

**DEFESA NACIONAL**

Autoridade Marítima Nacional

Direção-Geral da Autoridade Marítima

Edital n.º 321/2023*Sumário:* Capitania do Porto de Viana do Castelo.

Rui Pedro Gomes Fernando da Silva Lampreia, Capitão-de-mar-e-guerra e Capitão do Porto de Viana do Castelo, 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 versão atual, conjugada com o disposto na Regra 1, alínea b) do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 55/78, de 27 de junho, na sua versão atual, faz saber que:

1 — Para além do estabelecido nas normas específicas do Regulamento de Autoridade Portuária da Administração do Porto de Viana do Castelo (APDL, SA.), a navegação e permanência de navios e embarcações no espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Viana do Castelo, bem como outras atividades, devem reger-se, sem prejuízo da legislação relevante aplicável e das competências específicas de outras entidades, pelo conjunto de orientações, informações e determinações que constam do anexo ao presente Edital e eventuais alterações a promulgar, do qual são parte integrante.

2 — Este Edital aplica-se em todo o espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Viana do Castelo, conforme estabelecido no Regulamento Geral da Capitánias, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho, na sua versão atual.

3 — Sem prejuízo da legislação que regula as diferentes atividades, as infrações ao estabelecido no presente Edital, são passíveis de sancionamento contraordenacional, nos termos do estabelecido no Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de março, na sua versão atual, se outro regime lhe não for aplicável.

4 — Este Edital entra em vigor no dia seguinte à data da sua publicação e revoga, na mesma data, o Edital n.º 172/2016, de 24 de fevereiro, da Capitania do Porto de Viana do Castelo, publicado no *Diário da República* 2.ª série, n.º 38, de 24 de fevereiro de 2016.

1 de fevereiro de 2023. — O Capitão do Porto de Viana do Castelo, *Rui Pedro Gomes Fernando da Silva Lampreia*, Capitão-de-Mar-e-Guerra.

CAPÍTULO I

Disposições gerais

1 — Enquadramento e definições:

a) O espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Viana do Castelo (CPVC), conforme estabelecido no Regulamento Geral da Capitánias, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho, da sua atual redação, é o seguinte:

(1) Na costa, a Norte, é limitado pelo Forte do Cão e a Sul pela interceção do curso do rio Alto com a linha da baixa-mar com as seguintes coordenadas Lat.= 41° 28' 2"N/Long.= 008° 46' 4"W;

(2) No rio Lima desde a foz até à linha que une a torre da Igreja de Vila Nau à torre da Igreja de Santa Maria de Moreira do Geraz do Lima; rio Cávado desde a foz até à primeira ponte;

(3) Mar territorial e, em conformidade com as disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito da Mar, de 10 de dezembro 1982, a zona contígua, a zona económica exclusiva e a plataforma continental.

b) Para efeitos de proteção ambiental no espaço de jurisdição da CPVC aplicam-se as disposições constantes no Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC), revisto pelo Programa da Orla Costeira Caminha — Espinho (POC-CE) — Regulamento de gestão das praias marítimas e do domínio hídrico de Caminha Espinho, publicado através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 111/ 2021, de 11 de agosto, e regulado pelo Decreto-Lei n.º 159/2012, de 24 de julho, ou, no caso de revogação, aplicam-se os diplomas que os substituírem, sem prejuízo da aplicação de outras disposições jurídicas em vigor sobre o assunto.

Na área do Parque Natural do Litoral Norte, onde se inclui o estuário do rio Cávado, em Esposende, aprovada pelo Decreto Regulamentar n.º 6/2005, de 21 de julho, aplicam-se as disposições constantes do Plano Ordenamento do Parque Natural do Litoral de Esposende (POPNLN), aprovado pela RCM n.º 175/2008, de 24 de novembro. Além de que o território abrange, parcialmente, o Sítio de Importância Comunitária PTCON0017, pertencente à bacia biogeográfica atlântica, aprovado pela Decisão da Comissão n.º 2004/813/CE, de 7 de dezembro.

Ainda relacionado com a conservação da natureza, no entendimento da preservação dos diferentes níveis e componentes naturais da biodiversidade foi a orla marítima, o constitui um objeto de preocupação do Plano Setorial da Rede Natura 2000, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 140/99 de 24 de abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 49/2005 de 24 de fevereiro. Neste entendimento, a bacia hidrográfica do rio Lima, está integrada no Código PTCON0020, classificado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 142/97, de 28 de agosto, como Sítio de Importância Comunitária (SIC), pela Decisão da Comissão (UE) de 7 de dezembro de 2004, que adota nos termos da Diretiva 92/43/CEE do Conselho, a lista dos Sítios de Importância Comunitária da região biogeográfica atlântica, visando a salvaguarda e valorização dos Sítios e Zonas de Proteção Especial do território continental, bem como a manutenção nestas áreas das espécies e habitats num estado de conservação natural, o qual foi aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 115-A/2008, de 21 de julho.

c) Para efeitos de gestão administrativa, são ainda considerados integrantes do espaço de jurisdição da CPVC, as disposições constantes da Lei quadro da transferência de competências para as autarquias, Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto, complementada pelo Decreto-Lei n.º 97/2018, de 27 de novembro, no campo de aplicação definido para as praias identificadas por 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 redação atual), considerando-se ainda que estas podem ser revistas/alteradas por portaria conjunta do Ministro da Defesa Nacional/Ministro do Ambiente e da Ação Climática (MDN/MAAC), anualmente.

Designa-se por “porto de Viana do Castelo”, no espaço de jurisdição da CPVC, toda a área molhada por águas interiores não marítimas, desde o limite sul do molhe exterior da barra do porto até à linha que une o molhe leste da marina situada na margem norte do rio Lima, a montante da Ponte Eiffel, com o ponto que resulta da interceção da Ponte Eiffel com a margem sul do rio Lima.

Designa-se por “porto de Esposende”, no espaço de jurisdição da CPVC, toda a área molhada por águas interiores não marítimas, desde o limite oeste do molhe da barra do porto até à primeira ponte do rio Cávado.

d) 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), o porto de Viana do Castelo e o porto de Esposende são considerados portos de abrigo durante todo o ano. As entidades gestoras ou concessionárias de espaços de amarração de Embarcações de Recreio (ER), designadamente marinas, portos de recreio e ancoradouros, são obrigadas a prestar informações no âmbito da aplicação «Latitude 32» à Autoridade Marítima Local de todas as entradas e saídas de ER provenientes de países terceiros ou com destino a estes.

Para efeitos do previsto no artigo 8.º do RJNR, relativamente à classificação e utilização das embarcações de recreio, em Viana do Castelo, as distâncias são medidas a partir da cabeça do molhe exterior da barra, em Esposende, as distâncias são medidas a partir da cabeça do molhe norte da barra.

e) 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 CPVC, desde as aproximações e incluindo o interior dos portos, é a seguinte (Datum WGS84):

(1) Cartas náuticas (CN):

24201 — “Caminha a Aveiro” (escala 1:150000);

(2) Outras cartas náuticas (CN):

26401 — “Aproximações a Viana Do Castelo (escala 1:30000);

26401 — “A Porto de Viana do Castelo (escala 1:7500).

(3) Cartas eletrónicas de navegação (CEN):

PT 324201 — “Vila Praia de âncora ao Furadouro”;

PT 426401 — “Aproximações a Viana do Castelo”;

PT528501 — “Porto de Viana do Castelo”.

(4) Para além das listadas em cima, a área de jurisdição da CPVC 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 que 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 reforcem os aspetos de segurança a ter em conta nas aproximações ao porto de Viana do Castelo.

3 — Segurança da navegação:

a) As orientações, informações e determinações constantes neste Edital aplicam-se à navegação no rio Cávado e no rio Lima, no espaço sob jurisdição da Autoridade Marítima, considerando incluída a área portuária, a zona de fundeadouro, áreas de aproximação ao porto de Viana do Castelo e a área do parque eólico offshore e a do cabo elétrico submarino.

b) 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.

c) 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 3 — Definições gerais.

d) No porto de Viana do Castelo consideram-se navios desgovernados, para além dos designados na alínea f) da Regra 3 do RIEAM, o trem de reboque em que o navio rebocado não disponha de propulsão e/ou capacidade de governo própria.

e) No porto de Viana do Castelo são considerados navios com capacidade de manobra reduzida, além dos designados na alínea g) da Regra 3 do RIEAM, os navios com características especiais identificados pela Autoridade Portuária e que excedam os limites técnicos de segurança definidos em regulamento daquela Autoridade, designadamente os seguintes: comprimento fora-a-fora 180 metros e calado 8 m.

f) No porto de Viana do Castelo são considerados navios condicionados pelo seu calado, além dos designados na alínea h) da Regra 3 do RIEAM, os que o tenham igual ou superior a 7.5 metros de calado e os que naveguem em canais estreitos em situação de resguardo ao

fundo inferior a 10 % do seu calado. Encontram-se designados como canais estreitos pela Autoridade Portuária os seguintes: canal de acesso ao setor comercial, comprimento 2100 metros e 150 metros de largura.

g) No porto de Viana do Castelo 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, recondicionamento das cargas, mudanças de tripulação ou desembarque de feridos ou mortos.

h) No porto de Viana do Castelo existe em funcionamento permanente um Centro de Controlo de Tráfego Marítimo, Vessel Traffic Service (VTS) para monitorização e assistência à navegação no porto e respetivo acesso, que mantém escuta permanente nos canais rádio apropriados de acordo com o “Plano de Comunicações VHF para o Porto de Viana do Castelo em vigor. O contacto com o VTS é obrigatório para:

- (1) Todos os navios com arqueação bruta superior a 300 GT;
- (2) Todas as embarcações com comprimento fora-a-fora igual ou superior a 15 m;
- (3) Todas as embarcações transportando 12 ou mais passageiros.

i) As condições de acessibilidade ao porto de Viana do Castelo são as estabelecidas pela Autoridade Portuária sendo obrigatório, por razões de segurança, o acompanhamento pela Polícia Marítima, para controlo próximo da navegação, de todos os navios designados especiais ou aqueles cujas características náuticas excedam os limites técnicos definidos em normativo daquela Autoridade podendo, ainda, tal acompanhamento ser imposto a outros navios, nomeadamente em razão da carga que transporte, em caso de visibilidade reduzida ou outras razões imperativas de segurança da navegação.

j) Compete ao Capitão do Porto recusar o acesso a portos e fundeadouros que se encontrem no respetivo espaço de jurisdição, aos navios que tenham sido alvo de uma decisão de recusa em sede dos 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 de Viana do Castelo ou de Esposende, o Capitão do Porto, ouvida a Autoridade Portuária (no caso de Viana do Castelo), poderá interditar a navegação a embarcações de comprimento fora-a-fora inferior a 12 metros ou inferior a 30 metros — Barra Condicionada — ou interditá-la a toda a navegação — Barra Fechada — no intuito de garantir a salvaguarda da vida humana, a salvaguarda das embarcações e navios e a salvaguarda do acesso ao porto, divulgando o facto através de Aviso aos Navegantes. Nestas circunstâncias, ver Figura n.º 2, do Apêndice II.

b) Sempre que surjam dúvidas sobre os avisos em vigor, relativos à situação da barra ou a outros que se relacionem com a segurança da navegação, devem ser contactados os serviços da CPVC, o piquete do Comando Local da Polícia Marítima (CLPM-VC), o VTS-Viana do Castelo, o Departamento de Pilotagem da Autoridade Portuária, através do VHF Canal 16 ou 14, ou o serviço de apoio aos navegantes ANAVNET em <http://anavnet.hidrografico.pt> (na página na internet do Instituto Hidrográfico).

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 de Viana do Castelo e de Esposende, no mastro de sinais localizado no edifício da Estação Salva-Vidas de Viana do Castelo (Lat.= 41° 41' 15"N/Long.= 008° 50' 14"W) e no mastro de sinais localizado no edifício do Instituto de Socorros a Náufragos de Esposende (Lat.= 41° 31' 56"N/Long.= 008° 47' 03"W), que se encontram previstos no Decreto-Lei n.º 283/87, de 25 de junho, ver Figura n.º 2, do Apêndice II.



d) Nestas circunstâncias, as situações possíveis para o estado da barra, sob a jurisdição da CPVC, são:

(1) Barra fechada:

(a) De dia, içado a tope da adriça, um balão preto cilíndrico;

(b) De noite, cinco luzes permanentemente acesas, dispostas verticalmente, na sequência, de cima para baixo: branca — vermelha — verde — branca — vermelha;

(c) Significado — é proibida toda a navegação de entrada e de saída de navios e embarcações.

(2) Barra condicionada a 30 metros:

(a) De dia: um balão preto, cilíndrico, içado a meia adriça, num extremo da verga do mastro de sinais;

(b) De noite: três luzes permanentemente acesas, dispostas verticalmente, na sequência, de cima para baixo, branca — vermelha — verde;

(c) Significado — só é permitido a navegação de entrada e saída aos navios e embarcações de comprimento fora-a-fora superior a 30 metros, devendo, no entanto, serem tomadas todas as precauções com os “golpes de mar”.

(3) Barra condicionada a 12 metros:

(a) De dia: um balão preto, esférico, içado a meia adriça, num extremo da verga de sinais do mastro;

(b) De noite: duas luzes permanentemente acesas, dispostas verticalmente, na sequência, de cima para baixo, verde vermelha;

(c) Significado — só é permitido a navegação de entrada e de saída aos navios e embarcações de comprimento fora-a-fora superior a 12 metros, devendo, no entanto, serem tomadas todas as precauções com os “golpes de mar”.

(4) Barra aberta:

Sem sinalização.

e) Na situação de barra fechada, no caso do porto de Viana do Castelo, é proibido a toda a navegação o trânsito ou o exercício de qualquer atividade a jusante de boia n.º 1. No caso do porto de Esposende, é proibida a toda a navegação o trânsito ou o exercício de qualquer atividade a jusante do cais do Vilheno.

f) No caso do porto de Esposende, devido à limitação quanto ao tipo de embarcações que podem praticar a barra de Esposende, apenas é aplicável o sinal de barra fechada constante em 4.d.(1).

g) Os sinais de aviso de temporal, usados na sinalização do estado da barra dos portos de Viana do Castelo e de Esposende são os previstos no Decreto-Lei n.º 283/87, de 25 de junho, e encontram-se descritos na Figura n.º 1, do Apêndice I.

h) Quando estejam em vigor avisos de temporal, o navegante deve confirmar qual a situação do estado da barra, antes de entrar ou sair, consultando para o efeito o VTS — Viana do Castelo, os avisos à navegação locais em vigor (disponíveis no ANAVNET e nos serviços da Capitania e CLPM-VC) ou o Estado das Barras disponível no sítio: www.amn.pt.

i) Sempre que promulgado o aviso meteorológico amarelo ou superior, pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA), que corresponda a situação de risco na agitação marítima, é interdito o acesso e circulação apeada ou com utilização de qualquer veículo ou meio de transporte nos molhes oeste e leste da barra do porto de Viana do Castelo, no esporão da foz do rio Cávado e áreas adjacentes desprotegidas, em especial nos períodos de preia-mar.

j) Por razões de segurança e de salvaguarda da vida humana, é proibida a transposição de barreira ou sinalética, colocada por entidade competente, nos acessos aos esporões e área envol-



vente, ou demais áreas interditas, designadamente nos molhes oeste e leste da barra do porto de Viana do Castelo e foz do rio Cávado.

5 — Comunicações em VHF:

a) O plano de comunicações em vigor no porto de Viana do Castelo, 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) No porto de Viana do Castelo, os navegantes devem, obrigatoriamente, manter escuta permanente no canal 13 VHF — Segurança da Navegação, sendo mantida escuta no canal 73 VHF — Controlo do Tráfego Marítimo — (contactos: +351 229 990 700; correio eletrónico vts@apdl.pt) por todos os navios com arqueação bruta igual ou superior a 300 GRT, tenham comprimento fora-a-fora superior a 15 m, efetuem transporte comercial de 12 ou mais passageiros, transportem mercadoria perigosa, efetuem operações de reboque, trabalhos de dragagem ou outros serviços portuários.

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 AML mantém escuta não permanente em VHF no canal 16, utilizando o indicativo de chamada da CPVC, Estação Salva-vidas de Viana do Castelo ou de Esposende (Capimarviana, Estação Salva-Vidas de Viana ou de Esposende), e do CLPM de Viana do Castelo (Polimarviana), em escuta não permanente.

6 — Contactos:

a) Capitania do Porto de Viana do Castelo:

- (1) Endereço: Largo Mestre César, 4900-325 Viana do Castelo.
- (2) Horário: 09:00-12:30 e 14:00-16:30 horas (dias úteis).
- (3) Telefone: +351 258 070 553/6.
- (4) Correio eletrónico: capitania.vcastelo@amn.pt
- (5) Internet: www.amn.pt

b) Comando Local da Polícia Marítima de Viana do Castelo

- (1) Endereço: Rua dos Mareantes S/N, 4900-370 Viana do Castelo.
- (2) Horário: 09:00 — 12:30 e 14:00 — 17:00 horas (dias úteis).
- (3) Telefone: +351 258 070 571/+351 916 352 353 (permanente)
- (4) Correio eletrónico: policiamaritima.vcastelo@amn.pt
- (5) Internet: www.amn.pt

c) Delegação Marítima de Esposende:

- (1) Endereço: Avenida Arantes e Oliveira, 4740-204 Esposende.
- (2) Horário: 09:00-12:30 e 14:00-16:30 horas (dias úteis).
- (3) Telefone: +351 253 961 222.



(4) Correio eletrónico: delmaresposende.geral@amn.pt.

(5) Internet: www.amn.pt

7 — Fiscalização, contraordenação e decisão processual

a) A fiscalização das orientações, informações e determinações estabelecidas no presente Edital compete à Polícia Marítima 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

1 — 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, detenção e despacho de largada de navios.

b) No porto de Viana do Castelo, 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 Viana do Castelo, pode ser imposto o acompanhamento pela Polícia Marítima, 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 da barra do porto de Viana do Castelo, os comandantes, mestres ou arrais de navios e embarcações devem 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/fluvial, em particular:

(1) Tomar conhecimento da previsão meteorológica e de ondulação;

(2) Obter informação da Autoridade Marítima Local ou da Autoridade Portuária 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) As embarcações de comprimento inferior a 30 metros devem atender, em especial, 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) Depois de 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 Capitania do Porto a realização das vistorias que atestem a reposição das condições de segurança e navegabilidade e procede à entrega da documentação do navio ou embarcação, de modo a que possa ser emitido o despacho de largada.

g) Quando atracados, os navios devem manter as condições de permanência impostas pelo Regulamento da Autoridade Portuária.

2 — Restrições à navegação:

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

a) Parque eólico offshore e Cabo Elétrico Submarino.

No mar territorial, ao largo da cidade de Viana do Castelo, está instalado um parque eólico offshore, pertencente à empresa Windfloat Atlantic, constituído por três plataformas flutuantes, tendo, cada uma delas, uma torre e um aerogerador, sendo a ligação a terra destas plataformas estabelecida através de um cabo elétrico submarino.

(1) Parque eólico *offshore* — *Windfloat*

(a) O parque eólico *offshore* possui uma área de proteção delimitada por 6 (seis) boias, do tipo marca especial, que emitem focos luminosos sincronizados de cor amarela, com relâmpagos de dois segundos todos os seis segundos, com alcance nominal de 3 (três) milhas náuticas e com refletor de radar, nas seguintes posições geográficas (Datum WGS 84): (ver Figura n.º 4, do Apêndice IV)

Posição/boia	Latitude	Longitude
A.....	41° 41.85'N	009° 05.26'W
B.....	41° 41.88'N	009° 02.01'W
C.....	41° 40.52'N	009° 01.99'W
D.....	41° 40.50'N	009° 05.24'W
AB.....	41° 41.86'N	009° 03.62'W
CD.....	41° 40.50'N	009° 03.55'W

(b) Está interdita a navegação e qualquer tipo de atividade marítima dentro da referida área.

(2) Cabo elétrico submarino

(a) Está instalado um cabo elétrico submarino para o transporte da energia do parque eólico offshore.

(b) Está interdito o exercício da atividade de pesca e qualquer outra que se desenvolva na coluna de água ou no leito marinho, incluindo fundear ou pairar, dentro da área definida pelas seguintes posições referenciadas no sistema GPS (Datum WGS 84): (ver Figura n.º 4, do Apêndice IV)

Posição	Latitude	Longitude
A.....	41° 41.47'N	009° 03.16'W
B.....	41° 40.93'N	009° 03.15'W
C.....	41° 41.46'N	008° 50.91'W
D.....	41° 40.92'N	008° 50.82'W

b) Troço navegável do rio Lima

(1) As embarcações a motor devem manter uma distância mínima de segurança das margens do rio e navegar a velocidades que, por qualquer forma, nomeadamente em consequência da ondulação provocada, não causem prejuízos ou acidentes nos navios, embarcações, muralhas, amarrações ou navegação em curso, sendo o limite 10 nós entre molhes e canal de navegação principal, 5 nós na eclusa e docas, desde que estas velocidades de superfície não comprometam o governo;

(2) Todas as embarcações ou engenhos flutuantes, seja qual for o tipo de propulsão, estão proibidos de navegar a menos de 50 m dos locais destinados a atracação, designadamente cais Comercial e cais do Bugio, salvo se estiverem a realizar manobra de aproximação ou saída desses locais;

(3) Nos locais em que a largura ou a profundidade do canal não permita manter a distância mencionada nas alíneas anteriores, as embarcações a motor devem manter o afastamento máximo possível, tendo em conta as circunstâncias próprias do local;

(4) As embarcações a motor ou à vela, devem manter uma distância adequada às embarcações de pequeno porte ou sem motor, reduzindo para a velocidade mínima de governo, minimizando o efeito da ondulação.

c) Troço navegável do rio Cávado:

(1) As embarcações a motor devem manter uma distância mínima de segurança das margens do rio e navegar a velocidades que, por qualquer forma, nomeadamente em consequência da ondulação provocada, não causem prejuízos ou acidentes a embarcações, muralhas, amarrações ou navegação em curso, sendo o limite 10 nós entre a foz e a ponte rodoviária da Estrada Nacional n.º 13, desde que esta velocidade de superfície não comprometa o governo;

(2) Todas as embarcações ou engenhos flutuantes, seja qual for o tipo de propulsão, estão proibidos de navegar a menos de 20 m dos locais destinados a atracação, salvo se estiverem a realizar manobra de aproximação ou saída desses locais;

(3) Nos locais em que a largura ou a profundidade do canal não permita manter a distância mencionada nas alíneas anteriores, as embarcações a motor devem manter o afastamento máximo possível, tendo em conta as circunstâncias próprias do local;

(4) As embarcações a motor ou à vela, devem manter uma distância adequada às embarcações de pequeno porte ou sem motor, reduzindo para a velocidade mínima de governo, minimizando o efeito da ondulação.

(5) A circulação de embarcações com motor em funcionamento, exceto se em missões de socorro ou vigilância na área de proteção do Tipo I, ver Figura n.º 14 do Apêndice X;

(6) A circulação de motas de água ou similares na área de proteção do Tipo I, ver Figura n.º 14, do Apêndice X.

(7) A praticabilidade da barra de Esposende, devido ao frequente assoreamento, representa um risco constante. Como medida de segurança fica restringida a navegabilidade do rio Cávado ao seguinte:

(a) Fica interrompida a navegabilidade da barra de Esposende a embarcações costeiras e do alto. Perante situações excecionais, a sua praticabilidade por estas embarcações, carece de autorização prévia do Capitão do Porto;

(b) A barra considera-se fechada a toda a navegação, quando a ondulação for superior a 1 metro, carecendo, contudo, de determinação do Capitão do Porto após avaliação por parte do Chefe da ESV de Esposende.

3 — Fundeadouros, amarrações, rampas e outras estruturas:

a) Fundeadouros:

(1) Os navios, na situação de arribados ou que não tenham Viana do Castelo como porto de destino, só podem fundear com autorização expressa da Autoridade Marítima Local e sempre sujeitos aos procedimentos normais de entrada e saída.

(2) Os navios devem fundear por forma a não criar impedimentos ou dificuldades à navegação que entre ou saia do porto e seus canais ou docas.

(3) Os navios fundeados não podem isolar a instalação propulsora e de governo, devendo manter-se prontos a operar. Em caso de indisponibilidade do aparelho propulsor e de governo do navio fundeado, deve dispor de um rebocador de potência e características apropriadas que garanta a manutenção da posição do navio em caso de emergência.

(4) Por razões de segurança e por fatores que se prendem com zonas de proteção ambiental, não são permitidas operações de reabastecimento de combustível que envolvam navios fundeados no porto de Viana do Castelo.

(5) 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.

(6) Os navios fundeados 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.

(7) Os contactos com terra apenas podem ser efetuados por embarcações do próprio navio ou outras embarcações autorizadas para o efeito pelo Capitão do Porto.

(8) Não é permitido arriar ou movimentar quaisquer embarcações próprias do navio, ou receber embarcações do exterior, sem prévia autorização do Capitão do Porto.

(9) Em casos excecionais, a analisar caso a caso, pode ser autorizada pela Autoridade Portuária a permanência de navios fora da área de fundeadouro.

(10) Fundeadouros autorizados (ver Figura n.º 3, do Apêndice III):

(a) No exterior do porto de Viana do Castelo encontra-se definido o fundeadouro de espera, conforme assinalado nas Cartas Náuticas Oficiais (CNO). Este fundeadouro destina-se aos navios previamente autorizados a entrar no porto de Viana do Castelo e que necessitam de aguardar a sua entrada. Para fundear deverão seguir os procedimentos indicados pelo departamento de pilotagem da Autoridade Portuária. Caso subsistam dúvidas deverá ser contactada a Autoridade Marítima Local.

Fundeadoiro exterior de Viana do Castelo:

Vértice A: 41°40.93' N/008°54.09' W

Vértice B: 41°40.93' N/008°52.59' W;

Vértice C: 41°39.43' N/008°54.09' W;

Vértice D: 41°39.43' N/008°52.59' W.

(b) Devido à existência de pipeline submarino, é proibido fundear num raio de 0,8 milhas do extremo sul do molhe exterior, ver Figura n.º 3, do Apêndice III.

(c) Atendendo às características dos navios, tipo de fundo e tensa, estes não deverão fundear ou permanecerem fundeados perante mar grosso (vaga superior a 3 metros) e vento muito fresco (superior a F5 na escala de Beaufort).

(d) Durante o período balnear podem ser estabelecidas zonas de amarração (boias) para pequenas embarcações de recreio.

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

b) Rampas e outras estruturas:

(1) Rio Lima:

(a) É proibido amarrar e varar embarcações, nas rampas existentes nas margens do rio Lima, exceto nos casos em que tenha sido concedida autorização pela Autoridade Portuária ou pela AML.

(b) As docas a montante e a jusante da ponte Eiffel, na margem norte do rio Lima, são de utilização das embarcações de recreio, salvo exceções devidamente autorizadas pela entidade administrante.



(c) O cais da doca da lota é de utilização exclusiva para descarga de pescado por parte das embarcações da pesca profissional.

(d) O cais da doca de marés é de utilização exclusiva das embarcações da pesca profissional.

(e) A antiga doca de comércio é de utilização do navio hospital museu “Gil Eannes”, das embarcações da pesca profissional e outras que, em função do comprimento e calado, sejam autorizadas pela Autoridade Portuária.

(f) Áreas de aquacultura:

Estão instaladas 02 (duas) áreas de aquacultura na margem sul do rio Lima, a montante da ponte Eiffel, definidas pelas seguintes posições referenciadas no sistema GPS (Datum WGS 84):

Posição	Latitude	Longitude
A1	41° 41.30'N	008° 48.26'W
B1	41° 41.25'N	008° 48.05'W
C1	41° 41.24'N	008° 48.06'W
D1	41° 41.28'N	008° 48.27'W

Posição	Latitude	Longitude
A2	41° 41' 32"N	008° 48' 55"W
B2	41° 41' 34"N	008° 48' 43"W
C2	41° 41' 27"N	008° 48' 48"W
D2	41° 41' 29"N	008° 48' 43"W

As áreas de proteção encontram-se delimitada por marcas especiais constituídas por um mastro de ferro cravado no leito do rio, no qual está colocada uma Cruz de Santo André de cor amarela e no topo uma luz que emite focos luminosos de cor amarela, com relâmpagos de cinco segundos todos os cinco segundos.

Está interdita a navegação e qualquer tipo de atividade marítima dentro das referidas áreas.

(2) Rio Cávado:

(a) É proibido amarrar e varar embarcações, nas rampas existentes nas margens do rio Cávado, exceto nos casos em que tenha sido concedida autorização pela entidade administrante ou pela AML.

(b) A doca de recreio, localizada na margem leste do rio Cávado, a jusante da Estação Salva-Vidas do ISN, é de utilização exclusiva de embarcações de recreio.

(c) A doca dos pescadores, localizada na margem leste do rio Cávado, a montante da Estação Salva-Vidas do ISN, é de utilização exclusiva de embarcações locais da pesca profissional.

(d) O cais de atracação junto à lota da DOCAPESCA é de utilização exclusiva de embarcações locais da pesca profissional para descarga de pescado.

(e) O cais de atracação junto à Estação Salva-Vidas do ISN é de utilização exclusiva de embarcações de emergência, forças e serviços de segurança, do Museu Marítimo de Esposende e de Marítimo-turísticas autorizadas pela entidade administrante.

c) Amarrações nos rios Lima e Cávado:

(1) As amarrações de embarcações ou de quaisquer outros engenhos flutuantes têm de ser constituídas por:

(a) Um peso (poita), amarra ou cabo e flutuadores (boias);

(b) Cabos ligados a pontos fixos em terra (criados para o efeito), podendo ter ou não dispositivos de vaivém;

(c) Dispositivos compostos por um ou mais ferros, amarrados a flutuadores.

(2) As amarrações devem ser identificadas com o conjunto de identificação da embarcação a que pertencem, inscrito nas boias e no local em que é feita a amarração a terra (caso exista);

(3) Quando o estabelecimento das amarrações for da responsabilidade de associações, clubes ou empresas registadas na atividade marítimo-turística, as boias deverão ser marcadas com um número de ordem em alternativa ao conjunto de identificação referido no ponto anterior. Neste caso, as empresas devem manter junto da Capitania uma lista atualizada com os números de ordem das amarrações que se encontram licenciadas e respetivos conjuntos de identificação das embarcações amarradas e/ou fundeadas;

(4) Os proprietários são responsáveis por retirar as suas embarcações das amarrações tendo em consideração as condições meteorológicas e oceanográficas, características das embarcações, tipo de fundo e tensa de forma a preservar a sua integridade e segurança;

(5) As amarrações serão obrigatoriamente removidas pelos titulares da licença, caso se verifique que constituem um perigo para a navegação ou que interferem com qualquer atividade autorizada por entidade competente.

4 — 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 Viana do Castelo, a AML, através da PM, efetua visita de entrada aos navios e embarcações que:

- (1) Tenham avaria;
- (2) Peçam arribada;
- (3) Pretendam efetuar trabalhos a bordo que ponham em causa a segurança do navio, das pessoas, das instalações ou possam originar poluição marítima;
- (4) Arvoem bandeira de país não comunitário;
- (5) Transportem cargas ou substâncias perigosas;
- (6) Transportem migrantes irregulares;
- (7) Arvoem bandeira de país comunitário, quando provenientes de porto de país não comunitário;
- (8) 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 AML.

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

5 — Despacho de largada:

a) A documentação necessária para a emissão do despacho de largada é disponibilizada à AML pelas Autoridades Portuária, Aduaneira, Sanitária e de Estrangeiros e Fronteiras, através da JUL ou, em caso de contingência, pelo comandante do navio, ou seu representante legal, diretamente à CP de Viana do Castelo.

b) Nenhum navio ou embarcação pode largar do porto de Viana do Castelo sem que tenha sido emitido o respetivo despacho de largada, salvo nas condições em que esteja isento.

c) 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.

d) 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.

e) 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 prevista de largada introduzida no sistema.

6 — Visita de saída:

a) A largada de navios e embarcações do porto de Viana do Castelo pode, por decisão fundamentada do Capitão do Porto, ser antecedida de uma visita de saída, a efetuar pela AML, através da PM.

b) São obrigatoriamente sujeitos a visita de saída, pela PM e/ou peritos da Capitania do Porto, os seguintes navios e embarcações:

(1) Transportem carga ou substâncias perigosas;

(2) Haja informação que transportem migrantes irregulares;

(3) Tenham efetuado reparação de avarias 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 da AML 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 da AML informa o comandante do navio, 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.

7 — Arribadas e outras condicionantes:

a) Os navios que necessitem ou pretendam demandar o porto de Viana do Castelo 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, e em caso de contingência enviar, à CP de Viana do Castelo, a informação pelo modo mais expedito, 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 passageiros clandestinos;

(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) Em resposta à declaração de arribada, a AML emite através da JUL, ou em caso de contingência 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.

c) 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 Viana do Castelo, sendo necessário uma vistoria de segurança ao trem de reboque antes do início da movimentação, a realizar por perito da AML.

d) Após a atracação do navio, é necessário elaborar o pedido de trabalhos para reparação da avaria que motivou a arribada, através da JUL ou diretamente à CPVC, sendo imposta vistoria por perito da AML e eventual acompanhamento da entidade classificadora, que ateste a reposição das condições de segurança e de navegabilidade.

e) O Capitão do Porto pode recomendar/propor que o navio que apresenta anomalias 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.

f) Para além das situações de arribada e de transporte de carga e/ou substâncias perigosas devem declarar, obrigatoriamente, a sua situação na tabela de condicionantes da JUL, os navios que detenham quaisquer outras condicionantes, nomeadamente a existência de:

- (1) Clandestinos;
- (2) Vidas humanas em perigo;
- (3) Situações sanitárias envolvendo risco para a tripulação, passageiros ou população ribeirinha local;
- (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;
- (7) Trem de reboque (rebocador — rebocado).

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

8 — Bandeiras:

Os navios e embarcações que praticam o porto de Viana do Castelo 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 e vistorias

1 — 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 CP de Viana do Castelo e à Autoridade Portuária quando ocorra no seu espaço de jurisdição.

2 — 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 acompanhamento e vistoria de verificação das condições de segurança por perito da AML, sem prejuízo das competências próprias da Autoridade Portuária ou da Inspeção de Navios pelo Estado do Porto (PSC).

b) O requerimento destes trabalhos a bordo deve ser solicitado na JUL ou diretamente à CPVC. Em caso de contingência devem enviar, à CPVC, a informação pelo modo mais expedito, ou presencialmente pelos representantes legais dos navios. Em todas as situações, o pedido deve ser realizado com a antecedência mínima de 24 horas e antes da entrada em águas territoriais, para que, no âmbito da segurança da navegação, sejam estabelecidas as formas de acesso ou a sua interdição, assim como outras instruções que se revelem necessárias.

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 inspeção técnica a bordo efetuada por peritos da AML.

d) Os trabalhos com visita obrigatória do perito da AML, 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 de maior porte, 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 agendadas vistorias adicionais até ao final da conclusão dos trabalhos, sempre que o perito concluir 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, a enviar pelo menos com 4 horas de antecedência, 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).

3 — Engenho flutuante e embarcação em mau estado de conservação, acidentada, naufragada ou abandonada:

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, ainda que atracadas ou varadas no espaço de jurisdição da Autoridade Portuária, devem comunicar, e manter atualizado, na CPVC, o contacto próprio ou de representante que habilite comunicação expedita de qualquer anomalia que possa vir a ocorrer.

c) Sempre que subsistam dúvidas sobre a sua flutuabilidade, o Capitão do Porto pode impor vistoria destinada a avaliar as condições de segurança da embarcação.

d) Sempre que se verifique sinistro marítimo ou existam indícios evidentes de que tal possa vir a ocorrer deve tal facto ser comunicado pelo meio mais expedito à CP de Viana do Castelo, 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 ou varagem de embarcações no DPM sem a respetiva licença.

f) Deve ser participado à Capitania, a existência de destroços, embarcações naufragadas ou encalhadas, estacas 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 engenhos flutuantes e as embarcações abandonadas podem ser oficiosamente removidos se o proprietário não o fizer, depois de instado, nos termos da Lei aplicável, resultando custas processuais para este, sem prejuízo da responsabilidade civil, criminal ou contraordenacional a que haja lugar.

4 — 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 do capitão ou de quem o substitua. A contagem deste prazo cumpre o estabelecido no artigo 87.º do Decreto-Lei n.º 4/2015 na sua versão atual (Código do Procedimento Administrativo).

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.

5 — Vistorias

No âmbito das atividades de inspeção e vistorias, as Capitánias dos portos asseguram os atos técnicos e administrativos, legalmente previstos como competência própria ou protocolados com as entidades competentes.

CAPÍTULO IV

Poluição e proteção do meio ambiente

1 — Regras a observar:

a) Todos os navios que transportem e movimentem carga e ou substâncias perigosas ou poluentes, devem, à entrada, permanência e à saída do porto, de dia, ter içada a bandeira BRAVO do Código Internacional de Sinais e de noite um farol vermelho, indicativo de que possuem carga perigosa e ou substâncias perigosas ou poluentes a bordo.

b) Os navios com cargas e ou substâncias perigosas são navios cuja carga pode afetar o meio ambiente e os seus recursos e 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.

Os comandantes, armadores, ou representantes legais dos navios ou embarcações que transportem cargas e ou substâncias perigosas, que pretendam demandar o porto ou que neste porto pretendam efetuar embarque ou desembarque de tais cargas, devem informar, com uma antecedência mínima de 72 horas, a Autoridade Portuária, nos termos do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, na sua versão atual, declarando na JUL 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.

c) A declaração da carga e ou substâncias perigosas embarcadas deverá ser sempre entregue antes da entrada em 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:

- (1) Nome e tipo de navio, bandeira de registo, número IMO, arqueação, comprimento e calado máximo do navio à chegada;
- (2) Número de pessoas embarcadas;
- (3) Tipo e quantidade de carga e/ou substâncias perigosas, identificação da substância (número ONU) e respetiva(s) classificação(ões) do Código IMDG;
- (4) Hora estimada de chegada;
- (5) Local de atracação ou fundeadouro.

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

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

f) Em caso de contingência, os navios com cargas e/ou substâncias perigosas, devem enviar, à CPVC, a informação pelo modo mais expedito ou presencialmente pelos representantes legais.

g) É necessária ainda a aceitação pela Autoridade Portuária e pelo Terminal Portuário, onde o navio atraca, da existência em trânsito a bordo do navio da mercadoria perigosa, bem como o cumprimento das normas de segurança que lhe são aplicáveis pelas Recomendações “Safe Transport of Dangerous Cargoes and Related Activities in Port Areas” da IMO e demais legislação aplicável;

h) Em resposta à declaração de carga e/ou substâncias perigosas, a CPVC emite através da JUL, ou em caso de contingência 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 policiamento no interior do porto, a efetuar por meio náutico da PM.

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

(1) Poder efetuar uma largada de emergência;

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

j) Sempre que se verificarem factos ou situações que coloquem em risco o meio marinho ou que afetem a segurança da navegação na sua vizinhança, assim como das instalações portuárias ou quaisquer outras infraestruturas, o Capitão do Porto pode restringir movimentos ou impor restrições aos navios causadores de tal risco.

k) Por razões que se prendem com a preservação das zonas protegidas envolventes ao porto de Viana do Castelo as operações de desgaseificação que envolvem navios tanque são interditas no interior do estuário a navios fundeados ou atracados a terminais não dedicados a este tipo de operações.

l) Face aos condicionalismos específicos do porto de Viana do Castelo, o movimento de substâncias explosivas e peróxidos orgânicos deve processar-se diretamente do exterior do porto para o interior do navio e vice-versa, carecendo de coordenação com a autoridade policial competente, para efeitos de licenciamento e acompanhamento das operações.

2 — Embarque, desembarque e trasfega de substâncias perigosas ou poluentes:

a) Nas operações portuárias de embarque e desembarque de cargas perigosas, incluindo combustíveis, é imposto policiamento ao navio, a efetuar pela PM, nos seguintes moldes:

(1) Embarque de cargas perigosas — Desde o início da carga até à largada;

(2) Desembarque de cargas perigosas — Desde que atraca até à descarga da totalidade das matérias perigosas;

(3) Com cargas perigosas em trânsito — Desde que atraca até à sua largada.

b) O embarque de produtos ou substâncias perigosas ou poluentes, inflamáveis ou explosivos para consumo próprio dos navios ou embarcações, a partir de camião cisterna, ou a trasfega a partir de latas ou bidões, que ocorram fora de terminais especializados, só podem ser executados sob vigilância da AML, imperativo que decorre da aplicação do artigo 40.º do Decreto n.º 14029, de 2 de agosto de 1927, pelo que, por razões de segurança, as portarias dos terminais não devem permitir a entrada de viaturas que transportem este tipo de materiais sem o acompanhamento da entidade fiscalizadora/policial.

c) Na vistoria destinada a avaliar a viabilidade de se efetuar a operação de trasfega em segurança, a efetuar por perito da AML, é verificada a existência e a conformidade da segurança dos meios, equipamentos e viaturas empregues nas operações. Estes termos são objeto de despacho dedicado do Capitão do Porto.

d) Para além do cumprimento dos termos indicados no despacho acima referido, devem também ser adotadas as seguintes normas de segurança pelo navio/embarcação a abastecer de combustíveis/lubrificantes:

- (1) Içar a bandeira Bravo do Código internacional de Sinais de dia e uma luz vermelha à noite, durante a operação de abastecimento;
- (2) Instituir a bordo a proibição de fumar ou fazer lume no exterior da embarcação;
- (3) As tomadas de combustível da embarcação, bem como os respiradouros dos tanques recetores, devem estar munidas de tabuleiros de retenção de fugas de líquidos;
- (4) A ligação às tomadas de bordo deve ser estanque, caso contrário é necessário dispor de válvula de disparo automático;
- (5) O circuito de incêndios do navio deve estar em carga e pronto a ser utilizado;
- (6) Os embornais devem estar tapados de forma a evitar quaisquer derrames para as águas portuárias;
- (7) 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;
- (8) 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;
- (9) 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.

e) Caso se trate de substâncias explosivas (Classe 1 do Código IMDG), peróxidos orgânicos (classe 5.2) ou inflamáveis (classe 3), as operações portuárias devem ser efetuadas sob a direção de um oficial de bordo e na sua presença, em estreita ligação com o Oficial de Proteção das Instalações Portuárias (OPIP).

f) No caso de operações com explosivos em embalagens separadas, estas devem ser manuseadas por pessoal fazendo uso de calçado sem pregos ou protetores de metal. Se forem autorizados meios mecânicos (paus de carga ou guindastes), os estropos de suspensão devem ser de cabo de fibra e a lingada deve ser preparada com o máximo cuidado.

g) O embarque, desembarque ou a presença de armas e munições em trânsito só poderá ocorrer sob autorização do Capitão do Porto e vigilância e controlo da PM, devendo estar devidamente declaradas no Manifesto de Carga.

h) Nas operações de abastecimento de Gás Natural Liquefeito (do inglês: LNG Bunkering) a navios devem ser garantidos os seguintes pressupostos:

- (1) Avaliação de risco favorável (a determinar caso a caso pela Autoridade Portuária);
- (2) Navio abastecedor (ou camião cisterna), navio recebedor de GNL e terminal portuário em cumprimento das normas e regulamentos marítimos de segurança (internacionais, europeus e portuários) para operações de abastecimento de GNL;
- (3) Autorização prévia da AML e da Autoridade Portuária.

i) Por razões de segurança e por fatores que se prendem com a proximidade do Parque Natural do Litoral Norte, não são permitidas operações de reabastecimento de combustível ou trasfega que envolvam navios fundeados no porto de Viana do Castelo.

3 — Destruição ou desmantelamento de embarcações

Está proibida a destruição 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.

4 — Regras especiais:

a) Para o embarque, desembarque e trânsito de mercadorias perigosas ou poluentes no porto de Viana do Castelo, os agentes de navegação responsáveis pelas respetivas operações, devem

introduzir na JUL, com uma antecedência mínima de 48 horas relativamente à hora estimada de chegada do navio, os seguintes elementos informativos:

- (1) Nome do navio, número IMO e o indicativo de chamada;
- (2) Nacionalidade do navio, comprimento e calado;
- (3) A data e a hora previstas de saída, rota e portos de escala;
- (4) Portos de destino e respetiva data/hora estimada de chegada;
- (5) As designações técnicas das mercadorias perigosas e respetivos identificadores na nomenclatura nas Nações Unidas (UN) e, sempre que existam, elementos relativos a:

Classes de risco da IMO;
Outras indicações previstas nos códigos IMDG, IBC e IGC ou;
Substâncias identificadas na Convenção MARPOL 73/78;
Quantidade a transportar.

(6) Elementos de identificação dos depósitos portáteis ou contentores, dimensão, peso e localização dos mesmos;

(7) A presença a bordo de uma lista, manifesto ou plano de carga adequado, especificando pormenorizadamente as mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo do navio e a sua localização;

(8) Se os elementos constantes no número anterior não corresponderem à natureza, quantidade ou demais requisitos identificativos das mercadorias perigosas ou poluentes, estas não podem ser embarcadas/desembarcadas no porto de Viana do Castelo e os operadores dos navios incorrerão em infração contraordenacional, nos termos da legislação em vigor.

b) Face aos condicionalismos específicos do porto de Viana do Castelo, o movimento de:

(1) Substâncias explosivas e regra geral peróxidos orgânicos deve processar-se diretamente do exterior do porto para o navio e vice-versa;

(2) Explosivos: fica limitado ao máximo de 1 (uma) tonelada de peso líquido, sendo, porém, admissível o trânsito, sem movimentação, até 3 toneladas de peso líquido. É expressamente proibido o armazenamento de substâncias explosivas, sem autorização expressa do Capitão do Porto de Viana do Castelo e autoridade portuária no interior do porto de Viana do Castelo sem que o mesmo seja sujeito a policiamento permanente pela Polícia Marítima.

c) No porto de Viana do Castelo não é permitido:

(1) Entrada e permanência de navios que transportem Acrilonitrilo (Cianeto de Vinil) — UN 1093, classe 3.1.;

(2) Trásfega de gases liquefeitos, com exceção das operações de abastecimento a navios que consomem Gás Natural Liquefeito.

d) A operação de carga e/ou descarga de substâncias radioativas, qualquer que seja a quantidade e natureza requer a autorização da Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), para além das autorizações do Instituto Tecnológico e Nuclear e Direção-Geral de Saúde.

e) No porto de Viana do Castelo a visita de navios nucleares requer autorização da DGRM e conhecimento prévio do Instituto Tecnológico e Nuclear — Ministério da Educação e Ciência — e está sujeita a vistoria e fiscalização deste último.

f) Os legais representantes dos armadores e das agências de navegação deverão informar a CPVC, com pelo menos 02 (duas) horas de antecedência, da hora exata de entrada ou de saída do porto dos navios que representam. Quando se trate da entrada de navios que transportem cargas da classe “1” e “2” (International Maritime Dangerous Goods Code — IMDG), isto é, cuja carga sejam materiais explosivos e Gás Natural Liquefeito (GNL), a notificação de chegada deverá ocorrer com uma antecedência mínima de 48 horas, através da JUL.

5 — Poluição:

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

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) Sempre que as ocorrências 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, tal comportamento pode configurar o tipo penal, previsto e punido pelos artigos 278.º e 279.º do Código Penal Português, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 400/82, de 23 de setembro, na sua versão atual.

(4) Em caso de ilícito de contraordenação de poluição do meio marinho, para além da coima e sanções acessórias que venha a ser aplicada pela autoridade administrativa competente, são ainda devidos os pagamentos das despesas resultantes do combate à poluição, bem como das 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) Dada a sensibilidade ambiental e extrema vulnerabilidade do ecossistema prevalecente no estuário do rio Lima (fauna e flora), por forma a minimizar a possibilidade de contaminação das águas portuárias com organismos patogénicos ou estranhos, as operações de lastro/deslastro direto de e para o rio deverão ser reduzidas ao estritamente necessário para assegurar a estabilidade e segurança do navio;

(2) À chegada, os navios devem subscrever a “Declaração de Lastro” na JUL, 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;

(3) 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 representante do navio, da Autoridade Portuária e da AML;

(4) Sempre que durante as operações, se preveja que o navio possa ultrapassar a altura máxima de segurança dos braços de carga, as operações são interrompidas e fechadas as válvulas do coletor de descarga, devendo o navio lastrar até que estejam reunidas as condições de segurança necessárias para prosseguir as operações;

(5) O lastro proveniente dos tanques de carga só pode ser bombeado para terra;

(6) O lastro final só deve ser efetuado ao cais quando razões de segurança ou outras questões operacionais inultrapassáveis o aconselhem, enquadradas na legislação aplicável;

(7) 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.

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, salienta-se que 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 destinadas para o efeito e geridas por entidades devidamente 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, pelos proprietários 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

1 — Pesca comercial:

a) O exercício da pesca profissional rege-se pelo regime jurídico do exercício da atividade profissional da pesca comercial marítima e da autorização, registo e licenciamento dos navios ou embarcações utilizadas na referida atividade, aprovado do Decreto-Lei n.º 73/2020, de 23 de setembro.

b) No espaço de jurisdição da CPVC, 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) Rio Lima, fundeadouro exterior, parque eólico, cabo submarino e acesso à barra.

De acordo com o estipulado no Regulamento de Pesca no Rio Lima (Portaria n.º 561/90, de 19 de julho, com sucessivas alterações até à Portaria 1/2019 de 2 de janeiro), do Regime jurídico do exercício da atividade profissional da pesca comercial marítima, aprovado pelo Decreto-Lei

n.º 73/2020, de 23 de setembro, e para garantir a segurança da navegação, é expressamente proibida a pesca profissional nas seguintes zonas (ver Figuras n.ºs 4 e 5, dos Apêndices IV e V, respetivamente):

- (a) A jusante do alinhamento da avenida dos Combatentes da Grande Guerra, em Viana do Castelo, com o extremo leste do cais do porto comercial, delimitada pelas coordenadas $41^{\circ} 41.42' 9'' \text{N} - 008^{\circ} 49.659' \text{W}$ e $41^{\circ} 41.227' \text{N} - 008^{\circ} 49.373' \text{W}$, respetivamente;
- (b) Na área do fundeadouro exterior;
- (c) Na área do parque eólico ao largo do porto de Viana do Castelo;
- (d) Nas zonas de fundeadouro proibido para proteção de cabos submarinos;
- (e) No corredor de acesso à entrada da barra, até meia milha para sul do alinhamento dos farolins dos molhes “Oeste” (definida pelas posições $41^{\circ} 40.453' \text{N} - 008^{\circ} 50.658' \text{W}$) e “Cabedelo” (definida pelas posições $41^{\circ} 40.668' \text{N} - 008^{\circ} 50.239' \text{W}$), assim como num raio de meia milha nas águas oceânicas, centrado em cada farolim;
- (f) Na área onde ocorram operações de dragagens;
- (g) A menos de 100 m da entrada em embarcadouros, docas e marinas, bem como em áreas delimitadas de estaleiros de construção naval e estabelecimentos de aquicultura;
- (h) Nas docas e marinas de recreio;
- (i) A menos de 100 m da desembocadura de qualquer esgoto, desde que este esteja devidamente assinalado;
- (j) Durante o período balnear, a menos de 300 m a contar da borda de água, nas praias de banho marítimas;
- (k) Amarrado a boias ou qualquer outra marca ou sinalização fluvial.

(2) Rio Cávado, acesso à barra e mar na área do PNLN.

De acordo com o estipulado no Regulamento de Pesca no Rio Cávado (Portaria n.º 565/90, de 19 de julho, com as alterações introduzidas pelas Portarias n.º 353/2001, de 9 de abril, e 81/2004, de 21 de janeiro), do Regime jurídico do exercício da atividade profissional da pesca comercial marítima, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 73/2020, de 23 de setembro, assim como no POPNLN — RCM n.º 175/2008, de 24 de novembro), e para garantir a segurança da navegação, é expressamente proibida a pesca profissional, nas seguintes zonas (ver Figura n.º 6, do Apêndice V), assim como na zona de proteção estuarina Tipo I (ver Figura n.º 14, do Apêndice X):

- (a) A utilização de redes a jusante do ponto de encontro entre a raiz do molhe norte da barra e a muralha do Vilheno;
- (b) Na aproximação à entrada da barra, numa área com um raio de um quarto de milha centrado na ponta do molhe (ronca);
- (c) A menos de 100 metros da entrada em embarcadouros, docas e marinas, bem como em áreas delimitadas de estaleiros de construção naval;
- (d) Na área onde ocorram operações de dragagens;
- (e) A menos de 100 m da desembocadura de qualquer esgoto, desde que este esteja devidamente assinalado;
- (f) A pesca comercial por embarcações de pesca do largo e costeira, na área do PNLN, bem como atravessá-la a velocidade inferior a 5 (cinco) nós, conforme define a alínea *h*), do n.º 1, do artigo 21.º, do Decreto-Lei n.º 73/2020 de 23 de setembro;
- (g) Durante o período balnear, a menos de 300 m a contar da borda de água, nas praias de banho marítimas.

c) Na área do Parque Natural do Litoral Norte deve ser tida em conta a legislação própria e as condicionantes existentes.

d) Deve, ainda, ser cumprido com o estabelecido pelo Capitão do Porto e pela DGRM, em Editais dedicados, relativamente à apanha e captura de determinadas espécies para comercialização e consumo.

2 — Mergulho profissional:

a) A realização de trabalhos subaquáticos em navios e embarcações, material flutuante ou estruturas, bem como de outras atividades com recurso a mergulhadores, no espaço de jurisdição da CPVC, 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 com recurso a mergulhadores;
- (3) Local, data e horário de realização dos trabalhos subaquáticos;
- (4) Identificação e categoria profissional dos mergulhadores profissionais;
- (5) Profundidade a que se realizam os trabalhos;
- (6) Data de validade das inspeções médicas periódicas dos mergulhadores profissionais;
- (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 CPVC 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 Viana do Castelo 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 safe 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 CPVC, no período máximo de 5 (cinco) dias úteis, um relatório sumário, em suporte digital, da intervenção e dos resultados obtidos.

3 — Reboque:

a) A atividade de reboque no porto de Viana do Castelo 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 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 Viana do Castelo estão sujeitos a vistoria por perito da AML, caso esteja envolvido rebocador de pavilhão nacional.

d) Em casos muito excecionais, e por razões estritas de segurança de pessoas ou da navegação, no porto de Viana do Castelo, apenas podem ocorrer situações de reboque inopinado por meios não especializados ou certificados, mediante autorização expressa da AML.

4 — Estabelecimentos de culturas marinhas:

a) No espaço de jurisdição da CPVC 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.

5 — 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 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 ou parecer do Capitão do Porto, mediante o qual são estabelecidos requisitos, condicionalismos e eventuais limitações ao seu exercício.

b) A emissão do despacho ou parecer com a 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) Autorização/licenciamento da entidade administrante do espaço a utilizar;

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

(5) Indicação de seguro contratualizado;

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

(7) Número máximo participantes e data e horário das atividades;

(8) Utilização de embarcações (juntar cópia dos livretes) ou 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) Parecer da entidade gestora de parque ou reserva natural, sempre que a atividade for realizada em tais espaços;

(11) Confirmação que requer policiamento, a efetuar pela Polícia Marítima;

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

6 — Fogo-de-artifício:

a) O lançamento de fogo-de-artifício no Domínio Público Marítimo (DPM) está sujeito a prévio licenciamento a emitir pela CPVC, 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 10 (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 CPVC, 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) tem 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 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.

7 — 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 para salvaguarda da segurança da navegação, da proteção e conservação do DPM e da defesa 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 CPVC 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.

f) As operações de dragagem na área de jurisdição da Autoridade Portuária, do porto de Viana do Castelo, são da sua competência, sem prejuízo da necessidade de ser dado prévio conhecimento à Capitania, de forma a habilitar a sua fiscalização e promover as ações tidas por adequadas no âmbito da segurança da navegação.

g) No porto de Viana do Castelo, para facilitar a rotação das dragas fora da barra em segurança, é definida uma área de manobra, limitada pelas seguintes posições (referidas ao DATUM WGS 84) 41° 40.934'N — 008° 52.589'W; 41° 40.934'N — 008° 51.088'W; 41° 39.431'N — 008° 52.589'W; 41° 39.431'N — 008° 51.088'W.

h) As dragas a operar nesta área deverão dar conhecimento prévio dos movimentos que pretendam efetuar à Estação de Pilotos, via VHF, canal 14.

CAPÍTULO VI

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

1 — Atividades e eventos em Domínio Público Marítimo:

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

b) Entende-se por praias, as 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, e que são objeto de publicitação anual por meio de Portaria conjunta das tutelas da Defesa Nacional e do Ambiente.

c) Apoios de praia para a prática desportiva e os seus licenciamentos:

(1) Os apoios de Praia para Prática Desportiva (APPD) destinam-se a prestar apoio ao ensino e práticas desportivas aquáticas, tais como o *Surf*, o *Bodyboard*, o *Longboard*, o *Windsurf*, o *Stand Up Paddle*, o *Kiteboarding* e o *Wingfoil*;

(2) Os referidos apoios poderão ser de construção fixa ou amovível, estando os de construção fixa previstos nos planos de praia e os seus locais de instalação definidos. Os apoios móveis poderão, ou não, estar associados aos fixos, apenas podendo ser instalados noutras praias, para além das previstas nos planos de praia;

(3) No espaço de jurisdição da CPVC, todas as praias poderão ser designadas para instalação de APPD amovíveis, salvaguardando-se que estas atividades não devem interferir com o uso e fruição dos banhistas;

(4) Para o licenciamento dos APPD fixos o requerente deverá obter da entidade administrante, da área pretendida para a instalação destes apoios, a respetiva licença, bem como deverá garantir as condições de segurança adequadas à prática desportiva, devendo apresentar um plano de segurança que discrimine ações e meios de salvamento existentes no seu Apoio de Praia, cabendo ao Capitão do Porto estabelecer as condições de segurança para a implantação destes apoios;

(5) Dentro do espaço de jurisdição da CPVC, as praias onde poderá ser efetuado o ensino e a prática desportiva das referidas modalidades são:

- (a) Praia da Arda, em Viana do Castelo (a norte da concessão balnear);
- (b) Praia do Cabedelo, em Viana do Castelo (ver Figuras n.º 11 e 12, do Apêndice VIII);
- (c) Praia de Ofir, em Esposende (a norte e a sul da concessão balnear).

d) O requerimento para o licenciamento ou obtenção do parecer prévio de definição de condições de segurança deve dar entrada na Capitania com pelo menos 5 (cinco) dias úteis anteriores à data da realização da atividade, sendo aplicada a taxa de urgência, aos pedidos apresentados em momento posterior.

e) O requerimento 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 e 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;

(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) Sempre que o evento ocorra 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, deve previamente ser solicitada autorização aquela entidade que licenciará a ocupação do espaço;

(15) Confirmação que requer policiamento, a efetuar pela Polícia Marítima;

(16) Indicação de responsável no local e telefone móvel, 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 policiamento do local a efetuar pela PM (apeada e/ou embarcada), caso não tenha sido requisitado.

g) Nos casos em que os eventos ocorram em águas restritas ou em locais onde a navegação é tal que possa fazer perigar a realização do evento em segurança, a CPCV emite o correspondente Aviso à Navegação Local;

h) Praias marítimas identificadas como águas balneares:

(1) A realização de quaisquer eventos de natureza cultural, desportiva e recreativa está sujeita à emissão de parecer da Autoridade Marítima, devendo o requerimento dar entrada na CPVC com uma antecedência mínima de pelo menos 5 (cinco) dias úteis relativamente à data da realização do evento;

(2) O Capitão do Porto estabelecerá as condições de segurança para a realização dos eventos, incluindo o eventual acompanhamento por agentes da Polícia Marítima (PM) ou da Estação Salva-Vidas de Viana do Castelo, competindo ao município a emissão de autorização ou licenciamento;

i) Praias marítimas identificadas como águas não balneares:

(1) A realização de quaisquer eventos de natureza cultural, desportiva ou recreativa está sujeita à emissão de licença da Autoridade Marítima, devendo o requerimento dar entrada na CPVC com uma antecedência mínima de pelo menos 5 (cinco) dias úteis relativamente à data da realização do evento;

(2) O requerimento mencionado na alínea anterior, deve ser acompanhado, sempre que possível, da autorização da entidade administrante do espaço (por exemplo: APDL, SA., ARH-Norte, Docapesca, etc.);

(3) O Capitão do Porto estabelecerá as condições de segurança para a realização dos eventos, incluindo o eventual acompanhamento por agentes da Polícia Marítima (PM) ou da Estação Salva-Vidas de Viana do Castelo.

j) 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.

2 — Pesca e apanha lúdica:

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 (a que se exerce a bordo de uma embarcação registada no recreio ou na atividade marítimo-turística) ou pode ser submarina.

b) Pesca lúdica apeada no Rio Lima, acesso à barra e litoral

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 condicionamentos ao exercício deste tipo de pesca, preceituado na Portaria n.º 14/2014, de 23 de janeiro, bem como o Regulamento de Pesca no Rio Lima (Portaria n.º 561/90, de 19 de julho, com as alterações subsequentes), para garantir a segurança da navegação e a preservação da biodiversidade marinha, é expressamente proibida a pesca lúdica apeada, nas seguintes zonas, ver Figura n.º 7, do Apêndice VI:

(1) A menos de 100 metros da desembocadura de qualquer esgoto;

(2) A menos de 100 metros das entradas das docas, marinas, embarcadouros, áreas delimitadas de estaleiros de construção naval, estabelecimentos de aquicultura e cais de atracação;

(3) Operar com artes a partir de ponte, pontão, cais de atracação, ou construções semelhantes;

(4) Nas docas e marinas de recreio;

(5) Nas praias concessionadas, nelas incluídas os esporões de proteção dunar, durante a época balnear, a menos de 300 metros da costa;

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

(7) As restrições referidas nos números anteriores não prejudicam quaisquer outras que devam ser decretadas pelas autoridades competentes, designadamente pela autoridade sanitária, cuja publicitação é efetuada por edital.

c) Pesca lúdica apeada no rio Cávado, acesso à barra e litoral na área do PNLN:

De acordo com o estipulado no diploma 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 (DL n.º 246/2000, de 29 de Setembro, com as alterações subsequentes), considerando ainda a definição dos condicionamentos ao exercício deste tipo de pesca, estipulados pela Portaria n.º 14/2014, de 23 de janeiro, bem como o Regulamento de Pesca no Rio Cávado (Portaria n.º 565/90, de 19 de julho, com as alterações subsequentes), assim como no POPNLN — RCM n.º 175/2008, de 24 de

novembro), e ainda, para garantir a segurança da navegação, é expressamente proibida a pesca lúdica, nas seguintes zonas, ver Figuras n.ºs 8 e 14, dos Apêndices VI e X, respetivamente:

- (1) A menos de 100 metros das docas, embarcadouros, estaleiros de construção naval e estabelecimentos de aquicultura, pontões e cais de atracação;
- (2) Operar com artes a partir de ponte, pontão, cais de atracação, ou construções semelhantes;
- (3) Passadiço situado na margem direita do rio Cávado, entre as piscinas e a doca de pesca;
- (4) A menos de 100 metros da desembocadura de qualquer esgoto;
- (5) Nas marinas de recreio;
- (6) Nas praias concessionadas, durante a época balnear, a menos de 300 metros da costa;
- (7) Na barra, nomeadamente a jusante da linha imaginária, paralela à costa e que passa pelo ponto de encontro entre a raiz do molhe a norte e a muralha do Vilheno, bem como nas respetivas margens, e no mar, numa área com um raio de um quarto de milha centrado na ponta do molhe (ronca);
- (8) Nas áreas de proteção tipo I (marinhas e estuarinas), na área do PNLN, em todas as modalidades de pesca lúdica, exceto a apanha na parte estuarina, desde que devidamente licenciada ou autorizada.

d) No espaço de jurisdição da CPVC, de acordo com a legislação em vigor e por razões estritas de segurança da navegação, não é permitida a pesca lúdica a partir de embarcação, nos seguintes locais:

(1) Pesca lúdica no Rio Lima, acesso à barra, parque eólico offshore e litoral, ver Figuras n.ºs 4 e 7, dos Apêndices IV e VI, respetivamente.

(a) Na barra e corredor de acesso à entrada do porto de Viana do Castelo, até meia milha para sul do alinhamento dos farolins dos molhes “oeste” e “Cabedelo” e na parte virada a sul do molhe sul do Cabedelo, em toda a sua extensão sempre que se verifique a prática de desportos náuticos ou banhos, junto a este molhe;

(b) No interior dos canais balizados do porto de Viana do Castelo, canais de acesso, canais de aproximação e canais estreitos, incluindo a bacia de rotação, imediatamente a montante do cais comercial, que vai até à boia n.º 11, bem como toda a área abrangida pelo referido cais, bem como nos corredores de tráfego marítimo dos transportes fluviais;

(c) Nos fundeadouros e zonas de amarrações sazonais de embarcações de recreio (no período em que estiverem estabelecidos);

(d) No interior das docas e marinas de recreio;

(e) A menos de 100 m do acesso a embarcadouros, docas e marinas, bem como de áreas delimitadas de estaleiros de construção naval e estabelecimentos de aquicultura;

(f) A menos de 100 m dos pontões de atracação, das rampas de varagem, e dos navios fundeados;

(g) A menos de 300 m de cais acostáveis;

(h) No período noturno entre o ocaso e o nascer do sol;

(i) Onde ocorram operações de dragagem;

(j) Durante o período em que ocorram operações de scooping;

(k) Durante a época balnear, a menos de 300 m a contar da borda de água, nas praias de banhos marítimas;

(l) No parque eólico ao largo de viana do castelo.

(2) Pesca lúdica no rio Cávado, acesso à barra e litoral na área do PNLN, ver Figuras n.ºs 8 e 14, dos Apêndices VI e IX, respetivamente:

(a) Na via de acesso à entrada da barra de Esposende;

(b) Nos canais de navegação do porto de Esposende;

(c) Nos fundeadouros e zonas de amarrações sazonais de embarcações de recreio (no período em que estiverem estabelecidos);

(d) No interior das docas e marinas de recreio;

- (e) A menos de 100 m do acesso a embarcadouros, docas e marinas, bem como de áreas delimitadas de estaleiros de construção naval e estabelecimentos de aquicultura;
- (f) A menos de 100 m dos pontões de atracação, das rampas de varagem, e dos navios fundeados;
- (g) A menos de 300 m de cais acostáveis;
- (h) No período noturno entre o ocaso e o nascer do sol;
- (i) Onde ocorram operações de dragagem;
- (j) Durante o período em que ocorram operações de scooping;
- (k) Durante a época balnear, a menos de 300 m a contar da borda de água, nas praias de banhos marítimas;
- (l) No PNLN está interdita na área de proteção parcial tipo I marinha a pesca lúdica em todas as suas modalidades e na área de proteção parcial tipo I estuarina a pesca lúdica em todas as suas modalidades, exceto a apanha.

e) A prática da atividade da pesca submarina é expressamente proibida nos seguintes locais:

- (1) No interior do porto de Viana do Castelo;
- (2) No mar, na área do parque eólico ao largo do porto de Viana do Castelo;
- (3) Para além do disposto sobre este assunto na legislação em vigor e nos regulamentos da Autoridade Portuária, a prática de mergulho e pesca submarina são interditas no canal exterior e no fundeadouro exterior autorizado do porto de Viana do Castelo;
- (4) No estuário dos rios Lima e Cávado.

f) No PNLN em toda a área marítima e estuarina.

g) 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.

h) A apanha lúdica (manual) no espaço de jurisdição da CPVC 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.

3 — Mergulho recreativo:

a) 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 e barras.

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

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

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

e) A prática de mergulho a profundidades superiores a 40 metros far-se-á nos termos do disposto no Despacho n.º 8086/2013, do Diretor-Geral da Autoridade Marítima, de 4 de junho, publicado no D/R 2.ª série, n.º 118, de 21 de junho.

f) Por razões de segurança, a prática de mergulho recreativo é interdita nas seguintes zonas:

- (1) No estuário dos rios Lima e Cávado, sob jurisdição da AML;
- (2) Num raio de uma milha náutica a partir da raiz do molhe norte do porto de Viana do Castelo;
- (3) Nas áreas de proteção parcial tipo I, dentro do PNLN, o mergulho com escafandro autónomo, está sujeito a autorização do ICNB, I. P., nos termos da alínea a) do n.º 3 do artigo 43.º do POPNLN;
- (4) Num raio de meia milha náutica da raiz do molhe a norte da foz do rio Cávado.

4 — Natação:

a) A prática de natação na área de jurisdição da CPVC é proibida:

(1) Nas barras e canais de acesso ao porto de Viana do Castelo e de Esposende, em toda a zona portuária de Viana do Castelo, exceto nas praias de banhos descritas em legislação própria e nos locais identificados pelas entidades administrantes;

(2) A mais de 300 metros da linha de costa;

(3) No período noturno, entre a hora do pôr-do-sol e a hora do nascer do sol;

(4) Com uma visibilidade inferior a 1000 metros.

b) Nas situações excepcionadas, recomenda-se o seguinte:

(1) Dar preferência ao período do estófo da maré;

(2) A utilização obrigatória de uma boia de sinalização de cor chamativa para visibilidade com apito acoplado;

(3) Proximidade da linha de costa, margem do rio ou zonas onde exista um dispositivo de assistência a banhistas e fato térmico adequado à temperatura da água.

c) Podem ser consideradas situações excepcionais, 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.

5 — Motas de água, pranchas motorizadas (*Jet-skis*) ou similares:

a) Durante a época balnear, a utilização de motas de água e pranchas motorizadas (jet ski) ou similares e a prática de esqui aquático (ao conjunto embarcação-esquiador) são proibidas até 300 m (trezentos metros) da borda de água, nas praias de banho marítimas. A entrada na zona de banhos só é permitida pelos corredores para o efeito demarcados, a velocidade reduzida e suficiente para o governo, sendo o trajeto efetuado sempre perpendicularmente à linha da costa. No caso de não existirem os referidos corredores, não é permitido o acesso à praia.

b) É interdita a circulação de motas de água ou similares nas áreas de proteção parcial do Tipo I (Marinhas), inseridas a área do Parque Natural do Litoral Norte (PNLN), definidas na Figura n.º 14, do Apêndice X;

c) Esta prática motorizada, no espaço de jurisdição da CPVC, está condicionada ao cumprimento das seguintes disposições:

(1) Só podem navegar entre o nascer-do-sol e 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 emissão de aviso meteorológico laranja pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera, que corresponda a situação de risco na agitação marítima;

(4) Na barra e na área portuária, está sujeita a licenciamento do Capitão do Porto.

6 — Navegação de recreio:

a) Para a prática de desportos náuticos motorizados ou praticados com o auxílio de embarcação a motor, são consideradas “zonas de banhos” toda a orla marítima e margens, incluindo o areal da praia das Azenhas de D. Prior (Argaçosas) na Meadela; o areal junto à Capela de São Lourenço em Darque; do Coral, na praia Norte, em Viana do Castelo, 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) Nos termos da alínea k) do artigo 3.º do Regime Jurídico da Atividade da Náutica de Recreio, são considerados portos de abrigo o porto de Viana do Castelo e o de Esposende.

c) Para efeitos do previsto no artigo 6.º e artigo 8.º do Regime Jurídico da Atividade da Náutica de Recreio, relativamente à classificação e utilização das embarcações de recreio, as distâncias são medidas a partir do Farolim do Molhe Exterior no porto de Viana do Castelo e o extremo do molhe Norte (ronca) para o de Esposende.

d) Não é permitido às embarcações de recreio navegar ou fundear nas seguintes áreas:

(1) Durante a época balnear, das 09:00h às 20:00h nas zonas de banhos até 300 metros da linha da costa;

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

(3) Durante a época balnear, só é autorizada a entrada na zona de banhos das embarcações com arqueação inferior a 2 toneladas, desde que tenham velas arreadas e/ou os motores parados e levantados, e dos esquiadores em manobras de abicagem, pelos corredores demarcados para o efeito. 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;

(4) A menos de 50 metros dos navios fundeados ou atracados, e 100 metros dos navios em manobra de atracação ou largada;

(5) Nas áreas de proteção parcial tipo I (Marinhas) do PNLN, não é permitido:

(a) A circulação de motas de água ou similares;

(b) A realização de competições desportivas utilizando embarcações com motor, motas de água ou similares.

(6) Na área de proteção parcial tipo I (estuarina) do PNLN, não é permitido:

(a) A circulação de embarcações com motor em funcionamento, exceto se em missões de socorro ou vigilância;

(b) A circulação de motas de água ou similares;

(c) A realização de competições desportivas utilizando embarcações com motor, motas de água ou similares.

7 — Remo, vela, canoa, caiaque e paddle:

a) Estas atividades só podem ser exercidas entre o nascer-do-sol e uma hora antes do pôr-do-sol, com boa visibilidade, devendo ter-se sempre em atenção a capacidade técnica, experiência e condição física dos praticantes, estando interdita em caso de emissão de aviso meteorológico amarelo pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera, que corresponda a situação de risco na agitação marítima.

b) Às embarcações do tipo canoa e caiaque, movidas a remos e registadas como embarcações de recreio, é permitido operar até 1 MN (uma milha náutica) da linha de costa.

c) 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.

d) Recomenda-se o uso de colete de salvação a todos os praticantes.

e) Os praticantes devem transportar uma pequena bandeira cor-de-laranja (com as dimensões recomendadas de 50x50 cm), confeccionada em material de secagem rápida, para utilização como meio de socorro, recomendando-se a utilização complementar de apito e safety light stick/strob light à prova de água ou aparelho de comunicação GSM em bolsa estanque.

f) No rio Lima são autorizadas as práticas do Remo e da Canoagem, a montante da ponte Eiffel, podendo em casos pontuais (provas/competições), ser autorizada a jusante da mesma ponte até à bacia de rotação do Cais Comercial.

g) Para efeitos de treinos/provas em mar, nas modalidades de canoagem, remo e *paddle*, é autorizado o percurso entre a ponte Eiffel e a barra, salvaguardando os movimentos portuários, os praticantes envergarem colete de salvação e naveguem pelo lado norte do canal de navegação.

h) Estas práticas não deverão interferir com a atividade da pesca local, nomeadamente a pesca da Lampreia (no período de 01 janeiro a 30 de abril).

i) O Centro de Vela quando em treinos e provas no anteporto e bacia de rotação dos estaleiros navais, deverá dar o devido resguardo ao movimento de embarcações nos acessos aos estaleiros e porto de pesca.

8 — Modalidades do *surfing*:

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

b) A prática de modalidades do *surfing* apenas é permitida com boa visibilidade, entre o nascer do Sol e uma hora antes do ocaso e em condições meteorológicas e oceanográficas que permitam a sua realização em segurança, estando interdita a atividade em caso de emissão de aviso meteorológico laranja pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera, que corresponda a situação de risco na agitação marítima.

c) O praticante individual reconhecido como profissional ou atleta de alto rendimento destas modalidades e os praticantes integrados nas atividades licenciadas de ensino dos Agentes de Animação Turística e associações/clubes, ficam excluídos da limitação imposta no número anterior. 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) Só é permitido o afastamento da linha de costa até a um máximo cerca de 500 metros da linha de costa.

e) Na época balnear, só são permitidas estas atividades fora das áreas concessionadas, ou nos corredores dos apoios recreativos estabelecidos para o efeito, não devendo colidir com o uso público das praias nem com outras atividades devidamente autorizadas.

f) 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.

g) Recomenda-se aos praticantes de Stand Up Paddle a utilização de equipamento de comunicações autónomo (e.g. telemóvel em bolsa estanque), colete de salvação (flutuabilidade mínima de 100 N, cumprir com requisitos da norma EN ISO 12402-4/EN 395, ou equivalente) e leash.

h) 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.

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

(1) A formação é ministrada por treinadores de desporto habilitados, nos termos da Lei n.º 40/2012, de 28 de agosto, na sua versão atual, ou por estagiários enquadrados na legislação em vigor;

(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 8 alunos maiores de 12 anos;

(5) Caso a idade dos alunos seja inferior a 12 anos, o rácio a observar é de 1 (um) treinador para um máximo de 4 (quatro) alunos;

(6) Ocorrendo formação com alunos de idades referidas nos dois pontos anteriores, deve ser cumprido o rácio de 1 (um) treinador por 6 (seis) alunos, nunca excedendo o rácio mencionado no ponto anterior;

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

9 — *Windsurf*:

a) Só podem exercer a atividade durante o período diurno, até uma hora antes do pôr-do-sol, com boa visibilidade e mar de pequena vaga, até 1 (um) metro, estando interdita a atividade em caso de emissão de aviso meteorológico amarelo (70 a 90 km/h) pelo IPMA que corresponda a situação de risco no vento.

b) O praticante individual, quando integrado nas atividades de clube ou associação desportiva, que possua licença desportiva da Federação Portuguesa de Vela e que esteja acompanhado por treinador credenciado, em embarcação de recreio motorizada, fica excluído da limitação imposta pela anteriormente referida promulgação de aviso pelo IPMA.

c) Os praticantes de *windsurf*, que utilizem pranchas equipadas com *hydrofoils* (*Wingfoil*), devem fazer uso de capacete e colete de salvação ou de impacto.

d) Os praticantes que utilizem pranchas insufláveis devem fazer uso de colete de salvação.

e) Os praticantes devem transportar uma pequena bandeira cor de laranja (com as dimensões recomendadas de 50x50 cm), confeccionada em material de secagem rápida, para utilização como meio de pedir socorro, recomendando-se a utilização complementar de apito e *safety light stick/strob light* à prova de água ou aparelho de comunicação GSM (vulgo telemóvel) em bolsa estanque.

f) Só é permitido o afastamento até 1 milha (1852 metros) da costa. Os praticantes que se afastem mais de 1000 (mil) metros da costa usarão obrigatoriamente cinto com cabo e gato fixo à prancha.

g) Durante o período da época balnear estabelecida, os praticantes não podem exercer a atividade a menos de 300 metros a contar da borda de água, nas praias de banhos marítimas e, para largarem ou abicarem à praia, utilizam obrigatoriamente, os corredores demarcados destinados às embarcações de recreio ou os limites das áreas concessionadas.

h) No limite norte da praia do Aquário, do porto de Viana do Castelo, num corredor com cerca de 20 metros de largura e 100 metros de comprimento, é permitido largar ou abicar à praia com prancha de *windsurf* ou *wingfoil*, para aceder ou regressar do mar, sendo a navegação efetuada obrigatoriamente no espelho de água entre o molhe do Cabedelo e as boias verdes do canal de navegação, boias n.ºs 1, 3 e 5. Sendo expressamente proibido interferir com banhistas, a atividade da pesca lúdica no molhe do Cabedelo e o movimento portuário de navios e embarcações.

10 — *Kiteboarding*:

a) A prática de *Kiteboarding*, na área de jurisdição da CPVC, só é permitida com boa visibilidade, entre o nascer-do-sol e uma hora antes do seu ocaso, com mar pequena vaga até 1 (um) metro de altura significativa e até vento forte (força 7 na escala de Beaufort, 33 nós, 61 km/h, 17 m/s), estando interdita a atividade em caso de emissão de aviso meteorológico laranja (91 a 130 km/h) pelo IPMA, que corresponda a situação de risco no vento.

b) Os praticantes individuais em treino desportivo ou em trabalhos das seleções nacionais da Federação Portuguesa de Vela, os Atletas de Elite de *Kiteboarding* (AEK) e os praticantes integrados nas atividades licenciadas dos operadores, ficam excluídos da limitação imposta no número anterior, com exceção do período de prática da atividade.

c) Não é permitida a prática de *Kiteboarding* a menos de 300 metros a contar da borda de água, nas praias de banhos marítimas e nos corredores de apoio recreativo de outras modalidades (nas zonas concessionadas).

d) Na praia do Cabedelo a prática de *kiteboarding* é permitida entre a linha de costa e linha imaginária que une o farolim do molhe do Cabedelo com a Basílica de Santa Luzia, ver Figura n.º 11, do Apêndice VIII.

e) 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 50N; 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. Adicionalmente, a todos os praticantes individuais, aconselha-se o uso de um meio auxiliar de socorro, como por exemplo apito, artefacto luminoso dos tipos *Safety Light Stick* e *Strob Light*, equipamento de comunicações autónomo (e.g. telemóvel em bolsa estanque) ou *Personal Locator Beacon*.

f) Os praticantes para largarem ou abicarem nas proximidades de áreas concessionadas devem dar o devido resguardo aos limites das áreas demarcadas, de forma a não colocarem em perigo os restantes utilizadores, evitando zonas de elevada presença de banhistas.

g) Os praticantes devem transportar uma pequena bandeira cor de laranja (com as dimensões recomendadas de 50x50 cm), confeccionada em material de secagem rápida, para utilização como meio de pedir socorro, recomendando-se a utilização complementar de apito e safety light stick/strob light à prova de água ou aparelho de comunicação GSM (vulgo telemóvel) em bolsa estanque.

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

(1) A formação é ministrada por treinadores de desporto habilitados, nos termos da Lei n.º 40/2012, de 28 de agosto, na sua versão atual, ou por estagiários enquadrados na legislação em vigor;

(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 8 (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.

i) Dentro do espaço de jurisdição da CPVC, as praias onde poderá ser efetuado o ensino e a prática desportiva das referidas modalidades são:

(1) Praia da Arda, em Viana do Castelo (a norte da concessão balnear);

(2) Praia do Cabedelo, em Viana do Castelo, ver Figura n.º 12, do Apêndice VIII;

(3) Praia de Ofir, em Esposende (a norte e sul da concessão balnear);

(4) Fica autorizada a prática de Kiteboarding no rio Cávado, em frente à estação salva-vidas de Esposende, na área situada para sul/sudoeste da linha que passa pelas duas boias de cor amarela, colocadas a sul do canal de navegação, com o alinhamento SE/NW nas posições GPS 41° 31,86'N/008° 47,15'W — Montante e 41° 32,04'N/008° 47,23'W — Jusante (Datum WGS 84), ver Figura n.º 13, do Apêndice IX;

(5) A entrada/saída dos praticantes de kiteboarding para a referida área, far-se-á pela margem esquerda do rio Cávado, não podendo aqueles desenvolver este desporto para fora do espaço indicado no número que antecede.

j) Em todas as circunstâncias a prática de Kiteboarding, onde se inclui o Wingfoil, deve prioritariamente atender à segurança dos utentes do DPM e à segurança dos seus praticantes.

11 — *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) A prática apenas é permitida com boa visibilidade, entre o nascimento do Sol e 1 (uma) hora antes do ocaso e em condições meteorológicas e oceanográficas que permitam a sua realização em segurança, estando interdita a atividade em caso de emissão de aviso meteorológico amarelo pelo IPMA, que corresponda a situação de risco na agitação marítima ou no vento;

(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 (doze) pessoas, garantindo sempre 1 (um) guia/monitor credenciado, por cada 6 (seis) praticantes, e 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 em concreto, devem estar munidos com equipamentos/sistema de comunicação, por forma a serem asseguradas 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 2 metros, devendo todos os locais de realização de saltos para a água terem a adequada profundidade para o efeito;

(7) Deve ser sempre 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 novo contacto do final da atividade.

12 — Embarcações de Alta Velocidade (EAV):

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

b) As EAV estão obrigadas a despacho de largada (desembarço) nos termos da legislação em vigor, sendo ainda obrigadas a:

(1) Informar o Capitão do Porto, da hora prevista de chegada (ETA) com, pelo menos, 2 (duas) horas de antecedência;

(2) Apresentar ao Capitão do Porto comunicação de chegada no prazo máximo de 1 (uma) hora após a atracação;

(3) Permanecer atracadas entre as 21:00 e as 07:00 horas locais, salvo autorização expressa, por escrito, do Capitão do Porto;

(4) Solicitar ao Capitão de Porto, autorização de saída do porto com, pelo menos, 2 (duas) horas de antecedência.

CAPÍTULO VII

Diversos

1 — Comunicação de achado, objeto suspeito:

a) Quem achar ou localizar quaisquer vestígio, bem ou outro indício, que testemunhe a presença humana, possuidor de valor histórico, artístico ou científico, situado no espaço de jurisdição marítima, fica obrigado a dar conhecimento do achado à AML, à Autoridade Aduaneira, Forças e Serviços de Segurança, ou diretamente à Direção-Geral do Património Cultural (DGPC), 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, sem prejuízo da responsabilidade civil, criminal ou contraordenacional a que haja lugar.

b) 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;

(3) Comunicar o achado, com a maior brevidade possível, à AML, 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 — Cargas, coisas, objetos e valores abandonados:

a) Consideram-se abandonadas as cargas, coisas, objetos ou valores que permaneçam na área de jurisdição da AML, 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) O proprietário, o consignatário, ou quem os substitua, são responsáveis pela remoção, obrigando-se a pagar à AML a realização desse serviço, se o não executarem no prazo que lhes foi fixado para esse efeito.

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

3 — Detetores de metais, magnetómetros, resistívimetros, 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 da DGPC.

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

4 — Operação de aeronaves convencionais e aeronaves pilotadas remotamente (RPAS)/DRONES:

a) Na área de jurisdição da CPVC, apenas é permitida a amarração e descolagem de hidroaviões/helicópteros afetos à Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC) ou entidade congénere, 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) Na área de jurisdição da CPVC, é permitida a realização de levantamento aéreo, com recurso a sistema de aeronave não tripulada (drone), sendo necessário dispor da correspon-

dente autorização da Autoridade Aeronáutica Nacional (AAN) e observar as seguintes condições:

(1) Os voos estão autorizados pela Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC) ou cumprem os requisitos necessários para que não fiquem sujeitos a esta autorização conforme previsto no artigo 10.º do Regulamento ANAC n.º 1093/2016, de 24 de novembro, e no Decreto-Lei n.º 58/2018, de 23 de julho;

(2) São cumpridas as disposições constantes na Lei da Proteção de Dados Pessoais, aprovada pela Lei n.º 67/98, de 26 de outubro e alterada pela Lei n.º 103/2015, de 24 de agosto, bem como do Regulamento 2016/679, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril;

(3) Que sejam cumpridas as obrigações impostas pelo Decreto-Lei n.º 58, de 23 de julho de 2018, e regulamentação europeia nomeadamente no artigo 14.º do Regulamento de Execução (EU) 2019/947, no que concerne ao registo de operador e seguro de responsabilidade civil, caso aplicável;

(4) São obtidos pareceres e autorizações das entidades com responsabilidades administrantes no território;

(5) A PM é uma das entidades competentes para fiscalizar o cumprimento destas determinações, nos termos da alínea e) do n.º 1 do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, pelo que, tendo em vista o cumprimento das determinações estabelecidas pelo Capitão do Porto, pode ser imposto policiamento para efeito de fiscalização da atividade;

(6) A utilização de drones, no espaço sob jurisdição da CPVC, está sujeita a prévia autorização do Capitão do Porto, a qual deve ser requerida com uma antecedência mínima de 72 horas, sendo o pedido instruído com a seguinte informação:

(a) Identificação do interessado: Nome, NIF/NIPC, morada, número Cartão de Cidadão e validade, nacionalidade e contacto;

(b) Informação sobre o drone: Marca, modelo, massa à descolagem, comprovativo de que se encontra limitado, por firmware a voar apenas em zonas autorizadas;

(c) Informação sobre a operação: área pretendida para o sobrevoo, com indicação da zona ou local do(s) voo(s) em coordenadas geográficas Datum WGS84, incluindo raio de ação, rotas, altura ou altitude, data, horário e duração do(s) voo(s), local de origem e destino do(s) voo(s), tipologia ou finalidade do(s) voo(s);

(d) Comprovativo do registo do operador da UAS (sistema de aeronave não tripulada) na ANAC (Autoridade Nacional da Aviação Civil), se aplicável, nos termos do Decreto-Lei n.º 58/2018, de 23 de julho;

(e) Código de Identificação da UAS a utilizar na captação de imagens, se aplicável, nos termos do Decreto-Lei n.º 58/2018, de 23 de julho;

(f) Comprovativo do seguro de responsabilidade do operador da UAS, se aplicável, nos termos do Decreto-Lei n.º 58/2018, de 23 de julho.

5 — 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 CPVC 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), necessários àquele tipo de operações.

(1) Pontos de *Scooping* em Viana do Castelo (PSVC), ver Figura n.º 9, do Apêndice VII:

(a) PSVC01 “Barra” — A zona de operação é à entrada da barra, na Foz do Rio Lima, segundo o rumo 350 (aproximadamente). No interior do porto o vento está quase sempre cruzado e com muita turbulência. A barra está protegida do vento de NW, mas é curta e tem um farol e as gruas do estaleiro na saída. Vento normalmente de NW. Posição de coordenadas geográficas (Datum WGS84): 41° 40’ 31” N — 008° 50’ 18” W. Utilizável pelas aeronaves anfíbias “*Canadair*” e “*Fireboss*”;



(b) PSVC02 “Porto” — canal de navegação no Rio Lima a jusante da ponte Eiffel (EN13), posição de coordenadas geográficas (Datum WGS84) 41° 41’ 17” N — 008° 49’ 40” W. Utilizável pelas aeronaves anfíbias “*Canadair*” e “*Fireboss*”;

(c) PSVC03 “Entre Pontes” — troço do Rio Lima entre as pontes Santa Luzia (A28) e a Ponte Eiffel (EN13). Posição de coordenadas geográficas (Datum WGS 84) 41° 41’ 34” N — 008° 47’ 56” W. Utilizável pelas aeronaves anfíbias “*Canadair*” e “*Fireboss*”.

(2) Posição de Scooping em Esposende (PSE), ver Figura n.º 10, do Apêndice VII

PSE “Esposende” — o troço do Rio Cávado centrado na posição geográfica (Datum WGS 84) 41° 31’ 45” N — 008° 47’ 00” W. Deve ser apenas utilizado por aeronaves anfíbias “*Fireboss*”, requerer um pré-aviso de 90 minutos. Não utilizável pelas aeronaves anfíbias “*Canadair*”.

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

6 — Cabos e emissários submarinos:

a) Na zona de Viana do Castelo encontram-se colocados cabos submarinos, estando estabelecida uma zona de proteção, com as seguintes posições geográficas (Datum WGS84), ver Figura n.º 4, do Apêndice IV.

Posição	Latitude	Longitude
A.....	41° 41,47’ N	009° 03,16’ W
B.....	41° 40,93’ N	009° 03,15’ W
C.....	41° 41,46’ N	009° 50,91’ W
D.....	41° 40,92’ N	009° 50,82’ W

b) Na zona a exterior da barra de Viana do Castelo existe um emissário submarino no fundo, sendo proibido fundear num raio de 0,8 milhas náuticas do extremo sul do molhe exterior, e de 0,5 milhas náuticas do molhe do Cabedelo, ver Figura n.º 3, do Apêndices III.

c) Nos locais referidos, identificados nos documentos e CN, são proibidas todas as atividades suscetíveis de danificar os cabos e emissários, tais como fundear, arrastar, rocegar ou utilizar quaisquer redes ou artes de pesca que atinjam o fundo.

7 — Condicionamento à circulação nos molhes exteriores:

a) Por razões de segurança e salvaguarda da vida humana é proibida a circulação apeada nos molhes exteriores do porto de Viana do Castelo sempre que a barra esteja condicionada ou fechada ou se encontrem em vigor avisos de temporal.

b) Mesmo nas situações que não esteja promulgado nenhum aviso de mau tempo, o acesso apeado aos molhes exteriores só pode ser feito sob extremo cuidado e especial atenção ao estado do mar e seu comportamento nos molhes.

8 — Património cultural subaquático:

a) Toda a atividade arqueológica, realizada em meio subaquático, é reconduzida à condição de empreendimento estritamente científico e são impedidas as práticas destrutivas ou intrusivas que possam danificar bens culturais subaquáticos e as respetivas zonas envolventes.

b) O património cultural subaquático é regulado pela Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro, e pelo Decreto-Lei n.º 164/97, de 27 de junho. Na área de jurisdição da CPVC, a realização de trabalhos arqueológicos subaquáticos, dependem obrigatoriamente da autorização da Direção-Geral do Património Cultural (DGPC) e da AML.

Apêndice I

Sinais visuais de aviso de mau tempo/barra fechada

Decreto-Lei n.º 283/87, de 25JUL/Despacho VALM DGAM 13/2016, de 21JUL

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		
	BARRA FECHADA		

Figura n.º 1 — Sinais visuais de aviso de mau tempo/barra fechada

Nota. — Mastros de Sinais localizados nas seguintes posições (Datum WGS84):

Porto de Viana do Castelo: 41.º 41' 15" N — 008.º 50' 14" W;

Porto de Esposende: 41.º 31' 56" N — 008.º 47' 03" W.

Apêndice II

Sinais de situação da barra

SINAIS DE BARRA FECHADA

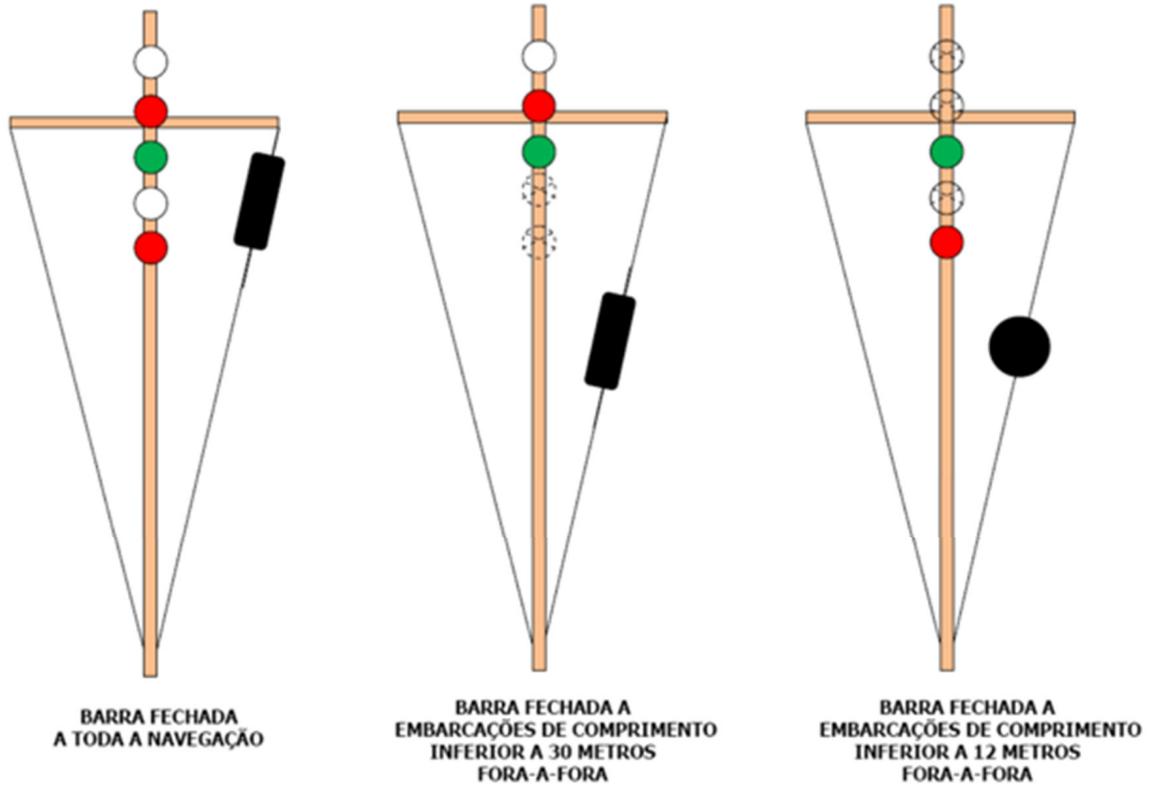


Figura n.º 2 — Sinais de fecho/abertura da Barra

Apêndice III

Fundeadouros do porto de Viana do Castelo

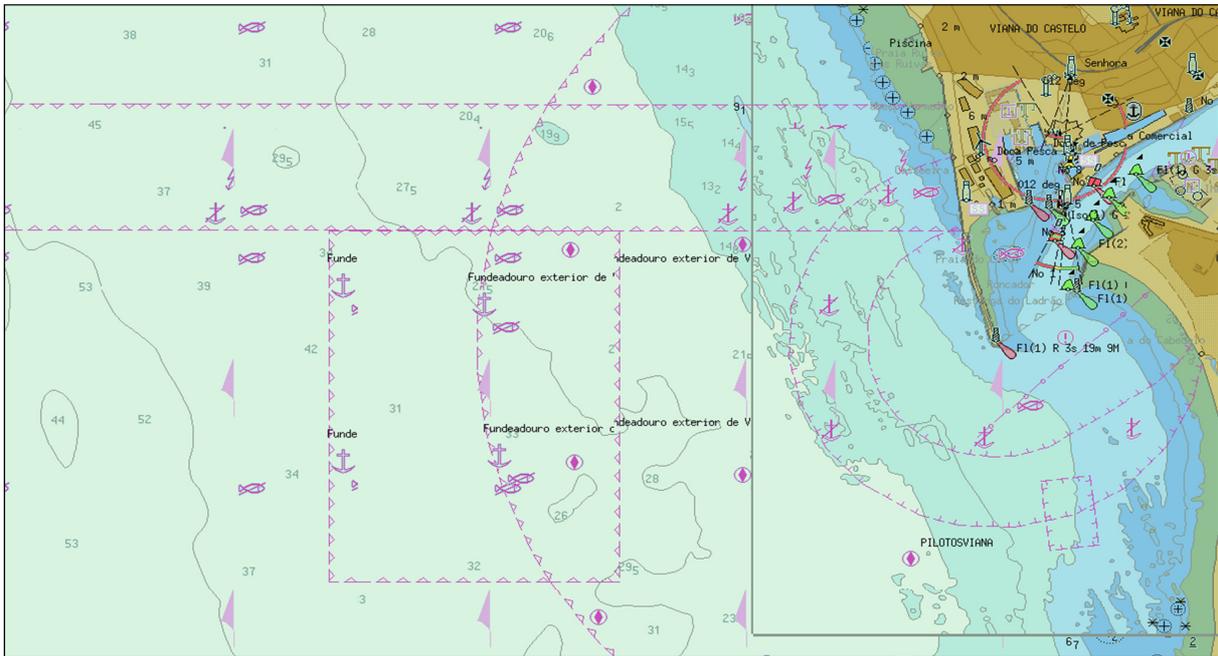


Figura n.º 3 — Fundeadouro exterior do porto de Viana do Castelo

Apêndice IV

Perigos na aproximação ao porto Viana do Castelo

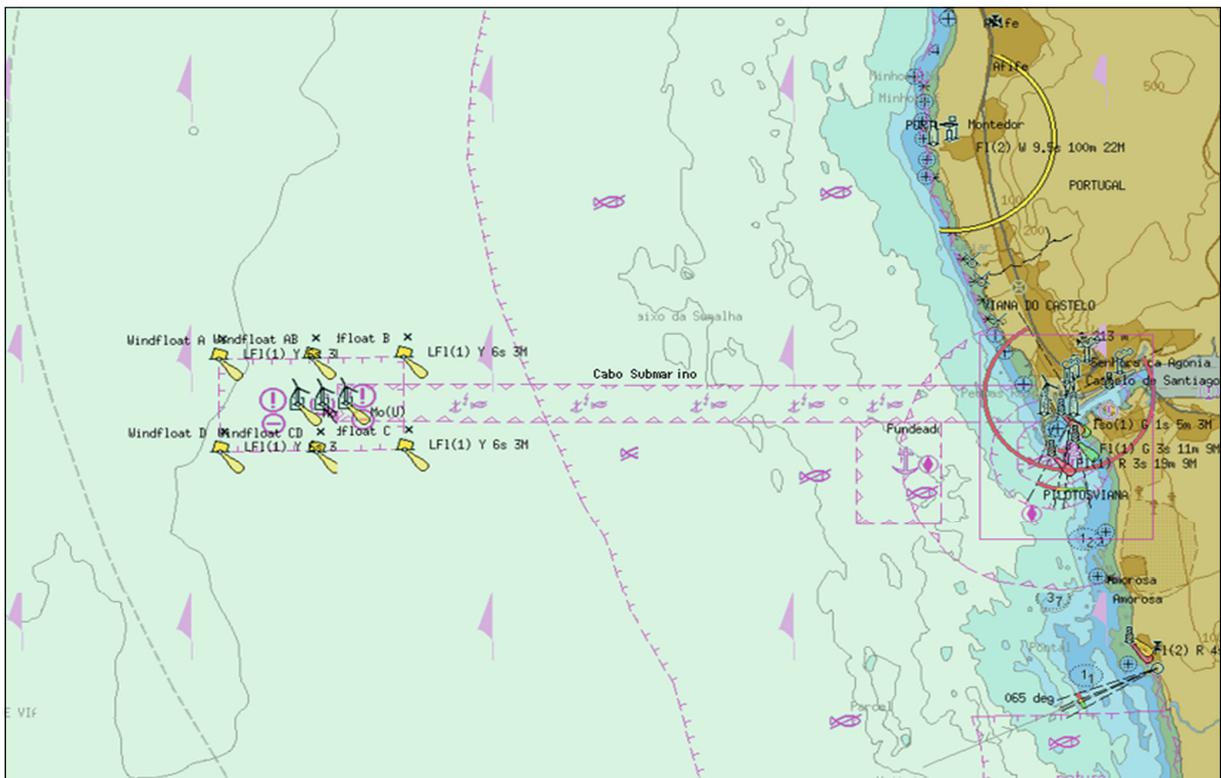


Figura n.º 4 — Perigos na aproximação ao porto de Viana do Castelo

Apêndice V

Zona interdita de pesca no interior do porto de Viana do Castelo

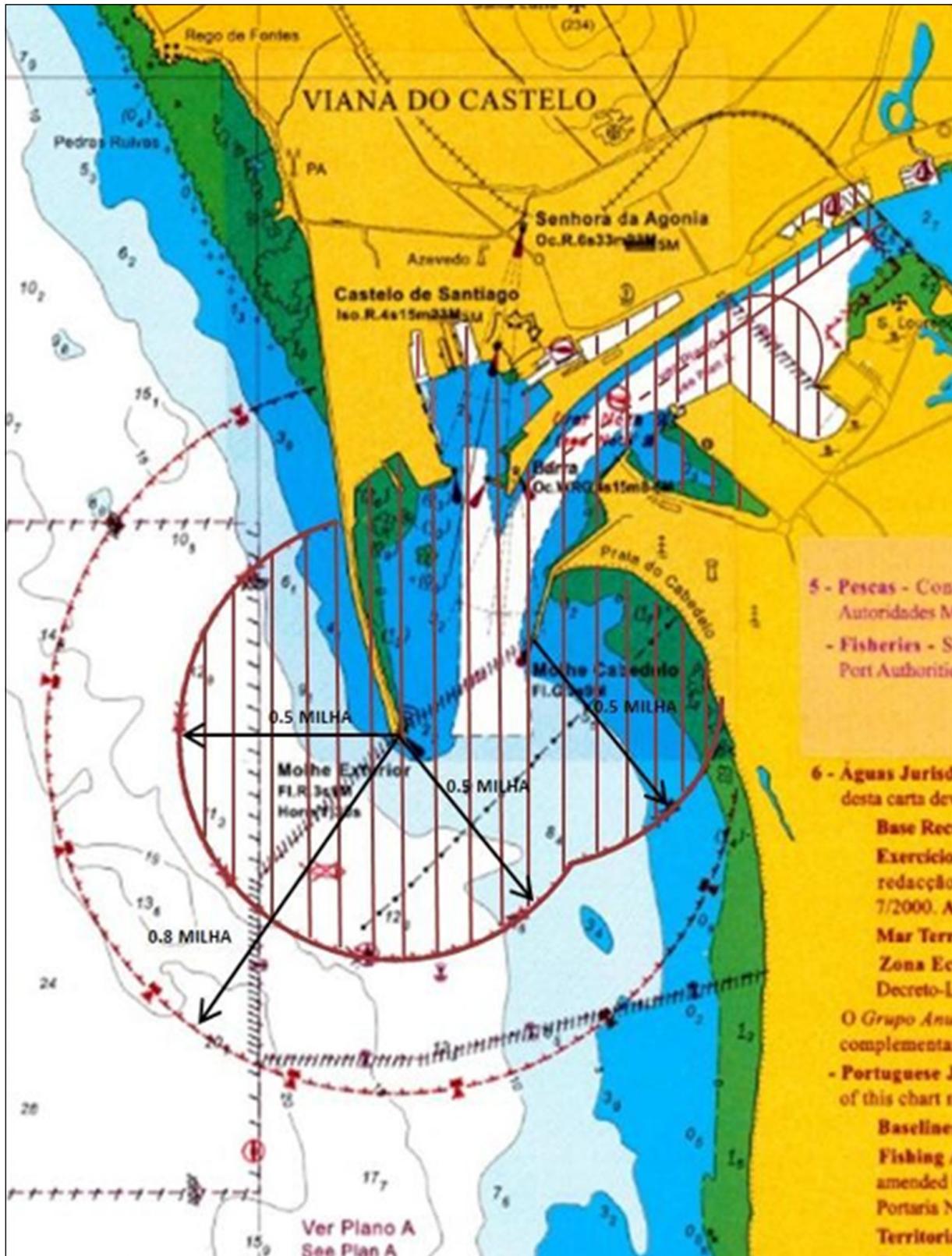


Figura n. 5 — Área de pesca profissional proibida (zona tracejada a vermelho)

Zona interdita de pesca no interior do porto de Esposende



Figura n. 6 — Áreas de pesca profissional proibida (assinaladas a vermelho)

Nota. — No rio Cávado, na parte situada a oeste, em frente à estação salva-vidas de Esposende (assinalado a vermelho), é permitida a apanha, quando devidamente licenciada.

Apêndice VI

Zona interdita à pesca lúdica do porto de Viana do Castelo

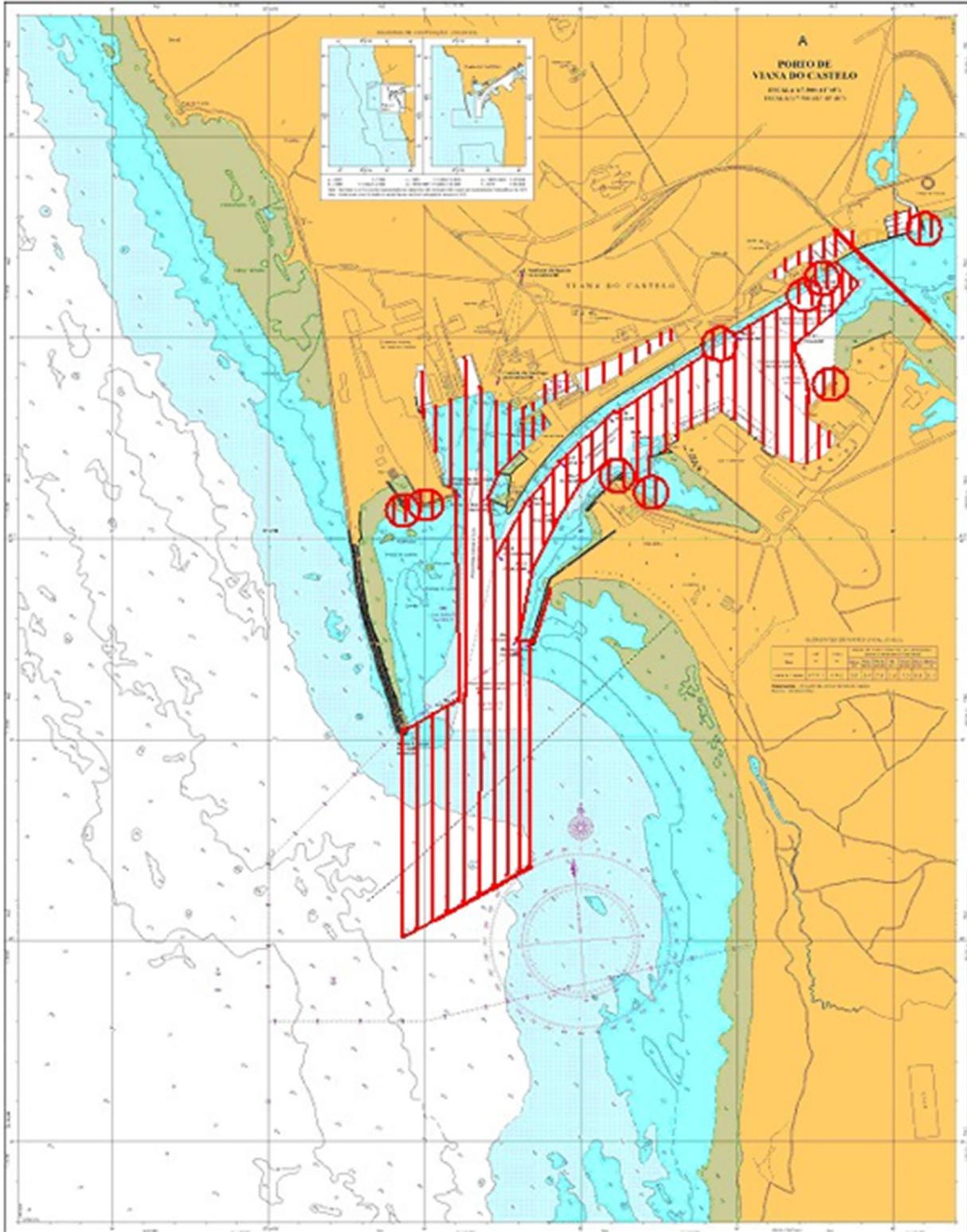


Figura n. 7 — Área de pesca lúdica proibida (zona tracejada a vermelho)

Zona interdita à pesca lúdica do porto de Esposende



Figura n.º 8 — Áreas de pesca lúdica proibida

Nota. — No rio Cávado, na parte situada a oeste, em frente à estação salva-vidas de Esposende (assinalado a vermelho), é permitida a apanha, quando devidamente licenciada.

Apêndice VII

Áreas de operações de scooping

Porto de Viana do Castelo



Figura n.º 9 — Áreas de Scooping no porto de Viana do Castelo

Porto de Esposende



Figura n.º 10 — Área de Scooping no porto de Esposende

Apêndice VIII

Delimitação praia do Cabedelo



Figura n.º 11 — Delimitação praia do Cabedelo

Praia do Cabedelo

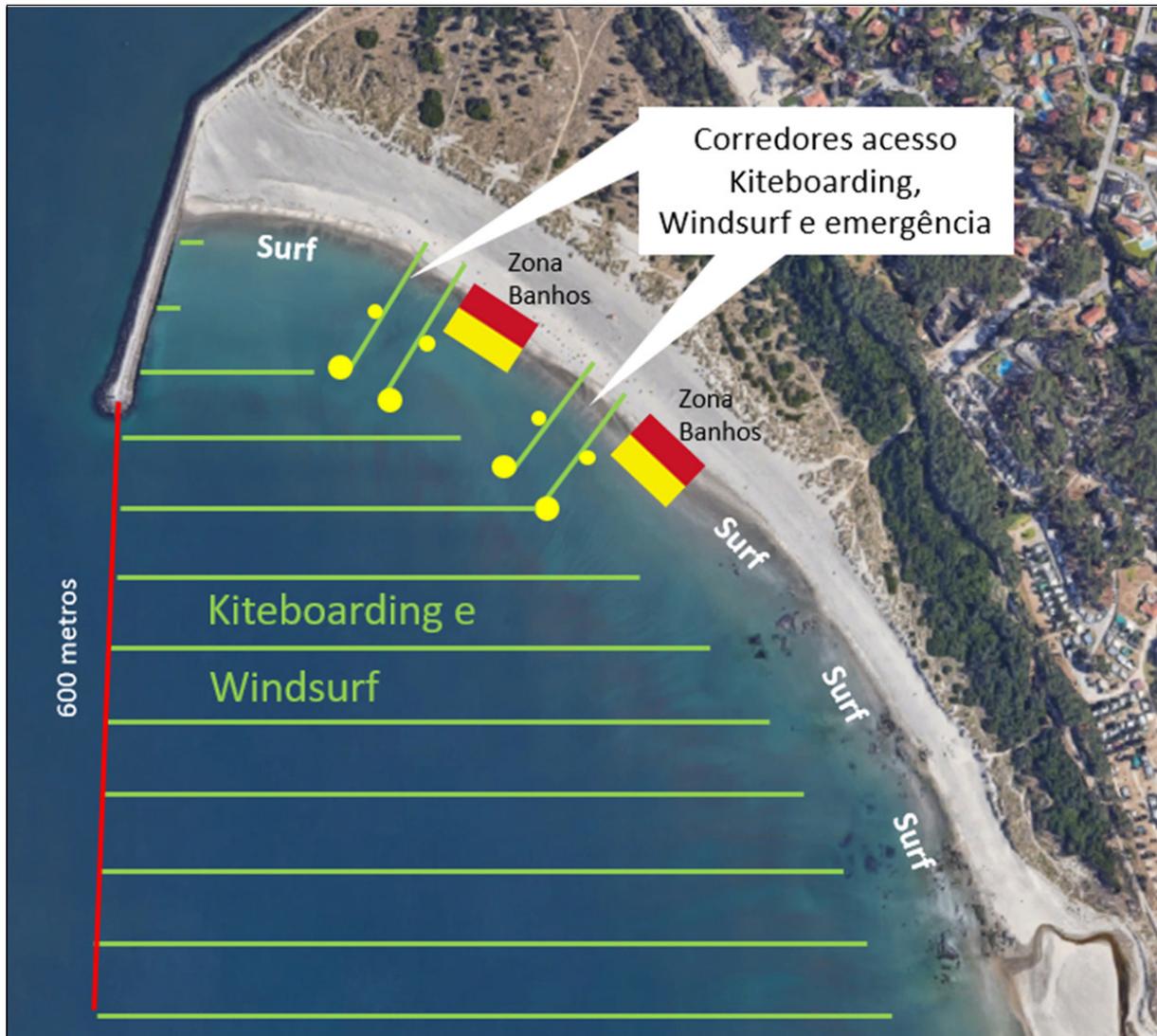


Figura n.º 12 — Ordenamento da praia do Cabedelo

Apêndice IX

Rio Cávado — zona de *kitesurf*

Figura n.º 13 — Zona de Kitesurf no Rio Cávado

Nota. — Coordenadas boias (Datum WGS84):

Boia Jusante: 41.º 32,04'N 008.º 47,23'W

Boia Montante: 41.º 31,86'N 008.º 47,15'W

Apêndice X

Áreas de proteção tipo I e tipo II — PNLN

(a que se referem os capítulos II, V, VI)



Legenda:

-  Delimitação do PNLN
-  Proteção Parcial do Tipo I (Marinha)
-  Proteção Parcial do Tipo II (Marinha)

Coordenadas dos Vértices das Geometrias Correspondentes à Zona de Proteção Parcial do Tipo I (Parte Marinha)

Vértice	Latitude	Longitude
1	41° 34' 08,91" N	8° 49' 16,31" W
2	41° 34' 16,62" N	8° 48' 49,39" W
3	41° 33' 20,60" N	8° 48' 25,47" W
4	41° 33' 12,99" N	8° 48' 47,79" W
5	41° 31' 31,25" N	8° 48' 22,01" W
6	41° 31' 43,06" N	8° 47' 56,91" W
7	41° 31' 11,15" N	8° 47' 28,95" W
8	41° 30' 58,24" N	8° 47' 55,48" W
9	41° 30' 59,42" N	8° 49' 2,79" W
10	41° 31' 12,93" N	8° 48' 39,00" W
11	41° 30' 39,93" N	8° 48' 3,84" W
12	41° 30' 23,66" N	8° 48' 25,30" W
13	41° 30' 10,09" N	8° 48' 4,20" W
14	41° 30' 19,27" N	8° 47' 52,18" W
15	41° 29' 39,40" N	8° 47' 14,93" W
16	41° 29' 30,58" N	8° 47' 27,44" W

Sistema de Referência: Hayford-Gauss
Projeção: Transversa de Mercator
Datum: Lisboa

Figura n.º 14 – Áreas de Proteção Tipo I e Tipo II do PNLN

316131169