



Assinatura manuscrita em tinta preta, dentro de um círculo desenhado à mão.

MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL
CAPITANIA DO PORTO DE OLHÃO

EDITAL Nº 1 - A/2016

NORMAS E INSTRUÇÕES PARA A NAVEGAÇÃO E PERMANÊNCIA
NO
ESPAÇO DE JURISDIÇÃO
DA
CAPITANIA DO PORTO DE OLHÃO

2016



MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL
CAPITANIA DO PORTO DE OLHÃO

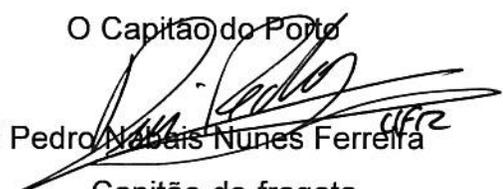
EDITAL Nº 1 - A/2016

Rui Pedro Nabais Nunes Ferreira, Capitão-de-fragata, Capitão do Porto de Olhão no uso das competências que lhe são conferidas pela alínea g) do nº4 do artigo 13º do Decreto- Lei nº 44/2002 de 2 de março e, pela alínea b) da Regra 1 do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar – 1972 (RIEAM-72), aprovado pelo Decreto nº 55/78, de 27 de junho, faz saber que:

1. Para além do estabelecido nas **NORMAS ESPECIAIS DE SEGURANÇA MARÍTIMA E PORTUÁRIA DOS PORTOS DE FARO E OLHÃO**, o acesso, a entrada, a permanência e a saída dos navios no Porto de Olhão, bem como os respetivos fundeadouros deve obedecer ao conjunto de normas, instruções, determinações, orientações e informações que seguem em anexo.
2. As infrações ao estabelecido no presente Edital e anexo, independentemente das avarias e acidentes cuja responsabilidade possa caber a qualquer dos intervenientes, serão punidos de acordo com a lei penal correspondente e o regime das contraordenações aprovado pelo Dec. Lei nº 45/2002 de 2 de março, tendo em atenção o regime geral das contraordenações, aprovado pelo Decreto-Lei nº 433/82 de 27 de outubro, com a redação dada pelo Decreto-Lei nº 356/89 de 17 de outubro, pelo Decreto-Lei nº 244/95 de 14 de setembro e pela Lei n.º109/2001, de 24 de dezembro.
3. Este Edital entra em vigor no dia útil a seguir à sua publicação no *Diário da República*.
4. É revogado o edital nº 1/2012 de 18 de Outubro.

Capitania do Porto de Olhão, 15 de fevereiro de 2016

O Capitão do Porto


Rui Pedro Nabais Nunes Ferreira

Capitão-de-fragata

ANEXO
AO
EDITAL 1- A/2016

ÍNDICE

CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES GERAIS	3
Artigo 1.º - Preliminares e definições	3
Artigo 2.º - Situações de risco para a segurança.....	4
Artigo 3.º - Comunicações em VHF.....	5
Artigo 4.º - Sinais visuais de aviso de mau tempo	5
CAPÍTULO II - PROCEDIMENTOS PARA DEMANDAR O PORTO	6
Artigo 5.º - Normas a observar na aproximação ao porto	6
Artigo 6.º - Arribadas.....	7
CAPÍTULO III - FUNDEADOUROS.....	9
Artigo 7.º - Fundeadouros estabelecidos.....	9
Artigo 8.º - Fundeadouros proibidos	9
CAPÍTULO IV - AVISO DE CHEGADA E VISITA DAS AUTORIDADES	9
Artigo 9.º - Aviso de chegada	9
Artigo 10.º - Visita a bordo da Autoridade Marítima.....	9
CAPÍTULO V - PROCEDIMENTOS DURANTE A PERMANÊNCIA NO PORTO	10
Artigo 11.º - Normas a observar.....	10
CAPÍTULO VI - DEFICIÊNCIAS, AVARIAS, REPARAÇÕES A BORDO E VISTORIAS	11
Artigo 12.º - Normas a observar.....	11
Artigo 13.º - Embarcações em mau estado de conservação, acidentadas ou naufragadas.....	11
Artigo 14.º - Relatórios de Mar	12
Artigo 15.º - Vistorias a navios e embarcações	13
CAPÍTULO VII - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DESTINADAS AOS NAVIOS	14
Artigo 16.º - Substâncias perigosas ou poluentes. Carga, descarga e trânsito	14
CAPÍTULO VIII - POLUIÇÃO	15
Artigo 17.º - Proibição de poluir.....	15



Artigo 18.º - Prevenção da poluição	16
Artigo 19.º - Poluição atmosférica	17
Artigo 20.º - Uso de dispersantes	17
Artigo 21.º - Declaração de lastro	17
Artigo 22.º - Lastros	17
CAPÍTULO IX - EMBARCAÇÕES DE ALTA VELOCIDADE (EAV)	17
Artigo 23º - Definições	17
Artigo 24º - Normas a observar	18
CAPÍTULO X - ACTIVIDADES DE CARÁCTER DESPORTIVO E RECREATIVO 18	
Artigo 25.º - Pesca	18
Artigo 26.º - Eventos de natureza desportiva ou cultural	19
Artigo 27.º - Mergulho e caça submarina	19
Artigo 28.º - Prática de “Wind-Surf” e “Kite-surf”	20
Artigo 29.º - Prática de desportos náuticos motorizados, designados por “Jet-Ski”, “Motos de água” ou similares	21
Artigo 30.º - Prática de natação na Ria Formosa	21
Artigo 31.º - Lançamento de fogo-de-artifício	21
CAPÍTULO XI – DIVERSOS	22
Artigo 32.º - Comunicação de achado ou de objeto suspeito	22
Artigo 33.º - Amarração de embarcações a pontões	22
Artigo 34.º - Utilização de detetores de metais	23
Artigo 35.º - Operações de Scooping	23
Artigo 36.º - Condicionamento no acesso aos molhes exteriores	23
Artigo 37.º - Cargas, coisas, objetos e valores abandonados	24
Artigo 38.º - Condução de embarcações sob a influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas	24

CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES GERAIS



Artigo 1.º - Preliminares e definições

1. As presentes normas e instruções aplicam-se em todo o espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Olhão, conforme definido no quadro n.º 1 anexo ao Decreto - Lei n.º 265/72, de 31 de julho (Regulamento Geral das Capitánias), incluindo todas as águas interiores sujeitas à sua jurisdição, a faixa de terreno do Domínio Público Marítimo nesta jurisdição incluída, o Mar Territorial e, em conformidade com as disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de dezembro de 1982, a Zona Contígua, a Zona Económica Exclusiva e a Plataforma Continental, sem prejuízo das competências específicas de outras entidades incluindo as "Normas Especiais de Segurança Marítima e Portuária dos Portos de Faro e Olhão" da Autoridade Portuária.
2. Para efeitos de delimitação do espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Olhão, é considerado:
 - a. Na costa: Desde a barra artificial do porto comum Faro-Olhão até ao meridiano da Capela de Nossa Senhora do Livramento (longitude: 7º 43' 7" W);
 - b. Nas águas interiores: Ria de Olhão e seus canais, até à Torre de Aires.
3. A Ria Formosa dentro da jurisdição da Capitania do Porto de Olhão é considerada porto de abrigo para a navegação de recreio, nos termos e para efeitos do estipulado no Regulamento da Náutica de Recreio aprovado pelo Decreto-Lei n.º 124/2004, de 25 de maio.
4. Para efeitos de proteção ambiental, aplicam-se subsidiariamente as disposições do "Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) Vilamoura - Vila Real de Santo António" aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 103/2005, de 27 de junho (**até aprovação do novo POOC, altura em que este passará a aplicar-se**), e do "Regulamento do Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa" aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 78/2009, de 2 de setembro.
5. As cartas náuticas oficiais (CNO) que cobrem os espaços da Capitania, desde a Barra Faro/Olhão até ao meridiano da Igreja do Livramento é a carta 24206 (INT 1818). A carta relativa ao porto e respetivas aproximações é a 26311 (INT 1883). Para além das cartas náuticas poderá ser consultado o Roteiro da Costa de

Portugal Continental “Do Cabo de São Vicente ao Rio Guadiana”, de 2008. Existem igualmente disponíveis as cartas eletrónicas de navegação oficial (CENO), PT526311 Barra e Portos de Faro e Olhão e PT324206 Ponta do Altar à Ilha Cristina.

6. Contatos:

a. A Capitania do porto de Olhão:

- i. Morada: Avenida 5 de Outubro, 8700-307 OLHÃO
- ii. Horário de atendimento ao público: de segunda a sexta-feira, das 09.00 horas às 12.30 horas e das 14.00 às 16.30 horas.
- iii. Telefone: : (+351) 289 079 025;
- iv. Fax: (+351) 211938567;
- v. Endereço de correio eletrónico: capitania.olhao@amn.pt.

b. Delegação Marítima da Fuzeta:

- i. Morada: Rua Coronel Brandeiro nº14, 8700-016 OLHÃO
- ii. Horário de atendimento ao público: de segunda a sexta-feira, das 09.00 horas às 12.30 horas e das 14.00 às 16.30 horas
- iii. Telefone: : (+351) 289 079 025;
- iv. Fax: (+351) 211938567;

c. O Comando Local da Policia Marítima de Olhão:

- i. Morada: Avenida 5 de Outubro, 8700-307 OLHÃO
- ii. Atendimento permanente através do piquete;
- iii. Telefone: (+351) 289 079 033
- iv. Fax: (+351) 211938566
- v. Piquete: (+351) 916613521
- vi. Endereço de correio eletrónico: policiamaritima.olhao@amn.pt.

Artigo 2.º - Situações de risco para a segurança

1. Em caso de acidente grave, nomeadamente explosão e/ou incêndio a bordo de navios, abalroamento, encalhe ou afundamento, o Capitão do Porto assumirá o controlo e a coordenação das operações relacionadas com a situação de emergência criada.
2. A entrada no porto de navios com água aberta, fogo a bordo, com limitações no sistema propulsor ou de governo, ou suscetíveis de provocar poluição, só é

permitida com autorização do Capitão do Porto e após parecer favorável da Autoridade Portuária.

3. Todas as embarcações que naveguem, bem como outras atividades em desenvolvimento, nas imediações das instalações de viveiros localizados nas margens dos canais da ria, devem observar especial cuidado para não interferirem com aquelas atividades ou danificarem as margens.

Artigo 3.º - Comunicações em VHF

1. O plano de comunicações em vigor no porto de Olhão encontra-se definido pela Autoridade Portuária nas “Normas Especiais de Segurança Marítima e portuária dos Portos de Faro e Olhão”, com base no estipulado na Portaria n.º: 630/2002, de 12 de junho; “Plano Nacional de VHF”.
2. No porto de Olhão os navios deverão obrigatoriamente manter escuta permanente no canal 16 e 14, nas seguintes fases: entrada do porto, navegação nos canais, aproximação, atracação e desatracação.

Artigo 4.º - Sinais visuais de aviso de mau tempo

1. No porto de Olhão os sinais de avisos de mau tempo são içados no mastro de sinais instalado no Edifício da Capitania do Porto de Olhão.
2. Os sinais de mau tempo, adotados em Portugal, encontram-se estabelecidos no Decreto-Lei n.º 283/87 de 25 de julho;
3. Sempre que surjam dúvidas sobre os avisos em vigor (ex: barra fechada ou outros), bem como quaisquer outras informações, deverá a Capitania ser contactada para efeitos de esclarecimento.
4. A indicação de “barra fechada” será assinalada de dia por um conjunto de dois balões (um balão cónico preto com o vértice para baixo, um balão cónico preto com o vértice para cima) e de noite por 4 (quatro) luzes vermelhas dispostas na vertical.

5. Os sinais serão içados de acordo com o seguinte esquema:



	Período Diurno (Balões)	Período Noturno (Luzes)	Notas
Barra Fechada			
Barra Condicionada a embarcações menores de 10 metros			

1. Quando estejam em vigor avisos de temporal, o aviso de barra fechada será ativado com precedência sobre o aviso de temporal, devendo nesses casos, o navegante, antes de entrar ou sair a barra, consultar os avisos à navegação local em vigor.
2. Quando se encontrar em vigor o sinal de barra condicionada, só poderão praticar a barra as embarcações com comprimento fora a fora superior a 10 metros.

CAPÍTULO II - PROCEDIMENTOS PARA DEMANDAR O PORTO

Artigo 5.º - Normas a observar na aproximação ao porto

1. Controlo de navios constitui competência do Capitão do Porto como órgão local de Autoridade Marítima e autoridade competente para, nomeadamente, executar 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 e detenção e desembaraço de navios.
2. Sob condições de mar e vento adversas, na aproximação, entrada e saída das barras, especialmente sempre que estejam em vigor avisos de mau tempo, os comandantes, mestres ou arrais devem:
 - a. Tomar conhecimento da previsão meteorológica e de ondulação;
 - b. Obter informação da Autoridade Marítima Local ou da Autoridade Portuária sobre a situação da barra e no porto antes de entrar e, eventualmente, solicitar apoio na entrada;

- 
- c. Garantir que todos os equipamentos de navegação, comunicações, segurança, propulsão e governo se encontram em boas condições de funcionamento;
 - d. Determinar que os tripulantes envergarem os coletes de salvação e se despojem de botas de borracha de cano alto, ou qualquer outro equipamento/vestuário que possa dificultar a flutuabilidade;
 - e. Sempre que se verifique a circulação de pessoal no exterior do navio/embarcação, garantir que o pessoal se mantém em locais abrigados, envergando sempre o colete salva-vidas;
 - f. Garantir que todo o material existente nos compartimentos funcionais e nos espaços habitacionais, bem como as artes e apetrechos de pesca, se encontram devidamente acondicionados e peados;
 - g. Garantir a estanqueidade do navio/embarcação mantendo as portas, escotilhas e vigias que dão para o exterior do navio fechadas e desobstruídas;
 - h. Garantir que as portas, escotilhas e vigias de fuga se encontram assinaladas e desobstruídas;
 - i. Garantir que as escadas e passagens/troncos de fuga se encontram desobstruídas.
3. Apesar das barras da Fuseta e Armona serem naturais, e por definição não serem consideradas barras oficiais, a verdade é que são espaços navegáveis, de ligação das águas interiores com as águas oceânicas, com forte procura por parte de embarcações de pequeno porte, quer na atividade lúdica, quer profissional. Por razões de segurança da navegação, de pessoas e bens, é proibido praticar estas duas barras quando estiver em vigor qualquer tipo de aviso de mau tempo.

Artigo 6.º - Arribadas

1. Entende-se por arribada a entrada ou demanda de embarcação num porto ou fundeadouro por motivo de força maior, nomeadamente: incêndio a bordo ou água aberta e/ou apresentando perigo de poluição das águas ou explosão; Capacidade totalmente reduzida de flutuabilidade, navegabilidade, manobrabilidade ou estabilidade; reparações inopinadas; abrigo de mau tempo; desembarque de doentes, feridos, náufragos ou cadáveres; reabastecimento de

combustível, óleos, lubrificantes, água ou víveres; e efetuar operações comerciais, de carga ou embarque de passageiros, não previstas cumulativamente com os motivos anteriores. Os navios que pretendam demandar o porto de Olhão ou fundeadouro na situação de arribada, deverão enviar à Capitania o termo ou declaração de arribada para que, no âmbito da segurança da navegação, sejam estabelecidas eventuais formas de acesso ao mar territorial ou sua interdição, onde constem entre outros, 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 da arribada;
 - (3) Número de pessoas embarcadas;
 - (4) Existência de passageiros clandestinos;
 - (5) Existência de vidas humanas em perigo ou que necessitem de assistência;
 - (6) Existência de risco de alagamento, afundamento, incêndio, explosão ou poluição;
 - (7) Existência de danos, avarias e anomalias, que condicionem a estabilidade, a navegabilidade e/ou manobrabilidade do navio;
 - (8) Existência de condicionantes à utilização das ajudas à navegação, 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 IMO e quantidade;
 - (11) Indicação se vem rebocado e, caso afirmativo, o nome e potência do rebocador;
 - (12) Hora estimada de chegada (ETA);
 - (13) Destino, local de atracação ou fundeadouro.
2. Em resposta à declaração de arribada, a Capitania do Porto emitirá um despacho a definir as condições de acesso ao mar territorial e informará a Autoridade Portuária e outras autoridades e entidades que devam ser informadas no âmbito das suas competências. A falta da declaração de arribada ou as falsas declarações constituem infracção a este edital.
- 3.

CAPÍTULO III - FUNDEADOUROS



Artigo 7.º - Fundeadouros estabelecidos

1. O **fundeadouro exterior** destina-se a navios que aguardam entrada no porto. É um fundeadouro de curta permanência e serve os portos de Faro e Olhão. Localiza-se a cerca de 1300j no azimute 264 ao farolim Leste do molhe de entrada do Porto Faro/Olhão, estando representado na CNO 26311 (INT 1885) e CNO 26206 (INT 1818).
2. Como **fundeadouros interiores** existem diversos polígonos. A sua localização encontra-se definida no “Regulamento do Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa” aprovado pelo RCM nº78/2009 de 2 de setembro.
3. Regras específicas para determinados fundeadouros interiores serão alvo de editais específicos.

Artigo 8.º - Fundeadouros proibidos

Não é permitido fundear fora dos locais definidos nos artigos anteriores, exceto em caso de emergência, devendo ser comunicado de imediato ao piquete da Polícia Marítima.

CAPÍTULO IV - AVISO DE CHEGADA E VISITA DAS AUTORIDADES

Artigo 9.º - Aviso de chegada

Os representantes legais dos armadores e as agências de navegação deverão informar a Capitania do Porto com pelo menos 48 horas de antecedência, relativamente à hora de chegada ao fundeadouro exterior ou à hora estimada de entrada ou de saída do porto dos navios que representam.

Artigo 10.º - Visita a bordo da Autoridade Marítima

1. Visita de entrada

São obrigatoriamente visitados após chegada, por agentes da Autoridade Marítima, nos termos do Decreto – Lei n.º 370/2007, de 6 de novembro, os seguintes navios e embarcações:

- a) Navios ou embarcações que peçam arribada;

- 
- b) Navios ou embarcações que pretendam entrar no porto com avaria ou pretendam efetuar reparações que ponham em causa a segurança do navio ou embarcação, da navegação, do porto ou potencialmente poluidoras;
 - c) Navios ou embarcações que transportem cargas ou materiais perigosos;
 - d) Navios ou embarcações que transportem clandestinos;
 - e) Navios ou embarcações que arvorem bandeira de país fora da União Europeia;
 - f) Navios ou embarcações de pesca do largo.

2. Visita de saída

A largada de navios e embarcações do porto pode, por decisão fundamentada do capitão do porto, ser antecedida de uma visita de saída a efetuar pelo órgão local da Autoridade Marítima.

São obrigatoriamente visitados à saída, por agentes da Autoridade Marítima, os seguintes navios e embarcações:

- a) Navios ou embarcações que transportem cargas ou materiais perigosos;
- b) Navios ou embarcações que transportem clandestinos;
- c) Navios ou embarcações que tenham efetuado reparações que ponham em causa a segurança do navio ou embarcação, da navegação, do porto ou potencialmente poluidoras.
- d) Navios e embarcações nacionais e estrangeiras de pesca do largo com destino a portos estrangeiros.
- e) Nos demais casos, quando o Capitão do Porto determinar, por decisão fundamentada.

CAPÍTULO V - PROCEDIMENTOS DURANTE A PERMANÊNCIA NO PORTO

Artigo 11.º - Normas a observar

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

CAPÍTULO VI - DEFICIÊNCIAS, AVARIAS, REPARAÇÕES A BORDO E VISTORIAS



Artigo 12.º - Normas a observar

1. Qualquer deficiência ou avaria existente a bordo de um navio ou embarcação, que afete de algum modo a segurança marítima, deverá ser prontamente participada pelos comandantes dos navios ou seus representantes legais, à Capitania do Porto e à Autoridade Portuária.
2. Antes de se proceder a qualquer tipo de reparação a bordo, durante a estadia de um navio no porto de Olhão, é necessário o prévio licenciamento da Capitania do Porto.
3. A realização de trabalhos a bordo que pela sua natureza constituam potencial risco para a segurança do navio, de outros navios ou porto, implica o acompanhamento e vistoria técnica por peritos da Capitania, sem prejuízo das competências próprias da Autoridade Portuária.
4. Não são permitidos trabalhos de manutenção nos navios atracados, quando estes possam afetar o sistema propulsor ou a operacionalidade do navio.
5. Os navios ou empresas que pretendam a execução de serviços por mergulhadores, para inspeções ou trabalhos, deverão requerer prévia autorização à Autoridade Marítima Local, para obtenção de licença após parecer favorável da Autoridade Portuária, juntando informação detalhada sobre o serviço a executar, habilitações dos mergulhadores, plano de mergulho, e plano de segurança às operações de mergulho.

Artigo 13.º - Embarcações em mau estado de conservação, acidentadas ou naufragadas

1. Sempre que se verifique um sinistro marítimo ou existam indícios evidentes de que tal possa vir a ocorrer, deve tal facto ser comunicado pelo meio mais expedito à Capitania do porto, independentemente de ter sido comunicado a outras entidades e sem prejuízo de posterior apresentação do respetivo "Relatório de Mar".
2. As embarcações acidentadas ou naufragadas e aquelas cujo estado de conservação possa indiciar propensão para incidentes devem ser de imediato

retiradas do espelho de água pelo respetivo proprietário ou por quem o represente.

3. Os proprietários e armadores de embarcações sem certificado de navegabilidade ou declaração de vistoria válidos, ainda que atracadas ou varadas no espaço de jurisdição da Autoridade Portuária, devem comunicar, e manter atualizado, à Capitania do Porto, contacto próprio ou de representante que habilite comunicação expedita de qualquer anomalia que possa vir a ocorrer.
4. Sempre que subsistam dúvidas sobre a flutuabilidade de embarcações desprovidas de certificado de navegabilidade ou declaração de vistoria válidos, o Capitão do Porto poderá impor vistoria destinada a avaliar da navegabilidade da embarcação, quando esta se encontre atracada ou fundeada.

Artigo 14.º - Relatórios de Mar

1. 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 coisas que neles se encontrem ou por eles sejam transportadas.
2. Nos termos do artigo 14.º do mesmo Decreto-Lei, após a ocorrência de acontecimento de mar, o Capitão ou quem exerça as funções de comando deve elaborar um "Relatório de Mar" (também conhecido por "Protesto de Mar"), onde seja descrito pormenorizadamente o ocorrido, devendo o mesmo ser apresentado à autoridade marítima ou consular, com jurisdição no primeiro porto de escala onde essa autoridade exista, no prazo de quarenta e oito 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 conta-se desde a data da chegada do capitão ou de quem o substitua.
3. Relativamente aos Relatórios de Mar elaborados pelos capitães de embarcações comunitárias ou 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, na falta de autoridade consular residente do país 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, reendereçando-os à autoridade consular do país de bandeira da embarcação em causa mais próxima, ainda que o mesmo não tenha merecido um despacho de confirmação da autoridade marítima portuguesa.

Artigo 15.º - Vistorias a navios e embarcações

No âmbito da atividade de inspeção e vistoria, as Capitánias, como órgãos locais da Autoridade Marítima, asseguram os seguintes atos técnicos e administrativos:

(1) Vistorias de manutenção, para renovação ou prorrogação dos certificados de navegabilidade, certificados especiais de navegabilidade, linhas de água carregada (quando aplicável), vistoriais às inscrições e vistorias para emissão de certificados de lotação de segurança das seguintes embarcações nacionais:

- (a) Embarcações de pesca local e costeira até 24m de comprimento;
- (b) Embarcações de recreio tipos 4 e 5;
- (c) Embarcações registadas no tráfego local com exceção das que transportam mais de 12 passageiros;
- (d) Embarcações auxiliares locais incluindo marítimo-turísticas;
- (e) Rebocadores locais;
- (f) Embarcações auxiliares costeiras, incluindo marítimo-turísticas, e rebocadores costeiros, exceto para a emissão de certificados de lotação de segurança.

(2) Vistoria para efeitos de demolição ou desmantelamento de embarcações nacionais, comunitárias ou de países terceiros.

(3) Vistorias de registo das seguintes embarcações:

- (a) Motas de água e jet-skis;
- (b) Embarcações de recreio dos tipos 4 e 5;
- (c) Embarcações de pesca local.

(4) Vistorias para verificação de condições de segurança em embarcações nacionais, comunitárias e de países terceiros, de qualquer tipo, que tenham solicitado trabalhos cuja natureza afete a segurança das mesmas (por exemplo: intervenções no aparelho propulsor, trabalhos a fogo na vizinhança de/ou em tanques de combustível).

(5) Vistoria de condições de segurança às embarcações de pesca com pavilhão não nacional, de comprimento superior a 24 metros.

- (6) Vistorias para verificação de condições de segurança em embarcações nacionais, comunitárias e de países terceiros, de qualquer tipo, que tenham solicitado uma arribada forçada por motivo de avaria.
- (7) Vistorias a embarcações e outro material flutuante, de pavilhão não nacional envolvidas em obras portuárias (dragagens, por exemplo) para efeitos da emissão de certificados de navegabilidade.
- (8) Vistorias para arqueação de embarcações do tráfego local (com exceção das que transportem mais de 12 passageiros), auxiliares locais sem motor e pesca local, desde que estejam dispensadas da apresentação de projeto de construção ou modificação (arqueação inferior a 10 TAB).
- (9) Vistorias com vista à emissão de certificados de navegabilidade especiais, que incluem os requisitos impostos para a viagem, designadamente no que respeita a reforço da lotação de segurança, meios de bordo e condições de mar e tempo, para as embarcações poderem efetuar navegação costeira.
- (10) As restantes vistorias serão da exclusiva responsabilidade da Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, DGRM (ex IPTM, I.P.).

CAPÍTULO VII - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DESTINADAS AOS NAVIOS

Artigo 16.º - Substâncias perigosas ou poluentes. Carga, descarga e trânsito

1. Os navios ou embarcações, que pretendam efetuar operações de abastecimento de combustível, lubrificantes ou outras substâncias perigosas para consumo próprio, ou pretendam levar a efeito o desembarque de óleos queimados ou outros resíduos poluentes, deverão requerer autorização à Capitania do Porto, pelo menos, com 24 horas de antecedência.
2. As referidas operações só poderão ser executadas sob vigilância da Polícia Marítima.
3. As operações de carga ou descarga de matérias explosivas deverão ser efetuadas em embalagens separadas com o pessoal calçado com sapatos sem pregos, cordas, ou protetores metálicos.
4. Se forem utilizados meios mecânicos - paus de carga, guindastes, os estropos de suspensão só podem ser de cabo de massa e a lingada deverá ser preparada tendo em atenção todas as condições de segurança.

- 
5. O Comandante do navio deverá assegurar a bordo o grau de prontidão em termos de material e de pessoal de forma a proceder a uma largada de emergência do cais. Deverá igualmente assegurar um grau de prontidão no serviço de limitação de avarias no navio, de modo a poder dar combate imediato a qualquer foco de incêndio que surja ou a enfrentar qualquer outra situação de emergência a bordo
 6. Para além do cumprimento das medidas acima estipuladas deverão também ser adotadas as seguintes normas de segurança pela embarcação a abastecer de combustíveis/lubrificantes:
 - a) Içar a bandeira Bravo do Código Internacional de Sinais (CIS) de dia e uma luz vermelha à noite, durante a operação de Abastecimento;
 - b) Instituir a bordo a proibição de fumar ou fazer lume no exterior da embarcação;
 - c) As tomadas de combustível da embarcação, bem como os respiradouros dos tanques recetores, deverão estar munidos de tabuleiros de retenção de fugas de líquidos;
 - d) A ligação às tomadas de bordo deve ser estanque;

CAPÍTULO VIII - POLUIÇÃO

Artigo 17.º - Proibição de poluir

1. De acordo com a legislação em vigor é expressamente proibido, o lançamento ou despejo nas águas do porto, de quaisquer águas nocivas e substâncias residuais, bem como de quaisquer outras substâncias ou resíduos, que de algum modo possam poluir as águas e praias, tais como produtos petrolíferos ou misturas que os contenham.
2. É igualmente proibido na área do porto o lançamento à água, tanto de bordo de embarcações como dos cais ou margens, de detritos, incluindo peixe, e quaisquer destroços, objectos ou materiais (plásticos, redes, madeiras, embalagens, etc...), flutuantes ou não, que possam sujar e poluir as águas ou contribuir para o assoreamento do porto.
3. Em caso de poluição, para além das coimas que venham a ser aplicadas, são ainda devidos pela entidade responsável o pagamento das despesas resultantes das medidas tomadas no combate à poluição, bem como o pagamento das

indemnizações. Qualquer poluição de que se tenha conhecimento deve ser prontamente comunicada à Capitania do Porto.

Artigo 18.º - Prevenção da poluição

1. Em manobras de reabastecimento:

- a) Os embornais do convés devem estar convenientemente tapados, de modo a evitar-se um eventual derrame nas águas do porto. Se verificar-se acumulação de águas no convés do navio, deve proceder-se à sua drenagem, quer por sistema fixo para tanque próprio quer por qualquer outro sistema de recolha a bordo;
- b) Sob o coletor de descarga do navio deve existir um recipiente apropriado para evitar derrames no convés, durante as operações de ligar e desligar os flexíveis utilizados na movimentação de carga, lastro ou bancas;
- c) Os navios devem tomar todas as precauções para evitar a contaminação e derrames de produtos poluentes para a ria através das válvulas de fundo. Como medida preventiva, devem ser utilizados projetores para iluminar a zona das válvulas de fundo durante as operações noturnas de embarque de lastro em tanques de carga;
- d) As válvulas de fundo e as de descarga para o costado em comunicação com o sistema de carga, quando não estiverem em uso, devem estar totalmente fechadas, ficando as manuais amarradas e as de comando remoto sinalizadas no painel de comando, de modo a evitar-se qualquer fuga de produto poluente.

2. A bordo de navios de graneis sólidos:

- a) A empresa deve providenciar para que durante as operações seja assegurado o funcionamento do sistema de humidificação da carga;
- b) A fim de reduzir ao mínimo a poluição atmosférica, marítima e terrestre, a empresa de estiva deve verificar o estado de conservação e funcionamento dos sistemas de carga/descarga;
- c) A poluição provocada a bordo pelo pó ou resíduos da carga, deve ser controlada através da varredura conveniente do convés, sendo os resíduos depositados em contentores adequados para eliminação em terra;
- d) Qualquer derrame em terra deve ser removido e limpo rapidamente. Concluídas as operações deve proceder-se à limpeza geral de todas as áreas onde se verificaram derrames;

Artigo 19.º - Poluição atmosférica

1. É interdita a emissão de fumos negros ou faúlhas.
2. É proibida a desgaseificação de navios-tanque no porto de Olhão.

Artigo 20.º - Uso de dispersantes

O uso de dispersantes é completamente interdito no porto de Olhão.

Artigo 21.º - Declaração de lastro

Os navios e embarcações deverão observar os procedimentos contidos nas “Normas Especiais de Segurança Marítima e Portuária do Porto de Faro/Olhão”.

Artigo 22.º - Lastros

1. O lastro permanente e o segregado só poderão ser bombeados para as águas da ria ou mar se não estiverem contaminados com qualquer produto poluente e após prévia autorização e conhecimento das Autoridades Portuária e Marítima.
2. O lastro proveniente dos tanques de carga só pode ser bombeado para terra.
3. O lastro final só deverá ser efetuado ao cais quando razões de segurança o aconselhem.

CAPÍTULO IX - EMBARCAÇÕES DE ALTA VELOCIDADE (EAV)

Artigo 23º - Definições

1. As embarcações de alta velocidade regem-se pelo disposto no Decreto-Lei n.º 249/90, de 1 de agosto, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 274/93, de 4 de agosto.
2. É considerada embarcação de alta velocidade (EAV), aquela que possua sustentação dinâmica e utilize aparelho propulsor nas seguintes condições:
 - a) Três ou mais motores com potência efetiva de qualquer deles igual ou superior a 125 cv (92 kW);
 - b) Qualquer número de motores com potência efetiva superior a qualquer dos seguintes valores:
 - i. 175 cv (129 kW) em embarcações até 6 metros fora a fora;

- ii. 350 cv (257 kW) ou mais, em embarcações com mais de 6 metros fora a fora;
 - iii. O valor resultante da aplicação da fórmula $65 \times L - 300$ (cv) ou $(65 \times L - 300) \times 0,7355$ (kW), sendo L o comprimento fora a fora em metros, em embarcações com mais de 10 metros de comprimento fora a fora.
3. São também consideradas EAV as embarcações que se diferenciam claramente das restantes no que concerne à sua estrutura, característica do seu sistema de propulsão ou relação peso/potência efetiva e representem potencial perigo para a navegação.

Artigo 24º - Normas a observar

As EAV são obrigadas a permanecer atracadas no período compreendido entre as 21h00 e as 07h00 – horas locais e nos termos da legislação em vigor, sujeitas a despacho de largada.

CAPÍTULO X - ACTIVIDADES DE CARÁCTER DESPORTIVO E RECREATIVO

Artigo 25.º - Pesca lúdica

É proibida a pesca lúdica:

- a) No interior da Ria Formosa, para a modalidade de pesca submarina;
- b) Na modalidade de pesca embarcada e apeada, é proibida nas seguintes zonas:
 - 1- Canais de navegação
 - 2- Barra comum Faro/Olhão
 - 3- Barra da Armona (também conhecida por barra Grande, Velha ou do Lavajo)
 - 4- Barra da Fuseta
 - 5- A menos de 100 metros dos cais acostáveis, dos pontões de atracação, das rampas, dos cais militares, das rampas de salva-vidas e, durante a Época Balnear, nos planos de água associados às concessões balneares, nos termos do disposto no Regulamento do Plano de Ordenamento da Orla Costeira Vilamoura – Vila Real de Santo António.



6- Em áreas delimitadas de estaleiros de construção e reparação naval e estabelecimentos de aquicultura, salvo, nestes últimos, quando formalmente autorizado pelo concessionário ou proprietário;

7 – A menos de 100 metros da desembocadura de qualquer esgoto desde que este esteja devidamente assinalado.

Artigo 26.º - Eventos de natureza desportiva ou cultural

1. A realização de eventos de natureza desportiva ou cultural fica sujeita a autorização ou licenciamento da Capitania do Porto devendo os requerimentos dar entrada na secretaria até 5 (cinco) dias úteis antes da realização do evento.
2. Quando os eventos tenham lugar, no seu todo ou em parte, no espaço de jurisdição da Autoridade Portuária, deverá previamente ser solicitada autorização à Autoridade Portuária que licenciará o espaço.
3. No âmbito das suas competências, sem prejuízo das competências de outras entidades administrantes, o Capitão do Porto estabelecerá as condições que a realização dos eventos desportivos deverão cumprir, nomeadamente o eventual acompanhamento por Agentes da Polícia Marítima e as condições técnicas e de segurança dos equipamentos desportivos utilizados, como por exemplo: “balizas” e estruturas tipo bancada.
4. Nos casos em que os eventos ocorram em águas restritas ou em locais onde a navegação é tal que a realização do evento possa fazer perigar a sua realização em segurança, a Capitania emite o correspondente Aviso à Navegação Local e assegura a presença de embarcação própria, quando considerado adequado.

Artigo 27.º - Mergulho amador e caça submarina

1. É proibida a prática de mergulho amador com escafandro em toda a área do porto dentro da Ria Formosa. O mergulho amador para fins de formação, investigação ou monitorização poderá ser licenciado e autorizado pela Autoridade Marítima após parecer favorável do PNRF.
2. É interdita a prática de caça submarina em toda a área do porto dentro da Ria Formosa.

Artigo 28.º - Prática de “Wind-Surf” e “Kite-surf”

1. A prática de “Wind-Surf” e “Kite-surf” na área de jurisdição da Capitania do Porto só é permitida durante o período diurno, uma hora após o nascer do sol até uma hora antes do por do sol, com boas condições de visibilidade.
2. Durante a época balnear, nas zonas de banhos, é proibida a prática de “Wind-Surf” e “Kite-surf” a menos de 300 metros da praia. Os praticantes para largarem ou abicarem à praia utilizarão obrigatoriamente os corredores demarcados destinados às embarcações de recreio. Estes corredores caso se justifique, serão estabelecidos no início da época balnear por edital da Capitania. A inexistência de corredores implica que os praticantes de “Wind-Surf” atravessem a zona de banhos a nado, num percurso perpendicular à praia e nunca inferior a 300 metros.
3. Dentro do porto, é interdita a prática “Kite-surf” nos canais de navegação principais, secundários e outros conforme definidos no POOC Vilamoura-VRSA.
4. A título excepcional é permitida a prática de “Kite-surf” na área da Fuseta de Outubro a Maio, tendo em atenção a segurança da navegação.
5. Durante a época balnear é permitida o ensino de “Kite-surf” na área definida pelo polígono A-37°02'40.17"N-007°44'33.27"W, B- 37°02'42.87"N-007°44'35.48"W, C-37°02'49.51"N-007°44'31.31"W, D-37°02'48.19"N-007°44'28.69"W.





Artigo 29.º - Prática de desportos náuticos motorizados, designados por “Jet-Ski”, “Motos de água” ou similares

1. Por razões de segurança e salvaguarda da vida humana no mar a utilização destes veículos só é permitida durante o período diurno, uma hora após o nascer do sol até uma hora antes do por do sol, e com boas condições de visibilidade e meteorológicas.
2. Durante a época Balnear, não é permitido a utilização destas embarcações a menos de 300 metros das zonas balneares. Para largar ou abicar à praia serão utilizados obrigatoriamente os corredores demarcados destinados a embarcações de recreio. No caso destes corredores não existirem a travessia das zonas de banho deverá ser feita na perpendicular à linha de costa, à velocidade mínima e nos locais com menor concentração de banhistas.
3. É proibido a prática de Ski e atividades análogas em que o praticante é rebocado nos canais principais e secundários na Ria Formosa.

Artigo 30.º - Prática de natação na Ria Formosa

1. É proibida a prática de natação ou banhos nos canais principais e secundários da Ria Formosa, tal como definidos no respetivo Regulamento do Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa.
2. Nos fundeadouros é proibido nadar ou tomar banho a mais de 3 metros da embarcação fundeada.

Artigo 31.º - Lançamento de fogo-de-artifício

1. O lançamento de fogo-de-artifício no espaço de jurisdição marítima carece de licença emitida pela Capitania sem prejuízo de outras licenças que, nos termos da legislação aplicável, devem ser acauteladas, nomeadamente das seguintes entidades, conforme aplicável:
 - (1) PSP/GNR (explosivos: Licença e Credenciação para lançamento de foguetes e fogo de artifício);
 - (2) Autoridade Portuária (utilização espaço);
 - (3) Câmara Municipal respetiva (licença de ruído);
 - (4) Bombeiros (segurança).

- 
2. Por razões de segurança, o lançamento de fogo-de-artifício estará sujeito a demarcação do local, vistoria, fiscalização e policiamento permanente pela Polícia Marítima.

CAPÍTULO XI – DIVERSOS

Artigo 32.º - Comunicação de achado ou de objeto suspeito

1. Qualquer indivíduo 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 até à chegada da Autoridade;
 - (3) Comunicar o achado, com a maior brevidade possível, à Autoridade Marítima mais próxima (Capitania, ou Comando Local da Polícia Marítima), ou, se isso não for viável, a qualquer autoridade militar, força de segurança ou autoridade civil, descrevendo o objeto e sua localização, o melhor que puder.
2. Qualquer indivíduo que achar ou localizar bem que testemunhe a presença humana, possuidor de valor histórico, artístico ou científico, situado no espaço jurisdição da Autoridade Marítima, deverá comunicar o facto à Capitania do Porto, estância aduaneira, autoridades policiais ou diretamente ao Instituto de Gestão do Património Arquitetónico e Arqueológico, I.P. (IGESPAR, I.P.), no prazo de 48 horas, sob pena de perder os direitos de achador consignados no Decreto-Lei n.º 164/97, de 27 de Junho, sem prejuízo da responsabilidade civil, criminal ou contraordenacional a que haja lugar.

Artigo 33.º - Amarração de embarcações a pontões

Por razões de segurança de pessoas e bens, é proibido amarrar embarcações aos pontões de embarque e desembarque de passageiros que impeçam a atracação de outras embarcações.

Artigo 34.º - Utilização de detetores de metais

De acordo com o artigo 2.º da Lei n.º 121/99, de 20 de agosto, conjugado com a alínea g) do n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 96/2007, de 29 de março, a emissão de licenças de utilização de detetores de metais e de qualquer outro equipamento de deteção é da competência do diretor do Instituto de Gestão do Património Arquitetónico e Arqueológico, I.P. (IGESPAR, I.P.) não sendo autorizado a utilização de tais equipamentos no espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Olhão sem licenciamento daquela entidade.

Artigo 35.º - Operações de Scooping

As operações de Scooping consubstanciam-se no reabastecimento, de água, de aeronaves empenhadas no combate a incêndios florestais sendo que, a Ria Formosa, pelas suas características, satisfaz os requisitos operacionais necessários àquele tipo de operações, quer reais quer em exercícios que a Autoridade Nacional de Proteção Civil entenda realizar. Assim, está definido como área de scooping alternativo, o canal de Olhão em frente ao núcleo da Culatra. Sempre que necessário, assumindo-se como prioritária, em princípio, a missão em que aquelas aeronaves estejam empenhadas, será ativada a área de operações de Scooping, o que implicará de imediato a interdição de toda a navegação, de qualquer tipo, no canal referido, em frente ao núcleo da Culatra.

Artigo 36.º - Condicionamento no acesso aos molhes exteriores

1. Por razões estritas de segurança e salvaguarda da vida humana é proibida a circulação apeada no molhe exterior Leste da Barra comum Faro/Olhão, sempre que a barra esteja condicionada ou fechada ou se encontrem em vigor avisos de temporal.
2. Ainda que nenhum daqueles sinais esteja estabelecido nos mastros respetivos, o acesso apeado ao molhe exterior só pode ser feito sob extremo cuidado e especial atenção ao estado do mar e seu comportamento nos molhes.

Artigo 37.º - Cargas, coisas, objetos e valores abandonados



1. Consideram-se abandonadas as cargas, coisas, objetos ou valores que permaneçam à guarda da Autoridade Marítima para além dos períodos autorizados e que, após notificação do respetivo depositante, dono ou consignatário, ou de quem o substitua, o mesmo não proceda à sua remoção no prazo que lhe for fixado.
2. 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 dono, do consignatário ou de quem o substitua, bem como do seu endereço ou paradeiro, ser efetuada através de editais afixados nos locais habituais.
3. As cargas, coisas, objetos ou valores considerados abandonados e sujeitos à ação fiscal são relacionados e entregues à Alfândega, nos termos da legislação aduaneira.
4. O dono, o consignatário, ou quem os substitua, de cargas, coisas, objetos ou valores considerados abandonados e não sujeitos à ação fiscal são responsáveis pela remoção, obrigando-se a pagar à Autoridade Marítima a realização desse serviço, se o não executarem no prazo que lhes for fixado para esse efeito.
5. Sempre que, ao abrigo do número anterior, a Administração tiver de proceder à remoção de bens abandonados, poderá apropriar-se deles, nos termos gerais de direito, e proceder à sua venda, revertendo o produto desta, em primeiro lugar, para o pagamento das dívidas à Autoridade Marítima, se não houver outras que, legalmente, devem ter preferência.

Artigo 38.º - Condução de embarcações sob a influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas

1. Em caso de sinistro marítimo os respetivos responsáveis pelas embarcações envolvidas são sujeitos a testes de despiste de consumo de álcool e substâncias psicotrópicas, sob pena de incorrerem no crime de desobediência, aplicando-se as disposições do regulamento anexo à Lei n.º 18/2007, de 17 de maio, e Portaria n.º 902-B/2007, de 13 de agosto;

- 
2. Tal como resulta do estabelecido nos artigos 289º e 292º do Código Penal, pode incorrer em responsabilidade criminal, pela prática do crime de condução perigosa de meio de transporte por água, quem conduzir ou governar embarcações com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2 g/l.