de trabalho a efetuar;
- 3) Local da reparação;
- 4) Empresa reparadora;
- 5) Técnico responsável e respetivo contacto, para efeitos de coordenação e segurança;
- 6) Duração prevista para a execução (incluindo a hora de início e fim dos trabalhos).

19 – Objetos, engenhos flutuantes e embarcações em mau estado de conservação, acidentadas, naufragadas ou abandonadas:

a) As embarcações em mau estado, acidentadas, naufragadas ou abandonadas, que possam indiciar propensão para a ocorrência de incidentes, bem como outros engenhos flutuantes, devem ser retiradas do plano de água pelo respetivo proprietário ou por quem o represente, mediante plano de remoção previamente proposto, analisado e autorizado pelo Capitão do Porto.

b) Os proprietários e armadores de embarcações sem certificado de navegabilidade ou termo de vistoria válidos, não podem colocar ou utilizar estas em espaços marítimos sob jurisdição da CPCAS-CAIS. Sempre que subsistam dúvidas sobre a flutuabilidade de embarcações atracadas ou fundeadas, o Capitão do Porto pode impor vistoria extraordinária destinada a avaliar as condições de segurança da embarcação.

c) As embarcações varadas no espaço de jurisdição da Autoridade Portuária, devem comunicar e manter atualizado na capitania o contacto próprio ou de representante que habilite comunicação expedita de qualquer anomalia que possa vir a ocorrer.

d) Sempre que se verifique sinistro marítimo ou existam indícios evidentes de que tal possa vir a ocorrer deve ser comunicado pelo meio mais expedito à capitania, independentemente de ter sido comunicado a outras entidades, sem prejuízo de posterior apresentação do respetivo “relatório de mar”, nos termos do número seguinte.

e) É expressamente proibido o encalhe, o estacionamento, o estacionamento ou varagem de embarcações no Domínio Público Marítimo (DPM) sem a respetiva licença.

f) Deve ser participada à Capitania, a existência de destroços, embarcações naufragadas ou encalhadas, ou quaisquer outros obstáculos artificiais ou naturais, que possam colocar em perigo a segurança da navegação, independentemente de ter sido, esse facto, comunicado a outras entidades.

g) Os objetos, engenhos flutuantes ou embarcações abandonadas devem ser removidos pelo respetivo o proprietário depois de instado para o efeito, nos termos da Lei aplicável. Caso este não proceda à remoção daqueles objetos no prazo estipulado, e caso a Administração necessite, para a prossecução da respetiva missão, daquele espaço livre e desocupado, poderá promover, officiosamente, à deslocalização daqueles objetos para local que não cause estorvo, sendo todas as despesas imputadas ao proprietário dos bens, sem prejuízo da existência de eventual responsabilidade civil, criminal ou contraordenacional a que haja lugar.

20 – Relatório de Mar:

a) De acordo com o disposto no artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 384/99, de 23 de setembro, entende-se por “acontecimento de mar” todo o facto extraordinário que ocorra no mar ou em águas sob

jurisdição nacional, que tenha causado ou possa causar danos a navios, engenhos flutuantes, pessoas ou objetos que neles se encontrem ou por eles sejam transportadas.

b) Após a ocorrência de acontecimento de mar, o comandante, mestre ou arrais deve elaborar um “relatório de mar” (também conhecido por “protesto de mar”), onde é pormenorizadamente descrito o ocorrido, devendo o mesmo ser apresentado à AML ou autoridade consular com jurisdição no primeiro porto de escala onde essa autoridade exista, no prazo de 48 horas contado a partir do momento em que o navio atracar ou fundear no mencionado porto, sendo que em caso de perda total do navio, o prazo se conta desde a data da chegada ao porto do comandante, mestre ou arrais ou de quem o substitua.

c) Relativamente aos relatórios de mar elaborados pelos capitães de embarcações comunitárias e de países terceiros, nos termos conjugados do artigo 6.º do Título I do Código Comercial e da alínea f) do n.º 2 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março, na falta de autoridade consular residente do Estado de Bandeira da embarcação em causa, e só neste caso, sob requerimento do capitão ou do agente de navegação do navio, o Capitão do Porto pode receber e confirmar esses relatórios, endereçando-os à autoridade consular do país de bandeira da embarcação em causa, ainda que o mesmo não tenha merecido um despacho de confirmação da AML.

d) Salvo autorização concedida por escrito pelo Capitão do Porto, as operações de descarga do navio não podem ser iniciadas enquanto o procedimento de confirmação do relatório de mar não estiver concluído.

#### 21 – Vistorias:

No âmbito das atividades de vistoria, a capitania assegura os atos técnicos e administrativos, legalmente previstos como competência própria ou protocolados com as entidades competentes.

## CAPÍTULO IV

### **Poluição e proteção do meio ambiente**

#### 22 – Substâncias perigosas ou poluentes:

a) Os navios que transportem substâncias perigosas ou poluentes devem observar o seguinte:

1) Os navios com cargas e/ou substâncias perigosas são navios cuja carga pode afetar o meio ambiente e os seus recursos ou pôr em risco a segurança de pessoas e bens nos espaços de jurisdição marítima, designadamente as especificadas nas classes 1 a 9 do Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas (IMDG Code), da Organização Marítima Internacional (IMO) e outras abrangidas por convenções, códigos, diretivas ou legislação específica para transporte de cargas ou substâncias;

2) Os comandantes, armadores, ou representantes legais dos navios ou embarcações que transportem cargas e ou substâncias perigosas, que pretendam praticar os fundeadouros de Cascais, devem informar, com uma antecedência mínima de 72 horas, a AML, nos termos do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, na sua versão atual, declarando na JUL, ou por inexistência ou indisponibilidade temporária desta plataforma, diretamente à CPCASCAIS pelo modo mais expedito, a carga e/ou substâncias perigosas, obrigando-se a cumprir escrupulosamente as disposições dos códigos e convenções em vigor e aplicáveis à tipologia de carga em questão e das medidas previstas na ficha de segurança (MSDS) da respetiva mercadoria perigosa;

3) A declaração da carga e ou substâncias perigosas embarcadas deverá ser sempre entregue antes da entrada no mar territorial, ou na aproximação ao porto, para os navios que naveguem dentro das águas territoriais, para que, no âmbito da segurança da navegação, sejam estabelecidas eventuais formas de acesso ao mar territorial ou a sua interdição, assim como outras instruções que se revelem necessárias. Esta declaração deve, entre outros, indicar os seguintes elementos:

(a) Nome e tipo de navio, bandeira de registo, número IMO, arqueação, comprimento e calado máximo do navio à chegada;

(b) Número de pessoas embarcadas;

(c) Tipo e quantidade de carga e/ou substâncias perigosas, identificação da substância (número ONU) e respetiva(s) classificação(ões) do Código IMDG;

(d) Hora estimada de chegada;

(e) Local de atracação ou fundeadouro;

4) A não declaração da carga, de substâncias perigosas, ou de condicionantes, constituem infração contraordenacional, nos termos do n.º 1, do artigo 25.º do citado Decreto-Lei n.º 180/2004, na sua versão atual, se outra sanção mais grave lhe não for aplicável;

5) Terá de existir a bordo uma lista, manifesto ou plano de carga adequado, especificando pormenorizadamente as mercadorias, perigosas ou poluentes, transportadas e a sua localização;

6) É necessário ainda o cumprimento das normas de segurança aplicáveis pelas Recomendações “Safe Transport of Dangerous Cargoes and Related Activities in Port Areas” da IMO e demais legislação aplicável;

7) Em resposta à declaração de carga e/ou substâncias perigosas, a capitania emite através da JUL ou, em caso de inexistência ou indisponibilidade desta plataforma, pelo modo mais expedito para o agente de navegação, com informação para a Autoridade Portuária, um despacho a definir as condições de acesso ao Mar Territorial ou a sua interdição, assim como outras instruções que se revelem necessárias, nomeadamente a imposição de visita, de vistoria de verificação das condições de segurança e de policiamento pela Polícia Marítima;

8) Os comandantes dos navios devem manter a bordo o grau de prontidão adequado em material e pessoal, de forma a:

(a) Poder efetuar uma largada de emergência;

(b) Ter capacidade combater focos de incêndios a bordo, com rapidez e eficácia ou dar resposta a qualquer incidente que ocorra com carga e ou substâncias perigosas.

9) Os navios que transportem mercadorias perigosas ou poluentes especificados no Código IMDG, das Classes 1 (explosivos), 3 (Acrilonitrilo – Cianeto de Vinil) e 6.2 (substâncias infecciosas) não estão autorizados a praticar os fundeadouros de Cascais;

10) Os navios que transportem mercadorias perigosas ou poluentes não especificados na alínea anterior, estão sujeitos às seguintes regras:

(a) Independentemente do seu calado, utilizarão exclusivamente o fundeadouro Sul;

(b) Devem garantir uma distância mínima de 500 jardas entre navios;

11) No que diz respeito aos navios que transportem mercadorias perigosas de natureza radioativa (classe 7 do IMDG), além das restrições imposta na alínea anterior, deverá ser obtida autorização prévia das entidades competentes na matéria, cujos pareceres deverão ser apresentados à AML, em conjunto com a respetiva declaração;

12) Por razões que se prendem com a preservação das zonas protegidas envolventes ao Porto de Cascais as operações de desgaseificação de navios-tanque, são interditas a navios fundeados na Baía de Cascais;

13) Sempre que se verifiquem factos ou situações que coloquem em risco o meio marinho, que afetem a segurança da navegação, das instalações portuárias ou de quaisquer outras infraestruturas, tendo em consideração o tipo e quantidade de mercadoria transportada, o Capitão do Porto pode restringir movimentos ou impor restrições adicionais aos navios ou embarcações que transportem cargas perigosas.

b) No âmbito das operações de embarque, desembarque e trasfega de substâncias perigosas ou poluentes, deve observar-se o seguinte:

1) Por razões de segurança e por fatores que se prendem com a proximidade de zonas protegidas de elevado impacto ambiental, aos navios fundeados no Porto de Cascais apenas são permitidas as operações de embarque, desembarque e trasfega de substâncias perigosas ou poluentes indicadas

nos pontos seguintes, mediante requerimento, a submeter com 48 horas de antecedência, na JUL, ou por inexistência ou indisponibilidade temporária desta plataforma, diretamente à capitania pelo modo mais expedito pelo modo mais expedito, com informação para as demais entidades competentes, onde constem os seguintes elementos:

- (a) Identificação e características dos navios envolvidos;
- (b) Tipo e quantidade de combustível a transferir;
- (c) Duração estimada das operações de trasfega;
- (d) Outra informação julgada pertinente;

2) Embarque ou desembarque para consumo próprio dos navios ou embarcações, mediante despacho de autorização do Capitão do Porto, vistoria por perito da capitania e sob a vigilância da PM, imperativo que decorre da aplicação do artigo 40.º do Decreto n.º 14029, de 2 de agosto de 1927;

3) Operações de abastecimento de bancas (vulgo barcas ou batelões) mediante o cumprimento das seguintes normas de segurança, além dos termos que venham a ser definidos por despacho de autorização do Capitão do Porto:

(a) Submeter na JUL, ou por inexistência ou indisponibilidade temporária desta plataforma, diretamente à capitania pelo modo mais expedito pelo modo mais expedito, com informação para as demais entidades competentes, com 48 horas de antecedência, pedido de despacho onde constem os seguintes elementos:

- (1) Identificação e características dos navios envolvidos;
- (2) Tipo e quantidade de combustível a transferir;
- (3) Duração estimada das operações de trasfega;
- (4) Outra informação julgada pertinente;

(b) Possuir os certificados da empresa transportadora, dos operadores e dos equipamentos a utilizar, bem como o seguro de responsabilidade civil suficiente para cobrir os eventuais riscos de poluição causada por deficiências ou acidentes na sua operação;

(c) Cumprir com os procedimentos e equipamentos previstos no respetivo SOPEP (Ship Oil Pollution Emergency Plan);

(d) Apresentar a lista de verificação de pré-embarque (Bunker Safety Check List) que inclua plano manobras, de carga e de descarga assinada pelos responsáveis de ambos os navios;

(e) Disponibilizar no local, um quantitativo mínimo de material de combate à poluição, composto por duas quarteladas de barreira (individuais), com sistema de acoplamento eficaz, adequadas para zona costeira, a acoplar à proa e a ré dos navios, antes do início da operação;

(f) Disponibilizar, em terra, pronto a deslocar para a área acidentada, em caso de derrame, o seguinte material:

(1) Um equipamento recuperador, em bom estado de funcionamento, adequado ao tipo de hidrocarbonetos ou combustíveis utilizados;

(2) Tanques para armazenamento do hidrocarboneto recolhido;

(3) Material absorvente adicional (granulado, manta, barreira);

(4) Um conjunto de barreiras de contenção, de montagem rápida;

(g) Disponibilizar uma embarcação de apoio para, num prazo máximo de 60 minutos, deslocar para a área do incidente todo o material referido, transportar o pessoal e auxiliar na colocação de barreiras adicionais.

(h) Içar a bandeira Bravo do Código internacional de Sinais de dia e uma luz vermelha à noite, durante a operação de abastecimento;

(i) Instituir a bordo a proibição de fumar ou fazer lume no exterior da embarcação;

(j) As tomadas de combustível da embarcação, bem como os respiradouros dos tanques recetores, devem estar munidas de tabuleiros de retenção de fugas de líquidos;

(k) A ligação às tomadas de bordo deve ser estanque, caso contrário é necessário dispor de válvula de disparo automático;

(l) O circuito de incêndios do navio deve estar em carga e pronto a ser utilizado;

(m) Os embornais devem estar tapados de forma a evitar quaisquer derrames para as águas portuárias;

(n) Os comandantes, mestres ou arrais dos navios ou embarcações devem manter prontos a intervir, em caso de necessidade, dois tripulantes do destacamento de segurança da embarcação ou, em alternativa, dois bombeiros;

(o) Os navios devem assegurar a existência a bordo de material de primeira intervenção, para contenção de hidrocarbonetos, e a sua aplicação imediata em caso de derrame na operação de trasfega;

(p) Os navios-tanque com arqueação superior a 150 TAB e os outros navios com arqueação superior a 400 TAB devem assegurar o cumprimento do Plano de Prevenção contra Poluição por Hidrocarbonetos.

(q) Reabastecedor e reabastecido devem efetuar registo cronológico, com periodicidade não superior a 30 minutos, incluindo os seguintes parâmetros:

(1) Pressão de bombagem;

(2) Sondagens aos tanques;

(3) Manobras;

(4) Comunicações.

(r) A operação de trasfega pode ser interrompida, ou não chegar a ter início, se as medidas de segurança adequadas não forem cumpridas por qualquer dos navios;

(s) As operações de reabastecimento de combustíveis serão suspensas ou canceladas nas seguintes condições, sem prejuízo de outras que venham a ser definidas pelas autoridades competentes:

(1) Condições meteorológicas desfavoráveis (ondulação e vaga superior a 1.5 m, vento superior a 16 nós, ou em caso de promulgação, pelo IPMA, de aviso meteorológico para a agitação marítima, de nível amarelo ou superior);

(2) Fugas ou derrames de através das válvulas de fundo, costado do navio, tubagens, braços e/ou mangueiras de carga;

(3) Risco de explosão e/ou incêndio;

(4) Diferença significativa entre as quantidades fornecidas e recebidas;

(5) Falha ou avaria suscetível de comprometer a segurança da operação de abastecimento, causar derrame ou que possa vir a afetar a segurança marítima ou causar dano no meio marinho;

(6) Comprometimento da capacidade de resposta dos meios de intervenção necessários para ações efetivas de combate ao sinistro.

23 – Destruição, demolição ou desmantelamento de embarcações:

Está proibida a destruição, demolição ou desmantelamento de qualquer tipo de embarcação em área de DPM que não esteja autorizada e preparada para o efeito, nos termos da legislação em vigor, desde que auscultada a respetiva autoridade ambiental como autoridade nacional da água e em matéria de resíduos.

24 – Poluição:

a) Qualquer ocorrência de poluição deve ser prontamente comunicada a qualquer autoridade policial ou ao Ministério Público, sem prejuízo de informar a CPCASCAIS.

b) Prevenção da poluição:

1) É proibida toda a descarga ou derrame de produto poluente suscetível de provocar alterações às características naturais do meio marinho, bem como toda a operação de imersão não autorizada, e ainda qualquer prática que introduza ou deposite, direta ou indiretamente, substância ou organismo que contribua para a degradação do ambiente e possa fazer perigar ou danificar bens jurídicos, nomeadamente:

(a) Que produza danos nos recursos vivos e no sistema ecológico marinho;

(b) Que cause prejuízo às outras atividades que nos termos da lei se desenvolvam no meio marinho.

2) Nos termos do que precede, é proibido o lançamento ou despejo nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional de quaisquer substâncias nocivas ou residuais passíveis de poluir as águas e praias, bem como lançar à água detritos, incluindo peixe, destroços, objetos e outros materiais, tais como plásticos, redes, madeiras e embalagens provenientes de embarcações ou cais, que para além da poluição que geram possam contribuir para o decréscimo da segurança da navegação ou assoreamento do porto;

3) É punida, criminalmente, nos termos do n.º 7, do artigo 279.º do Código Penal, toda a descarga de substâncias poluentes por navios que envolvam agressões de grandes proporções ao meio marinho, das quais resultem a deterioração do estado aquático, danos para o ecossistema e sejam suscetíveis de criar perigo para a saúde pública;

4) Em caso de ilícito de contraordenação de poluição do meio marinho, para além da coima que venha a ser aplicada pela autoridade administrativa competente, são ainda devidos os pagamentos das despesas resultantes do combate à poluição, bem como das eventuais indemnizações a terceiros.

c) Uso de dispersantes:

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

1) O uso de dispersantes, é interdito no interior do porto e em águas pouco profundas, por se constituir em fonte adicional de contaminação do meio fluvial;

2) O uso de dispersantes no mar é analisado caso-a-caso e precedido de autorização das autoridades competentes.

d) Lastros:

1) À chegada, os navios devem subscrever a “Declaração de Lastro” na JUL, ou por inexistência ou indisponibilidade temporária desta plataforma, diretamente à capitania pelo modo mais expedito, nos termos da resolução IMO A.868(20), de 27 de novembro de 1997 e cumprir as disposições da Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios, de 2004, publicada pelo Decreto n.º 23/2017, de 31 de julho;

2) Por determinação do Capitão do Porto, sempre que for julgado conveniente, poderá ser ordenada a selagem das válvulas de fundo e sondados os tanques de lastro. Em caso de dúvida é exigida amostra do lastro, que deve ser selada na presença de legal do representante do navio, da Autoridade Portuária e da PM.

e) Resíduos diversos:

1) Face às questões ambientais e riscos associados na questão da carga/transferências de resíduos — deve ser dada especial atenção ao Regulamento CE 1013/2006, de 14 de junho, que estabelece procedimentos e regimes de controlo relativos a transferências de resíduos;

2) Sem prejuízo de outras interdições e proibições previstas em legislação própria sobre esta matéria, é proibido lançar ou vaziar na água os seguintes tipos de resíduos ou outros considerados poluentes ou que representem perigo para a navegação:

- (a) Resíduos oleosos, tais como óleos, águas oleosas, combustíveis e outro tipo de hidrocarbonetos;
- (b) Resíduos perigosos, tais como restos de tintas, diluentes, baterias ou pilhas usadas;
- (c) Plásticos, vidros, embalagens e vasilhame de qualquer tipo;
- (d) Sacos de lixo e restos de comida;
- (e) Esgotos provenientes de lavabos, cozinhas ou outras águas sujas.

3) Todos os resíduos deverão ser entregues nas instalações de receção dedicadas e geridas por entidades autorizadas, as quais passam aos utilizadores os recibos emitidos nos termos definidos na Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por navios (MARPOL), 1973, na sua redação atual, comprovativos da entrega, os quais deverão ser mantidos a bordo das embarcações durante um mínimo de dois anos;

4) Os navios devem ainda cumprir com as disposições do Decreto-Lei n.º 165/2003, de 24 de julho, na sua versão atual, relativas aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga.

## CAPÍTULO V

### **Atividades de natureza profissional e comercial**

25 – Pesca comercial:

a) O regime jurídico do exercício da atividade profissional da pesca comercial marítima foi aprovado pelo Decreto-Lei n.º 73/2020, de 23 de setembro.

b) No espaço de jurisdição da CPCASCAIS, sem prejuízo da legislação específica sobre esta atividade e as normas reguladoras do exercício da atividade piscatória comercial, deve-se ter em conta o seguinte:

1) O exercício da pesca por arte de emalhar encontra-se regulamentado pela Portaria 1102-H/2000 de 22 de novembro, na redação dada pela Portaria 386/2001 de 14 de abril, pela Portaria 759/2007 de 3 de julho, pela Portaria 983/2009, de 3 de setembro e pela Portaria n.º 594/2010, de 29 de julho que integra o Regulamento da Pesca por Arte de Emalhar (RPAE);

2) O exercício da pesca por arte xávega encontra-se regulamentado pela Portaria n.º 1102-F/2000, de 22 de novembro, alterada pela Portaria n.º 244/2005, de 8 de março e pela Portaria n.º 17/2015, de 27 de janeiro, que integra o Regulamento da Pesca por Arte Envolvente-Arrastante (RPAEA);

3) É proibido colocar ou abandonar qualquer arte, aparelho ou utensílio de pesca fora dos espaços definidos (i.e. em Cascais, no cais de aprestos, e na Ericeira, nos armazéns de aprestos, nos termos definidos nos respetivos regulamentos);

4) O exercício da pesca denominada “apanha”, realizada por mariscadores devidamente licenciados, encontra-se regulamentada pela Portaria 1102-B/2000, de 22 de novembro, republicada pela Portaria n.º 1228/2010, de 6 de dezembro e alterada pela Portaria n.º 157/2020, de 24 de junho, que integra o Regulamento da Apanha;

5) Conforme previsto no Regulamento de Execução (UE) n.º 2019/627, de 15 de março, em conjugação com o disposto no n.º 1 e 2 do artigo 3.º da Portaria n.º 1421/2006, de 21 de dezembro e tendo em conta os resultados das ações de monitorização microbiológica e química o IPMA atualiza a classificação das zonas de produção de moluscos bivalves vivos em Portugal continental, estando a informação disponível no seu sítio eletrónico;

c) É proibida a atividade de pesca comercial, nas seguintes zonas:

- 1) Nos canais de acesso e navegação do Porto de Cascais;
- 2) Nos canais de acesso e navegação e no Interior do Portinho da Ericeira;
- 3) Na Marina de Cascais;
- 4) Nas áreas de fundeadouro e ancoradouro da baía de cascais;
- 5) Na zona restrita da Baía de Cascais;
- 6) A menos de 100 m da entrada em embarcadouros, marina, bem como das áreas delimitadas de estabelecimentos de aquicultura;
- 7) A menos de 100 m dos pontões de atracação, das rampas, das unidades militares, dos fortes, dos faróis, das rampas de salva-vidas, e dos navios e embarcações fundeadas na baía de Cascais;
- 8) A menos de 100 m da desembocadura de qualquer local de descargas de águas residuais ou emissário submarino, devidamente assinalado;
- 9) A menos de 300 m dos cais acostáveis;
- 10) Nas zonas de proteção de cabos submarinos;
- 11) A menos de 500 m de navios que transportem cargas perigosas;
- 12) Nas áreas onde ocorram operações de dragagem;
- 13) Durante as operações de scooping;
- 14) Nos locais onde o exercício da pesca cause embaraço aos serviços de navegação e transporte de carga ou passageiros, sempre que como tal estejam devidamente assinalados;
- 15) Durante o período balnear, a menos de 300 m da borda de água, nas praias de banhos;
- 16) Amarrado a boias ou qualquer outra marca ou sinalização marítima;
- 17) Dentro dos limites da AMP das Avencas, nos termos previstos no presente edital;

d) Nas áreas de reserva/proteção legalmente estabelecidas deve ser tida em conta a legislação própria e as condicionantes existentes.

e) Descarga de Pescado:

- 1) No porto de Cascais, a descarga de pescado está condicionada ao seguinte:
  - (a) A zona de descarga é restringida ao Cais Estacado;
  - (b) Uma vez descarregado, o pescado deverá ser entregue diretamente na Lota (i.e. usando o percurso mais curto);
- 2) No Portinho da Ericeira e no Porto dos Barcos da Assenta, a descarga de pescado está condicionada ao seguinte:
  - (a) A zona de descarga de pescado encontra-se restringida ao cais de acostagem ou à rampa varadouro;
  - (b) Uma vez descarregado, o pescado deverá ser encaminhado diretamente para a Lota conforme procedimento a definir pela DOCAPESCA, Portos e Lotas, S. A.;
- 3) Todo o pescado descarregado fora das zonas acima identificadas ou que tome um percurso diferente do estipulado, salvo se expressamente autorizado pela AML ou pela DOCAPESCA, será considerado em fuga à Lota e, como tal, passível de sancionamento nos termos legais vigentes.

f) As restrições acima referidas não prejudicam quaisquer outras que devam ser decretadas e devidamente divulgadas pelas autoridades competentes.

26 – Mergulho profissional:

a) A realização de trabalhos subaquáticos em navios e embarcações, material flutuante ou estruturas, bem como de outras atividades, no espaço de jurisdição da CPCASCAIS, apenas pode ser efetuada com recurso a mergulhadores profissionais e está sujeita à autorização e ao licenciamento do Capitão do Porto, sem prejuízo de outras autorizações a emitir por entidades competentes em razão do território, devendo o respetivo requerimento ser efetuado pelos comandantes, mestres ou arrais, armadores, representantes legais dos navios/embarcações, encarregado da estrutura, responsável da atividade ou empresa de mergulho, no qual devem indicar a seguinte informação:

- 1) Identificação do navio, embarcação, material flutuante ou estrutura;
- 2) Indicação da atividade a realizar;
- 3) Local, data e horário de realização dos trabalhos subaquáticos;
- 4) Identificação e categoria profissional dos mergulhadores;
- 5) Profundidade a que se realizam os trabalhos;
- 6) Data de validade das inspeções médicas periódicas dos mergulhadores;
- 7) Identificação das embarcações de apoio (se aplicável);

8) Indicação do ponto de contacto, e correspondente meio de comunicação, do responsável pelos trabalhos, para efeitos de coordenação e segurança.

b) Para permitir a execução dos trabalhos subaquáticos, garantindo a segurança de pessoas e bens, a CPCASCAIS procede à promulgação de um Aviso à Navegação Local e define as condições de navegação na proximidade do local dos trabalhos.

c) Durante a execução desses trabalhos, para além de serem cumpridas as normas legais aplicáveis ao mergulho, o Capitão do Porto de Cascais poderá implementar medidas adicionais de segurança, designadamente a suspensão de outras atividades simultâneas a bordo, ou no perímetro de segurança considerado para as operações.

d) Quando a área de trabalhos inclua zonas de maior navegação poderá ser imposto policiamento, a efetuar pela PM, para garantir a segurança das equipas de mergulhadores, assim como a passagem safa de navios e embarcações.

e) Para apoio e segurança das equipas de mergulhadores, devem ser observadas as normas legais vigentes para o mergulho profissional, previstas na Lei n.º 70/2014, de 1 de setembro.

f) Após a realização de trabalhos subaquáticos em navios, embarcações ou material flutuante, o responsável pela sua execução deve remeter à CPCASCAIS, no período máximo de cinco dias úteis, um relatório sumário, em suporte digital, da intervenção e dos resultados obtidos.

27 – Reboque:

a) A atividade de reboque no Porto de Cascais e no Portinho da Ericeira encontra-se regulada pelo estipulado no Decreto-Lei n.º 75/2001, de 27 de fevereiro e, nos termos do seu artigo 5.º, na área de jurisdição portuária é considerado serviço de interesse público.

b) As entidades que exerçam a atividade de reboque de embarcações estão vinculadas ao dever de colaboração com a Autoridade Portuária, AML e demais entidades competentes, no que respeita à prevenção de sinistros e de situações de emergência e segurança no porto.

c) Os trens de reboque que larguem ou demandem o Porto de Cascais e o Portinho da Ericeira estão sujeitos a vistoria por perito da AML, caso esteja envolvido rebocador de pavilhão nacional. No caso de serem de pavilhão não nacional, é necessária certificação do sistema de reboque emitido por

organização reconhecida ou, na sua ausência, através de vistoria por perito da AML. Para reboque entre o fundeadouro de Cascais e o Porto de Lisboa a vistoria a rebocador de pavilhão não nacional poderá ser efetuada por técnico da respetiva Autoridade Portuária.

d) No pedido de autorização para a entrada ou saída de trens de reboque deve constar claramente quem é o responsável pelo trem de reboque.

e) No Porto de Cascais e no Portinho da Ericeira só é permitido o exercício da atividade de reboque por entidades devidamente autorizadas pela Administração do Porto de Lisboa ou pela AML.

f) Em casos muito excecionais, e por razões estritas de ausência de rebocadores e de segurança de pessoas ou da navegação, nos portos compreendidos nos espaços de jurisdição desta Capitania, apenas podem ocorrer situações de reboque inopinado por meios que não reboques mediante autorização expressa da AML.

#### 28 – Estabelecimentos de culturas marinhas:

a) No espaço de jurisdição da CPCASCAIS pode ser licenciada a instalação de estabelecimentos de aquaculturas ou culturas marinhas, devendo respeitar a legislação vigente sobre a matéria, nomeadamente a aprovação do projeto por parte de todos os organismos e entidades competentes a pronunciar-se em razão da matéria e do território em causa.

b) Por razões de segurança, sempre que a implementação deste tipo de estabelecimentos se localize na proximidade de canais de navegação ou em locais que de alguma maneira possam afetar a fruição de tráfego marítimo, torna-se necessário obter da Autoridade Marítima Nacional um parecer obrigatório e vinculativo sobre a sua instalação, exploração e necessidade de projeto de Assinalamento Marítimo.

#### 29 – Atividades de Animação Turística:

a) Sem prejuízo do quadro legal estabelecido para as atividades de animação turística, bem como a necessidade de proceder ao registo como Agente de Animação Turística no Registo Nacional de Turismo (RNAAT) e obtenção dos atos permissivos legalmente exigíveis, o exercício de Atividade de Animação Turística por Operadores de Animação Turística (OAT), em área de jurisdição marítima, carece de prévio e circunstanciado enquadramento quanto às condições de segurança em que tais atividades devem ser realizadas, através de despacho do Capitão do Porto, mediante o qual são estabelecidos requisitos, condicionalismos e eventuais limitações ao seu exercício.

b) A emissão do despacho de definição de condições de segurança, deverá ser requerido pelo OAT interessado, com antecedência mínima de 15 dias antes do início da realização das atividades, formalizando através de requerimento a instruído obrigatoriamente com os seguintes elementos:

1) Identificação completa do OAT, incluindo morada/sede, NIPC/NIF e comprovativo do RNAAT válido;

2) Descrição da(s) atividade(s) a desenvolver;

3) Localização exata da atividade/percursos, com indicação gráfica ilustrativa;

4) Indicação de seguro contratualizado;

5) Identificação do corpo de instrutores/formadores/monitores e respetivas habilitações;

6) Número máximo participantes e data e horário das atividades;

7) Na eventualidade de recorrer à utilização de embarcações, juntar cópia do título de propriedade e comprovativo de vistoria válida;

8) Na eventualidade de recorrer à utilização de drones, remeter cópia da autorização da Autoridade Aeronáutica Nacional e, se aplicável, da Autoridade Nacional da Aviação Civil;

9) Indicação de equipamentos ou estruturas amovíveis a instalar em Domínio Público Hídrico (devendo indicar a(s) área(s) a ocupar e características dos equipamentos;

10) Quando os eventos tenham lugar, no seu todo ou em parte, em área classificada da Rede Natura 2000 ou da Rede Nacional de Áreas Protegidas, deve ser obtida autorização do Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas;

11) Quando os eventos tenham lugar, no seu todo ou em parte, no espaço de jurisdição da Autoridade Portuária, aquela entidade licenciará a ocupação do espaço;

12) Quando os eventos tenham lugar, no seu todo ou em parte, no espaço da Marina de Cascais, deve previamente ser solicitada autorização aquela entidade;

13) Quando os eventos tenham lugar, no seu todo ou em parte, no espaço onde estejam concessionadas/autorizadas outras atividades, deve ser obtida a respetiva autorização;

14) Confirmação que requer policiamento, a efetuar pela PM;

15) Indicação de responsável no local e telefone móvel, para efeitos de coordenação e segurança.

c) Por forma a garantir a segurança de pessoas e bens e a utilização adequada do espaço, os operadores marítimo-turísticos que pretendam exercer este tipo de atividades, e operam na área de jurisdição da Capitania do Porto de Cascais, devem informar a AML, para que tipo de atividades se encontram licenciados e as que pretendem desenvolver, o local e com que recursos humanos e materiais.

d) As embarcações afetas à atividade marítimo-turística devem assegurar um controlo e permanente conhecimento do quantitativo de passageiros a bordo, permitindo às entidades competentes o acesso a essa informação em caso de emergência. Quando a atividade seja apoiada por elementos em terra devem igualmente assegurar que estes elementos têm conhecimento do quantitativo de passageiros a bordo bem como do percurso e período previsto para cada viagem.

30 – Venda ambulante:

O licenciamento da venda ambulante processa-se nos termos do Decreto-Lei n.º 48/2011, de 1 de abril; Decreto-Lei n.º 159/2012, de 24 de julho; Decreto-Lei n.º 10/2015, de 16 de janeiro, atento o regulamento de venda ambulante do respetivo município e tendo em conta os necessários pareceres das autoridades competentes, designadamente da Autoridade de Saúde de nível local emitido no exercício das suas competências próprias promulgadas através do Decreto-Lei n.º 82/2009, de 2 de abril, alterada pelo Decreto-Lei n.º 135/2013 de 4 de outubro.

31 – Lançamento de material pirotécnico:

a) O lançamento de fogo-de-artifício no DPM está sujeito a prévio licenciamento a emitir pela CPCASCAIS, sem prejuízo de outras licenças a apresentar pelo promotor, nos termos da legislação aplicável a esta atividade devendo os requerimentos ser remetidos com uma antecedência mínima de dez dias úteis da data prevista para a realização do evento.

b) Com o requerimento ao Capitão do Porto devem ser apresentados os seguintes documentos e informação:

1) Identificação do promotor, da empresa de pirotecnia e dos técnicos responsáveis pela montagem e lançamento do fogo (nome/denominação, morada, número de identificação fiscal/civil, telefone para contacto e endereço de correio eletrónico);

2) Declaração de fornecimento, com a quantidade e o tipo de material (descrição do fogo).

3) Cópia das autorizações da Navegação Aérea de Portugal (espaço aéreo), da PSP/GNR (credenciação e licença para lançamento de foguetes e fogo-de-artifício), da Autoridade Portuária ou outra entidade administrante (ocupação da área), da Câmara Municipal respetiva (licença especial de ruído) e Bombeiros (parecer de segurança);

4) Cópia do Alvará e da Carta de Estanqueiro da empresa de pirotecnia;

5) Cópia dos seguros de responsabilidade civil e de acidentes de trabalho;

6) Plano de Montagem, Segurança e Emergência, que deve incluir, entre outra informação pertinente, a descrição dos locais, das tarefas e dos horários de carregamento, montagem e lançamento do fogo;

7) Ponto de contacto e respetivo meio de comunicação do responsável pela operação de lançamento do fogo, para efeitos de coordenação e segurança.

c) No caso de o fogo-de-artifício ser efetuado em terra, as operações desde o início da montagem dos pirotécnicos até ao final do lançamento, são objeto de policiamento a executar pela PM, sem prejuízo da presença de outras forças ou serviços de segurança e socorro.

d) Se o fogo for efetuado a partir do plano de água está sujeito os seguintes requisitos e formalidades:

1) É realizada uma vistoria, por perito da capitania, a todas as plataformas/embarcações onde venham a ser instalados os pirotécnicos, no sentido de verificar se estas reúnem as condições de segurança para o efeito;

2) O carregamento dos pirotécnicos e a deslocação das plataformas/embarcações (entre os locais de carregamento e lançamento) são sujeitos a policiamento, a efetuar pela PM, bem como a área circundante (perímetro de segurança), para interdição do tráfego, desde o momento em que são fundeadas até ao lançamento do fogo;

3) O reboque das plataformas/embarcações é efetuado por rebocador devidamente licenciado para a atividade de reboque ou, na sua inexistência, por embarcação auxiliar de potência adequada, a qual deve permanecer nas proximidades enquanto aquelas se mantêm fundeadas no local de lançamento do fogo, garantindo o respetivo posicionamento.

e) O local de lançamento do fogo e/ou a posição do fundeadouro da plataforma/embarcação deve cumprir com o raio de segurança estabelecido em função da quantidade e tipo de material explosivo utilizado.

### 32 – Utilização de explosivos:

a) A utilização de explosivos para desmonte de maciços subaquáticos e intervenções na orla costeira carece de autorização prévia do Capitão do Porto, sem prejuízo do parecer favorável de outras entidades competentes em razão da matéria e do território.

b) O requerimento para a utilização de explosivos deve ser instruído com 10 dias de antecedência e com, pelo menos, os seguintes documentos: “Procedimento de entrega e devolução de explosivos”, “Protocolo de Rebentamento” e “Procedimento de falha de fogo”;

c) Para a realização dos trabalhos devem existir condições meteorológicas e de estado de mar adequada.

d) Quando a operação for realizada com recurso a mergulhadores será cumprido o regime jurídico definido pela Lei n.º 70/2014, de 15 de setembro (mergulho profissional), na sua redação atual.

e) Para a salvaguarda da segurança de pessoas, bens e da navegação, poderão ser aplicadas restrições à movimentação de pessoa em terra e a embarcações no mar.

f) Será imposto o policiamento à operação, a efetuar pela PM, desde trinta minutos antes da chegada dos explosivos ao local até ao fim das operações, podendo o período de tempo ser dilatado caso as condições específicas da operação assim o aconselhem.

### 33 – Dragagem, deposição de inertes e outras obras:

a) A Agência Portuguesa do Ambiente (APA) é a autoridade responsável por estabelecer os requisitos a que devem obedecer as operações de dragagem e de imersão dos materiais dragados, e emitir a respetiva licença de utilização dos recursos hídricos para dragagens e deposição de dragados.

b) Compete ao Capitão do Porto emitir parecer sobre dragagens, promovendo as ações preventivas no âmbito da segurança da navegação, da proteção e conservação do DPM e da salvaguarda e preservação do património cultural subaquático.

c) Toda a navegação deve dar o resguardo adequado para que as operações decorram com segurança, devendo as embarcações de pesca manter a área onde ocorram desimpedida de quaisquer artes de pesca.

d) O Capitão do Porto pode impor policiamento, a efetuar pela PM, para acompanhar as operações de dragagem e fiscalizar o cumprimento do estabelecido.

e) A entidade responsável pelas dragagens deve fornecer à capitania até 72 horas antes do início dos trabalhos, a seguinte informação:

- 1) Um cronograma detalhado com a planificação dos trabalhos e suas atualizações;
- 2) As coordenadas geográficas das áreas a dragar (em WGS84 – graus, minutos e centésimos de minuto), para que seja promulgado o correspondente Aviso à Navegação Local;
- 3) O tipo e as características da sinalização que irá ser colocada para delimitar a área dos trabalhos;
- 4) A identificação da(s) draga(s) e outros meios aquáticos (lanchas de sondagem e/ou apoio) a utilizar na operação de dragagem, referindo o início e fim da sua intervenção nos trabalhos;
- 5) O nome e o contacto do responsável da empresa que acompanha os trabalhos.

## CAPÍTULO VI

### **Atividades e eventos de natureza desportiva, cultural, recreativa e científica**

#### 34 – Atividades e eventos em DPM:

a) Na área de jurisdição da CPCASCAIS, sem prejuízo das competências legalmente atribuídas a outras entidades, a realização de eventos de natureza desportiva, cultural, recreativa ou científica, a realização de filmagens, sessões fotográficas e atividades de natureza publicitária, bem como a instalação de estruturas de caráter temporário e amovível, está sujeito a autorização e/ou parecer do Capitão do Porto.

b) Em praias marítimas identificadas como águas balneares, a competência de licenciamento é do respetivo Município, carecendo, contudo, de parecer prévio por parte do Capitão do Porto quanto à definição de condições de segurança para a realização da atividade.

c) Entende-se por praias identificadas como águas balneares no âmbito da Diretiva 2006/7/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2006, e da Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, na sua versão atual, as que são objeto de publicitação anual por meio de Portaria conjunta das tutelas da Defesa Nacional e do Ambiente.

d) O requerimento para o licenciamento ou obtenção do parecer prévio de definição de condições de segurança para a realização de atividades deve dar entrada na capitania com, pelo menos, três dias úteis anteriores à data da realização da atividade.

e) O requerimento referido na alínea anterior deve ser instruído com parecer emitido pela entidade administrante do espaço a utilizar (no seu todo ou em parte), devendo constar a seguinte informação sobre a atividade a executar:

- 1) Identificação do requerente/representante legal (nome, morada, número de identificação fiscal, telefone para contacto e endereço de correio eletrónico);
- 2) Planta de localização indicando o local exato;
- 3) Número de participantes, datas e períodos de realização;

- 4) Finalidade e resumo do evento;
  - 5) Indicação de eventual entrada de pessoas na água;
  - 6) Necessidade de utilização de embarcações (remeter cópia dos livretes) ou drones (remeter cópia da autorização da Autoridade Aeronáutica Nacional e, se aplicável, da Autoridade Nacional da Aviação Civil);
  - 7) Necessidade de circulação de viaturas no areal ou áreas de acesso ao areal (indicar marca, modelo e matrícula);
  - 8) Indicação de equipamentos ou estruturas amovíveis a instalar em domínio público hídrico (devendo indicar a(s) área(s) a ocupar e características dos equipamentos);
  - 9) Eventual conflito com a fruição pública, designadamente a necessidade de reserva de espaço ou da imposição de restrições à circulação ou fruição;
  - 10) Quando aplicável, plano de prevenção e segurança do evento e/ou meios humanos e materiais para garantir a segurança aos participantes, com parecer/avaliação do órgão municipal de proteção civil;
  - 11) Quando aplicável, homologação da prova pela federação portuguesa da modalidade;
  - 12) Quando aplicável, cópia das Licenças de Publicidade, Especial de Ruído, SPA ou PassMúsica;
  - 13) Quando os eventos tenham lugar, no seu todo ou em parte, em área classificada da Rede Natura 2000 ou da Rede Nacional de Áreas Protegidas, deve ser obtida autorização do Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas;
  - 14) Quando os eventos tenham lugar, no seu todo ou em parte, no espaço de jurisdição da Autoridade Portuária, aquela entidade licenciará a ocupação do espaço;
  - 15) Quando os eventos tenham lugar, no seu todo ou em parte, no espaço da Marina de Cascais, deve previamente ser solicitada autorização aquela entidade;
  - 16) Quando os eventos tenham lugar, no seu todo ou em parte, no espaço onde estejam concessionadas/autorizadas outras atividades, deve ser obtida a respetiva declaração de consentimento;
  - 17) Requerimento de policiamento, se aplicável, a efetuar pela PM;
  - 18) Nome e contacto do responsável no local, para efeitos de coordenação e segurança.
- f) No âmbito das suas competências, a AML define, através de licenciamento ou parecer, consoante o caso, os requisitos e condições de segurança a que o promotor da atividade deve cumprir na realização da atividade, incluindo ou não a necessidade de vistoria e de policiamento, caso não tenham sido requisitados.
- g) No caso de se verificar cancelamento da atividade por iniciativa do promotor, são imputados os custos administrativos aplicáveis pelos atos administrativos praticados, exceto se a informação do cancelamento for apresentada até 48 horas antes da data prevista para a sua realização.
- h) A realização de eventos ou atividades emergentes radicais e de aventura que envolvam maior risco, será apreciada casuisticamente e apenas será autorizada se estiver prevista a implementação de medidas complementares de segurança ou de outras adequadas ao contexto do pedido.
- 35 – Pesca e apanha lúdica, ou atividades similares:
- a) Entende-se por pesca lúdica a que é praticada apenas com fins lúdicos ou de desporto, não podendo o produto da pesca ser comercializado direta ou indiretamente. A pesca lúdica pode ser exercida de forma apeada (a que se exerce a partir de terra firme), a partir de embarcação ou pode ser submarina.
  - b) De acordo com o estipulado na Decreto-Lei n.º 246/2000, de 29 de setembro, na sua versão atual, que define o quadro legal do exercício da pesca marítima dirigida a espécies animais e vegetais com

fins lúdicos, vulgo pesca lúdica ou pesca desportiva, e tendo em conta os condicionalismos ao exercício deste tipo de pesca, preceituado na Portaria n.º 14/2014, de 23 de janeiro, para garantir a segurança da navegação e a preservação da biodiversidade marinha, é expressamente proibida a pesca lúdica nas seguintes zonas:

1) Durante o período balnear, a menos de 300 m a contar da borda de água, nas praias de banhos, incluindo os respetivos esporões de proteção dunar;

2) Dentro dos limites da Área Marinha Protegida (AMP) das Avencas, nos termos previstos no presente edital;

3) Nos canais de acesso e navegação e no Interior do Portinho da Ericeira;

4) Na marina de recreio;

5) Nos fundeadouros, ancoradouros e zonas de amarrações;

6) Na zona restrita da Baía de Cascais;

7) A menos de 100 m da desembocadura de qualquer local de descargas de águas residuais ou emissário submarino, devidamente assinalado;

8) A menos de 100 m da entrada em embarcadouros, marina, bem como das áreas delimitadas de estabelecimentos de aquicultura;

9) A menos de 100 m dos pontões de atracação, das rampas, das unidades militares, dos fortes, dos faróis, das rampas de salva-vidas, e dos navios e embarcações fundeadas na baía de Cascais;

10) A menos de 300 m dos cais acostáveis;

11) Nas zonas de proteção de cabos submarinos;

12) Na Zona de Interdição – Trabalhos Arqueológicos Subaquáticos;

13) A menos de 500 m de navios que transportem cargas perigosas;

14) Nas áreas onde ocorram operações de dragagem;

15) Durante as operações de scooping;

16) Em outras áreas que venham a ser limitadas e devidamente assinaladas pela autoridade portuária ou pela AML;

17) Nos locais onde o exercício da pesca cause embaraço aos serviços de navegação e transporte de carga ou passageiros, sempre que como tal estejam devidamente assinalados.

c) As embarcações na prática da pesca lúdica não podem impedir as embarcações de pesca de exercerem a sua atividade, nomeadamente quanto às manobras e locais de calagem, distâncias relativamente a outras artes, condições gerais de largada e alagem e sistemas de fixação.

d) A apanha lúdica (manual) no espaço de jurisdição da CPCASCAIS não carece de licença, o que não obsta a que, nos termos da lei, sejam cumpridos os quantitativos de captura, bem como os tamanhos mínimos, sendo relevante o facto de não ser permitido o uso de qualquer utensílio de captura.

e) Nas áreas de reserva/proteção legalmente estabelecidas deve ser tida em conta a legislação própria e as condicionantes existentes.

f) As restrições acima referidas não prejudicam quaisquer outras que devam ser decretadas e devidamente divulgadas pelas autoridades competentes.

36 – Mergulho recreativo:

a) A prática desta atividade só é permitida com boa visibilidade, entre o nascer-do-sol e até uma hora antes do pôr-do-sol, devendo ter-se sempre em atenção a capacidade técnica, experiência e condição física dos praticantes, estando interdita em caso de promulgação, pelo IPMA, de aviso meteorológico para a agitação marítima, de nível amarelo ou superior.

b) Atento ao preceituado no regime jurídico aplicado ao mergulho recreativo, designadamente no artigo 9.º da Lei n.º 24/2013, de 20 de março, a prática de mergulho recreativo é vedada, por razões de segurança, nos canais de navegação, portos, barras, fundeadouros, ancoradouros e zonas de amarração.

c) Para efeitos do número anterior, são exceção as atividades devidamente autorizadas pela AML, no âmbito do mergulho com fins científicos, culturais e de limpeza subaquática.

d) Na prática de mergulho recreativo é obrigatória a sinalização da atividade, bem como a documentação legalmente exigida para a sua prática.

e) Antes de cada mergulho, ao mergulhador, assiste o dever de verificar, junto da CPCASCAIS ou da PM, a existência de eventuais interdições ou outro tipo de restrições na área onde o mesmo está planeado ocorrer.

f) A prática de mergulho a profundidades superiores a 40 metros deve observar os termos definidos no Despacho n.º 8086/2013, do Diretor-geral da Autoridade Marítima, de 4 de junho, publicado no D/R 2.ª Serie, n.º 118, de 21 de junho.

37 – Natação e atividades similares:

a) A prática desta atividade só é permitida com boa visibilidade, entre o nascer-do-sol e até uma hora antes do pôr-do-sol, devendo ter-se sempre em atenção a capacidade técnica, experiência e condição física dos praticantes.

b) Está interdita a atividade em caso de promulgação, pelo IPMA, de aviso meteorológico para o vento ou agitação marítima, de nível amarelo ou superior.

c) A prática de natação é proibida nas barras, canais de navegação, barras, fundeadouros, ancoradouros, zonas de amarração, no interior do Portinho da Ericeira e da Marina Cascais e nas proximidades do Cais Estacado e Cais de Aprestos, bem como noutros locais identificados pelas entidades competentes.

d) Para a prática desta atividade, recomenda-se o seguinte:

1) Dar preferência ao período do estofa da maré;

2) A utilização de uma touca de cor viva que facilite a visualização;

3) A utilização de fato de natação neopreno para natação em águas abertas com espessura adequada à temperatura da água;

4) A proximidade à linha de costa, preferencialmente nas praias identificadas como águas balneares ou nas zonas onde exista um dispositivo de assistência a banhistas.

e) Os praticantes de natação de águas abertas ou que se afastem mais de 100 metros da linha de costa devem fazer uso de boia de sinalização e segurança para natação de águas abertas, recomendando-se a utilização complementar de apito e safety light stick/strob light à prova de água ou aparelho de comunicação móvel.

f) A prática da atividade a mais de 750 metros da linha de costa apenas é permitida com o auxílio de uma embarcação a motor, a qual pode apoiar até ao máximo de quatro praticantes. O apoio é efetuado dentro do horizonte visual da embarcação, não excedendo os 500 metros de distância.

g) O praticante individual reconhecido como profissional ou atleta de alto rendimento destas modalidades e os integrados nas atividades de clube ou associação desportiva, que possua licença desportiva

da respetiva federação e que esteja acompanhado por treinador credenciado, ficam excluídos das limitações impostas nas alíneas anteriores. Para efeitos de aplicação do presente Edital, o reconhecimento como profissional consiste na evidência da participação em ligas profissionais ou na autorização, por parte de autoridade competente, para o exercício da profissão ou atividade profissional; como atleta de alto rendimento traduz-se no registo de agentes desportivos de alto rendimento.

h) Podem ser consideradas outras situações excecionais, a título de evento pontual e circunstanciado, que obrigam a autorização expressa do Capitão do Porto, através da qual são definidos os requisitos de segurança e condicionantes.

38 – Embarcações de Recreio, motas de água, pranchas motorizadas ou similares e desportos náuticos motorizados:

a) Durante a época balnear, nas praias de banho marítimas, é proibida a circulação e acesso à margem e estacionamento de embarcações e meios náuticos de recreio e desporto fora dos espaços – canais definidos e das áreas demarcadas, até 300 metros da borda de água.

b) A circulação nos corredores demarcados apenas é permitida a embarcações com arqueação inferior a uma tonelada e deverá efetuar-se a velocidade reduzida e suficiente para o governo, sendo o trajeto efetuado sempre perpendicularmente à linha da costa.

c) No caso de não existirem os referidos corredores a travessia da zona de banhos deve ser feita à velocidade mínima e numa direção perpendicular à praia, fora das zonas concessionadas, na zona de menor concentração de banhistas ou onde haja menor perigo para estes.

d) A prática desportiva motorizada, no espaço de jurisdição da CPCASCAIS, está condicionada ao cumprimento das seguintes disposições:

1) Só podem navegar entre o nascer-do-sol e até uma hora antes do pôr-do-sol;

2) Os praticantes devem fazer uso de colete de salvação;

3) Está interdita a atividade em caso de promulgação, pelo IPMA, de aviso meteorológico para a agitação marítima, de nível amarelo ou superior;

a) Para a prática de desportos náuticos motorizados ou praticados com o auxílio de embarcação ou prancha motorizada, são consideradas “zonas de banhos” toda a orla marítima e margens, sendo aplicável o determinado no Regime Jurídico da Atividade da Náutica de Recreio (aprovado pelo DL n.º 93/2018 de 13 de novembro).

b) Não é permitido às embarcações de recreio (à vela ou motorizadas) navegar ou fundear nas seguintes áreas:

1) Durante a época balnear até 300 metros da linha de borda de água, nas praias de banhos;

2) Durante a prática de esqui aquático, ao conjunto embarcação – esquiador, nas zonas de banhos, até 300 metros da linha de costa.

c) A navegação de embarcações de recreio (à vela ou motorizadas) no canal de navegação, portos, barras, fundeadouros, ancoradouros e zonas de amarração, não deve interferir com a navegação comercial e de maior porte.

d) Não é permitida a prática de desportos náuticos motorizados ou praticados com o auxílio de embarcação a motor, no canal de navegação, portos, barras, fundeadouros, ancoradouros e zonas de amarração, com exceção de eventos previamente autorizados pela Autoridade portuária ou pela AML.

e) As embarcações utilizadas em atividades de esqui aquático ou outras atividades lúdicas que impliquem reboque, devem obrigatoriamente, ter dois tripulantes a bordo, sendo que, um deles, deverá ter contacto visual permanente com os praticantes rebocados.

f) Os praticantes rebocados, devem estar equipados com coletes salva-vidas ou auxiliares de flutuação adequadas. No caso de o reboque ser realizado por motas de água, é obrigatório os tripulantes destas embarcações estarem também equipados com coletes salva-vidas ou auxiliares de flutuação adequadas.

g) No caso do esqui aquático, apenas pode ser rebocado um tripulante de cada vez.

h) As embarcações utilizadas em atividades de esqui aquático ou outras atividades lúdicas que impliquem reboque, devem manter uma distância mínima de segurança de 50 metros às margens do mar, a zonas reservadas a banhistas e a qualquer obstáculo que interfira e ponha em perigo o reboque, com exceção do trajeto entre a entrada e saída dos corredores de acesso.

39 – Remo, canoa, caiaque e similares:

a) A prática desta atividade só é permitida com boa visibilidade, entre o nascer-do-sol e até uma hora antes do pôr-do-sol, devendo ter-se sempre em atenção a capacidade técnica, experiência e condição física dos praticantes.

b) Está interdita em caso de promulgação, pelo IPMA, de aviso meteorológico para a agitação marítima, de nível amarelo ou superior.

c) Às embarcações movidas a remos e registadas como embarcações de recreio, é permitido operar até uma milha náutica da linha de costa. Para as plataformas não registadas o limite de operação é de 300 metros da linha de costa.

d) A prática da atividade a distâncias superiores às indicadas nas alíneas anteriores apenas é permitida com o auxílio de uma embarcação a motor, a qual pode apoiar até ao máximo de quatro praticantes. O apoio é efetuado dentro do horizonte visual da embarcação, não excedendo os 500 metros de distância.

e) O praticante individual reconhecido como profissional ou atleta de alto rendimento destas modalidades e os integrados nas atividades de clube ou associação desportiva, que possua licença desportiva da respetiva federação e que esteja acompanhado por treinador credenciado, ficam excluídos das limitações impostas nas alíneas anteriores. Para efeitos de aplicação do presente Edital, o reconhecimento como profissional consiste na evidência da participação em ligas profissionais ou na autorização, por parte de autoridade competente, para o exercício da profissão ou atividade profissional; como atleta de alto rendimento traduz-se na inscrição no registo de agentes desportivos de alto rendimento.

f) Face à sua baixa capacidade de navegação e reduzido sinal de presença visual (reduzido pontal), não devem navegar nos canais de navegação de forma a não comprometer a manobra de navios de maior dimensão no porto, não interferindo com a atividade portuária e a pesca comercial local.

g) Para efeitos de treinos/provas em mar é autorizado o percurso entre as rampas, pontões e cais e as barras e canais de acesso, desde que os praticantes envergum colete de salvação.

h) O uso de colete de salvação é obrigatório para todos os praticantes que utilizem canoa, caiaque e similares insufláveis.

i) Recomenda-se que os praticantes transportem uma pequena bandeira cor-de-laranja (com as dimensões sugeridas de 50x50 cm), confeccionada em material de secagem rápida, para utilização como meio de socorro, aconselhando-se a utilização complementar de apito e safety light stick/strob light à prova de água ou aparelho de comunicação móvel.

j) Durante a época balnear, nas praias de banhos marítimas, é permitida a prática da atividade entre os 150 e os 300 metros da linha de costa, bem como nos corredores estabelecidos para o efeito, não devendo colidir com o uso público das praias nem com outras atividades devidamente autorizadas.

40 – Modalidades do surfing:

a) A prática das modalidades de surfing (surf, bodyboard, bodysurf, longboard, skimboard e stand up paddle, e similares) deve atender prioritariamente à segurança dos seus praticantes e dos utentes do DPM, sendo obrigatório aos OMT, clubes e associações e recomendado aos praticantes individuais que disponham de seguros que cubram danos próprios e de terceiros.

b) A prática desta atividade só é permitida com boa visibilidade, entre o nascer-do-sol e até uma hora antes do pôr-do-sol e em condições meteo-oceanográficas que permitam a sua realização em segurança, estando interdita em caso de promulgação, pelo IPMA, de aviso meteorológico para a agitação marítima, de nível amarelo ou superior.

c) A prática da atividade a mais de 750 metros da linha de costa apenas é permitida com o auxílio de uma embarcação a motor, a qual pode apoiar até ao máximo de quatro praticantes. O apoio é efetuado dentro do horizonte visual da embarcação, não excedendo os 500 metros de distância.

d) O praticante individual reconhecido como profissional ou atleta de alto rendimento destas modalidades e os integrados nas atividades de clube ou associação desportiva, que possua licença desportiva da respetiva federação e que esteja acompanhado por treinador credenciado, ficam excluídos das limitações impostas nas alíneas anteriores. Para efeitos de aplicação do presente Edital, o reconhecimento como profissional consiste na evidência da participação em ligas profissionais ou na autorização, por parte de autoridade competente, para o exercício da profissão ou atividade profissional e como atleta de alto rendimento traduz-se na inscrição no registo de agentes desportivos de alto rendimento.

e) Durante a época balnear, nas praias de banhos marítimas, é permitida a prática da atividade entre os 150 e os 300 metros da linha de costa, bem como nos corredores estabelecidos para o efeito, não devendo colidir com o uso público das praias nem com outras atividades devidamente autorizadas.

f) O uso de colete de salvação é obrigatório para todos os praticantes que utilizem pranchas insufláveis.

g) Os praticantes desta modalidade que se afastem mais de 300 metros da linha de costa devem fazer uso de colete de salvação e leash, recomendando-se a utilização complementar de bandeira cor de laranja (com as dimensões aconselhadas de 50x50 cm), confeccionada em material de secagem rápida, para utilização como meio de socorro, apito e safety light stick/strob light à prova de água ou aparelho de comunicação móvel.

h) Recomenda-se aos praticantes individuais destas modalidades que antes do início da atividade, informem um familiar ou amigo, em terra, sobre o local e período que tencionam estar no mar, e após a sua conclusão.

i) Nos locais de forte afluência balnear, a prática de skimboard envolve manifesto grau de perigosidade, pelo que, durante a época balnear, não é permitida a sua prática nas frentes de praia identificadas como zona de banhos.

j) O exercício da atividade dos operadores licenciados obedece às seguintes regras:

1) O ensino e/ou formação é certificado pela respetiva federação desportiva e ministrado por treinadores de desporto habilitados, nos termos da Lei n.º 40/2012, de 28 de agosto, na sua versão atual;

2) Possui um plano de emergência, sempre disponível no local em que exerce a atividade;

3) Dispõe de mala de primeiros socorros, sempre acessível no local em que desempenha a atividade;

4) Na água, cada treinador pode ter a seu cargo até seis alunos;

5) Durante as aulas, os alunos e os treinadores envergam lycras com a identificação do operador, apresentando cor diferente entre treinadores e alunos.

41 – Windsurf:

a) A prática desta atividade só é permitida com boa visibilidade, entre o nascer-do-sol e até uma hora antes do pôr-do-sol e até vento forte (força 7 na escala de Beaufort, 33 nós, 61 km/h, 17 m/s), estando interdita em caso de promulgação, pelo IPMA, de aviso meteorológico para a agitação marítima, de nível amarelo ou superior.

b) A prática de Windsurf a mais de 750 metros da linha de costa apenas é permitida com o auxílio de uma embarcação a motor, a qual pode apoiar até ao máximo de quatro praticantes. O apoio é efetuado dentro do horizonte visual da embarcação, não excedendo os 500 metros de distância.

c) O praticante individual reconhecido como profissional ou atleta de alto rendimento destas modalidades e os integrados nas atividades de clube ou associação desportiva, que possua licença desportiva da respetiva federação e que esteja acompanhado por treinador credenciado, ficam excluídos das limitações impostas nas alíneas anteriores. Para efeitos de aplicação do presente Edital, o reconhecimento como profissional consiste na evidência da participação em ligas profissionais ou na autorização, por parte de autoridade competente, para o exercício da profissão ou atividade profissional e como atleta de alto rendimento traduz-se na inscrição no registo de agentes desportivos de alto rendimento.

d) Para a prática da atividade com pranchas equipadas com hydrofoils, é obrigatória a utilização de capacete, faca de linhas e colete auxiliar de flutuação (flutuabilidade mínima de 50 N e cumprir com requisitos da norma EN ISO 12402-5/EN 393, ou equivalente).

e) Para a prática da atividade com pranchas insufláveis o uso de colete de salvação é obrigatório.

f) Aos praticantes que velejem ao largo (a partir dos 750 metros da costa) é recomendado que transportem uma bandeira cor de laranja (com as dimensões aconselhadas de 50x50 cm), confeccionada em material de secagem rápida, para utilização como meio de socorro, sugerindo-se a utilização complementar de apito e safety light stick/strob light à prova de água ou aparelho de comunicação móvel (e.g. telemóvel em bolsa estanque).

g) Durante a época balnear, a prática da atividade é interdita nas praias de banho marítimas, a menos de 300 metros da linha de água, excetuando os corredores de acesso, não devendo colidir com o uso público das praias nem com outras atividades devidamente autorizadas.

42 – Kiteboarding e similares:

a) A prática desta atividade só é permitida com boa visibilidade, entre o nascer-do-sol e até uma hora antes do pôr-do-sol e até vento forte (força 7 na escala de Beaufort, 33 nós, 61 km/h, 17 m/s), estando interdita em caso de promulgação, pelo IPMA, de aviso meteorológico para a agitação marítima, de nível amarelo ou superior.

b) A prática de kiteboarding a mais de 750 metros da linha de costa apenas é permitida com o auxílio de uma embarcação a motor, a qual pode apoiar até ao máximo de quatro praticantes. O apoio é efetuado dentro do horizonte visual da embarcação, não excedendo os 500 metros de distância.

c) O praticante individual reconhecido como profissional ou atleta de alto rendimento destas modalidades, os atletas de elite, e os integrados nas atividades de clube ou associação desportiva, que possua licença desportiva da respetiva federação e que esteja acompanhado por treinador credenciado, ficam excluídos das limitações impostas nas alíneas anteriores. Para efeitos de aplicação do presente Edital, o reconhecimento como profissional consiste na evidência da participação em ligas profissionais ou na autorização, por parte de autoridade competente, para o exercício da profissão ou atividade profissional e como atleta de alto rendimento traduz-se na inscrição no registo de agentes desportivos de alto rendimento.

d) Para a vertente kitefoil (qualquer tipo de prancha que navegue com hidrofoil), é obrigatória a utilização de capacete, faca de linhas e colete auxiliar de flutuação (flutuabilidade mínima de 50 N e cumprir com requisitos da norma EN ISO 12402-5/EN 393, ou equivalente). Recomenda-se o uso do mesmo equipamento em todas as outras vertentes ou aquando da utilização de prancha que apenas use fins.

e) Durante a época balnear, a prática da atividade é interdita nas praias de banho marítimas, a menos de 300 metros da linha de água, não devendo colidir com o uso público das praias nem com outras atividades devidamente autorizadas, ressalvando-se a necessidade de assegurar um resguardo adequado nas manobras de abicar ou largar.

f) Recomenda-se que os praticantes transportem uma pequena bandeira cor de laranja (com as dimensões aconselhadas de 50x50 cm), confeccionada em material de secagem rápida, para utilização como meio de socorro, sugerindo-se a utilização complementar de apito, de artefacto luminoso do tipo Safety Light Stick e Strob Light, equipamento de comunicações móvel (e.g. telemóvel em bolsa estanque) ou Personal Locator Beacon.

g) O exercício da atividade dos operadores licenciados obedece às seguintes regras:

1) O ensino e/ou formação é certificado pela respetiva federação desportiva e ministrado por treinadores de desporto habilitados, nos termos da Lei n.º 40/2012, de 28 de agosto, na sua versão atual;

2) Possui um plano de emergência, sempre disponível no local em que exerce a atividade;

3) Dispõe de mala de primeiros socorros, sempre acessível no local em que desempenha a atividade;

4) Cada operador atua com o máximo de oito alunos em simultâneo, sendo que o rácio treinador/aluno deve ser preferencialmente de um treinador para dois alunos, não podendo em nenhuma situação ultrapassar os quatro alunos por treinador;

5) Cada treinador deve ter com ele um telemóvel, que permita efetuar chamadas de emergência, e faca de linhas;

6) Durante as aulas, os alunos e os treinadores envergam lycras com a identificação do operador, apresentando cor diferente entre treinadores e alunos;

7) Os alunos fazem uso de capacete, auxiliar de flutuação (flutuabilidade mínima de 50 N; cumprir com requisitos da norma EN ISO 12402-5/EN 393, ou equivalente) e faca de linhas.

43 – Coasteering:

a) A prática destas atividades só é permitida a grupos integrados em OAT devidamente registados no Turismo de Portugal (com RNAAT) e, ocorrendo em reserva natural/ zonas protegidas, sujeita a parecer favorável do ICNF, mediante as seguintes condicionantes:

1) Com boa visibilidade, entre o nascer-do-sol e até uma hora antes do pôr-do-sol, e em condições meteo-oceanográficas que permitam a sua realização em segurança, estando interdita em caso de promulgação, pelo IPMA, de aviso meteorológico para a agitação marítima, de nível amarelo ou superior;

2) Existência de seguro para a totalidade dos envolvidos que garanta a cobertura da atividade praticada;

3) O número de participantes por grupo não pode ser superior a 12 pessoas, garantindo sempre 1 guia/monitor credenciado, por cada 6 praticantes, e, na eventualidade de incluir atividades aquáticas, uma embarcação de apoio, tripulada por elemento legalmente habilitado, que garanta a rápida evacuação em caso de incidente;

4) Todos os participantes, durante a realização das atividades, devem utilizar equipamentos individuais de proteção, designadamente: fato térmico (que permita a necessária liberdade de movimentos), equipamento auxiliar de flutuação adequado ao peso do utilizador, arnês, calçado adequado, capacete, bem como material de uso generalizado de segurança adequado ao percurso de escalada em terra (cabos e arneses) devidamente homologado;

5) Todos os elementos que prestam apoio às atividades devem estar munidos com equipamentos/sistema de comunicação, por forma a serem assegurados contactos de emergência, designadamente em situação de sinistro ou acidente;

6) Devem ser referenciados pontos de saída de emergência a meio do percurso, bem como os pontos de salto para a água com altura superior a dois metros, devendo todos os locais de realização de saltos para a água terem a adequada profundidade para o efeito;

7) Deve ser criado um ponto de contacto com alguém que não está envolvido na atividade, informando o início da mesma, onde se encontram e previsão de fim, dando informação do final da atividade.

#### 44 – Embarcações de Alta Velocidade (EAV):

As EAV que pratiquem a área de jurisdição da CPCASCAIS estão obrigadas a cumprir como o definido no Decreto-Lei n.º 249/90, de 1 de agosto, na sua versão atual.

## CAPÍTULO VII

### Diversos

#### 45 – Património cultural subaquático:

a) Os trabalhos arqueológicos são regulados pelo Decreto-Lei n.º 164/2014, de 4 de novembro, que desenvolve a Lei de Bases do Património Cultural a 107/2001, de 21 de setembro, e pela Convenção da Unesco para proteção do Património Cultural Subaquático, tornada direito interno através do Aviso MNE n.º 6/2012 de 26 de março, e, subsidiariamente pelas disposições do Decreto-Lei n.º 164/97, de 27 de junho, bem como as resoluções e diretrizes operacionais da Convenção do Património Cultural Subaquático.

b) Tendo em vista a salvaguarda do património cultural, é proibido mergulhar, fundear, dragar ou alterar a topografia do fundo e exercer qualquer prática de pesca, com exceção das atividades autorizadas pela AML e pela entidade administrante do património cultural subaquático, nos locais seguintes:

1) Na área compreendida pelos paralelos 38°40.320N-38°40.353N e os meridianos 09°19.380W-09°19.546W (faixa retangular com comprimento de 300 jardas e largura entre as distâncias de 70 e 140 jardas à ponta da Laje do Forte de São Julião da Barra);

2) Nas áreas correspondentes a círculos com 500 metros de diâmetro, centrados nas seguintes posições, tendo em vista a necessidade do Estado se dotar dos meios legais, permitindo o controlo efetivo de sítios arqueológicos referenciados:

(a) 38°57.370N-09°26.580W;

(b) 38°57.710N-09°26.680W;

(c) 38°58.220N-09°26.980W;

3) Na área circular de 200 metros de diâmetro, cujo centro se situa na posição geográfica 38°39.903N-09°23.762W correspondente ao sítio arqueológico constituído pelos destroços do navio Pedro Nunes (ex-Thermopylae), com base no Despacho n.º 10.192/2005, conjugado com o Despacho n.º 7125/2006, da Ministra da Cultura.

c) Os responsáveis pelas atividades que venham a ser autorizadas na zona de interdição, devem:

1) Contactar com uma antecedência mínima de 4 horas o Comando Local da Polícia Marítima de Cascais, informando do período previsto para os trabalhos;

2) No local, comunicar o início e o fim dos trabalhos.

#### 46 – Comunicação de achado, objeto suspeito ou abandonado:

a) Quem achar ou localizar qualquer vestígio, bem ou outro indício, que testemunhe a presença humana, possuidor de valor histórico, artístico ou científico, situado na área de jurisdição marítima,

fica obrigado a dar conhecimento à AML, à Autoridade Aduaneira, Forças e Serviços de Segurança, ou diretamente à entidade administrante do património arqueológico subaquático, no prazo de 48 horas, em conformidade com a Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro e com o Decreto-Lei n.º 164/97, de 27 de junho.

b) Qualquer pessoa que, no mar, na orla marítima ou em qualquer outro local sob jurisdição da autoridade marítima encontrar objeto cuja aparência apresente indícios que levem a admitir tratar-se de material de guerra, engenho explosivo ou outro de natureza suspeita, deverá:

1) Abster-se de lhe tocar, direta ou indiretamente, ou de o alar para bordo se o achado for no rio ou no mar;

2) Assinalar, se possível, o local e providenciar, tanto quanto as circunstâncias lho permitam, para que ninguém dele se aproxime;

3) Comunicar o achado, com a maior brevidade possível, à capitania ou ao CLPM, ou, se isso não for viável, a qualquer autoridade militar, força de segurança ou autoridade civil, descrevendo o objeto e a sua localização.

47 – Cargas, coisas, objetos e valores abandonados:

a) Consideram-se abandonadas as cargas, coisas, objetos ou valores que permaneçam na área de jurisdição da capitania, sem autorização da entidade competente, ou para além dos períodos autorizados, e que, após notificação do depositante, dono ou consignatário, ou de seu representante, não sejam removidos no prazo fixado.

b) A notificação referida no número anterior será feita pessoalmente ou por outro expediente que permita obter comprovativo da sua receção, devendo em caso de desconhecimento da identidade do proprietário, do consignatário ou de quem o substitua, assim como do seu endereço ou paradeiro, ser efetuada através de editais afixados nos locais de estilo de acesso público.

c) A remoção é da responsabilidade do proprietário, consignatário, ou quem os substitua.

d) As cargas, coisas, objetos ou valores considerados abandonados e sujeitos à ação fiscal são relacionados e entregues à Autoridade Aduaneira com jurisdição na área, nos termos da legislação em vigor.

e) Nas restantes situações de perdidos e achados, aplica-se o previsto na Portaria 1513/2007, de 29 de novembro.

48 – Detetores de metais, magnetómetros, resistivímetros, sonares de varrimento lateral e de sísmica de reflexão e penetração:

a) De acordo com o artigo 2.º da Lei n.º 121/1999, de 20 de agosto, conjugado com a alínea g), do n.º 1 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 115/2012, de 25 de maio, a utilização de aparelhos de deteção aproximada ou remota, para fins de deteção de bens arqueológicos, carece de autorização do membro do Governo que tutela a cultura, através do organismo a quem compete a proteção do património cultural.

b) No espaço de jurisdição da CPCASCAIS não é autorizada a utilização de tais equipamentos sem licenciamento daquela entidade.

49 – Operação de aeronaves convencionais e aeronaves pilotadas remotamente (RPAS)/drones:

a) Na área de jurisdição da CPCASCAIS, apenas é permitida a amaragem e descolagem de hidroaviões/helicópteros afetos à prevenção, socorro, segurança interna, defesa e similares as quais devem comunicar previamente as suas intenções à AML.

b) As restantes aeronaves carecem de autorização prévia do Capitão do Porto, que deve ser requerida com uma antecedência mínima de 48 horas.

c) No pouso e na descolagem das aeronaves, as embarcações devem manter um resguardo à área de operação das aeronaves superior a 500 m.

d) As normas de operação e regime sancionatório no que respeita a aeronaves civis pilotadas remotamente encontram-se definidas no Decreto-Lei n.º 87/2021, de 20 de outubro, no Decreto-Lei n.º 58/2018, de 23 de julho e, no aplicável, o Regulamento da ANAC n.º 1093/2016, de 14 de dezembro.

e) Na área de jurisdição da CPCSC, é permitida a realização de levantamento aéreo, com recurso a sistema de aeronave civis pilotadas remotamente (drone), sendo necessário dispor da correspondente autorização da Autoridade Aeronáutica Nacional e, quando aplicável, autorização da Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC), sujeito às seguintes condicionantes:

1) Sejam tidas em conta as normas previstas no presente Edital;

2) A recolha de imagens, durante a época balnear, no período das 09:00 às 19:00, em praias de uso balnear, estão sujeitas a autorização do Capitão do Porto;

3) Não sejam instalados quaisquer focos luminosos que pela sua intensidade, cor ou ritmo possam induzir a navegação em erro, assim como equipamentos sonoros suscetíveis de perturbar os utentes.

f) De acordo com o Regulamento de Execução (UE) 2019/947 da Comissão, de 24 de maio, as operações de aeronaves civis pilotadas remotamente seguem os requisitos relativos às categorias Operação Aberta (OPEN), Específica (SPEC) e Certificada.

g) Complementarmente aplicam-se as disposições legais e regulamentares em matéria de proteção de dados pessoais, designadamente as previstas no Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, na Lei n.º 58/2019, de 8 de agosto, e na Lei n.º 59/2019, de 8 de agosto.

h) As restrições relativas às áreas geográficas, estabelecidas por motivos de segurança operacional, segurança contra atos ilícitos, proteção de privacidade ou do ambiente, previstas no Regulamento de Execução (UE) 2019/947, de 24 de maio, encontram-se disponíveis em <https://uas.anac.pt>.

50 – Operações de scooping:

a) As operações de scooping consubstanciam-se no reabastecimento de água a aeronaves empenhadas no combate a incêndios florestais sendo que, na área de jurisdição da CPCASCAIS estão definidas as seguintes áreas que, pelas suas características, satisfazem os requisitos operacionais mencionados nas Normas Operacionais Permanentes emitidas pela Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC) – NOP 5206/2020, necessários àquele tipo de operações (Apêndice V):

1) Área retangular compreendida entre os seguintes limites:

38°39'.351N-009°24'.381W; 38°39'.297N-009°24'.386W;

38°39'.197N-009°22'.586W; 38° 39'.197N-009°22'.586W.

2) Área circular centrada na posição 38.º40.72N-009.º22.33W, com um raio de 0,6 milhas.

b) Sempre que for ativado um ponto de scooping, é suspensa toda a navegação na área de operação.

51 – Cabos e emissários submarinos:

a) Nos locais de instalação de cabos e emissários submarinos são proibidas todas as atividades suscetíveis de danificar os emissários, tais como fundear, arrastar, rocegar, dragar e utilizar quaisquer redes ou artes de pesca que atinjam o fundo ou exercer qualquer outra atividade que possa conflitar com aquelas infraestruturas.

b) Em área adjacente à praia de Carcavelos encontra-se estabelecida uma zona de proteção de cabos submarinos definida pelos seguintes limites:

1) NW – linha definida pelo enfiamento do canto SW do Hotel Praia Mar (38°40.99N- 009°20.50W) com o farolim amarelo (Ajuda n.º 204 – Marconi) instalado junto à Ponta da Rana – extremo NW da Praia de Carcavelos (38°40.86N-009°20.77W), entre a linha de costa e a batimétrica dos 100 metros, marcando um Azimute Verdadeiro (Zv) 058;

2) SW – linha batimétrica dos 100 metros, entre o limite NW e o meridiano dos 009°23.08' W;

3) E – meridiano dos 009°23,08' W, entre a batimétrica dos 100 metros e o enfiamento da Marca de Caxias pelo Farol da Mama;

4) SE – linha definida pelo enfiamento da Marca de Caxias e pelo Farol da Mama, entre a linha de Entre Torres (alinhamento dos faróis do Bugio e o de São Julião da Barra) até ao meridiano dos 009°23.08W;

5) NE – linha de costa e linha de Entre Torres, entre o limite NW e o limite SE.

c) Em área adjacente farol da Guia existem infraestruturas de emissários submarinos, com as devidas zonas de proteção e assinalamentos marítimos estabelecidos;

52 – Área Marinha Protegida das Avencas:

a) A AMP das Avencas é considerada área de interesse biofísico em observância do Capítulo IV – artigo 42.º e seguintes, do Aviso n.º 12492/2019 de 6 de agosto da APA, que aprovou o Regulamento de Gestão das Praias Marítimas e do Domínio Hídrico do troço Alcobaça-Cabo Espichel. A zona em questão tem por objetivo preservar a integridade biofísica do espaço, dos recursos e do património cultural e natural existente.

b) Esta zona está delimitada pelas coordenadas (WGS84): 38°41'35" N; 9°22'03" W | 38°41'10" N; 9°21'15" W | 38°41'23" N; 9°22'11" W | 38°40'57" N; 9°21'21" W, entre as praias da Parede e da Bafureira, tendo como limite anterior a Estrada Marginal e limite posterior a distância de um quarto de milha da costa, encontrando-se representada na CN 26303.

c) Estão interditas em toda esta zona, as seguintes atividades:

1) A introdução de espécies não indígenas, da flora ou da fauna, de acordo com a legislação em vigor;

2) Recolha de amostras biológicas e geológicas ou quaisquer atos que contribuam para a degradação ou destruição do património natural, com exceção das realizadas para fins exclusivamente científicos e devidamente autorizadas pela Autoridade Nacional da Água;

3) Alterações à morfologia do solo e modificação do coberto vegetal, com exceção das intervenções de recuperação ambiental autorizadas pela Autoridade Nacional da Água;

4) Ações que possam vir a introduzir alterações na dinâmica costeira e na modificação da costa, à exceção da manutenção de estruturas de defesa costeira existentes;

5) A realização de operações de alimentação artificial das praias dentro dos limites da AMP das Avencas;

6) A ancoragem de qualquer tipo de embarcação, com exceção dos casos de embarcações inseridas em projetos de investigação científica ou de conservação da natureza, nas condições previstas nas respetivas licenças ou autorizações;

7) A instalação de unidades de aquacultura;

8) A prática de desportos náuticos motorizados;

9) A realização de competições de pesca desportiva;

10) A apanha, lúdica ou profissional, de quaisquer exemplares da fauna e da flora locais;

11) A pesca com quaisquer artes de arrasto, incluindo a ganchorra;

12) A utilização de redes de emalhar.

d) Para além de outros condicionalismos legais e regulamentares em vigor designadamente os que decorram de épocas de defeso, dentro dos limites da AMP das Avencas a prática da pesca lúdica apenas é permitida nas modalidades de cana e de pesca submarina, nos seguintes termos:

1) Ser portador do cartão 'Pescador Sustentável' obtido na formação obrigatória para o efeito e emitido pela Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos;

2) Os praticantes, quando apeados, devem respeitar uma distância mínima de 10 m entre si e apenas utilizar uma linha com um anzol por praticante;

3) Os praticantes de pesca submarina ficam condicionados a um peso máximo total de captura diária de 7,5 kg, não sendo contemplado para o efeito o exemplar de maior peso.

e) Dentro dos limites da AMP das Avencas ficam sujeitos a autorização prévia da Capitania do Porto de Cascais os seguintes atos e atividades que, quando autorizados, estarão sujeitos a orientações e normas de conduta:

1) A realização de trabalhos de investigação/monitorização;

2) A realização de atividades de turismo de natureza;

3) As ações de educação e sensibilização ambiental.

f) As ações de educação e sensibilização ambiental devem contemplar a existência de dois responsáveis por cada 15 participantes.

g) A deslocação dos utilizadores sobre as plataformas rochosas aquando da maré baixa deve seguir os caminhos demarcados e/ou as demais orientações existentes para o efeito.

53 – Zona Especial de Proteção:

A Casa das Pedras, na Rua Dr. Camilo Dionísio Álvares, Parede, é classificada como monumento de interesse público, nos termos da Portaria n.º 167/2016 de 3 de junho.

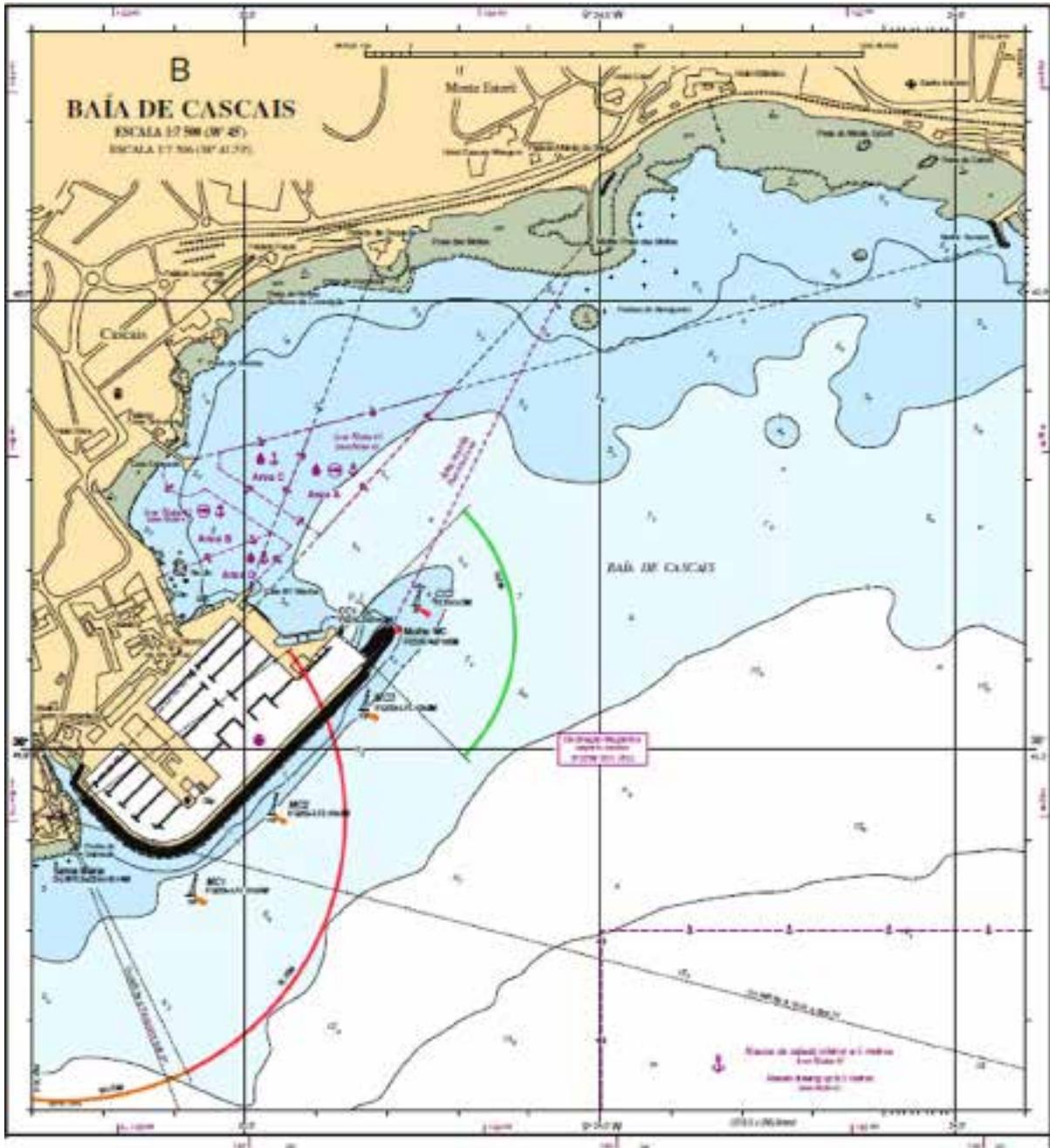
54 – Condução perigosa de embarcações ou sob a influência de álcool ou de substâncias psicotrópicas:

a) Quem conduzir ou governar embarcações não estando em condições de o fazer com segurança, ou violando grosseiramente as regras de navegação e criar, deste modo, perigo para a vida ou para a integridade física de outrem ou para bens patrimoniais alheios, ou sob a influência do álcool ou de outras substâncias estupefacientes ou psicotrópicas, incorre em responsabilidade criminal, pelos artigos 289.º e 292.º do Código Penal com pena de prisão até 8 anos ou 1 ano, consoante os casos.

b) Em caso de acidente ou incidente marítimo, para recolha de meios de prova, os intervenientes poderão ter de ser submetidos a rastreio para a deteção de álcool e demais substâncias, incorrendo em responsabilidade criminal pela alínea b), do n.º 1, do artigo 348.º do Código Penal, em pena até 1 ano de prisão, por desobediência à ordem devida.

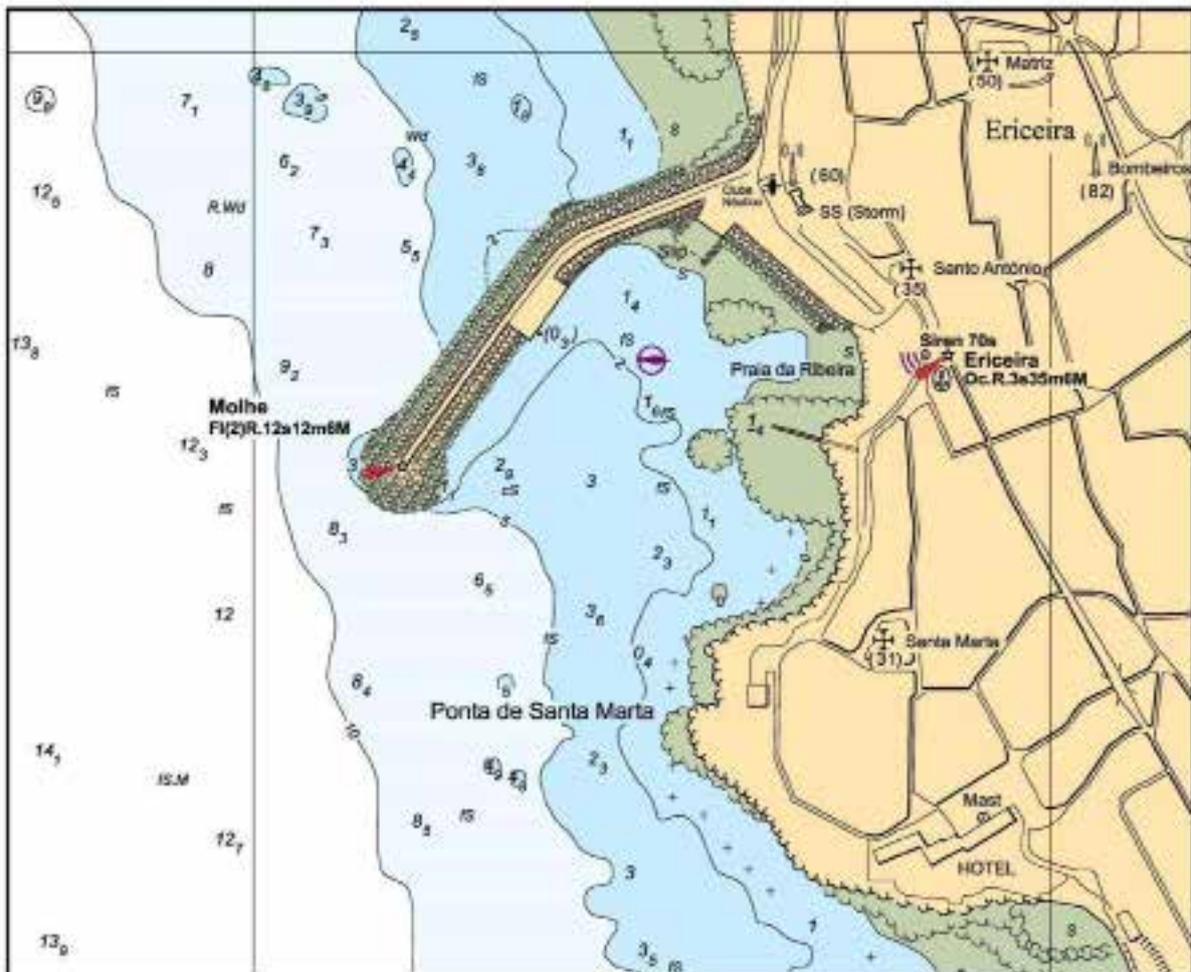
**APÊNDICE I**

**Plano do Porto de Cascais**



APÊNDICE II

Plano do Portinho da Ericeira



**APÊNDICE III**
**Sinais de situação da barra no Portinho da Ericeira**

(Despacho VALM DGAM 13/2016, de 21JUL)

BARRA FECHADA		
---------------	--	---

Nota: Mastro de Sinais localizado no Forte de Nossa Senhora da Natividade.

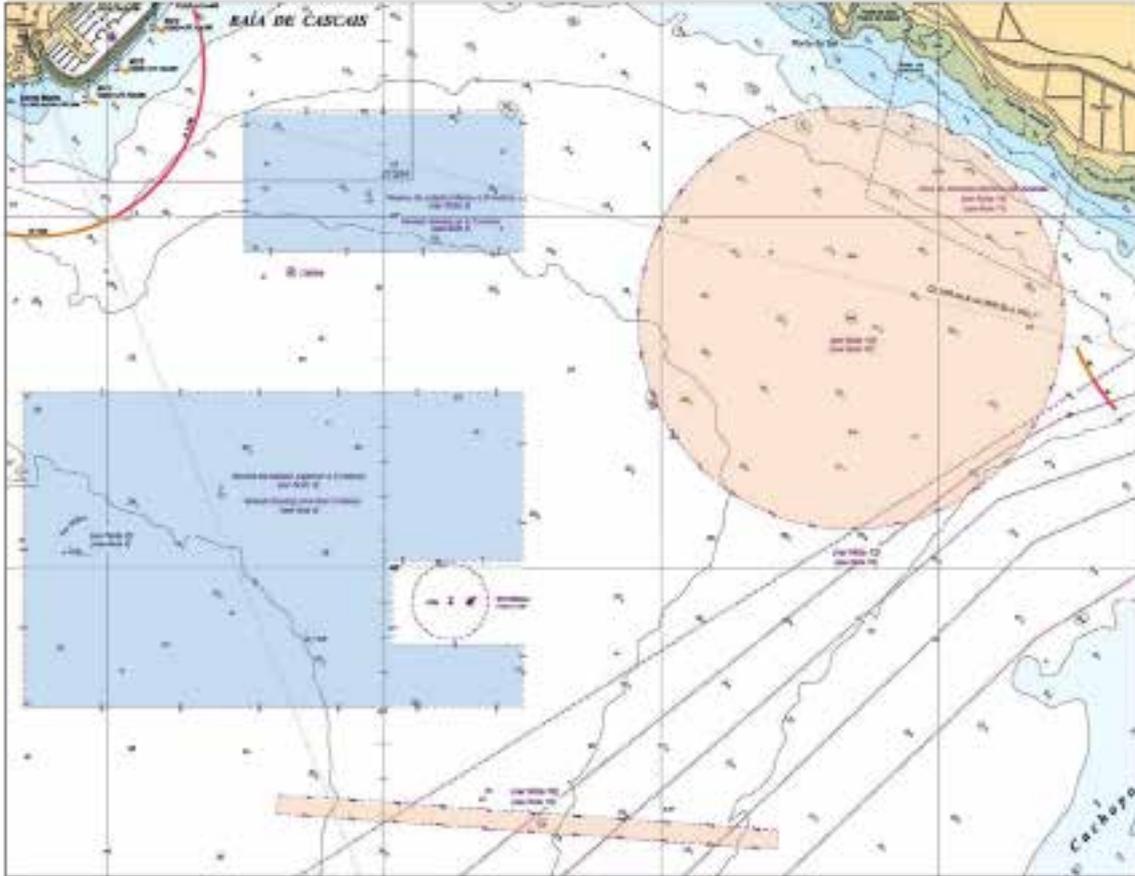
**APÊNDICE IV**
**Sinais visuais de aviso de mau tempo**

(Decreto-Lei n.º 283/87, de 25JUL)

SINAL N.º	FORÇA E DIREÇÃO DO VENTO	SINAL DIURNO	SINAL NOTURNO
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 DIREÇÃO		
6	VENTO DE FORÇA 7 DE QUALQUER DIREÇÃO		
7	VENTO RONDANDO NO SENTIDO DO MOVIMENTO DOS PONTEIROS DO RELÓGIO		
8	VENTO RONDANDO NO SENTIDO DO MOVIMENTO CONTRÁRIO AO DOS PONTEIROS DO RELÓGIO		

### APÊNDICE V

#### Fundeadouros exteriores do Porto de Cascais e áreas de operações de Scooping



### APÊNDICE VI

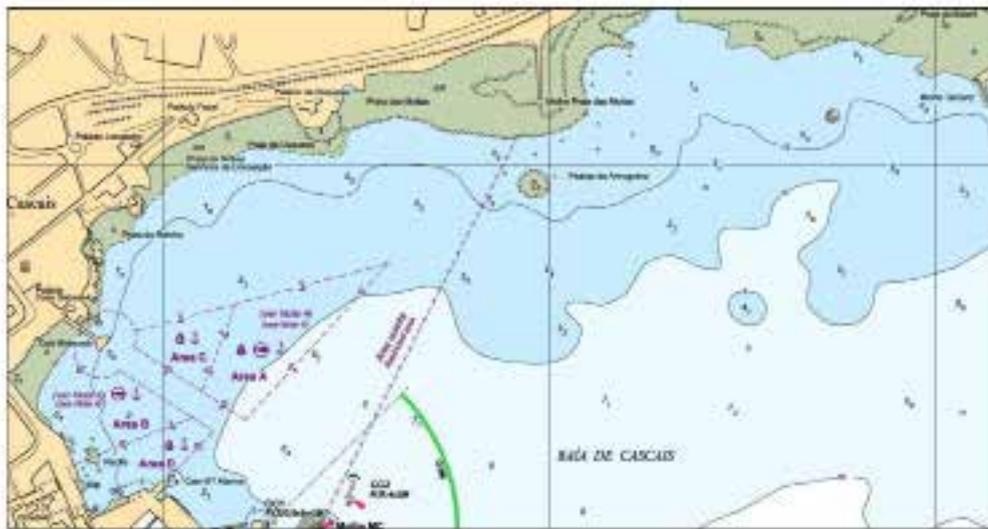
#### Modelo de pedido de fundeadouro

Nr. Campo	Descrição do campo
1	Agência consignatária
2	Armador
3	Nome e tipo de navio/n.º IMO
4	Nacionalidade/Porto de registo
5	Call Sign
6	Comprimento FF
7	Calado à chegada
8	Motivo da escala
9	ETA
10	ETD
11	Carga, Carga IMO (Não/Sim – classe carga IMO)

Nr. Campo	Descrição do campo
12	Último porto
13	Porto seguinte
14	Situações anómalas

## APÊNDICE VII

### Ancoradouros e zonas de amarração da Baía de Cascais



317799228