S. R.

MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL

MARINHA

INSTITUTO HIDROGRÁFICO

PN58

# AVISOS AOS NAVEGANTES

## GRUPO ANUAL – 2021

**(Este grupo substitui e cancela o Grupo Anual - 2020)**

AVISOS DE 1 a 100 Em vigor em 1 de janeiro de 2021

**Recomenda-se vivamente a todos os Navegantes que comuniquem, imediatamente, e pela via mais rápida, a descoberta de novos perigos ou suspeita de perigos para a navegação, assim como qualquer alteração ou anomalia encontradas nas ajudas à navegação, nas cartas náuticas, nas publicações náuticas e noutros documentos náuticos.**
**A comunicação deve ser dirigida pela via mais rápida a qualquer Autoridade Marítima ou diretamente ao Instituto Hidrográfico.**

**É mais importante o CONTEÚDO E A RAPIDEZ na comunicação da informação do que a sua FORMA**

INSTITUTO HIDROGRÁFICO PORTUGAL

**UTILIZAÇÃO DAS CARTAS NÁUTICAS (CN), CARTAS ELETRÓNICAS DE NAVEGAÇÃO (CEN) E PUBLICAÇÕES NÁUTICAS (PN)**

## 1. DAS CARTAS NÁUTICAS, DAS CARTAS ELETRÓNICAS DE NAVEGAÇÃO E DAS PUBLICAÇÕES NÁUTICAS

A informação contida nas CN, nas CEN e nas PN pode, pela sua natureza, sofrer alterações. O Instituto Hidrográfico faz um esforço permanente para assegurar a atualização das CN, das CEN e das PN portuguesas através da difusão dos "Avisos aos Navegantes".
O Navegante não pode tomar como garantido que a informação que possui é a mais completa e atual e deve interpretar, avaliar e aplicar como julgar adequado à situação, a informação contida nas CN, nas CEN e nas PN, tomando em consideração as circunstâncias particulares existentes, as recomendações da pilotagem local e a utilização criteriosa das Ajudas à Navegação disponíveis.

## 2. DAS CARTAS NÁUTICAS

O Navegante deve utilizar as CN com prudência. A informação representada nestes documentos pode ser, em certas áreas, antiga e incompleta. As datas de recolha da informação constante nas CN estão referidas no diagrama de compilação, constituindo este um importante elemento de análise e avaliação.

Na condução da navegação, o Navegante deve fazer uso das cartas de maior escala que tiver disponíveis.

As CN de pequena escala, representando áreas oceânicas onde a informação hidrográfica é escassa, podem dar indicações incorretas de baixios, nomeadamente no que se refere à posição, sonda mínima e extensão. Em particular podem existir nas zonas fora das rotas mais utilizadas perigos não detetados.

## 3. DAS CARTAS ELETRÓNICAS DE NAVEGAÇÃO

O Navegante deve utilizar as CEN com prudência. A informação representada nestes documentos pode ser, em certas áreas, antiga e incompleta. A informação relativa à recolha da informação, constante nas CEN encontra-se codificada no meta-objeto M_QUAL, constituindo este um importante elemento de análise e avaliação.
Durante a navegação, o ECDIS deverá ir buscar automaticamente a célula de melhor escala que tiver disponível, desde que o utilizador tenha a opção do modo de carregamento das CEN em automático.
Na condução da navegação, o Navegante deve utilizar o ECDIS com as devidas cautelas e com o conhecimento completo das suas limitações e erros, assim como deve ser utilizada informação cartográfica proveniente de organismos oficiais por forma a garantir a precisão dos sistemas de posicionamento (como o GPS e o DGPS).
As CEN de pequena escala representando áreas oceânicas onde a informação hidrográfica é escassa, podem dar indicações incorretas de baixios, nomeadamente no que se refere à posição, sonda mínima e extensão. Em particular podem existir nas zonas fora das rotas mais utilizadas perigos não detetados.

# ÍNDICES


Pág.

Secção I - SUMÁRIO . . . . . i

Geográfico
Cartas Náuticas afetadas
Cartas Eletrónicas de Navegação afetadas
Publicações Náuticas afetadas

Secção II - AVISOS ESPECIAIS . . . . . 1

Secção III - AVISOS TEMPORÁRIOS E PRELIMINARES EM VIGOR . . . . . 177


O DIRETOR-GERAL

Carlos Manuel da Costa Ventura Soares

Digitally signed by Carlos Manuel da Costa Ventura Soares
DN: c=PT, o=Instituto Hidrográfico, cn=Carlos Manuel da Costa Ventura Soares
Date: 2021.01.05 18:32:37 Z

Carlos Ventura Soares
Contra-almirante

# Secção I – SUMÁRIO

## GEOGRÁFICO

| | | |
|---|---|---|
| Atlântico Norte – Portugal – Portugal Continental | Págs. | 177 a 194, 196, 197 |
| Atlântico Norte – Portugal – Arquipélago dos Açores | Págs. | 180, 188, 189, 191, 192, 195, 197 a 201 |
| Atlântico Norte – Portugal – Arquipélago da Madeira | Págs. | 177, 178, 197 |

## CARTAS NÁUTICAS AFETADAS

| CARTA N.º | AVISO N.º | PÁGINA N.º |
|---|---|---|
| 11101 | 257/15(T), 224/19(T), 138/20(T) | 178, 184, 187 |
| 21101 | 252/18(T), 224/19(T), 138/20(T), 170/20(T), 184/20(T) | 181, 184, 187, 189, 190 |
| 23202 | 169/14(T), 224/19(T), 280/19(T), 138/20(T), 170/20(T) | 177, 184, 186, 187, 189 |
| 23203 | 224/19(T), 188/20(T) | 184, 190 |
| 23204 | 252/18(T), 250/19(T), 251/19(T), 252/19(T), 253/19(T) | 181, 185 |
| 24201 | 164/19(T), 243/19(T), 280/19(T), 109/20(T), 137/20(T), 138/20(T), 187/20(T), 217/20(T), 232/20(T) | 182, 185, 186, 187, 190, 193, 196 |
| 24202 | 393/10(T), 169/14(T), 113/18(T), 224/19(T), 170/20(T), 217/20(T) | 177, 180, 184, 189, 193 |
| 24203 | 169/14(T), 224/19(T), 286/19(T), 170/20(T) | 177, 184, 186, 189 |
| 24204 | 286/19(T), 116/20(T), 205/20(T), 220/20(T) | 186, 187, 192, 194 |
| 24205 | 216/18(T), 215/19(T), 188/20(T), 220/20(T), 222/20(T) | 181, 184, 190, 194 |
| 24206 | 274/16(T), 216/18(T), 252/18(T), 266/18(T), 215/19(T), 250/19(T), 251/19(T), 252/19(T), 253/19(T), 184/20(T), 189/20(T), 222/20(T) | 179, 181, 182, 184, 185, 190 194 |
| 26302 | 276/15(T) | 178 |
| 26303 | 131/18(T), 167/19(T), 114/20(T), 218/20(T) | 181, 183, 187, 193 |
| 26304 | 167/19(T), 124/20(T), 219/20(T), 235/20(T) | 183, 187, 194, 197 |
| 26305 | 111/15(T), 169/17(T), 268/17(T), 168/19(T), 124/20(T), 219/20(T), 235/20(T) | 178, 179, 180 183, 187, 194, 197 |
| 26306 | 169/17(T), 230/17(T) | 179 |
| 26307 | 288/15(T), 189/19 (T) | 178, 183 |

| CARTA N.º | AVISO N.º | PÁGINA N.º |
|---|---|---|
| 26308 | 116/20(T) | 187 |
| 26310 | 161/20(T) | 188 |
| 26311 | 293/16(T), 162/17(T), 252/18(T), 228/19(T), 162/20(T) | 179, 181, 184 188 |
| 26312 | 290/19(T) | 186 |
| 26401 | 109/14(T), 243/17(T), 108/19(T), 108/20(T), 137/20(T), 231/20(T) | 177, 180, 182, 186, 187, 196 |
| 26402 | 243/19(T), 109/20(T), 214/20(T), 233/20(T) | 185, 186, 193, 196 |
| 26403 | 128/18(T), 185/19(T), 178/20(T), 179/20(T), 180/20(T), 203/20(T), 204/20(T), 216/20(T), 217/20(T), 234/20(T) | 181, 183, 189, 192, 193, 196 |
| 26404 | 393/10(T), 223/19(T) | 177, 184 |
| 26405 | 169/14(T), 224/19(T), 170/20(T) | 177, 184, 189 |
| 26407 | 116/20(T) | 187 |
| 26408 | 142/20(T), 205/20(T), 220/20(T), 221/20(T) | 188, 192, 194, |
| 26410 | 187/20(T), 195/20(T), 232/20(T) | 190, 191, 196 |
| 27502 | 216/18(T), 215/19(T), 222/20(T) | 181, 184, 194 |
| 27503 | 189/20(T) | 190 |
| 27504 | 131/18(T), 286/19(T), 114/20(T) | 181, 186, 187 |
| 33101 | 257/15(T), 236/20(T) | 178, 197 |
| 36201 | 257/15(T), 236/20(T), 237/20(T) | 178, 197 |
| 36402 | 257/15(T),236/20(T) | 178, 197 |
| 36403 | 175/14(T), 237/20(T) | 177, 197 |
| 36406 | 257/15(T) | 178 |
| 37501 | 236/20(T) | 197 |
| 43102 | 247/20(T) | 201 |
| 43103 | 260/17(T) | 180 |
| 46201 | 207/20(T), 246/20(T), 247/20(T) | 192, 200, 201 |
| 46401 | 190/20(T), 191/20(T), 229/20(T), 248/20(T) | 191, 195, 201 |

| CARTA N.º | AVISO N.º | PÁGINA N.º |
|---|---|---|
| 46403 | 163/20(T), 246/20(T), 247/20(T) | 188, 200, 201 |
| 46404 | 174/20(T), 208/20(T) | 189, 192 |
| 46405 | 224/20(T), 241/20(T), 242/20(T), 243/20(T), 244/20(T), 245/20(T) | 195, 199, 200 |
| 46406 | 238/20(T), 239/20(T), 240/20(T) | 197, 198 |
| 46407 | 260/17(T) | 180 |
| 47501 | 207/20(T) | 192 |
| 61101 | 257/15(T) | 178 |
| 24P01 | 164/19(T), 243/19(T), 280/19(T), 109/20(T), 137/20(T), 138/20(T), 187/20(T), 217/20(T), 232/20(T), | 182, 185, 186, 187, 190, 193, 196 |
| 24P02 | 169/14(T), 113/18(T), 224/19(T), 170/20(T), 217/20(T) | 177, 180, 184, 189, 193 |
| 24P03 | 169/14(T), 224/19(T), 286/19(T), 170/20(T) | 177, 184, 186, 189 |
| 24P04 | 286/19(T), 116/20(T), 205/20(T), 220/20(T) | 186, 187, 192, 194 |
| 24P05 | 216/18(T), 215/19(T), 188/20(T), 220/20(T), 222/20(T) | 181, 184, 190, 194 |
| 24P06 | 274/16(T), 216/18(T), 252/18(T), 215/19(T), 250/19(T), 251/19(T), 252/19(T), 253/19(T), 184/20(T), 189/20(T), 222/20(T), 266/18(T) | 179, 181, 184, 185, 190, 194, 182 |
| 25R01 | 164/19(T), 109/20(T), 137/20(T), 187/20(T), 232/20(T) | 182, 186, 187, 190, 196 |
| 25R02 | 243/19(T), 280/19(T), 109/20(T), 217/20(T) | 185, 186, 193 |
| 25R03 | 393/10(T), 113/18(T), 217/20(T) | 177, 180, 193 |
| 25R04 | 393/10(T) | 177 |
| 25R05 | 169/14(T), 224/19(T), 170/20(T) | 177, 184, 189 |
| 25R06 | 224/19(T) | 184 |
| 25R07 | 286/19(T) | 186 |
| 25R08 | 116/20(T) | 187 |
| 25R09 | 205/20(T), 220/20(T) | 192, 194 |
| 25R11 | 216/18(T), 215/19(T), 222/20(T) | 181, 184, 194 |
| 25R12 | 274/16(T), 252/18(T), 266/18(T), 250/19(T), 251/19(T), 252/19(T), 253/19(T), 184/20(T), 189/20(T) | 179, 181, 182, 185, 190 |
| INT 104 | 257/15(T) | 178 |
| INT 1081 | 252/18(T), 224/19(T), 138/20(T), 170/20(T), 184/20(T) | 181, 184, 187, 189, 190 |
| INT 1810 | 169/14(T), 224/19(T), 280/19(T), 138/20(T), 170/20(T) | 177, 184, 186, 187, 189 |
| INT 1811 | 224/19(T), 188/20(T) | 184, 190 |
| INT 1812 | 252/18(T), 250/19(T), 251/19(T), 252/19(T), 253/19(T) | 181, 185 |

| CARTA N.º | AVISO N.º | PÁGINA N.º |
|---|---|---|
| INT 1813 | 164/19(T), 243/19(T), 280/19(T), 109/20(T), 137/20(T), 138/20(T), 187/20(T), 217/20(T), 232/20(T) | 182, 185, 186, 187, 190, 193, 196 |
| INT 1814 | 393/10(T), 169/14(T), 113/18(T), 224/19(T), 170/20(T), 217/20(T) | 177, 180, 184, 189, 193 |
| INT 1815 | 169/14(T), 224/19(T), 286/19(T), 170/20(T) | 177, 184, 186, 189 |
| INT 1816 | 286/19(T), 116/20(T), 205/20(T), 220/20(T) | 186, 187, 192, 194 |
| INT 1817 | 216/18(T), 215/19(T), 188/20(T), 220/20(T), 222/20(T) | 181, 184, 190, 194 |
| INT 1818 | 274/16(T), 216/18(T), 252/18(T), 266/18(T), 215/19(T), 250/19(T), 251/19(T), 252/19(T), 253/19(T), 184/20(T), 189/20(T), 222/20(T) | 179, 181, 182, 184, 185, 190, 194 |
| INT 1870 | 109/14(T), 243/17(T), 108/19(T), 108/20(T), 137/20(T), 231/20(T) | 177, 180, 182, 186, 187, 196 |
| INT 1871 | 243/19(T), 109/20(T), 214/20(T), 233/20(T) | 185, 186, 193, 196 |
| INT 1872 | 128/18(T), 185/19(T), 178/20(T), 179/20(T), 180/20(T), 203/20(T), 204/20(T), 216/20(T), 217/20(T), 234/20(T) | 181, 183, 189, 192, 193, 196 |
| INT 1873 | 393/10(T), 223/19(T) | 177, 184 |
| INT 1875 | 131/18(T), 167/19(T), 114/20(T), 218/20(T) | 181, 183, 187, 193 |
| INT 1876 | 167/19(T), 124/20(T), 219/20(T), 235/20(T) | 183, 187, 194, 197 |
| INT 1877 | 111/15(T), 169/17(T), 268/17(T), 168/19(T), 124/20(T), 219/20(T), 235/20(T) | 178, 179, 180, 183, 187, 194, 197 |
| INT 1878 | 169/17(T), 230/17(T) | 179 |
| INT 1879 | 288/15(T), 189/19 (T) | 178, 183 |
| INT 1880 | 116/20(T) | 187 |
| INT 1883 | 142/20(T), 205/20(T), 220/20(T), 221/20(T) | 188, 192, 194 |
| INT 1884 | 161/20(T) | 188 |
| INT 1885 | 293/16(T), 162/17(T), 252/18(T), 228/19(T), 162/20(T) | 179, 181, 184, 188 |
| INT 1890 | 238/20(T), 239/20(T), 240/20(T) | 197, 198 |
| INT 1891 | 163/20(T), 246/20(T), 247/20(T) | 188, 200, 201 |
| INT 1893 | 247/20(T) | 201 |
| INT 1894 | 260/17(T) | 180 |
| INT 1919 | 257/15(T), 236/20(T), 237/20(T) | 178, 197 |
| INT 1920 | 257/15(T), 236/20(T) | 178, 197 |
| INT 1921 | 257/15(T), 236/20(T) | 178, 197 |

# CARTAS ELETRÓNICAS DE NAVEGAÇÃO AFETADAS

| CARTA N.º | AVISO N.º | PÁGINA N.º |
|---|---|---|
| PT111101 | 257/15(T), 224/19(T), 237/20(T) | 178, 184, 197 |
| PT221101 | 252/18(T), 224/19(T), 138/20(T), 170/20(T), 184/20(T), 188/20(T) | 181, 184, 187, 189, 190 |
| PT233101 | 257/15(T), 236/20(T), 237/20(T) | 178, 197 |
| PT324201 | 164/19(T), 243/19(T), 280/19(T), 109/20(T), 137/20(T), 138/20(T), 187/20(T), 232/20(T) | 182, 185, 186, 187, 190, 196 |
| PT324202 | 393/10(T), 113/18(T), 217/20(T) | 177, 180, 193 |
| PT324203 | 169/14(T), 224/19(T), 170/20(T) | 177, 184, 189 |
| PT324204 | 286/19(T), 116/20(T) | 186, 187 |
| PT324205 | 216/18(T), 215/19(T), 188/20(T), 205/20(T), 220/20(T), 222/20(T) | 181, 184, 190, 192, 194 |
| PT324206 | 274/16(T), 252/18(T), 250/19(T), 251/19(T), 252/19(T), 253/19(T), 184/20(T), 189/20(T) | 179, 181, 185, 190 |
| PT336201 | 257/15(T), 236/20(T), 237/20(T) | 178, 197 |
| PT343103 | 260/17(T) | 180 |
| PT426401 | 137/20(T) | 187 |
| PT426402 | 243/19(T), 109/20(T) | 185, 186 |
| PT426403 | 128/18(T), 216/20(T), 217/20(T), 234/20(T) | 181, 193, 196 |
| PT426404 | 393/10(T), 223/19(T) | 177, 184 |
| PT426405 | 169/14(T), 224/19(T), 170/20(T) | 177, 184, 189 |
| PT426407 | 116/20(T) | 187 |
| PT426408 | 142/20(T), 205/20(T), 220/20(T) | 188, 192, 194 |
| PT436402 | 236/20(T) | 197 |
| PT436403 | 175/14(T) | 177 |
| PT436406 | 257/15(T), 237/20(T) | 178, 197 |
| PT446201 | 207/20(T) | 192 |
| PT446401 | 190/20(T), 229/20(T), 248/20(T) | 191, 195, 201 |
| PT446403 | 163/20(T), 246/20(T), 247/20(T) | 188, 200, 201 |
| PT446405 | 224/20(T), 244/20(T) | 195, 200 |
| PT446407 | 260/17(T) | 180 |

| CARTA N.º | AVISO N.º | PÁGINA N.º |
|---|---|---|
| PT526302 | 276/15(T) | 178 |
| PT526303 | 131/18(T), 167/19(T), 114/20(T), 218/20(T) | 181, 183, 187, 193 |
| PT526304 | 124/20(T), 219/20(T), 235/20(T) | 187, 194, 197 |
| PT526305 | 111/15(T), 268/17(T), 168/19(T) | 178, 180, 183 |
| PT526306 | 169/17(T), 230/17(T) | 179 |
| PT526307 | 288/15(T), 189/19 (T) | 178, 183 |
| PT526308 | 116/20(T) | 187 |
| PT526310 | 161/20(T) | 188 |
| PT526311 | 293/16(T), 162/17(T), 252/18(T), 228/19(T), 162/20(T) | 179, 181, 184, 188 |
| PT526312 | 290/19(T) | 186 |
| PT528501 | 109/14(T), 243/17(T), 108/19(T), 108/20(T), 137/20(T), 231/20(T) | 177, 180, 182, 186, 187, 196 |
| PT528503 | 187/20(T), 195/20(T), 232/20(T) | 190, 191, 196 |
| PT528505 | 214/20(T), 233/20(T) | 193, 196 |
| PT528506 | 185/19(T), 178/20(T), 179/20(T), 180/20(T), 203/20(T), 204/20(T), 217/20(T), 234/20(T) | 183, 189, 192, 193, 196 |
| PT528507 | 393/10(T), 223/19(T) | 177, 184 |
| PT528514 | 220/20(T), 221/20(T) | 194 |
| PT528516 | 216/18(T), 215/19(T), 222/20(T) | 181, 184, 194 |
| PT538504 | 236/20(T) | 197 |
| PT548502 | 229/20(T), 248/20(T) | 195, 201 |
| PT548503 | 190/20(T), 191/20(T) | 191 |
| PT548505 | 246/20(T), 247/20(T) | 200, 201 |
| PT548507 | 174/20(T), 208/20(T) | 189, 192 |
| PT548509 | 207/20(T) | 192 |
| PT548515 | 224/20(T), 241/20(T), 242/20(T), 243/20(T) | 195, 199, 200 |
| PT548519 | 238/20(T), 239/20(T), 240/20(T) | 197, 198 |
| PT627M01 | 124/20(T), 219/20(T), 235/20(T) | 187, 194, 197 |
| - | - | - |

# PUBLICAÇÕES NÁUTICAS AFETADAS

| Página | Ajuda | Aviso N.º | Suplemento a esta informação | | Página | Ajuda | Aviso N.º | Suplemento a esta informação | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Secção | Pág. | | | | Secção | Pág. |

## LISTA DE LUZES, BOIAS, BALIZAS E SINAIS DE NEVOEIRO, Vol. I – 12ª edição, 2020

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 33 | 50.1 | 195/20(T) | - | - | 205 | 404 | 220/20(T) | - | - |
| 33 | 55 | 232/20(T) | - | - | 207 | 407.6 | 221/20(T) | - | - |
| 36 | 80.2 | 233/20(T) | - | - | 281 | 631 | 236/20(T) | - | - |
| 36 | 80.4 | 214/20(T) | - | - | 291 | 663 | 237/20(T) | - | - |
| 111 | 92.5 | 216/20(T) | - | - | 307 | 735 | 224/20(T) | - | - |
| 111 | 94 | 217/20(T) | - | - | 311 | 747 | 244/20(T) | - | - |
| 115 | 96.6 | 234/20(T) | - | - | 317 | 785 | 207/20(T) | - | - |
| 119 | 98.2 | 203/20(T) | - | - | 321 | 811.8 | 208/20(T) | - | - |
| 125 | 99.8 | 204/20(T) | - | - | 325 | 830.1 | 246/20(T) | - | - |
| 147 | 210.5 | 218/20(T) | - | - | 327 | 836 | 247/20(T) | - | - |
| 163 | 286 | 219/20(T | - | - | 335 | 873 | 229/20(T) | - | - |
| 167 | 305 | 235/20(T) | - | - | 335 | 873.1 | 229/20(T) | - | - |

## LISTA DE LUZES, BOIAS, BALIZAS E SINAIS DE NEVOEIRO, Vol. I – 11ª edição, 2017

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 27 | 27.1 | 109/14(T) | - | - | 91 | 263.5 | 230/17(T) | - | - |
| 27 | 27.2 | 108/19(T) | - | - | 91 | 264.1 | 189/19 (T) | - | - |
| 27 | 27.10 | 108/20(T) | - | - | 93 | 270 | 288/15(T) | - | - |
| 29 | 27.12 | 243/17(T) | - | - | 93 | 270.1 | 288/15(T) | - | - |
| 29 | 28.1 | 137/20(T) | - | - | 93 | 270.2 | 288/15(T) | - | - |
| 31 | 40.2 | 187/20(T) | - | - | 97 | 300 | 124/20(T) | - | - |
| 35 | 69 | 109/20(T) | - | - | 101 | 311.7 | 268/17(T) | - | - |
| 37 | 80.5 | 138/20(T) | - | - | 105 | 317 | 111/15(T) | - | - |
| 45 | 87.2 | 243/19(T) | - | - | 123 | 375.1 | 116/20(T) | - | - |
| 45 | 88.3 | 280/19(T) | - | - | 138 | 422 | 188/20(T) | - | - |
| 45 | 88.4 | 280/19(T) | - | - | 147 | 448 | 215/19(T) | - | - |
| 45 | 88.5 | 280/19(T) | - | - | 153 | 493 | 189/20(T) | - | - |
| 45 | 88.6 | 280/19(T) | - | - | 153 | 498 | 184/20(T) | - | - |
| 49 | 96.51 | 185/19(T) | - | - | 161 | 538 | 293/16(T) | - | - |
| 51 | 96.65 | 178/20(T) | - | - | 161 | 540 | 162/17(T) | - | - |
| 51 | 96.66 | 179/20(T) | - | - | 169 | 571 | 274/16(T) | - | - |
| 51 | 96.67 | 180/20(T) | - | - | 169 | 572.1 | 266/18(T) | - | - |
| 61 | 100.5 | 113/18(T) | - | - | 171 | 578.2 | 250/19(T) | - | - |
| 61 | 100.6 | 113/18(T) | - | - | 171 | 578.3 | 251/19(T) | - | - |
| 61 | 108 | 393/10(T) | - | - | 171 | 578.5 | 252/19(T) | - | - |
| 61 | 109 | 223/19(T) | - | - | 173 | 578.6 | 253/19(T) | - | - |
| 69 | 130 | 169/14(T) | - | - | 181 | 596.3 | 290/19(T) | - | - |
| 69 | 131 | 170/20(T) | - | - | 203 | 624 | 257/15(T) | - | - |
| 69 | 132 | 224/19(T) | - | - | 209 | 646 | 175/14(T) | - | - |
| 75 | 191.2 | 286/19(T) | - | - | 217 | 681 | 260/17(T) | - | - |
| 77 | 195.6 | 131/18(T) | - | - | 243 | 811.9 | 174/20(T) | - | - |
| 77 | 196 | 114/20(T) | - | - | 255 | 874 | 190/20(T) | - | - |
| 87 | 253 | 169/17(T) | - | - | - | - | - | - | - |

# SECÇÃO II

## AVISOS ESPECIAIS

ÍNDICE

N.º do Aviso Pág.


* 1 - AVISOS À NAVEGAÇÃO ..... 5

* 2 - AVISOS À NAVEGAÇÃO – SISTEMA NAVTEX ..... 18

* 3 - AVISOS AOS NAVEGANTES ..... 19

* 4 - COMUNICADOS HIDROGRÁFICOS ..... 23

* 5 - COMUNICADOS RELATIVOS À SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO ..... 24

* 6 - COMUNICADOS RELATIVOS A SONDAS ANORMAIS ..... 25

* 7 - COMUNICADOS METEOROLÓGICOS ..... 25

* 8 - SERVIÇO AUTOMÁTICO DE INFORMAÇÃO METEOROLÓGICA ..... 26

* 9 - SISTEMA DE BALIZAGEM MARÍTIMA – Mapa das duas regiões internacionais (A e B) ..... 27

*10 - SINAIS VISUAIS DE AVISO DE TEMPORAL PARA USO NOS PORTOS PORTUGUESES ..... 28

*11 - ÁREAS DE BUSCA E SALVAMENTO (SAR) EM PORTUGAL ..... 29

*12 - UTILIZAÇÃO DAS AJUDAS À NAVEGAÇÃO FLUTUANTES ..... 31

*13 - GRANDES BOIAS AUTOMÁTICAS DE NAVEGAÇÃO – Precauções ..... 31

*14 - BOIAS METEOROLÓGICAS E OCEANOGRÁFICAS EM PORTUGAL – Situação ..... 31

*15 - CABOS SUBMARINOS E CONDUTAS SUBMARINAS ..... 35

*16 - CABOS SUBMARINOS - Localização ..... 35

*17 - PROTEÇÃO DAS INSTALAÇÕES *OFFSHORE* – Zona de segurança ..... 36

*18 - PROCEDIMENTOS DE SEGURANÇA DE UM NAVIO ISOLADO À VISTA DE UMA FORÇA NAVAL OU COMBOIO ..... 37

*19 - SEGURANÇA DOS HELICÓPTEROS ..... 37

*20 - NORMAS DE PROTEÇÃO À NAVEGAÇÃO DOS SUBMARINOS PORTUGUESES A OBSERVAR POR TODOS OS NAVIOS QUE NAVEGUEM EM ÁGUAS JURISDICIONAIS PORTUGUESAS ..... 37

*21 - PÉ-DE-PILOTO E RESGUARDO AO FUNDO ..... 44

*22 - CARREIRA DE TIRO DA FIGUEIRA DA FOZ – Área perigosa ..... 46

*23 - PESCA NA COSTA PORTUGUESA ..... 46

*24 - SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO. TRÁFEGO MARÍTIMO – Precauções na costa portuguesa ..... 52

*25 - SINALIZAÇÃO DE SENSORES SÍSMICOS REBOCADOS ..... 53

*26 - REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTOS NO MAR – 1972 – Emendas ..... 53

*27 - UTILIZAÇÃO DOS SINAIS DO RIEAM – 72 "Navio desgovernado" e "Navio com capacidade manobra reduzida".....53

*28 - SISTEMAS DE ROTEAMENTO – ESQUEMAS DE SEPARAÇÃO DE TRÁFEGO.....54

*29 - SISTEMAS DE ROTEAMENTO MARÍTIMO EM PORTUGAL CONTINENTAL .....55

*30 - SISTEMA DE NOTIFICAÇÃO OBRIGATÓRIA – (ZMPS - *WETREP e CANREP*).....61

*31- SERVIÇO DE CONTROLO DE TRÁFEGO MARÍTIMO – VTS .....66

*32 - SISTEMA DE NOTIFICAÇÃO OBRIGATÓRIA AO LARGO DA COSTA DE PORTUGAL – COPREP.....67

*33 - SISTEMA DE NOTIFICAÇÃO OBRIGATÓRIA – EST FINISTERRE E ESTREITO DE GIBRALTAR.....70

*34- - SISTEMA AUTOMATIZADO DE ASSISTÊNCIA MÚTUA NO SALVAMENTO DE NAVIOS – AMVER.....72

*35 - MAR TERRITORIAL E ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA.....73

*36 - PORTUGAL - ZONAS MARÍTIMAS SOB SOBERANIA OU JURISDIÇÃO NACIONAL.....77

*37 - PORTUGAL - REDE NACIONAL DE ÁREAS PROTEGIDAS E ZONAS PROTEÇÃO ESPECIAL.....85

*38 - ÁREAS PERIGOSAS DEVIDO À EXISTÊNCIA DE MINAS.....134

*39- SISTEMAS DE RADIOPOSICIONAMENTO POR SATÉLITE – *Global Positioning System*.....135

*40 - ESTAÇÕES DGPS .....136

*41 - TRANSFORMAÇÃO DE DATUM EM RECETORES GPS .....137

*42 - OPERAÇÃO DO RADAR MARÍTIMO NA DETEÇÃO DE RESPONDEDORES RADAR DE BUSCA E SALVAMENTO – *Search And Rescue radar Transponder*.....137

*43 - DOCUMENTOS DA UIT – Estado dos documentos.....139

*44 - DIFERENÇAS HORÁRIAS EM RELAÇÃO AO TEMPO UNIVERSAL COORDENADO – UTC.....140

*45 - HORAS LEGAIS USADAS EM PORTUGAL .....143

*46 - POLUIÇÃO DO MAR POR HIDROCARBONETOS – Regulamentos .....144

*47- UTILIZAÇÃO DE CARTAS NÁUTICAS, CARTAS ELETRÓNICAS DE NAVEGAÇÃO E PUBLICAÇÕES NÁUTICAS NÃO OFICIAIS .....147

*48 - PUBLICAÇÕES NÁUTICAS DESTINADAS À NAVEGAÇÃO – Recomendações.....147

*49 - ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA – Cartas e Publicações – Regulamento.....147

*50 - TABELA DE MARÉS – 2021.....148

*51 - FÓLIO CARTOGRÁFICO.....149

*52 - DIAGRAMA DE COMPILAÇÃO DAS CN E CEN PORTUGUESAS.....150

*53 - CARTAS INTERNACIONAIS E CARTAS SEGUINDO AS ESPECIFICAÇÕES INTERNACIONAIS .....151

*54 - CARTAS COM DIFERENTES SISTEMAS GEODÉSICOS (DATA).....156

*55 - CARTAS ELETRÓNICAS DE NAVEGAÇÃO (CEN) E SISTEMAS DE CARTAS ELETRÓNICAS .....157

*56 - CARTAS NÁUTICAS E PUBLICAÇÕES NÁUTICAS – Revendedor .....157

*57 - CARTAS ELETRÓNICAS DE NAVEGAÇÃO – Comercialização .....158

*58 - AVISO ESPECIAL 120 – ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA .....158

*59 - INFORMAÇÃO METEOROLÓGICA – ÁREAS NA METAREA II ..... 159

*60 - ÁREAS DE *SCOOPING* EM PORTUGAL CONTINENTAL ..... 162

*61 - LIMITES DE JURISDIÇÃO DAS CAPITANIAS DOS PORTOS DE PORTUGAL ..... 168

*62 - NÚMERO DE EMERGÊNCIA – **505** ..... 169

*63 - CODU-MAR ..... 169

*64 - SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE TRÁFEGO MARÍTIMO ..... 170

*65 a 99 - Vagos ..... 172

*100 - GLOSSÁRIO DE ABREVIATURAS ..... 173

É mais importante o **CONTEÚDO E A RAPIDEZ** na comunicação da informação do que a sua **FORMA**

Em quaisquer circunstâncias, o navegante poderá sempre contactar:

Instituto Hidrográfico
Rua das Trinas, 49
1249-093 Lisboa
Telefone: + 351 210 943 000
Telefax: + 351 210 943 299
E-mail: navegacao@hidrografico.pt
Website: www.hidrografico.pt

## * 1 - AVISOS À NAVEGAÇÃO

### A – O SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO E SEGURANÇA MARÍTIMA

Desde a sua criação em 1959, a Organização Marítima Internacional / *International Maritime Organization* (OMI/IMO) procurou aperfeiçoar as radiocomunicações aprovadas na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (SOLAS-74) e explorar os progressos feitos nas tecnologias das radiocomunicações com objetivo de aumentar a segurança no mar

Em 1972, com o apoio do *International Radio Consultive Committee* (IRCC), a IMO iniciou estudos na área das comunicações via satélite, que resultaram na criação da International Maritime Satellite Organization (IMSO) em 1979, o que disponibilizou à navegação marítima um sistema internacional de comunicações via satélite, cuja componente de serviço público é hoje em dia assegurada pelas empresas INMARSAT.

A Assembleia da IMO, na sua 11ª sessão em 1979, analisou os acordos existentes para comunicações de socorro e segurança marítima e decidiu que devia ser estabelecido um novo sistema mundial de socorro e segurança marítima para aperfeiçoar os procedimentos de radiocomunicações de socorro e segurança.

Com o apoio da União Internacional de Telecomunicações (UIT), da IRCC e de outras organizações internacionais nomeadamente a Organização Meteorológica Mundial / *Weather Methereological Organization* (OMM/WMO), a Organização Hidrográfica Internacional (OHI), a INMARSAT e a *Space System for Search of Distress Vessels – Search and Rescue Satellite-Aided Tracking* (COSPAS-SARSAT), a IMO desenvolveu e aprovou vários equipamentos e técnicas usadas no Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima (GMDSS - *Global Maritime Distress and Safety System*). A UIT também estabeleceu uma estrutura de regras próprias para implantar no GMDSS.

Em 1988 foram adotadas emendas à Convenção SOLAS-74 no que respeita às radiocomunicações para o GMDSS, as quais entraram em vigor em 1 de fevereiro de 1992.

Conceito básico do GMDSS – As autoridades de busca e salvamento em terra, bem como os navios na vizinhança de um navio em perigo, são rapidamente alertadas, pelo que podem prestar assistência numa ação de Busca e Salvamento (SAR) coordenada, no mínimo tempo possível.
**O sistema também fornece comunicações urgentes e de socorro e difunde a Informação de Segurança Marítima / *Maritime Safety Information* (ISM/MSI): Avisos à Navegação (ANAV), Informação Meteorológica e Informação SAR (*Search and Rescue*)** entre outras.
Por outras palavras, qualquer navio, independentemente da área em que opera, está apto a estabelecer essas comunicações que são essenciais para a segurança própria ou de outro navio operando na mesma área.
Finalmente, cada Governo que ratificou as Emendas à Convenção SOLAS 1974 no que respeita às radiocomunicações para o GMDSS, compromete-se a criar as infraestruturas em terra afetas ao sistema, recomendados pela IMO e todos os navios, enquanto no mar, têm de possuir a capacidade de efetuar:

a. Transmissão do alerta de socorro navio-terra por, pelo menos dois meios independentes, cada um usando um serviço de radiocomunicações diferente;
b. Receção do alerta de socorro terra-navio;
c. Transmissão e receção do alerta de socorro navio-navio;
d. Transmissão e receção de sinais que permitam a sua radiolocalização;
e. Transmissão e receção de comunicações na área do acidente;
f. Transmissão e receção de comunicações de busca e salvamento;
g. Receção automática de MSI.

As bases do Sistema Nacional de Comunicações de Socorro e Segurança Marítima vêm regulamentadas no Decreto-Lei 174/94 de 25 de junho.

### B – A INFORMAÇÃO DE SEGURANÇA MARÍTIMA (MSI - Maritime Safety Information)

A MSI corresponde a toda a informação necessária aos navegantes para uma navegação em segurança. É pois essencial que sejam aplicados procedimentos comuns na recolha, promulgação e disseminação da informação. Só desta forma o navegante tem a informação que necessita, na forma que compreende e o mais cedo possível.
O serviço de Informação de Segurança Marítima é um serviço coordenado internacionalmente. A MSI é transmitida na forma de ANAV, Informação Meteorológica, Informação SAR, etc., para serviços de radiodifusão e recebida a bordo por equipamentos apropriados.

A MSI pode ter várias origens, entre as quais se salientam:

a. Navegantes;
b. Órgãos locais do Sistema de Autoridade Marítima (SAM);
c. Estações Radionavais (ERN) e Postos Rádio Marítimos (PRM);
d. Coordenadores de ANAV;

e. Centros e Sub-Centros de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo (MRCC e MRSC);
f. Coordenadores de Informação Meteorológica;
g. Autoridades portuárias;
h. Órgãos do Estado.

## C – O SERVIÇO MUNDIAL DE AVISOS À NAVEGAÇÃO

O Serviço Mundial de Avisos à Navegação (WWNWS – *World Wide Navigational Warning Service*) é um serviço que assentou na conjugação de esforços das autoridades marítimas mundiais, OHI e OMI, no sentido de melhorar os padrões de segurança da navegação, através da difusão por via rádio de informação relativa a perigos para a navegação.

É organizado de forma a ter uma cobertura global e tem como objetivo assegurar que qualquer navio, navegando em qualquer parte do mundo, possa receber, com a necessária antecedência, as informações de segurança da navegação respeitantes à área do globo onde navega ou para a qual se dirige.

O serviço está baseado na divisão do globo em 21 áreas marítimas de responsabilidade, denominadas NAVAREAS e identificadas por numeração romana, cujos coordenadores são responsáveis pela difusão de ANAV que interessem à navegação oceânica na área.

Cada NAVAREA poderá estar dividida em Subáreas, nas quais um determinado número de países poderá estabelecer um sistema coordenado para promulgação de ANAV Costeiros. Existem ainda as *Regiões*, que são partes da NAVAREA ou da Subárea, com o objetivo de transmissão de ANAV Costeiros.

O Comité de Segurança Marítima aprovou, na sua 85º reunião, emendas aos Anexos 1 e 2 e apêndices da Resolução A.706 (17) – Serviço Mundial de Avisos à Navegação. Estes textos substituem os anteriores, entrando em vigor a 1 de janeiro de 2010.

## DEFINIÇÕES

**Áreas Costeiras** – Área marítima perfeitamente definida dentro da NAVAREA ou Subárea, estabelecida por um Estado costeiro, com o fim de coordenar a transmissão de informação de segurança marítima através do serviço de SafetyNET

**Avisos Costeiros** – Aviso à navegação promulgado em numeração sequencial por um coordenador nacional.
A difusão será efetuada através do serviço internacional de NAVTEX para áreas definidas e/ou pelo serviço internacional de SafetyNET para as áreas costeiras.

**Aviso NAVAREA** – Aviso à navegação ou mensagem de avisos em vigor promulgados pelo coordenador NAVAREA

**Aviso à Navegação** – Mensagem que contém informação urgente e vital para a segurança de navegação, transmitida para os navios de acordo com as disposições da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 e respetivas alterações.

**Avisos em Vigor** – Lista numerada dos avisos que ainda se encontram em vigor, quer tenham sido transmitidos pelo coordenador de NAVAREA, de Subárea ou pelo coordenador nacional durante as últimas seis semanas.

**Aviso Local –** Aviso à navegação que cobre águas interiores, muitas vezes dentro dos limites da jurisdição de um porto ou autoridade marítima.

**Coordenador Nacional –** Autoridade nacional responsável pela verificação e emissão de avisos costeiros dentro da área nacional da sua responsabilidade.

**Coordenador NAVAREA** – Autoridade responsável pela coordenação, verificação e emissão de avisos NAVAREA dentro da NAVAREA da sua responsabilidade.

**Coordenador NAVTEX** – Autoridade responsável pela operacionalidade e gestão de uma ou mais estações de NAVTEX para transmissão de informação de segurança marítima como parte integrante do serviço internacional de NAVTEX

**Coordenador de Subárea** – Autoridade responsável pela emissão dos avisos costeiros dentro da Subárea.

**HF NBDP** – Alta-frequência em banda estreita através da radiotelegrafia de acordo com as recomendações ITU-R M.688

**Informação de Segurança Marítima (MSI – *Maritime Safety Information*)** – Avisos à Navegação e Meteorológicos e outras mensagens urgentes transmitidas para os navios.

**METAREA –** Área geográfica marítima estabelecida com o fim de coordenar a difusão de informação marítima meteorológica. O termo METAREA seguido de um número romano serve para a identificação de uma área marítima em particular. A limitação destas áreas não se encontra relacionada e não deve ser confundida com os limites fronteiriços dos estados.

**NAVAREA** – Área geográfica marítima estabelecida para coordenar a transmissão de avisos à navegação. O termo NAVAREA seguido de um número romano identifica uma determinada área marítima. A limitação destas áreas não se encontra relacionada e não deve ser confundida com os limites fronteiriços dos estados.

**Serviço Internacional de Navtex** – Sistema coordenado de receção/transmissão automática, na frequência 518 kHz, da informação de segurança marítima em banda estreita em radiotelegrafia e usando a língua inglesa

**Serviço Internacional de SafetyNET –** Sistema coordenado de receção/transmissão de informação de segurança marítima através do sistema *Inmarsat Enhanced Group Call* (EGC), usando a língua inglesa de acordo com as disposições da Convenção Internacional para a salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 e respetivas alterações.

**Serviço Nacional de Navtex –** Sistema coordenado de receção/transmissão automática na frequência 518 kHz da informação de segurança marítima em banda estreita em radiotelegrafia.

**Serviço Nacional de SafetyNET** – Sistema coordenado de receção/transmissão de informação de segurança marítima através do sistema *Inmarsat* (EGC).

**Subárea –** Subdivisão existente dentro da área NAVAREA no qual um certo número de estados estabeleceu um sistema de coordenação para promulgação de avisos à navegação. Os limites das Subáreas não se encontram relacionados com os limites fronteiriços dos estados.

**TRANSMISSÃO DE AVISOS À NAVEGAÇÃO**

Os dois principais meios utilizados para transmissão de Avisos à Navegação como parte integrante do MSI, de acordo com as disposições da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 e as alterações para as áreas em questão, são as seguintes:

NAVTEX – transmissões em águas costeiras;

SafetyNET – transmissões que cobrem todas as águas do globo, exceto no mar da área A4, de acordo com o definido na resolução A.801 (19), Anexo 3, parágrafo 4.

A informação NAVTEX deve ser transmitida de acordo com os procedimentos estabelecidos no Manual de NAVTEX.

A informação SafetyNET deve ser transmitida de acordo com os procedimentos estabelecidos no Manual da SafetyNET Internacional

HF NBDP pode ser utilizado para promulgação de informação de segurança marítima fora das áreas de cobertura do *Inmarsat* (Regulamento SOLAS IV/7.1.5)

**HORÁRIO DE TRANSMISSÃO**

Os Avisos à Navegação devem ser transmitidos o mais rapidamente possível ou de acordo com a sua natureza e período de tempo do evento. Normalmente as transmissões devem ser feitas da seguinte maneira:

NAVTEX – respeitando o horário de transmissão, exceto no caso de ser um aviso Vital ou Importante;

SafetyNET – no espaço de 30 minutos após a receção da informação ou no próximo horário de transmissão.

Os Avisos à Navegação devem ser repetidos no horário de transmissão de acordo com o que está estabelecido no Manual do NAVTEX e no Manual Internacional do SafetyNET.

São necessárias pelo menos duas transmissões diárias para a adequada promulgação dos avisos NAVAREA. Quando um aviso NAVAREA abrange mais de seis zonas, devem ser consideradas mais do que duas transmissões

**MÉTODOS DE DIFUSÃO**

Radiodifusão no Sistema Internacional INMARSAT SafetyNET
Radiodifusão no Sistema Internacional NAVTEX; Radiodifusão em Radiotelefonia
Radiodifusão em Radiotelefonia; Difusão por afixação.

**AVISOS À NAVEGAÇÃO**

Conforme a área para a qual são difundidos, existem três tipos de Avisos à Navegação que fazem parte do Serviço Mundial de Avisos à Navegação (*World Wide Navigational Warning System – WWNWS*):

- ANAV NAVAREA
- ANAV Costeiros
- ANAV Locais

Os Avisos à Navegação devem manter-se em vigor até serem cancelados pelo originador. Os avisos devem ser transmitidos enquanto se considerar que a informação é importante, no entanto pode ser difundida através de outros meios de que são exemplo os Avisos aos Navegantes. Após um período de seis semanas devem deixar de ser transmitidos.
A informação mínima necessária ao navegante para constar nos Avisos à Navegação corresponde à natureza do perigo e à posição em que este se encontra. No entanto é normal incluir-se mais alguma informação que possa contribuir para aumentar o espaço de manobra" junto do perigo. A mensagem deve fornecer a informação suficiente que permita ao navegante reconhecer o perigo e verificar os efeitos que este poderá ter na sua navegação.

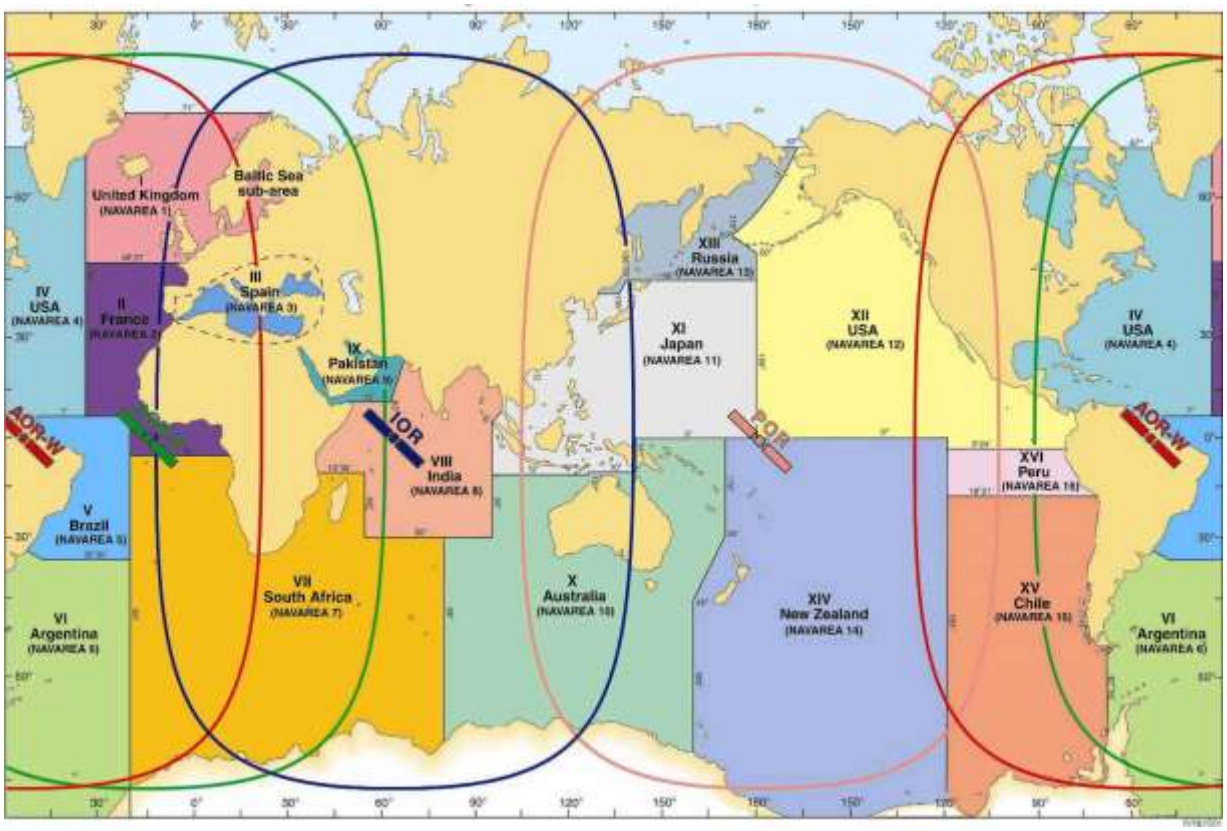
Tendo conhecimento da duração efetiva do evento que deu origem ao aviso à navegação, este deverá constar no texto do aviso.

**C. 1 - AVISOS NAVAREA**

Os Avisos NAVAREA transmitem informação importante para que o navegador tenha uma navegação segura nomeadamente novos perigos para a navegação, avarias de Ajudas à Navegação, assim como informação que possa implicar alterações nas rotas planeadas.

Os Avisos Costeiros são transmitidos através do Serviço Internacional de NAVTEX ou do Serviço Internacional SafetyNET quando se encontra implementado no lugar do NAVTEX.
Os avisos costeiros não são normalmente retransmitidos como avisos NAVAREA, a não ser que a informação incluída deva chegar ao navegador antes de este entrar na área do Serviço NAVTEX.
O coordenador nacional avalia se a informação deve ou não passar para o coordenador NAVAREA, mas a decisão final de transmissão do aviso via NAVAREA pertence ao coordenador.

Áreas geográficas para a coordenação e promulgação de Avisos à Navegação (NAVAREAS)
e cobertura do Sistema INMARSAT



A informação que a seguir se indica pode ser considerada suscetível de transmissão via aviso NAVAREA, não sendo uma lista exaustiva deve ser utilizada como referência.

- Avarias em luzes, sinais de nevoeiro ou boias, afetando as principais rotas de navegação;

- A presença de destroços e a sua localização, nas principais rotas de navegação ou nas suas proximidades;

- Estabelecimento de novas Ajudas à Navegação ou alterações importantes nas existentes, sempre que se verifique que o navegador possa ser induzido em erro;

- Presença de trens de reboque com capacidade de manobra reduzida em áreas de grande tráfego marítimo;

- Perigos diversos (navios à deriva, gelo, minas, contentores, objetos de grandes dimensões, etc);

- Áreas a evitar, onde estão em curso operações SAR e de combate à poluição;

- Descoberta de rochas, baixios, recifes e destroços, passíveis de constituírem perigo para a navegação e sua localização;

- Alteração ou suspensão imprevista de rotas estabelecidas;

- Operações em cabos ou condutas submarinas, o reboque de grandes objetos submersos destinados à investigação ou exploração do mar, utilização de submersíveis tripulados ou não, ou outras operações submarinas constituindo perigo potencial nas rotas de navegação ou nas suas proximidades;

- Objetos de pesquisa científica junto de rotas de navegação;

- Estabelecimento de estruturas *offshore* nas rotas de navegação ou nas suas proximidades;

- Mau funcionamento de serviços de navegação e de estações de difusão de informação de segurança marítima por via rádio ou satélite;

- Informações respeitantes a operações especiais que possam afetar a segurança da navegação, por vezes sobre vastas áreas, tais como exercícios navais, lançamento de mísseis, missões espaciais, testes nucleares, entre outos. É importante incluir no aviso, sempre que possível, a extensão do perigo.
Estes avisos devem ser difundidos pelo menos cinco dias antes do início do acontecimento e manter-se em vigor até ao seu término;

- Atos de pirataria e assalto à mão armada contra navios;

- Fenómenos naturais tais como *tsunamis*, alterações anormais do nível do mar, etc;

- Informação de saúde difundida pela Organização Mundial de Saúde / World Health Organization (OMS/WHO).

**COORDENADORES NAVAREA – Responsabilidades e Recursos/Conhecimentos**

**Meios do Coordenador NAVAREA**

Os recursos/conhecimentos e as fontes do Instituto Hidrográfico nacional;

Deve ter os meios de comunicação (telefone, e-mail, fax, internet, telex, etc) estabelecidos com as Subárea, coordenadores NAVAREA, outros NAVAREA e qualquer outra fonte de informação;

Ter meios de transmissão dentro das águas navegáveis do NAVAREA. A receção dos avisos NAVAREA deve ser possível pelo menos a 700 milhas náuticas para lá do limite do NAVAREA (24 horas de navegação de um navio rápido).

**COORDENADORES NAVAREA**

| *Navarea* | *Coordenador* | *Endereço* |
|---|---|---|
| I | Reino Unido | United Kingdom Hydrographic Office<br>Admiralty Way<br>Taunton<br>Somerset TA1 2DN,<br>United Kingdom<br>Tel: +44 1823 353 448<br>Fax: +44 1823 322 352<br>E-mail: navwarnings@btconnect.com<br>Website: http://www.ukho.gov.uk/rnw |
| I | Mar Báltico<br>Subárea<br>Suécia | (Baltic Sea Sub-Area Coordinator)<br>Swedish Maritime Administration<br>NtM/BALTICO<br>SE-601 78 Norrkoping<br>Sweden<br>Tel: +46 771 63 06 05<br>E-mail: ufs@sjofartsverket.se<br>Website: http://www.sjofartsverket.se/baltico |
| II | França | Département «Information et Ouvrages Nautiques»<br>Service Hydrographique et Oceanographique<br>de la Marine<br>13, Rue du Chatellier, CS 92803<br>29228 Brest Cedex 2,<br>France<br>Tel: +33 298 22 15 99<br>(Chief of Department, Office Hrs)<br>Tel: +33 2 56 31 24 24 (Duty Officer, H24)<br>Tel: mobile - +33 6 24 80 08 92<br>Fax: +33 2 56 31 25 84<br>E-mail: coord.navarea2@shom.fr<br>Website:http://diffusion.shom.fr/navarea-en-viguer |
| III | Espanha | Director del Instituto Hidrografico de La Marina<br>Instituto Hidrografico de La Marina<br>Plaza San Severiano Nº 3<br>11007 Cadiz,<br>España<br>Tel: +34 (956) 599 409/599 414<br>Fax: +34 (956) 599 396/543 347<br>E-mail: avisosihm@fn.mde.es / ihmesp@fn.mde.es<br>Website: hhtp://www.armada.mde.es/ihm |
| IV | Estados Unidos<br>da América | Deputy Director NOX<br>ATTN: N65-SP<br>7500 GEOINT Drive<br>Spingfield, VA 22150-7500<br>United States<br>Tel: 1 (571) 557 76 46<br>Fax: 1 (571) 558 32 61<br>e-mail: Peter.M.Doherty@nga.mil / Christopher.G.Janus1@nga.mil<br>NAVSAFETY@nga.mil<br>Website: http://msi.nga.mil/NGAPortal/MSI.portal |
| V | Brasil | Head of Safety of Navigation Information Division<br>Rua Barão de Jaceguay, s/nº<br>Ponta da Areia - Niteroi RJ<br>CEP-2408-900<br>Brasil<br>Tel: +55 21 2189-3023/3210<br>Fax: +55 21 2189-3210 /2620-0073<br>E-mail: vania@chm.mar.mil.br / segnav@chm.mar.mil.br<br>Website: http://www.mar.mil.br/dhn/chm/avgantes/avradioing.htm |

| *Navarea* | *Coordenador* | *Endereço* |
|---|---|---|
| VI | Argentina | Maritime Safety Department<br>Servicio de Hidrografia Naval<br>Avenida Montes de Oca 2124<br>C1270ABV Buenos Aires,<br>Argentina<br>Tel: 54 11 4301-2249/4301-0061/67 – Ext 4028<br>Fax: 54 11 4301- 2249<br>E-mail: snautica@hidro.gov.ar / shn_orgint@hidro.gov.ar<br>Website:http://www.hidro.gob.ar/Nautica/radioav.asp |
| VII | África do Sul | Hydrographer, SA Navy<br>Hydrographic Office<br>Private Bag X1<br>Tokai<br>7966 Cape Town<br>Republic of South Africa<br>Tel: +27 (21) 787 2408 or 7872445/2444<br>Fax: +27 (21) 787 2233 or 787 2228 (24Hrs)<br>e-mail: hydrosan@iafrica.com / navcomcen.cape@sanavy.co.za<br>Website:http://www.sanho.co.za |
| VIII | Índia | Joint Director of Hydrography<br>Maritime Safety Information Services (MSIS)<br>National Hydrographic Office<br>107-A, Rajpur Road<br>P.B. Nº75 Dehradun<br>Uttarakhand<br>India<br>Tel: +91 135 274 7365<br>Fax: +91 135 274 8373<br>E-mail: msis-inho-navy@nic.in / ncdm-inho.navy@nic.in<br>For urgent NAVAREA promulgation – inho-navy@nic.in<br>Website:http://www.hydrobharat.nic.in |
| IX | Paquistão | Area Coordinating Office NAVAREA IX<br>PN Hydrographic Dept<br>11, Liaquat Barracks<br>Karachi 75530<br>Pakistan<br>Tel: +92 21 4850 6821/48506152/48506151<br>Fax: +92 21 9201 623/9203246<br>E-mail: hydropk@paknavy.gov.pk – hydropk@bol.edu.pk<br>Website:www.paknavy.gov.pk/hydro/index.asp |
| X | Austrália | Emergency Response Division<br>Australian Maritime Safety Authority<br>GPO Box 2181<br>Canberra ACT 2601,<br>Australia<br>Tel: +61 2 6230 6811<br>Fax: +61 2 6230 6868<br>e-mail: rccaus@amsa.gov.au<br>Website:http:/www.amsa.gov.au/search-and-rescue/distress-and-safety-comms/msi |
| XI | Japão | Director, Notices to Mariners Office<br>Hydrographic and Oceanographic Department<br>Japan Coast Guard<br>2-5-18, Aomi, Koto-ku<br>Tokyo 135-0064<br>Japan<br>Tel: +81-3-5500-7165<br>Fax: +81-3-5500-7171<br>e-mail: tuho@jodc.go.jp / Keiho-tsuuhou@kaiho.mlit.go.jp<br>Website: http://www1.kaiho.mlit.go.jp/jhd-E.html |

| | | |
|---|---|---|
| XII | Estados Unidos da América | Deputy Director NOX<br>ATTN: N65-SP<br>7500 GEOINT Drive<br>Spingfield, VA 22150-7500<br>United States<br>Tel: 1 (571) 557 76 46<br>Fax: 1 (571) 558 32 61<br>e-mail:Peter.M.Doherty@nga.mil/ Christopher.G.Janus1@nga.mil<br>NAVSAFETY@nga.mil<br>Website: http://msi.nga.mil/NGAPortal/MSI.portal |
| XIII | Rússia | Chief, Notice to Mariners and Radio Navigational Warnings Division<br>Department of Navigation and Oceanography<br>Ministry of Defense, Russian Federation<br>2 Atamanskaya st.<br>St. Petersburg 191167<br>Russian Federation<br>Tel/Fax: +7 812 717 59 00<br>e-mail: unio_navarea@mil.ru |
| XIV | Nova Zelândia | NAVAREA XIV Coordinator<br>New Zealand Hydrographic Authority<br>Land Information New Zealand<br>Radio New Zealand House<br>155 The Terrace<br>PO Box 5501<br>Wellington 6145<br>New Zealand<br>Tel: +64 4 460 0110 (office hours)<br>Tel: +64 27 687 9536 (24 hours)<br>Tel: +64 27 704 6994 (24 hours)<br>Fax: +64 4 498 3535<br>E-mail: NAVAREAXIV@linz.govt.nz<br>Website: http://www.linz.govt.nz/hydro/nautical-info/navigation-area-14 |
| XV | Chile | Director, Hydrographic and Oceanographic Service of the<br>Chilean Navy<br>Errazuriz 254<br>Playa Ancha<br>Valparaiso<br>Chile<br>Tel: +56 32 2266666<br>Fax: +56 32 2266542<br>E-mail: navarea15@shoa.cl<br>Website: http://www.shoa.mil.cl |
| XVI | Peru | Director<br>Dirección de Hidrografía y Navegación<br>Calle Roca Nº 118<br>Chucuito, Callao<br>Perú<br>Tel: +51-1 207 8160<br>Fax: +51-1 207 8178<br>e-mail: dihidronav@dhn.mil.pe – fpenaranda@dhn.mil.pe<br>Website: http://www.dhn.mil.pe |
| XVII | Canada | Navarea XVII & XVIII Coordinator<br>Operational Support<br>Canadian Coast Guard<br>Centennial Towers<br>200 Kent Street<br>Ottawa<br>Ontario K1A 0E6<br>Canada<br>Operational matters:<br>Telephone: +1 613 925 4471<br>Fax: +1 613 925 4519<br>Email: navarea17.18@innav.gc.ca<br>Administrative matters:<br>Tel: +1 613 990 7572<br>e-mail: bakker1@dfo-mpo.gc.ca |

| | | |
|---|---|---|
| XVIII | Canada | Navarea XVII & XVIII Coordinator<br>Operational Support<br>Canadian Coast Guard<br>Centennial Towers<br>200 Kent Street<br>Ottawa<br>Ontario K1A 0E6<br>Canada<br>Operational matters:<br>Telephone: +1 613 925 4471<br>Fax: +1 613 925 4519<br>Email: navarea17.18@innav.gc.ca<br>Administrative matters:<br>Tel: +1 613 990 7572<br>e-mail: bakker1@dfo-mpo.gc.ca |
| XIX | Noruega | Department of Maritime Safety<br>Norwegian Coastal Administration<br>Postbox 1502<br>6025 Alesund<br>Norway<br>Tel: +47 78 943000<br>Fax: +47 78 989899<br>Email: navarea19@kystverket.no<br>Website: www.navarea-xix.no |
| XX | Federação Russa | NAVAREA XX / XXI Coordinator<br>Federal State Unitary Enterprise<br>“Rosmorport”<br>Bld. 7, 19 Sushevskaya<br>Moscow<br>127055<br>Russian Federation<br>Tel: +7 495 626-14-25 exts<br>(1060/1707/1746/1710)<br>Fax: +7 495 626-12-39<br>Email: navarea@rosmorport.ru |
| XXI | Federação Russa | NAVAREA XX / XXI Coordinator<br>Federal State Unitary Enterprise<br>“Rosmorport”<br>Bld. 7, 19 Sushevskaya<br>Moscow<br>127055<br>Russian Federation<br>Tel: +7 495 626-14-25 exts<br>(1060/1707/1746/1710)<br>Fax: +7 495 626-12-39<br>Email: navarea@rosmorport.ru |

**Obrigações do coordenador NAVAREA**

Deve estar informado de todos os eventos que podem afetar significativamente a segurança da navegação dentro da área NAVAREA;

Ter acesso imediato à informação após a sua receção;

Fazer a seleção da informação de acordo com as diretrizes estabelecidas;

Elaborar minutas de Avisos à Navegação de acordo com as normas conjuntas do Manual de Informação de Segurança Marítima da IMO/IHO/WMO;

Dirigir e controlar as transmissões dos Avisos NAVAREA de acordo com estabelecido na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no mar, 1974;

Fornecer a informação importante, que necessite de ser retransmitida pelo coordenador NAVAREA adjacente ou outras identidades para quem informação possa ter interesse;

Assegurar que todos os avisos NAVAREA que se encontrem em vigor ao fim de seis semanas se mantêm disponíveis para os coordenadores NAVAREA, autoridades e navegadores em geral;

Assegurar que a informação relativa a um possível aviso que não necessite de um aviso NAVAREA, dentro da sua área NAVAREA, deve ser imediatamente reenviado para o coordenador NAVAREA da área onde decorra o evento;

Transmitir uma vez por semana, em horário regular, uma mensagem com os avisos que se encontram em vigor;

Promulgar os cancelamentos dos avisos NAVAREA que já não se encontram em vigor;

Ser o ponto de contacto nos casos relacionados com os avisos à navegação dentro da área NAVAREA

Promover e supervisionar o uso das regras estabelecidas para a promulgação de avisos à navegação dentro do NAVAREA;

Transmitir os avisos NAVAREA quando notificado pelas autoridades competentes sobre atos de pirataria e roubos armados contra navios. Deve manter o controlo nacional e internacional informado acerca das transmissões efetuadas;

Transmitir avisos NAVAREA, quando informado pelas autoridades, sobre informações de saúde divulgadas pela Organização Internacional de Saúde e informações relacionadas com *tsunami* ou alterações anormais do nível do mar, entre outras;

Monitorizar as transmissões das mensagens por si originadas para garantir a sua correta transmissão;

Manter registos das fontes de informação relacionadas com os avisos NAVAREA de acordo com o estabelecido com a Administração Nacional do Coordenador NAVAREA;

Coordenar reuniões entre estados membros vizinhos para o estabelecimento e correto funcionamento de um serviço NAVTEX;

Contribuir para o desenvolvimento internacional de regras e práticas nas reuniões da Comissão de Promulgação de Avisos Radiodifundidos da IHO e entre outras instituições relacionadas com os avisos à navegação e a segurança no mar;

Ter um plano de contingência.

Desde 11 de junho de 2011 a Organização Marítima Internacional, a Organização Hidrográfica Internacional e a Organização Meteorológica Internacional anunciaram o estabelecimento de cinco (5) novas áreas NAVAREA/METAREA no Ártico. Estas áreas encontram-se a transmitir avisos à navegação e meteorológicos.

**Limites das novas Áreas de NAVAREA e METAREA do Ártico e respetivos coordenadores:**

**NAVAREA/METAREA XVII:**

67°00'.00 N 168°58'.00 W,
90°00'.00 N 168°58'.00 W,
90°00'.00 N 120°00'.00 W,
Para sul da linha de costa canadiana ao longo do meridiano 120°00.00’ W;

**NAVAREA/METAREA XVIII:**

A partir da intersecção da linha de costa canadiana com o meridiano 120°00.00’ W até:
90°00'.00 N 120°00'.00 W,
90°00'.00 N 035°00'.00 W,
67°00'.00 N 035°00'.00 W;

**NAVAREA/METAREA XIX:**

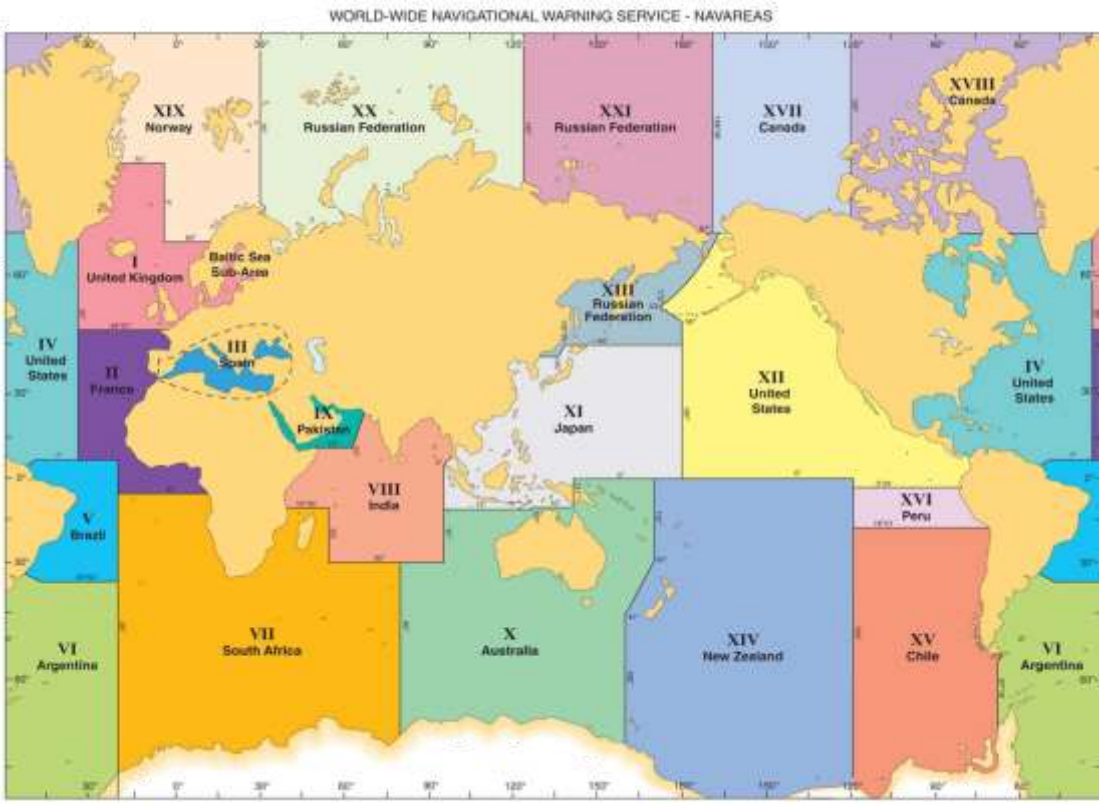
A partir da interseção do paralelo 65°00.00’ N com a linha de costa norueguesa:
65°00.00’ N 005°00.00’ W,
75°00.00’ N 005°00.00’ W,
A partir da fronteira entre a Noruega e a Rússia (Interior) até:
69°47.68’ N 030°49.16’ E,
69°58.48’ N 031°06.24’ E,
70°22.00’ N 031°43.00’ E,
71°00.00’ N 030°00.00’ E,
Da posição geográfica 71°00.00’ N 030°00.00’ E para norte ao longo do meridiano 030°00.00’E, até:
90°00.00’ N 030°00.00’ E,
90°00.00’ N 035°00.00’ W,
Para sul da linha de costa da Gronelândia ao longo do meridiano 035°00'.00 W;

**NAVAREA/METAREA XX:**

A partir da fronteira entre a Noruega e a Rússia (Interior) até:
69°47.68’ N 030°49.16’ E,
69°58.48’ N 031°06.24’ E,
70°22.00’ N 031°43.00’ E,
71°00.00’ N 030°00.00’ E,
Da posição geográfica 71°00.00’ N 030°00.00’ E para norte ao longo do meridiano 030°00.00’ E, até:
90°00.00’ N 030°00.00’ E,
90°00.00’ N 125°00.00’ E,
Para sul ao longo da linha de costa da Federação Russa ao longo do meridiano 125°00.00’ E ;

**NAVAREA/METAREA XXI:**

A partir da interseção da linha de costa da Federação Russa com o meridiano 125°00.00’ E, até:
90°00.00’ N 125°00.00’ E,
90°00.00’ N 168°58.00’ W,
67°00.00’ N 168°58.00’ W,
Uma posição a oeste da linha de costa da Federação Russa ao longo do paralelo 67°00'.00’ N.



**PORTUGAL NA NAVAREA**

Portugal integra o WWNWS fazendo parte da NAVAREA II (a leste do meridiano dos 35º W), cujo coordenador é a França - *Établissement Principal du Service Hydrographique et Océanographique de La Marine (SHOM)*, e da NAVAREA IV (a oeste do meridiano dos 35º W, até ao limite oeste da Zona Económica Exclusiva (ZEE) do arquipélago dos Açores), cujo coordenador são os Estados Unidos da América - *National Geospatial Intelligence Agency (NGIA BETHESDA COMPLEX)*.

A sua área de responsabilidade compreende as áreas costeiras de Portugal Continental e dos Arquipélagos da Madeira e dos Açores estendendo-se até ao limite da ZEE (200 milhas da costa), tendo como coordenador nacional o Instituto Hidrográfico.

Os ANAV NAVAREA IV são radiodifundidos pela estação de Boston segundo o seguinte plano:

| Estação | Indicativos e Frequência (kHz) | Tipo de Emissão | Horário (TU) | Detalhe das Radiodifusões |
|---|---|---|---|---|
| BOSTON | NMF 6314 | F1B | 0140 | (1) Os avisos são difundidos em dois períodos sucessivos agendados.<br>(2) Todas as 4ª feiras são difundidos os números dos avisos difundidos nas últimas seis semanas e que ainda estejam em vigor. |
| | NMF 8416.5 | F1B | 0140<br>1630 | |
| | NMF 12579 | F1B | 0140<br>1630 | |
| | NMF 16 806.5 | F1B | 1630 | |

Para obter informações sobre as transmissões das restantes NAVAREAS deve consultar-se o *Admiralty List of Radio Signals Vol 5* e as Ajudas à Navegação – Lista de Radioajudas e Serviços, Vol I.

Uma vez por semana é difundido um ANAV NAVAREA onde constam os números dos ANAV NAVAREA em vigor. Em Portugal podem ser obtidas cópias dos ANAV NAVAREA II em vigor junto das Capitanias e dos Departamentos Marítimos.

Recomenda-se a todos os navegantes que:

- Antes de iniciarem uma viagem solicitem na Capitania cópias dos ANAV NAVAREA II em vigor;
- Quando a navegar para além das 200 milhas de Portugal, efetuem escuta das radiodifusões NAVAREA II (estação francesa de St. Lys Radio) ou NAVAREA IV (Boston), consoante a área onde naveguem;
- Consultem o *Admiralty List of Radio Signals – Vol 5* e as *Ajudas à Navegação – Lista de Radioajudas e Serviços, Vol I*, para a obtenção dos elementos referentes às restantes NAVAREAS.

**Radiodifusão no Sistema Internacional INMARSAT SafetyNET**

INMARSAT SafetyNET é um sistema de difusão por satélite e receção automática da MSI através de teleimpressora. Difunde ANAV, informação meteorológica e outra informação para a segurança da navegação.

Foi desenvolvido como um serviço de segurança do sistema INMARSAT *Enhance Group Call* (EGC) para fornecer aos navegantes MSI por meios simples e automáticos.

Opera na área de cobertura dos seus satélites (aproximadamente entre os 75ºN e os 75ºS). Difunde ainda MSI em águas costeiras não cobertas pelo sistema NAVTEX nos 518 kHz até uma distância de 250 milhas.

Os coordenadores das NAVAREA II e IV difundem os ANAV NAVAREA apenas através deste sistema, embora na NAVAREA IV *a Coast Guard* os repita durante uma semana usando o sistema NAVTEX e radiotelefonia em HF.

O idioma oficial utilizado nos ANAV NAVAREA é o inglês, podendo ser adicionalmente transmitidos noutros idiomas oficiais da Organização das Nações Unidas.

## C. 2 – AVISOS À NAVEGAÇÃO COSTEIROS

**Organização**

Os ANAV são uma componente da MSI e destinam-se a fazer chegar aos navegantes informação respeitante à segurança da navegação.
Os assuntos a seguir listados são considerados adequados para transmissão como ANAV. Esta lista não é exaustiva, devendo ser considerada como uma referência:

a. Avarias em luzes, sinais de nevoeiro ou boias, afetando as principais rotas de navegação;
b. A presença de destroços nas principais rotas de navegação ou nas suas proximidades e a sua localização;
c. Estabelecimento de novas Ajudas à Navegação ou alterações importantes nas existentes, sempre que se verifique que o navegador possa ser induzido em erro;
d. A presença de trens de reboque com capacidade de manobra reduzida em áreas de intenso tráfego marítimo;
e. Minas à deriva;
f. Área a evitar onde estão em curso operações SAR e de combate à poluição;
g. A descoberta de rochas, baixios, recifes e destroços, passíveis de constituírem perigo para a navegação e a respetiva localização;
h. Alteração ou suspensão imprevista de rotas estabelecidas;
i. Operações em cabos ou condutas submarinas, o reboque de grandes objetos submersos destinados à investigação ou exploração do mar, utilização de submersíveis tripulados ou não, ou outras operações submarinas constituindo perigo potencial nas rotas de navegação ou suas proximidades;
j. Estabelecimento de estruturas *offshore* nas rotas de navegação ou nas suas proximidades;
k. Mau funcionamento de serviços de navegação e de estações de difusão de informação de segurança marítima por via rádio ou satélite;
l. Informações relacionadas com operações especiais que possam afetar a segurança da navegação (por vezes sobre vastas áreas), tais como exercícios navais, lançamentos de mísseis, missões espaciais, testes nucleares, etc. É importantes que se inclua no aviso, sempre que possível, a extensão do perigo. Estes avisos devem ser difundidos pelo menos cinco dias antes do início do acontecimento e manter-se em vigor até ao seu término;
m. Atos de pirataria e assalto à mão armada contra navios.

Os recursos disponíveis pelas entidades e pelo navegante são extremamente limitados. Assim, apenas a informação vital para a condução segura dos navios deve ser transmitida. Existem outros meios, tais como os Avisos aos Navegantes e para passar informações menos urgentes aos navios depois que eles chegaram ao porto. Informações de natureza puramente administrativa nunca devem ser transmitidas nos horários regulares dos avisos à navegação.

Os Avisos à Navegação devem manter-se em vigor até ao seu cancelamento pelo originador. Os Avisos à Navegação devem ser transmitidos enquanto durar a situação que os originou; no entanto, se eles já se encontrarem disponíveis aos navegantes por outros meios oficiais, tais como através dos Avisos aos navegantes, então após um período de seis semanas podem deixar de ser transmitidos.

Em Portugal, o Coordenador Nacional é o Instituto Hidrográfico. Desde 15 de outubro de 2012, o Centro de Operações Marítimas (COMAR) promulga os ANAV Costeiros, de acordo com as informações recebidas, tendo como área de responsabilidade a faixa marítima de 200 milhas de largura ao longo das costas do Continente, Arquipélago da Madeira e Arquipélago dos Açores, sendo a radiodifusão desses avisos assegurada pelas Estações Radionavais.

A informação sobre horas, frequências e outra relevante sobre as estações que transmitem ANAV Costeiros, em Portugal, consta da publicação *Ajudas à Navegação – Lista de Radioajudas e Serviços*.

A radiodifusão dos ANAV Costeiros faz-se a partir de estações do país de origem. No *Admiralty List of Radio Signals – Vol 3* encontra-se toda a informação relevante sobre as estações que transmitem ANAV Costeiros em todo o mundo.

Os ANAV Costeiros devem incluir, no mínimo, o mesmo tipo de informação estabelecido para os ANAV NAVAREA e devem ser transmitidos na língua nacional e em inglês

A difusão dos ANAV é caracterizada por três fatores:

a. Prioridade;
b. Área de Cobertura;
c. Métodos de difusão.

**PRIORIDADE**

Com o objetivo de eliminar atrasos na difusão dos ANAV, foram estabelecidos três graus de prioridade de difusão, de acordo com a rapidez com que se pretende que a informação seja transmitida, a que correspondem precedências diferentes, como a seguir se indica:

a. *ANAV Vital* de precedência *Imediato;*
b. *ANAV Importante* de precedência *Urgente*;
c. *ANAV Horário* ou *Rotina* de precedência *Rotina*.

**ÁREA DE COBERTURA**

Os ANAV LOCAIS cobrem a área de jurisdição de um porto e não necessitam ser promulgados para fora desses limites. São promulgados pela Autoridade Marítima Local (capitania do porto ou delegação marítima) e enviados para conhecimento ao Coordenador Nacional que, se considerar necessário e conveniente, os promulgará na difusão dos ANAV Costeiros. Os ANAV Locais são normalmente difundidos apenas na língua nacional.

No *Admiralty List of Radio Signals Vol 3 e 6* encontra-se toda a informação relevante, sobre as estações que transmitem ANAV Locais em todo o mundo.

Em Portugal as Autoridades Marítimas promulgam os ANAV Locais de acordo com as informações recebidas. A difusão desses avisos é feita através de afixação nos locais próprios para o efeito e da sua introdução na plataforma ANAVNET do Instituto Hidrográfico (www.anavnet.hidrografico.pt), para consulta *online.*

**Origem** – IMO/OHI
Instituto Hidrográfico

## * 2 - AVISOS À NAVEGAÇÃO – SISTEMA NAVTEX

**A – SISTEMA NAVTEX**

NAVTEX é um sistema de radiodifusão e receção automática da MSI através de radio-teleimpressora. Difunde ANAV, informação meteorológica e outra informação necessária para a segurança da navegação, considerando-se que cada estação tem uma área de cobertura com um raio de 400 milhas.

Utiliza, normalmente em língua inglesa, uma única frequência transmitida pelas estações NAVTEX dentro de cada NAVAREA, funcionando num esquema de partilha de tempo, a fim de evitar interferências mútuas.
Os recetores funcionam em operação contínua, sem necessidade de manuseamento ou vigilância para além da seleção das estações e tipos de mensagem a receber.

O sistema português de NAVTEX de difusão de ANAV costeiros está atribuído à Marinha e a transmissão para as suas áreas de responsabilidade é feita a partir do Centro do Comunicações de Dados e da Cifra da Marinha (CENCOMAR), do Centro de Comunicações dos Açores (CENCOMARACORES) e do Centro de Comunicações da Madeira (POSTRADMADEIRA), tanto em língua inglesa na frequência em MF (518kHz), como em língua portuguesa na frequência em MF (490kHz).

**B – CARACTERÍSTICAS E FORMATO TÉCNICO DA TRANSMISSÃO**

**Em inglês:**

Frequência: 518 kHz
Horário (Horas UTC):

CENCOMAR: 0250 / 0650 / 1050 / 1450 / 1850 / 2250
CENCOMARACORES: 0050 / 0450 / 0850 / 1250 / 1650 / 2050
POSTRADMADEIRA: 0230 / 0630 / 1030 / 1430 / 1830 / 2230

**Em português:**

Frequência: 490kHz
Horário (Horas UTC):

CENCOMAR: 0100 / 0500 / 0900 / 1300 / 1700 / 2100
CENCOMARACORES: 0130 / 0530 / 0930 / 1330 / 1730 / 2130
POSTRADMADEIRA: 0200 / 0600 / 1000 / 1400 / 1800 / 2200

Período: 10 minutos

2 - O texto é iniciado pelo código B1, B2, B3, B4 em que:

B1 – Letra identificadora da Estação

CENCOMAR (Penalva)
- Transmissão nos 518 kHz, em inglês [R]
- Transmissão nos 490 kHz, em português [G]

CENCOMARACORES (São Miguel)
- Transmissão nos 518 kHz, em inglês [F]
- Transmissão nos 490 kHz, em português [J]

POSTRADMADEIRA (Porto Santo)
- Transmissão nos 518 kHz, em inglês [P]
- Transmissão nos 490 kHz, em português [M]

B2 – Letra identificadora do tipo de mensagem

A – Avisos à Navegação
B – Avisos de Tempestade
D – Informação SAR
E – Previsões meteorológicas
F – Serviços de Pilotagem
H – LORAN
J – SATNAV
K – Outras ajudas eletrónicas
L – Avisos à Navegação
Z – Inexistência de serviço

B3 B4 – Numeração das mensagens de 01 a 99 dentro de cada tipo de mensagem (B2).

A seguir ao Código B1, B2, B3, B4 segue-se o texto restante terminando com NNNN (fim de mensagem)

**Radiodifusão em radiotelefonia:**

Em simultâneo com o sistema NAVTEX, Portugal mantém a difusão dos ANAV costeiros em radiotelefonia em VHF e MF, como forma de assegurar que estes chegam aos navegantes que não dispõem de recetor NAVTEX.
O sistema de difusão baseia-se numa rede de Centros de Comunicações (CC) que cobre as áreas de responsabilidade nacional com as suas emissões em VHF e MF.
Os ANAV são endereçados aos CC que os difundem de acordo com as regras da radiodifusão de ANAV. Em Portugal, os CC que difundem os ANAV por radiotelefonia são o CC de Leixões, o CC de Faro, o CENCOMAR (na Penalva), o POSTRADMADEIRA (em Porto Santo) e o CENCOMARACORES (em São Miguel).

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 3 - AVISOS AOS NAVEGANTES

### ORGANIZAÇÃO

A coordenação nacional dos AN é atribuição do Instituto Hidrográfico, conforme disposto no Decreto-lei 134/91 de 4 de abril.

### FINALIDADE

Os Avisos aos Navegantes (AN) são difundidos por via postal e na Internet através do site www.hidrografico.pt, acedendo à plataforma ANAVNET.

Os AN destinam-se a divulgar informação importante para a segurança da navegação. São também utilizados para fins de correção de documentos náuticos.
Neste âmbito, o Instituto Hidrográfico colige a informação necessária à atualização dos elementos contidos nas suas cartas e publicações náuticas, nomeadamente através da recolha e análise dos ANAV Locais e de outras informações fornecidas pelos navegantes e pelas diversas autoridades com responsabilidades na área da segurança da navegação.

**PROMULGAÇÃO** – Áreas de Responsabilidade

A área coberta pelos AN é a área de interesse cartográfico nacional, ou seja a área representada nas cartas náuticas (CN) e nas publicações náuticas (PN) publicadas pelo Instituto Hidrográfico (IH).

A divulgação dos AN é feita em conformidade com as Resoluções Técnicas da Organização Hidrográfica Internacional (OHI).

A assinatura anual dos grupos de AN é grátis, caso os interessados procedam ao seu levantamento nas instalações do Instituto Hidrográfico.
Os grupos de AN poderão ser enviados diretamente para a morada dos interessados mediante o pagamento dos portes de correio.
Contacto para obtenção de informações adicionais:

Instituto Hidrográfico
Loja do Navegante
Rua Garcia de Orta, 10
1249-093 Lisboa
Telefone: 210 943 157
Fax: 210 943 297
lojanavegante@hidrografico.pt
www.ln.hidrografico.pt

**TIPOS DE AN**

AN Especiais – Avisos que divulgam as informações e instruções para as quais se pretende chamar a atenção dos navegantes, mas que pela sua natureza são de carácter geral.

AN Permanentes – Avisos que divulgam acontecimentos de interesse para os navegantes, de natureza definitiva.

AN Temporários (T) - Avisos que divulgam acontecimentos de interesse para os navegantes de natureza transitória, quer se tratem de acontecimentos acidentais ou deliberados.

AN Preliminares (P) - Avisos que divulgam antecipadamente (se possível pelo menos dois meses antes) alterações significativas nas ajudas à navegação importantes.

**COMPOSIÇÃO DOS GRUPOS DE AVISOS AOS NAVEGANTES**

1. **Grupo Anual**

O Grupo Anual de AN é referido a 1 de janeiro de cada ano e a sua promulgação cancela automaticamente o Grupo Anual anterior e os AN Especiais publicados até àquela data.

O Grupo Anual contém as Secções:

Secção I – SUMÁRIO
- Geográfico
- Cartas Náuticas afetadas
- Cartas Eletrónicas de Navegação afetadas
- Publicações Náuticas Oficiais afetadas

Secção II – AVISOS ESPECIAIS

Secção III – AVISOS TEMPORÁRIOS (T) E PRELIMINARES (P) EM VIGOR

2.**Grupos Mensais**

Os Grupos Mensais de AN são referidos ao último dia de cada mês.

Os Grupos Mensais de AN incluem:

Secção I – SUMÁRIO
Geográfico
Cartas Náuticas afetadas
Cartas Eletrónicas de Navegação afetadas
Publicações Náuticas afetadas

Secção II – TABELAS DE RECAPITULAÇÃO
Correções às Cartas Náuticas
Correções às Publicações Náuticas
Correções às Cartas Eletrónicas de Navegação
Avisos Temporários (T) e Preliminares (P) em vigor

Secção III – PUBLICAÇÃO E CANCELAMENTO DE CARTAS NÁUTICAS E PUBLICAÇÕES NÁUTICAS

Secção IV – AVISOS ESPECIAIS

Secção V – AVISOS PERMANENTES, TEMPORÁRIOS E PRELIMINARES

Secção VI – TABELA DE AVISOS CANCELADOS

Secção VII - CORREÇÕES ÀS PUBLICAÇÕES NÁUTICAS

Secção VIII – CORREÇÕES ÀS CARTAS NÁUTICAS

Secção IX – CARTAS NÁUTICAS DO INSTITUTO HIDROGRÁFICO - Atualização

Secção X – CARTAS ELETRÓNICAS DE NAVEGAÇÃO DO INSTITUTO HIDROGRÁFICO - Atualização

**PROCEDIMENTOS**

**Cancelamento de AN nos Grupos Mensais**

Na Secção VI do Grupo Mensal de AN existe uma tabela de AVISOS CANCELADOS, a qual lista todos os ANAV e AN cancelados. O cancelamento de um Aviso à Navegação (ANAV), AN(T) e AN(P) faz-se do seguinte forma:

a) - Cancelamento de ANAV

Os ANAV cancelados no Grupo Mensal de AN são listados na tabela de AVISOS CANCELADOS.

b) - Cancelamento de AN (T) E AN (P)

i) Quando se verifique a evolução de uma determinada situação, permanente ou temporária, o AN que noticiou a primeira situação deverá ser cancelado e substituído por um outro AN, permanente, temporário ou preliminar, conforme for adequado (ex. evolução de obras marítimas). O AN cancelado será incluído na tabela de AVISOS CANCELADOS.

ii) Quando se verifique a cessação de uma determinada situação temporária, o AN que a noticiou é cancelado por simples inclusão na tabela de AVISOS CANCELADOS (ex. boias recolocadas, luzes restabelecidas).

**Correções às Cartas Náuticas (CN), Cartas Eletrónicas de Navegação (CEN) e Publicações Náuticas (PN)**

Após a receção de um Grupo Mensal de AN, a primeira ação a tomar é confirmar a sequência do seu número com o número do último grupo recebido, de forma a detetar uma eventual falta de um Grupo Mensal de AN. Devem ser mantidos em arquivo todos os Grupos Mensais de AN enquanto tiverem utilidade, recomendando-se um período mínimo de 3 anos.

Com o objetivo de facilitar o controlo da informação, foram adotados os seguintes procedimentos na redação dos AN que afetam CN, CEN e PN:

Correções às CN

Os AN Permanentes devem ser imediatamente registados na ficha individual da carta e posteriormente deverão ser corrigidas as CN da seguinte forma:
Inserir as correções. Registar a inserção das correções a caneta no canto inferior esquerdo onde menciona "Pequenas correções".
Ex: Pequenas correções: **2010**: 389 **2011**: 227 – 391 **2012**: 196 - 388

A CN encontra-se corrigida pelos AN Permanentes 389 de 2010, 227 e 391 de 2011, 229 e 196 e 388 de 2012.
Registar a inserção das correções na folha de Registo de Alterações.

No Grupo Mensal, no texto de cada Aviso, na indicação das "CN afetadas", utiliza-se o seguinte procedimento:

i) O AN que dá a notícia da publicação de uma CN ou de uma CEN faz parte do conjunto dos avisos que a afetam e, como tal, consta na lista das pequenas correções;

ii) Na referência às CN e CEN afetadas pelo aviso figura, não só a identificação do último aviso que a afetou, mas também a identificação do primeiro (ex: CN afetada – 24P04 [283/01;307/02], CEN afetada PT243102 [376/01;189/02]);

iii) Este procedimento está em vigor em relação a todas as cartas, com a única exceção das reimpressões atualmente publicadas;

iv) Para facilitar o controlo dos Avisos em vigor nas novas reimpressões, passará a vir impresso, no local reservado às pequenas correções, a lista de todos os Avisos que afetam a respetiva edição.

Correções às PN

Os AN Permanentes que afetem PN devem ser imediatamente introduzidos e registada essa correção na "Folha de Registo de Alterações" da PN.
No Grupo Mensal as correções às publicações das Ajudas à Navegação – Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Radioajudas e Serviços, dos Roteiros da Costa de Portugal e do Catálogo de Cartas e Publicações Náuticas, são efetuadas normalmente, através da substituição das folhas disponibilizadas na Secção VII.
Quanto aos quadros e tabelas e outras publicações similares são efetuadas através de correções manuais ou de colagens a ser disponibilizadas também na Secção VII.

Notação para as Coordenadas Geográficas e para os Azimutes

Em conformidade com as recomendações da OHI, o IH utiliza uma vírgula em vez de um ponto para a representação das frações e as unidades das coordenadas geográficas e azimutes passam para o fim dos dígitos correspondentes, conforme se exemplifica:

- Coordenadas geográficas

| | |
|---|---|
| 01º 15,80'N | 39º 27,35'N |
| 009º 23,73'W | 018º 26,40'W |

- Azimute

235,5º - 035,3º

**ANAVNET**

O Instituto Hidrográfico disponibiliza na sua página da Internet um serviço de ajuda aos navegantes denominado "**ANAVNET**".

Este serviço permite a consulta, em formato pdf, das publicações "**Avisos aos Navegantes – Grupo Mensal**", onde se encontra toda a informação (avisos permanentes, temporários e preliminares) que permitem manter atualizado todas as cartas e publicações adquiridas, sendo na prática semelhante à consulta duma ficha de carta ou publicação.

O serviço ANAVANET também permite obter, selecionando determinada carta (através da região e serie da carta) ou publicação, a listagem com todos os avisos permanentes, temporários e preliminares (na função "Lista de Avisos") a introduzir nessa mesma carta ou publicação
Esta aplicação facilita a todos os utilizadores interessados o acesso aos dados dos **Avisos aos Navegantes – Grupo Mensal**, não isentando contudo a utilização da publicação em formato de papel.

No mesmo formato pdf, também se pode consultar a publicação **Avisos aos Navegantes** – **Grupo Anual**, onde se encontram todos os Avisos Especiais que complementam a informação contida nas Cartas Náuticas.

Também se encontram disponíveis os Avisos à Navegação difundidos em português e em inglês, via NAVTEX, para o Continente e Madeira, estando previsto para breve a disponibilização dos avisos para os Açores.

Existe ainda uma área, correspondente aos avisos locais, que permite ao navegante consultar, por portos, os avisos à navegação locais que se encontram em vigor, bem como o registo histórico dos últimos 12 meses. A informação aqui disponibilizada é da responsabilidade das Autoridades Marítimas Locais.
Além disso, o navegante tem disponível para consulta, regulamentação diversa, promulgada quer pelas Autoridades Marítimas, quer pelas Autoridades Portuárias.

Este serviço pode ser consultado em:

http://anavnet.hidrografico.pt/

Página do ANAVNET na INTERNET

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 4 - COMUNICADOS HIDROGRÁFICOS

A documentação e informação náutica referente ao território nacional, posta à disposição dos navegantes pelo IH, é preparada a partir dos trabalhos das missões e brigadas hidrográficas e dos elementos fornecidos pelas autoridades marítimas.

Na atualização dessa documentação desempenha papel de relevo a **informação fornecida pelos navegantes.** Com efeito, só eles podem verificar as anomalias de balizagem e aluimento que não estão sob controlo direto, observar as novas construções que constituem pontos conspícuos, as particularidades da aterragem visual ou radar, os abatimentos provocados pelas correntes, variações de profundidades, etc.

Por este facto, não devem os navegantes negligenciar nenhuma ocasião para comunicar ao IH toda a informação que possa parecer relevante para a segurança no mar, mesmo que admitam que já tenha sido anteriormente comunicada. Muitas vezes necessitamos de várias informações sobre o mesmo assunto para a sua análise e a informação duplicada vale sempre mais do que nenhuma informação.

A frase a seguir apresentada, impressa nas capas dos Grupos Mensais de Avisos aos Navegantes, resume a importância dada à necessidade de fazer chegar a informação de segurança da navegação ao conhecimento do Instituto Hidrográfico para que esta seja divulgada rapidamente.

É mais importante o **CONTEÚDO E A RAPIDEZ** na comunicação da informação do que a sua **FORMA**.

Em quaisquer circunstâncias, o navegante poderá sempre contactar:

Instituto Hidrográfico
Rua das Trinas, 49
1249-093 Lisboa
Tel. + 351 210 943 000
Fax: + 351 210 943 299
E-mail: navegacao@hidrografico.pt
Website: www.hidrografico.pt

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 5 - COMUNICADOS RELATIVOS À SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

### A – PERIGOS

1 - Os navegantes podem detetar ocasionalmente baixios não assinalados nas cartas, ajudas à navegação funcionando deficientemente ou outras situações de perigo que deveriam ser do conhecimento geral.

2 - Destas deteções, as que forem consideradas como um perigo real para a navegação deverão ser comunicadas imediatamente por rádio, às Estações Radionavais Costeiras mais próximas.

A determinação da urgência deve ser baseada no critério genérico de a informação ser indispensável para os navegantes, no sentido de o seu desconhecimento poder expor os navios a um risco desnecessário.

3 - O comunicado inicial a ser radiodifundido em 2182 kHz ou VHF – Canal 16, será antecedido pelo sinal de segurança *"Securité"*, repetido três vezes seguidas, deve ser breve e conter, pelo menos, os seguintes elementos:

O QUÊ – Descrição do perigo
QUANDO – Grupo data/hora da observação
ONDE – Posição geográfica (com referência do Datum da carta)
QUEM – Navio e observador

4 - Das informações não consideradas urgentes e das urgentes já transmitidas deverá ser dado conhecimento ao IH diretamente ou via Autoridade Marítima (capitanias ou delegações marítimas do porto), através do envio do "Comunicado Hidrográfico", por outra forma de informação escrita ou através da Internet.

### B – PRECAUÇÕES

Recomenda-se à navegação que detete um objeto à deriva que não seja imediatamente reconhecido como não explosivo, que o deve considerar como tal, evitando aproximar-se ou tentar a sua recolha. Nestas circunstâncias, deverá assinalar a sua presença, alertar as embarcações vizinhas e, por meio das estações Radionavais, alertar as competentes autoridades marítimas, indicando os quatro elementos referidos em 5.A.3.

A frequente ocorrência de perdas de carga de convés – implica que se possam encontrar á deriva contentores, alguns dos quais podem conter substâncias explosivas ou tóxicas.

Nestas circunstâncias, e dado que os letreiros inscritos nos contentores podem deixar de ser lidos por terem sido arrancados ou apagados pela ação da água, alerta-se os navegantes para:

a. Evitarem todo o contacto direto com os contentores;
b. Notificarem com urgência as Autoridades Marítimas da presença dos contentores, por intermédio das estações Radionavais.

Os objetos suspeitos que os pescadores tragam inadvertidamente nas suas redes para a superfície, devem ser removidos com cuidado e atirados, logo em seguida, ao mar. Estes objetos nunca devem ser mexidos nem tão pouco guardados com o fim de serem entregues. O local deve ser assinalado e comunicado às Autoridades Marítimas.

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 6 - COMUNICADOS RELATIVOS A SONDAS ANORMAIS

A – Recomenda-se vivamente aos navegantes que, sempre que detetem sondas anormais que sugiram a possível existência de um perigo para a navegação de superfície, se esforcem por determinar a sua posição com o maior rigor possível. Igualmente se recomenda, sempre que a profundidade o permita, efetuar uma verificação por meio de sondador de prumo.

No caso da deteção de sondas anormais, o navegante deve ter em atenção o teor da recomendação contida na Resolução Técnica da OHI – F 4.1, que a seguir se transcreve:

***"Recomenda-se vivamente aos navegantes que, sempre que detetem sondas anormais indicando a possível existência de um perigo para a navegação de superfície, se esforcem por verificar a sua posição por sistemas visuais ou eletrónicos com a maior exatidão possível. Igualmente se recomenda, sempre que a profundidade o permita, que efetuem uma verificação por meio de sonda de prumo".***

B – Recomenda-se que, nos comunicados sobre sondas anormais remetidos ao IH, se incluam, sempre que possível, as seguintes informações:

1. A marca e tipo de sondador utilizado assim como detalhes sobre a velocidade do som para o qual o aparelho foi aferido;

2. A profundidade medida, a data e hora da observação, o registo da sonda (com todas as indicações necessárias à sua interpretação) se foi obtido e o resultado do controlo por meio de prumo, no caso de ter sido possível efetuá-lo;

3. A posição, a indicação do método utilizado para a sua determinação e o rigor desta determinação.

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 7 - COMUNICADOS METEOROLÓGICOS

Para completar as informações climatológicas dadas pelas publicações náuticas (Roteiros, *Pilot Charts*, etc.) o navegador tem necessidade de ser informado das condições de tempo que provavelmente se farão sentir ao longo do seu percurso. A análise das informações meteorológicas vai permitir-lhe tomar as medidas necessárias à salvaguarda da segurança do navio.

A Organização Meteorológica Mundial (OMM) atribuiu, aos serviços de meteorologia das diversas nações marítimas, zonas de responsabilidade de proteção à navegação marítima. Em Portugal essas funções estão atribuídas ao Instituto Português do Mar e da Atmosfera.

Para ter uma representação tão completa quanto possível do tempo e efetuar as previsões, os serviços meteorológicos devem receber observações não apenas de estações terrestres, mas também dos navios no mar. Para tal, certos navios, chamados Navios Observadores Voluntários (*VOS - Voluntary Observing Ships*), efetuam e transmitem observações meteorológicas completas. Da qualidade e densidade das observações meteorológicas executadas e da rapidez da sua divulgação resulta, como é evidente, uma melhor assistência meteorológica a todos os ramos da atividade humana, neste caso proteção à navegação marítima e outras atividades relacionadas com o mar. As informações meteorológicas recolhidas pelos navios no mar são, portanto, essenciais permitindo:

- Confirmar as observações dos satélites;
- Providenciar dados importantes não captáveis pelos satélites;
- Fornecer uma contribuição essencial de dados para os modelos de previsão meteorológica;
- Difundir, em tempo real, informação meteorológica.

No entanto um dos problemas que se deparam à meteorologia consiste na escassez de dados de observação meteorológica, nomeadamente de navios no mar. Sentindo essa lacuna a OMI, através de uma Resolução de 1994, exorta todos os navegantes a oferecerem-se como "Navios Observadores Voluntários", lembrando que esta ação não envolve custos para o navio ou para o armador.

Para obtenção de mais informações devem os navegantes interessados contactar o Instituto Português do Mar e da Atmosfera – Departamento de Meteorologia Marítima (Rua C - Aeroporto de Lisboa - 1700 LISBOA; tel. 218447000).

Além disso a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar estabelece que o comandante de qualquer navio que se encontre em presença de gelos, de um temporal ou de ventos de força igual ou superior a 10 (*Beaufort*), para os quais não recebeu nenhum aviso de temporal, tem a obrigação de informar, recorrendo a todos os meios à sua disposição radiotelegráficos ou radiotelefónicos, as autoridades meteorológicas.

**Origem** – Instituto Hidrográfico.

## * 8 - SERVIÇO DE INFORMAÇÃO METEOROLÓGICA

A Divisão de Previsão Meteorológica e Vigilância e a Delegação Regional dos Açores do Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA, I.P.) asseguram a vigilância meteorológica e as previsões do estado do tempo e do mar, nas zonas marítimas de responsabilidade nacional, Continente e regiões autónomas da Madeira e dos Açores.

A informação está disponível em:

http://www.ipma.pt/pt/otempo/prev.descritiva/ [Previsões descritivas]
http://www.ipma.pt/pt/otempo/prev.localidade.hora/ [Previsões por local em terra]
http://www.ipma.pt/pt/maritima/costeira [Previsões por local na costa]
http://www.ipma.pt/pt/maritima/boletins/ [Previsões para a navegação marítima – Boletins*]

APP meteo@IPMA - *Play Store* [Previsões por local em terra e na costa]

*Os boletins e avisos meteorológicos de apoio à navegação marítima são difundidos em português e inglês para as Metareas do Continente e regiões autónomas da Madeira e dos Açores, difundidos em português até 20 milhas da costa de Portugal continental e das regiões autónomas dos Açores e da Madeira. A informação pode ser consultada, selecionando as áreas marítimas (Açores, Continente e Madeira) no mapa das Metareas (Figura 1) disponível, em http://www.ipma.pt/pt/maritima/boletins/

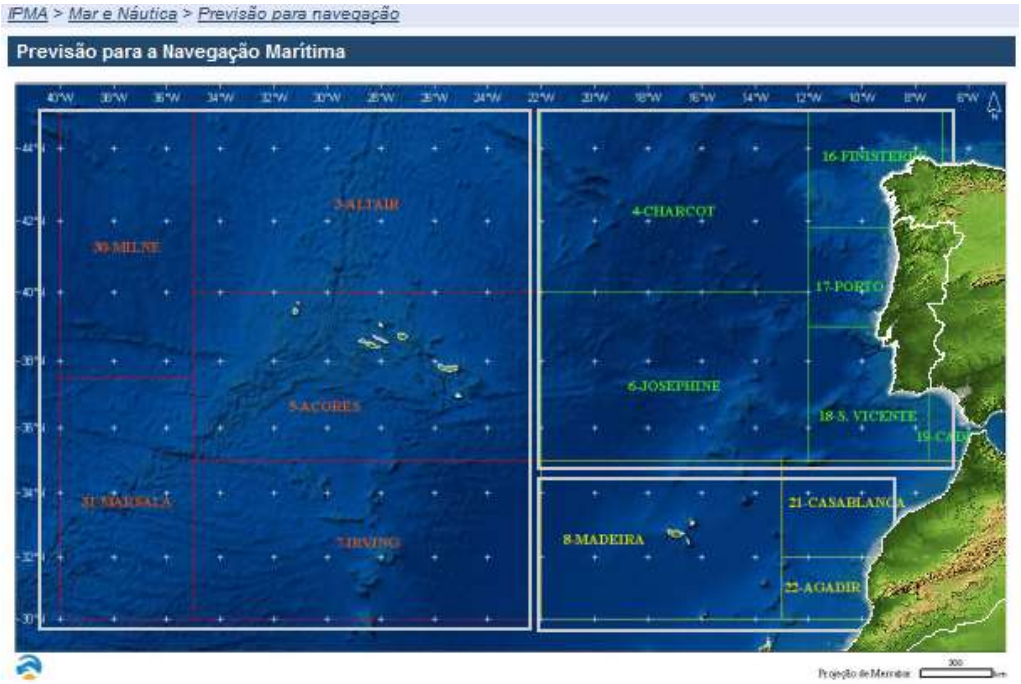



**Figura 1** – Áreas das Metarea II sob a responsabilidade do serviço meteorológico português.

Para mais informações contactar:

**Instituto Português do Mar e da Atmosfera**
**Sede**
Rua C do Aeroporto
1749-077 Lisboa, Portugal
Tel. (+351) 218 447 000
http://www.ipma.pt

**Delegação Regional dos Açores**
Rua Mãe de Deus-Relvão
9500-321 Ponta Delgada
Tel. (+351) 296 650 210
http://www.ipma.pt

**Emails:**
Informações: info@ipma.pt
Comercial: comercial@ipma.pt

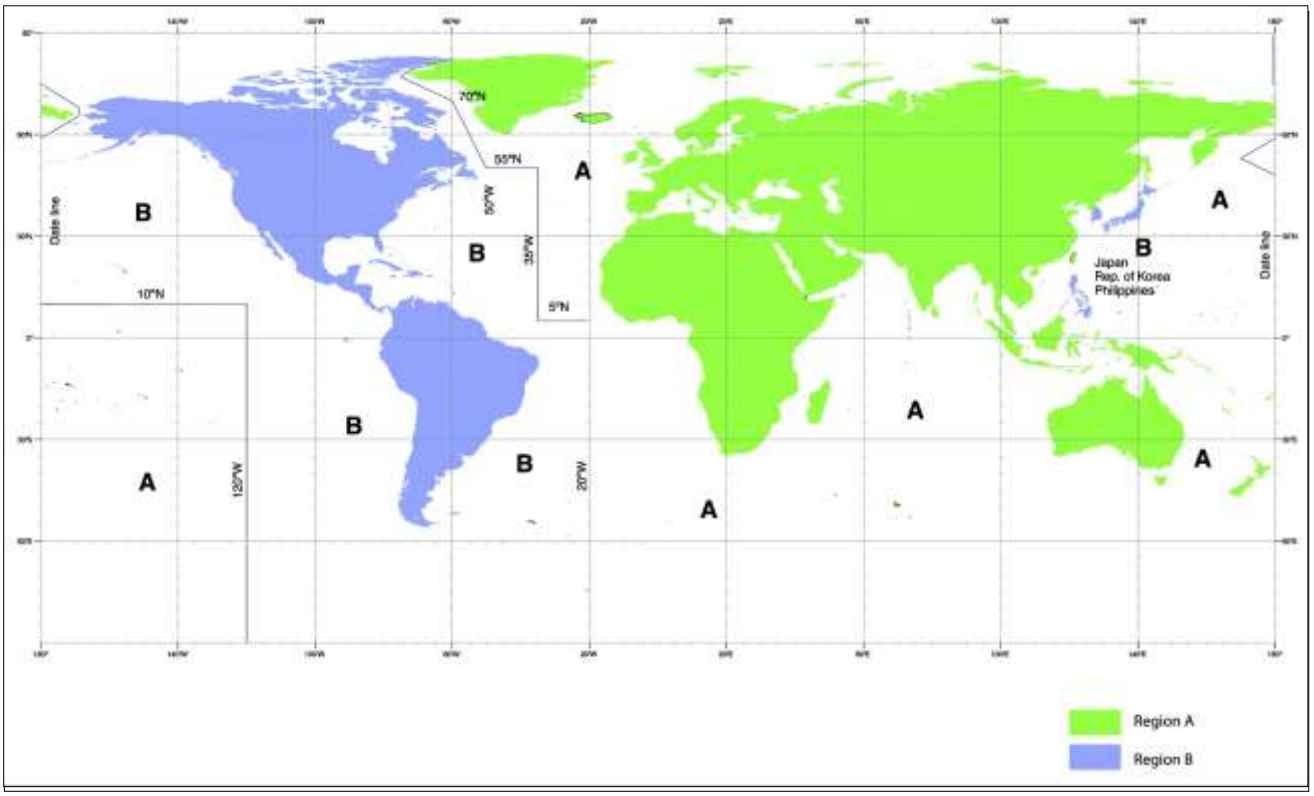
**Origem** – Instituto Português do Mar e da Atmosfera

*** 9 - SISTEMA DE BALIZAGEM MARÍTIMA (AISM/IALA) - Mapa das duas regiões internacionais (A e B)**

Este sistema foi adotado em 1980 pela Associação Internacional de Sinalização Marítima/*International Association of Lighthouses Authorities* (AISM/IALA), contendo um conjunto de regras únicas em que a utilização da cor vermelha a bombordo ou a estibordo é feita segundo uma base regional de duas regiões definidas como Região A e Região B.

Os limites dessas Regiões foram definidos conforme representados na figura abaixo:

Região A – Vermelho a bombordo
Região B – Vermelho a estibordo




Portugal está inserido na Região A

Para mais informações sobre o Sistema de Balizagem Marítima da AISM/IALA deverão os navegantes consultar a PN correspondente.

**Origem** – AISM/IALA

## * 10 - SINAIS VISUAIS DE AVISO DE TEMPORAL PARA USO NOS PORTOS PORTUGUESES

O quadro presente estabelece os sinais visuais de aviso de temporal e as condições em que devem ser utilizados. Para maior detalhe consultar o decreto-lei nº 283/87 de 25 de julho.

| Sinal Nr | Força e Direção do Vento | Sinal Diurno | Sinal Noturno | Observações |
|---|---|---|---|---|
| **1** | Vento de força 8 ou superior começando no quadrante NW | | | **a)** A força do vento é referida à escala de *Beaufort*.<br>**b)** Os sinais 7 e 8 só poderão ser utilizados no período diurno, em complemento dos sinais 1 a 6 e içados no lais oposto.<br>**c)** O sinal 9 só poderá ser utilizado na costa sul do Algarve.<br>**d)** Os balões e a armação em cruz devem ser de cor preta e ter as seguintes dimensões:<br>**1.** O balão esférico deve ter um diâmetro não inferior a 0,6m.<br>**2.** O balão cónico deve ter um diâmetro de base não inferior a 0,6m e uma altura igual ao seu diâmetro.<br>**3.** O balão cilíndrico deve ter um diâmetro não inferior a 0.6m e uma altura dupla do seu diâmetro.<br>**4.** A armação em cruz deve ter os braços iguais e a envergadura não inferior a 1,2m<br>**e)** A distância entre balões não deve ser inferior a 1,5m devendo ainda o balão ficar a uma altura do solo igual ou superior a 4m<br>**f)** As luzes utilizadas devem ter um alcance de 1 MN, não devendo a distância entre elas ser inferior a 1,5m e a distância da luz inferior ao solo, ser inferior a 4 m.<br>**g)** Os mastros de sinais deverão ser colocados para que os sinais sejam visíveis em toda a extensão das barras e respetivas aproximações.<br>**h)** As capitanias dos portos e suas dependências são responsáveis pela ativação dos sinais de aviso temporal.<br>**i)** Compete ao Instituto Português do Mar e da Atmosfera fornecer às capitanias dos portos as informações necessárias para cumprimento do estabelecido na alínea anterior. |
| **2** | Vento de força 8 ou superior começando no quadrante SW | | | |
| **3** | Vento força 8 ou superior começando no quadrante NE | | | |
| **4** | Vento de força 8 ou superior começando no quadrante SE | | | |
| **5** | Vento de força 12 de qualquer direção | | | |
| **6** | Vento de força 7 de qualquer direção | | | |
| **7** | Vento rodando no sentido do movimento dos ponteiros do relógio | | | |
| **8** | Vento rodando no sentido do movimento contrário ao dos ponteiros do relógio | | | |
| **9** | Observada ou prevista ondulação de SE com 2m ou superior | | | |

**Origem** – Instituto Hidrográfico.

## * 11 - ÁREAS DE BUSCAS E SALVAMENTO (SAR) EM PORTUGAL

| | |
|---|---|
| Nome do centro (s): MRCC/MRSC/JRCC/JRSC | **Autoridade SAR Nacional**<br>Estado-maior da Armada<br>Rua do Arsenal, 1149-001 Lisboa, Portugal<br>**Tel.** +351 21 325 54 98 (9-17H)<br>+ 351 21 321 76 66 (00-24H)<br>**Fax:** +351 213 47 95 91<br>**Telex:** +404 12 587 |
| Nome do centro (s): MRCC/MRSC/JRCC/JRSC | **MRCC Lisboa**<br>Localização – Lisboa (38º 41' N – 009º 19' W) |
| Comunicações terrestres | Centro Coordenador de Busca e Salvamento Marítimo (**MRCC Lisboa**)<br>Base Naval de Lisboa (BNL)<br>2810-001 ALMADA– Portugal<br>**Tel.**<br>+351 214 401 919 (linha de emergência)<br>+351 214 401 950<br>**Fax:** +351 214 401 954<br>**Telex:** +404 60 747<br>**E-mail:** mrcc.lisboa@marinha.pt - comar.dir@marinha.pt |
| Inmarsat LES associado ou mais próximo | LES mais próximo: Aussaguel (França) |
| COSPAS-SARSAT MCC or SPOC associado | COSPAS-SARSAT MCC associado: FMCC Toulouse |
| ARCC associado | RCC Lisboa |
| Procedimento para obter conselho médico | Conselhos médicos fornecidos por CODU-MAR (Centro de Orientação de Doentes Urgentes – MAR) |
| Tipos de facilidades SAR à disposição | RB, RV, ELR, VLR, SRG, HEL-H, GSU, MAU, UIU |
| Limites da área pela qual o centro é responsável<br>SRR Lisboa | 1 - Fronteira Portugal-Espanha (41º 55' N - 008º 50' W)<br>2 - 42º 00' N - 010º 00' W<br>3 - 43º 00' N - 013º 00' W<br>4 - 42º 00' N - 015º 00' W<br>5 - 36º 30' N - 015º 00' W<br>6 - 34º 10' N - 017º 48' W<br>7 - Depois ao longo de um arco de círculo com raio de 100 nm centrado posição 33º 03.54' N - 016º 21.15' W<br>8 - 32º 15' N - 014º 37' W<br>9 - 35º 58' N - 012º 00' W<br>10 - 35º 58' N - 007º 23' W<br>11 - Fronteira Portugal-Espanha (37º 13' N - 007º 23' W) |

| | |
|---|---|
| Nome do centro (s): MRCC/MRSC/JRCC/JRSC | **MRSC Funchal**<br>Funchal – Madeira (32º 38' N – 016º 54' W)<br>(ligado com MRCC Lisboa – ver abaixo) |
| Comunicações terrestres | **Tel.:** +351 291 213 112 (linha de emergência)<br>+351 919 678 140<br>**Fax:** +351 211 938 582<br>**E-mail:** mrsc.funchal@marinha.pt |
| Inmarsat LES associado ou mais próximo | LES mais próximo: Aussaguel |
| COSPAS-SARSAT MCC or SPOC associado | SPOC : MRCC Lisboa |
| ARCC associado | RCC Lisboa |
| Procedimento para obter conselho médico | Conselhos médicos fornecidos por CODU-MAR (Centro de Orientação de Doentes Urgentes – MAR) |
| Tipos de facilidades SAR á disposição | RB, RV, SRG, HEL-H, GSU, MAU |
| Limites da área pela qual o centro é responsável<br>SRR Lisboa | 1 - 35º 00' N - 015º 00' W<br>2 - 35º 00' N - 016º 48' W<br>3 - 34º 10' N - 017º 48' W<br>4 - Depois ao longo de um arco de círculo com raio de 100 nm centrado posição 33º 03.54' N - 016º 21.15' W<br>5 - 31º 50' N - 015º 00' W<br>6 - 35º 00' N - 015º 00' W |

| | |
|---|---|
| Nome do centro (s): MRCC/MRSC/JRCC/JRSC | **MRCC Delgada**<br>Ponta Delgada – Açores (37º 45' N – 025º 38' W) |
| Comunicações terrestres | **Tel.:** +351 296 281 777(linha de emergência)<br>+351 917 777 461<br>**Fax:** +351 296 205 239<br>**E-mail:** mrcc.delgada@marinha.pt<br>mrcc.delgada@gmail.com |
| Inmarsat LES associado ou mais próximo | LES mais próximo: Aussaguel |
| COSPAS-SARSAT MCC or SPOC associado | SPOC: MRCC Lisboa |
| ARCC associado | RCC Lajes |
| Procedimento para obter conselho médico | Conselhos médicos fornecidos por CODU-MAR (Centro de Orientação de Doentes Urgentes – MAR) |
| Tipos de facilidades SAR á disposição | RB, RV, ELR, VLR, SRG, HEL-H, GSU, MAU |
| Limites da área pela qual o centro é responsável<br>SRR Lisboa | **SRR SANTA MARIA**<br>1 - 45º 00' N - 040º 00' W<br>2 - 17º 00' N - 040º 00'W<br>3 - 17º 00' N - 037º 30'W<br>4 - 24º 00' N - 025º 00' W<br>5 - 30º 00' N - 025º 00' W<br>6 - 31º 39' N - 017º 25' W<br>7 - Depois ao longo de um arco de círculo com raio de 100 nm centrado posição 33º 03.54' N - 016º 21.15' W<br>8 - 34º 10' N - 017º 48' W<br>9 - 36º 30' N - 015º 00' W<br>10 - 42º 00' N - 015º 00' W<br>11 - 43º 00' N - 013º 00' W<br>12 - 45º 00' N - 013º 00' W<br>13 - 45º 00' N - 040º 00' W |

## * 12 - UTILIZAÇÃO DAS AJUDAS À NAVEGAÇÃO FLUTUANTES

**O NAVEGANTE CONSCIENCIOSO NÃO CONFIARÁ NUMA AJUDA À NAVEGAÇÃO ISOLADA, PRINCIPALMENTE NO CASO DE AJUDAS FLUTUANTES.**

A – As posições das boias indicadas nas cartas devem ser tomadas como aproximadas, podendo mesmo a sua posição real afastar-se significativamente daquelas devido a:

*1.* Imprecisões inerentes ao método de posicionamento das poitas;
*2.* Características de fundos adversos (declive ou má tensa dos leitos);
*3.* Uso de comprimentos variáveis de amarra;
*4.* Grande intervalo de tempo entre verificações consecutivas da posição das boias.

B – Atendendo ainda a que as boias são suscetíveis de ir à garra, à deriva ou afundar-se e que as ajudas nelas montadas são mais suscetíveis de avaria que as implantadas em terra, alertam-se os navegantes para os riscos que implicam a utilização exclusiva destes meios, sem a confirmação recorrendo a outros métodos de navegação ou outras Ajudas à Navegação.

C – Como norma, a transposição de qualquer ajuda à navegação deve ser feita com suficiente resguardo para evitar qualquer possibilidade de colisão. Erros de observação, efeitos de corrente e vento, outros navios nas proximidades e mau governo, têm sido as causas de colisões ou perigo eminente de colisão arriscando desnecessariamente a segurança destas ajudas e suas guarnições (quando guarnecidas de pessoal, como nos barcos-faróis) e de toda a navegação cuja segurança delas depende.

D – Qualquer anomalia verificada quer no posicionamento quer no funcionamento das ajudas à navegação deverá ser prontamente comunicada à autoridade marítima competente ou ao IH.

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 13 - GRANDES BOIAS AUTOMÁTICAS DE NAVEGAÇÃO – Precauções

A – As Grandes Boias Automáticas de Navegação (*Large Automatic Navigational Buoys*) – *LANBYS* – são uma categoria especial de ajudas à navegação, quer pelo importante apoio que prestam, quer pelo elevado custo envolvido na sua construção.

B – A sua largura – 12 metros de diâmetro – não é percetível quando avistadas à noite.

C – Todos os navegantes devem tomar cuidados especiais para evitar situações de aproximação excessiva ou colisão, particularmente onde existam correntes de maré.

D – Lembra-se a todos os navegantes que é proibido amarrar a estas boias e que, verificando-se uma colisão, é imperativo, no interesse da segurança da navegação, informar rapidamente do sucedido a estação rádio costeira mais próxima.

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 14 - BOIAS METEOROLÓGICAS E OCEANOGRÁFICAS EM PORTUGAL – SITUAÇÃO

A – Diversas boias equipadas com instrumentos científicos para a recolha e transmissão de dados meteorológicos e oceanográficos (ODAS) estão fundeadas ao longo da costa portuguesa.

As boias de Portugal Continental e Ilha Selvagens são monitorizadas pelo Instituto Hidrográfico, as das Ilhas da Madeira e de Porto Santo pela Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira e as dos Açores, pelo Centro do clima, meteorologia e mudanças globais da Universidade dos Açores.

Nos quadros abaixo apresentam-se as características das boias pertencentes à rede de boias nacional:

**PORTUGAL – Portugal Continental**

| Estação | Nome / Nr LL | Resguardo | Posição WGS 84 | | AIS (S/N) |
|---|---|---|---|---|---|
| LEIXÕES | CSA 92/D – LL 60 | 500 metros | 41° 19,00’ N | 008° 59,00’ W | N |
| LEIXÕES | CSA 89/1 – LL 80.5 | 1852 metros | 41° 08,92’ N | 009° 34,90’ W | N |
| NAZARÉ | CSA 88/2 – LL 126 | 500 metros | 39° 33,61’ N | 009° 12,60’ W | N |
| NAZARÉ | CSA 88/1 – LL 131 | 1852 metros | 39° 30,94’ N | 009° 38,24’ W | N |
| SINES | CSA 83/1D – LL 414 | 500 metros | 37° 55,27’ N | 008° 55,73’ W | N |
| SINES | CSA 83 – LL 422 | 1852 metros | 37° 55,27’ N | 008° 55,73’ W | S |
| FARO | CSA 81 – LL 497 | 1852 metros | 36° 23,90’ N | 008° 04,10’ W | S |
| FARO | CSA 82/D – LL 498 | 500 metros | 36° 54,28’ N | 007° 53,90’ W | N |

**PORTUGAL – Arquipélago da Madeira**

| Estação | Nome / Nr LL | Resguardo | Posição WGS 84 | | AIS (S/N) |
|---|---|---|---|---|---|
| FUNCHAL | CSA 94D – LL 626 | 500 metros | 32° 37,34'.N | 016° 56,70'.W | N |
| CANIÇAL | CSA 94 – LL643 | 500 metros | 32° 43,20'.N | 016° 43,70'.W | N |
| SELVAGENS | CSA 93 – LL 668.5 | 500 metros | 30° 08,32'.N | 015° 54,60'.W | N |

**PORTUGAL – Arquipélago dos Açores**

| Estação | Nome / Nr LL | Resguardo | Posição WGS 84 | |
|---|---|---|---|---|
| SANTA MARIA | BOND 6 – LL 681 | 500 metros | 36° 55,27'.N | 025° 09,99'.W |
| SÃO MIGUEL | BOND 2 – LL 718.8 | 500 metros | 37° 43,89'.N | 025° 43,46'.W |
| TERCEIRA | BOND 1 – LL 733 | 500 metros | 38° 45,00'.N | 027° 00,84'.W |
| GRACIOSA | BOND 5 – LL 805 | 500 metros | 39° 05,21'.N | 027° 57,73'.W |
| FAIAL | BOND 4 – LL 853 | 500 metros | 38° 35,25'.N | 028° 32,22'.W |
| FLORES | BOND 3 – LL 877.5 | 500 metros | 39° 22,13'.N | 031° 09,74'.W |

As coordenadas apresentadas correspondem à posição de referência da boia ODAS, podendo esta oscilar em torno da sua posição. É recomendável manter um resguardo mínimo de segurança em redor da posição de referência, de acordo com os valores apresentados nas tabelas anteriores.

B – Estas boias geralmente apresentam forma esférica, dimensões diversas e cor amarela. Algumas destas boias são luminosas, com luz de cor amarela equipadas com refletor radar e por vezes com alvo em forma de "X". As boias ODAS fundeadas em Portugal têm a seguinte característica – Fl(5)Y20s2M (5 relâmpagos amarelos com um período de 20 segundos e 2 milhas de alcance).

1. Qualquer boia ODAS deve ser assinalada com um "número de identificação" antecedido com o prefixo "ODAS". Esse número de identificação é constituído por letras, indicando de uma forma abreviada o Estado, seguidas de um conjunto de caracteres, dos quais os dois primeiros são algarismos de acordo com a seguinte distribuição:

   00 a 49 – Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I.P.
   50 a 69 – Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos
   80 a 99 – Instituto Hidrográfico

   As letras indicativas do Estado tiradas da "*Table of Allocation of International Call Sign Series*" dos Regulamentos Rádio em vigor promulgados pela UIT são - CSA a CUZ

2. Qualquer boia ODAS deve exibir claramente o seu número de identificação, na superfície exterior e onde melhor possa ser visto e, adicionalmente, se possível, o nome e endereço do seu proprietário.

   – É expressamente proibido amarrar às boias ODAS.

   – Recomenda-se a todos os navegantes:

   a. Evitar colidir com as boias porque elas contêm equipamentos muito sensíveis;

   b. Qualquer navio que observe uma boia ODAS fora da posição, constituindo perigo para a navegação, deverá proceder à sua identificação. No caso de ser encontrada à deriva, de acordo com as instruções nela inscritas, deverá informar-se o IH e/ou a autoridade marítima competente.

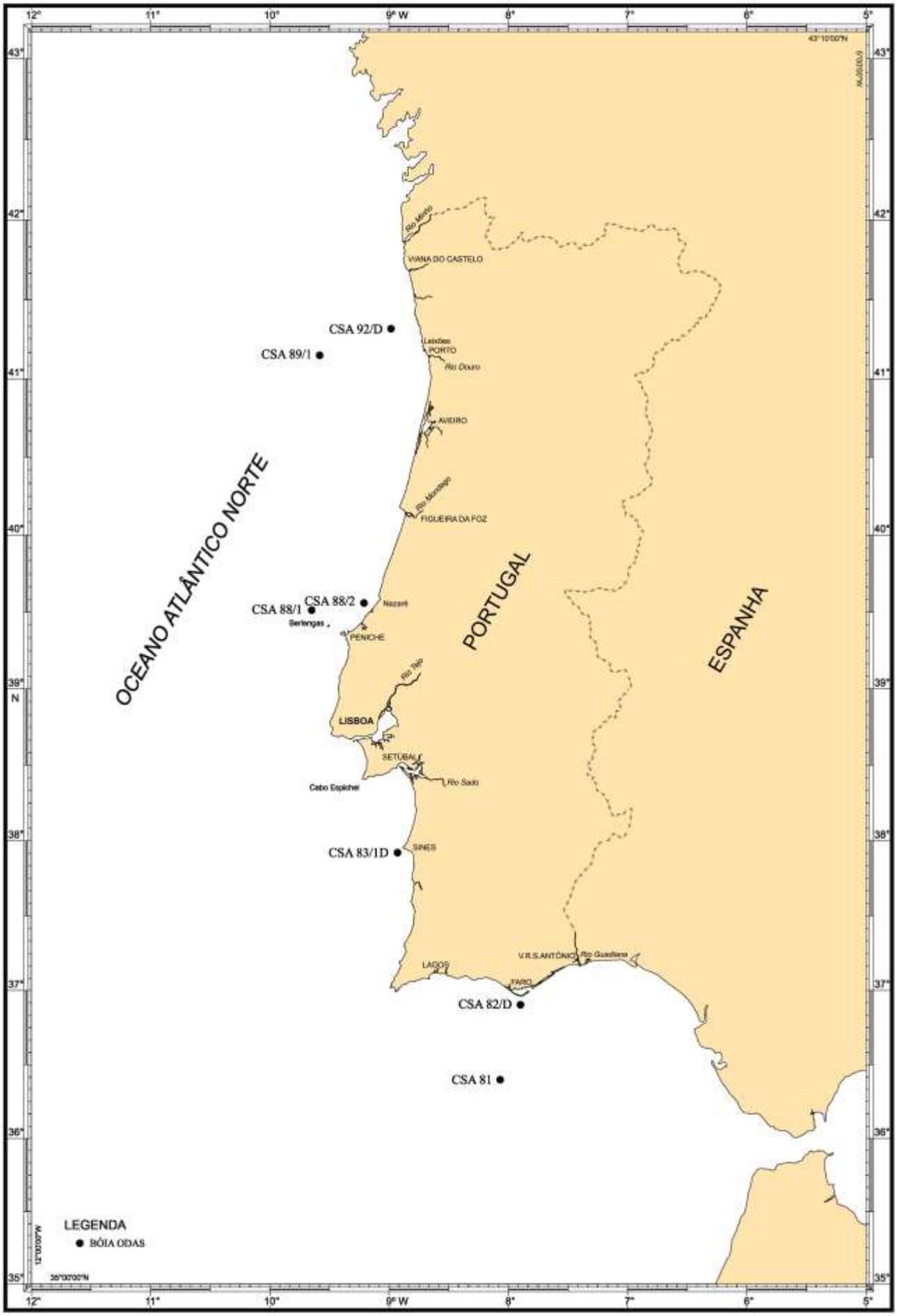
3. As mensagens que digam respeito a este assunto devem ser preparadas da seguinte forma:

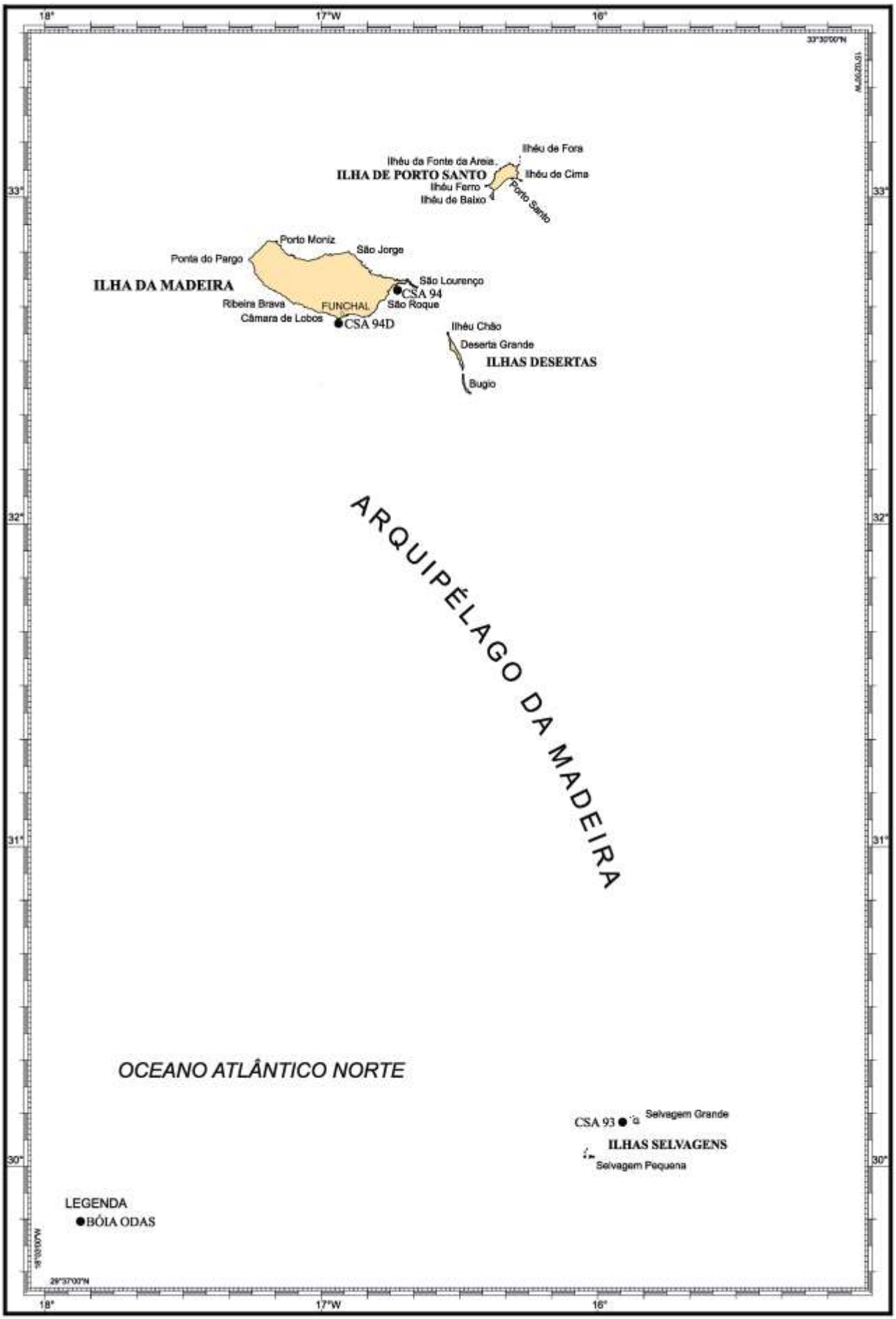
   Exemplo:

   TTT Navigation ODAS 'X' fora da posição em 050700ZJAN.
   TTT Navigation. Observada ODAS com número de identificação ODAS - 07- CMS à deriva na posição 38º45´N / 10º05'W às 171430Z.

O COMNAV difundirá o subsequente ANAV. O IH promulgará em Grupo Mensal o AN temporário e comunicará ao proprietário a ocorrência, se for caso disso, a fim de este tomar as medidas necessárias.

E – Existem outras boias ODAS fundeadas em águas portuguesas que são da responsabilidade de outras entidades, tais como Universidades. Estas boias têm as mesmas características de todas as ODAS e encontram-se representadas nas CN (não têm numero de identificação, mas sim o nome da Universidade ou do projeto envolvido).


OCEANO ATLÂNTICO NORTE
PORTUGAL
ESPANHA
CSA 92/D
CSA 89/1
CSA 88/2
CSA 88/1
CSA 83/1D
CSA 82/D
CSA 81
VIANA DO CASTELO
PORTO
AVEIRO
FIGUEIRA DA FOZ
Nazaré
Berlengas
PENICHE
LISBOA
SETUBAL
Cabo Espichel
SINES
LAGOS
V.R.S.ANTÓNIO
FARO
LEGENDA
BÓIA ODAS




**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 15 - CABOS SUBMARINOS E CONDUTAS SUBMARINAS

1 - Atualmente existem cabos e condutas submarinas colocados nos mais diversos locais. A sua localização pode nem sempre estar assinalada nas CN.

2 - Perante as sérias consequências resultantes dos danos infligidos a cabos ou condutas submarinas, os navios devem tomar cuidados especiais evitando pescar, fundear ou efetuar operações submarinas em áreas onde eles possam existir e nas suas imediações.

3 - a. Os navios que se enredem num cabo ou conduta submarina devem desembaraçar-se sem o danificar. Os ferros ou aparelhos que não possam recuperar-se naturalmente, devem ser soltos e abandonados. Não deve ser feita qualquer tentativa de cortar um cabo ou conduta submarina.

b. Os cabos submarinos conduzem, por vezes, correntes de alta voltagem, pelo que o seu corte poderá originar não só graves acidentes como até perda de vidas.

4 - O decreto-lei nº 507/72 de 12 de dezembro, regula a proteção (*) aos cabos submarinos e as penas a aplicar em caso de infração.

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 16 - CABOS SUBMARINOS - Proteção

**O QUE SÃO**

**Cabo Submarino:**

Infraestrutura de telecomunicações submersa destinada a estabelecer vias de transmissão de sinais de comunicações (circuitos) entre estações de telecomunicações edificadas em terra.

Podem incluir cabos coaxiais, cabos de fibra ótica, sistemas de amplificação, sistemas de energia e, sistemas de telemetria e gestão. Estes cabos não só podem ligar pontos de um mesmo país como ligar pontos de países diferentes situados noutros continentes, por exemplo entre a Europa e a América do Sul ou entre Portugal continental e os Arquipélagos.

Estes cabos proporcionam a transmissão de dados de comunicações eletrónicas, nomeadamente Internet, transmissões televisivas e de dados móveis, bem como de comunicações de telefones fixos.

As agressões (cortes) efetuadas aos cabos submarinos causam danos na infraestrutura de telecomunicações, provocando a interrupção das comunicações, podendo afetar não só as comunicações em Portugal, como também todas as comunicações intra e intercontinentais com outros países.

Os cabos submarinos contêm um condutor eletrificado, cujas tensões podem ascender a milhares de Volts, significando tal que em caso de corte ou perfuração, a alta tensão poderá ser fatal.

**PESCA, NAVEGAÇÃO E CABOS SUBMARINOS**

75% Dos danos causados em cabos submarinos ocorrem por ação de embarcações quando estas, lançam ferro/âncora ou desenvolvem atividades de pesca, tanto em zonas de proteção/proibidas, como sobre as suas coordenadas na ZEE Portuguesa, devidamente assinaladas nas cartas náuticas.

As reparações em cabos submarinos são operações complexas, morosas e extremamente dispendiosas.

**A LEI PROÍBE E PUNE CRIMINALMENTE QUEM DANIFICAR CABOS SUBMARINOS E QUEM FUNDEAR OU PESCAR EM ZONAS DE PROTEÇÃO** – EVITE CONSEQUÊNCIAS GRAVES QUE O POSSAM AFETAR DIRETAMENTE e que afetem as comunicações nacionais e intercontinentais

** - A proteção é garantida em águas interiores, no mar territorial e no mar alto*

**ZONAS DE PROTEÇÃO E ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO PORTUGUESA**

Nas Cartas Náuticas (CN) encontram-se devidamente assinaladas as localizações de cabos submarinos, bem como as respetivas zonas de proteção, onde é expressamente proibido pescar e fundear, existindo para o efeito, em terra, marcas marítimas que assinalam o posicionamento destas zonas e que constam, igualmente, nas CN.

**As zonas de proteção permitem identificar as áreas mais suscetíveis à possibilidade de contacto com os cabos submarinos, no entanto os mesmos estão protegidos por legislação ao longo de todo o mar Português. Como tal todo e qualquer contacto fora das zonas de proteção até ao limite da ZEE é criminalmente punível pela legislação Portuguesa,**

**Os cabos submarinos estão a ser permanentemente monitorizados pelos seus proprietários/ operadores, a identificação do local da agressão e seu agressor é por isso possível**

**Não tente levantar os cabos submarinos** para recuperar as artes de pesca (aparelhos, redes de pesca ou ferro) pois a segurança da sua embarcação e respetivos ocupantes pode ficar em sério risco.

A tentativa de elevar/manusear um cabo submarino pode danificá-lo, causando elevados danos e prejuízos, bem como interromper as comunicações, cuja responsabilidade será sua.

**Não tente cortar os cabos submarinos** para libertar as artes de pesca (aparelhos, redes de pesca ou ferro), pois, tal ação, é potencialmente fatal devido às perigosíssimas altas tensões e correntes elétricas que os percorrem.

**É expressamente proibido por Lei e Criminalmente punível** os danos ou cortes nos cabos submarinos**.**

Caso suspeite que, acidentalmente, entrou em contacto com um cabo submarino de telecomunicações, marque a posição do seu navio e contacte de imediato a Autoridade Marítima.

**PIQUETE DA POLICIA MARÍTIMA DE LISBOA –** VHF CANAL 16 – INDICATIVO DE CHAMADA – POLIMAR LISBOA OU TEL: +351 210 911 149

Sem prejuízo de contactarem os operadores abaixo indicados, a Autoridade Marítima estabelecerá os contactos adequados tendo em vista o estabelecimento dos procedimentos a adotar no que se refere à segurança da embarcação, tripulação e do respetivo cabo submarino.

| ALTICE / MEO | MAIN ONE CABLE COMPANY | TATA COMMUNICATIONS |
|---|---|---|
| **Telefones** | **Telefones** | **Telefones** |
| **(24 horas por dia):** | **(24 horas por dia):** | **(24 horas por dia):** |
| (+351) 215002696<br>(+351) 215002428 | (+351) 926371059<br>(+234) 8191355710/1<br>(+234) 8191355712/3 | (+351) 968601704<br>(+351) 966695546<br>(+1) 7322824001 |
| **E-MAIL:** | **E-MAIL:** | **Fax: (+351) 212969045** |
| inoc@telecom.pt | paulo.moura@mainonecable.com<br>gnoc@mainonecable.com | **E-MAIL:** |
| | | r.carrilho@tatacommunications.com<br>nmcwall@tatacommunications.com |
| | | **Origem** – TATA COMMUNICATIONS |

**Origem** – Altice / MEO

## * 17 - PROTEÇÃO DAS INSTALAÇÕES *OFFSHORE* – Área de segurança

1 - A lei internacional prevê que um Estado costeiro construa e mantenha, na sua plataforma continental, instalações e outros equipamentos necessários para a investigação e exploração dos recursos naturais, nomeadamente petróleo e gás, e estabeleça áreas de segurança em torno dessas instalações e equipamentos, tomando dentro dessas áreas as medidas necessárias para a sua proteção.

As áreas de segurança podem estender-se até uma distância de 500 metros em torno das instalações e equipamentos, medidos a partir de cada ponto do seu lado externo. **Toda a navegação deve respeitar estas áreas de segurança**.

2 - Muitos países, nomeadamente no NW da Europa, declararam nas suas leis nacionais o estabelecimento de áreas de segurança, considerando crime a infração às áreas declaradas.

Mesmo que o tipo de instalações na plataforma continental sujeitos a áreas de segurança varie de Estado para Estado, **recomenda-se aos navegantes para assumirem sempre a existência de uma área de segurança, a menos que tenham informação em contrário**.

3 - A OMI, através de Resolução aprovada em 1987, recomenda que os navegantes nas proximidades de instalações *offshore* adotem os seguintes procedimentos:

- Naveguem com cuidado redobrado, levando em consideração as condições meteorológicas e a presença de outros perigos;
- Tomem antecipadamente as medidas necessárias que permitam às guarnições das instalações *offshore* (quando existam), de se aperceber do CPA (*Closest Point of Approach*) do navio;
- Usem eventuais sistemas de roteamento estabelecidos na área;
- Mantenham uma escuta permanente do canal 16 do VHF.

**Origem** - Instituto Hidrográfico

## * 18 - PROCEDIMENTOS DE SEGURANÇA DE UM NAVIO ISOLADO À VISTA DE UMA FORÇA NAVAL OU COMBOIO

Uma força naval (navios de guerra) ou um comboio de navios está sujeita a condicionamentos de manobra superiores aos de um navio isolado.
Chama-se a atenção dos navegantes para os potenciais riscos de abalroamento provocados por um navio isolado, aproximando-se a curta distância de uma formação de navios de guerra ou de um comboio, navegando em rumo cruzado ao da força ou atravessando o agrupamento de navios.

Recomenda-se aos navegantes, sempre que disponham de águas livres para manobrarem com segurança, deixar livre o caminho a uma formatura de navios de guerra ou comboio, manobrando com a antecedência necessária e francamente, de modo a manterem-se suficientemente afastados.

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 19 - SEGURANÇA DOS HELICÓPTEROS

A segurança de um helicóptero em voo estacionário a baixa altitude acima do mar pode ser comprometida pela passagem de um navio nas suas proximidades.

Os navegantes devem diligenciar passar, na medida do possível, a uma distância não inferior a 1000 metros da posição do helicóptero, de preferência a sotavento.

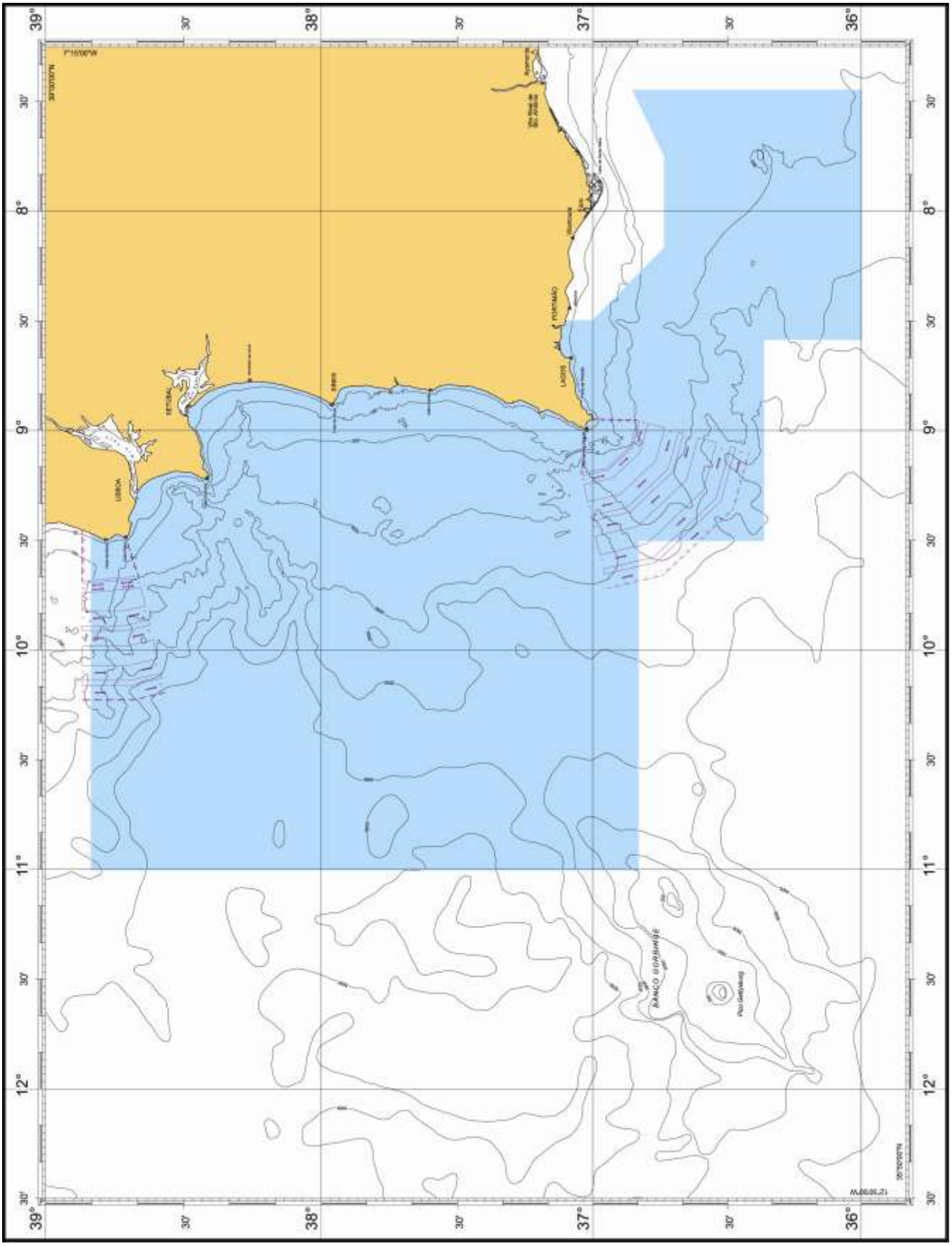
**Origem** – Instituto Hidrográfico

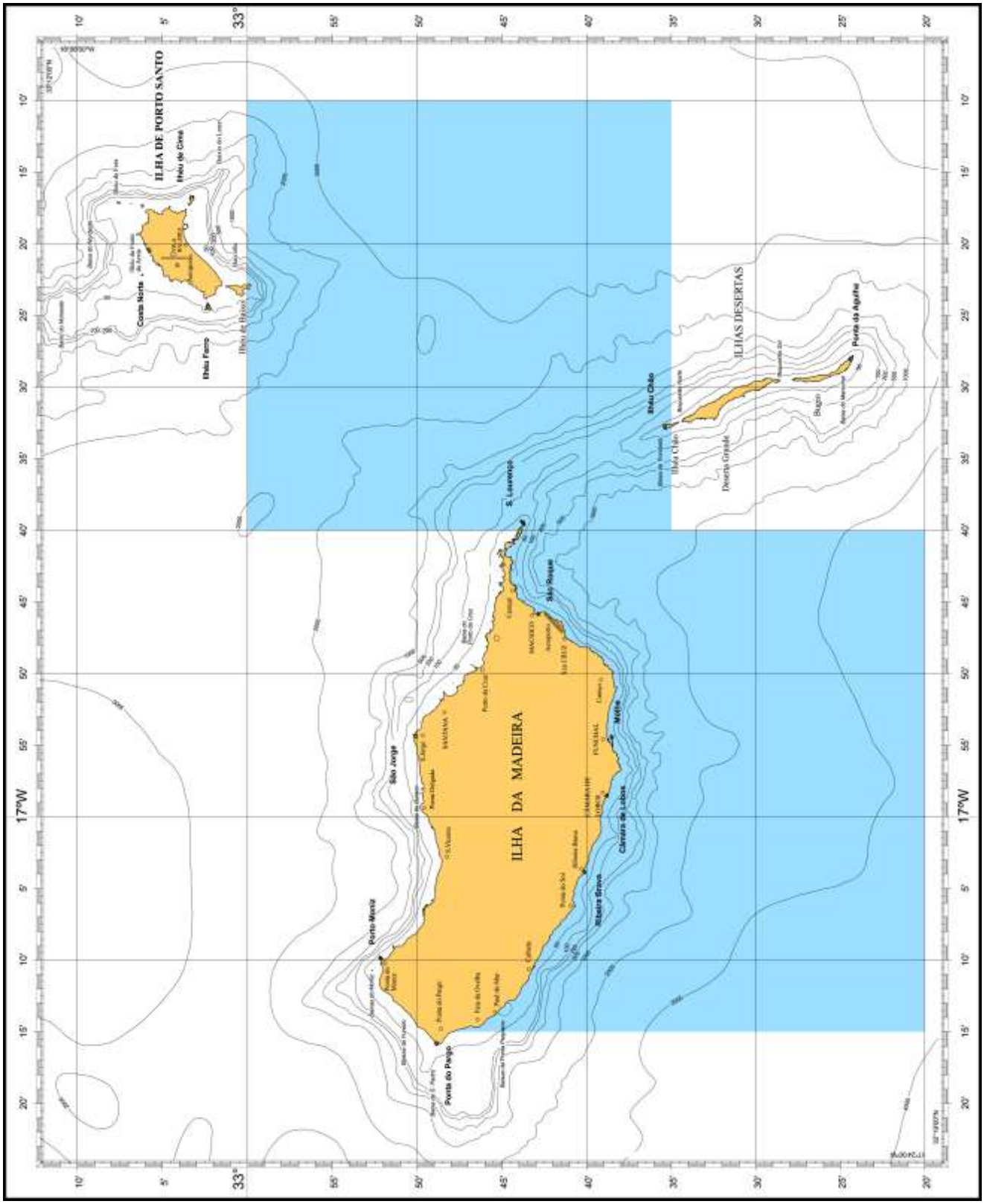
## * 20 - NORMAS DE PROTEÇÃO À NAVEGAÇÃO DOS SUBMARINOS PORTUGUESES A OBSERVAR POR TODOS OS NAVIOS QUE NAVEGUEM EM ÁGUAS JURISDICIONAIS PORTUGUESAS

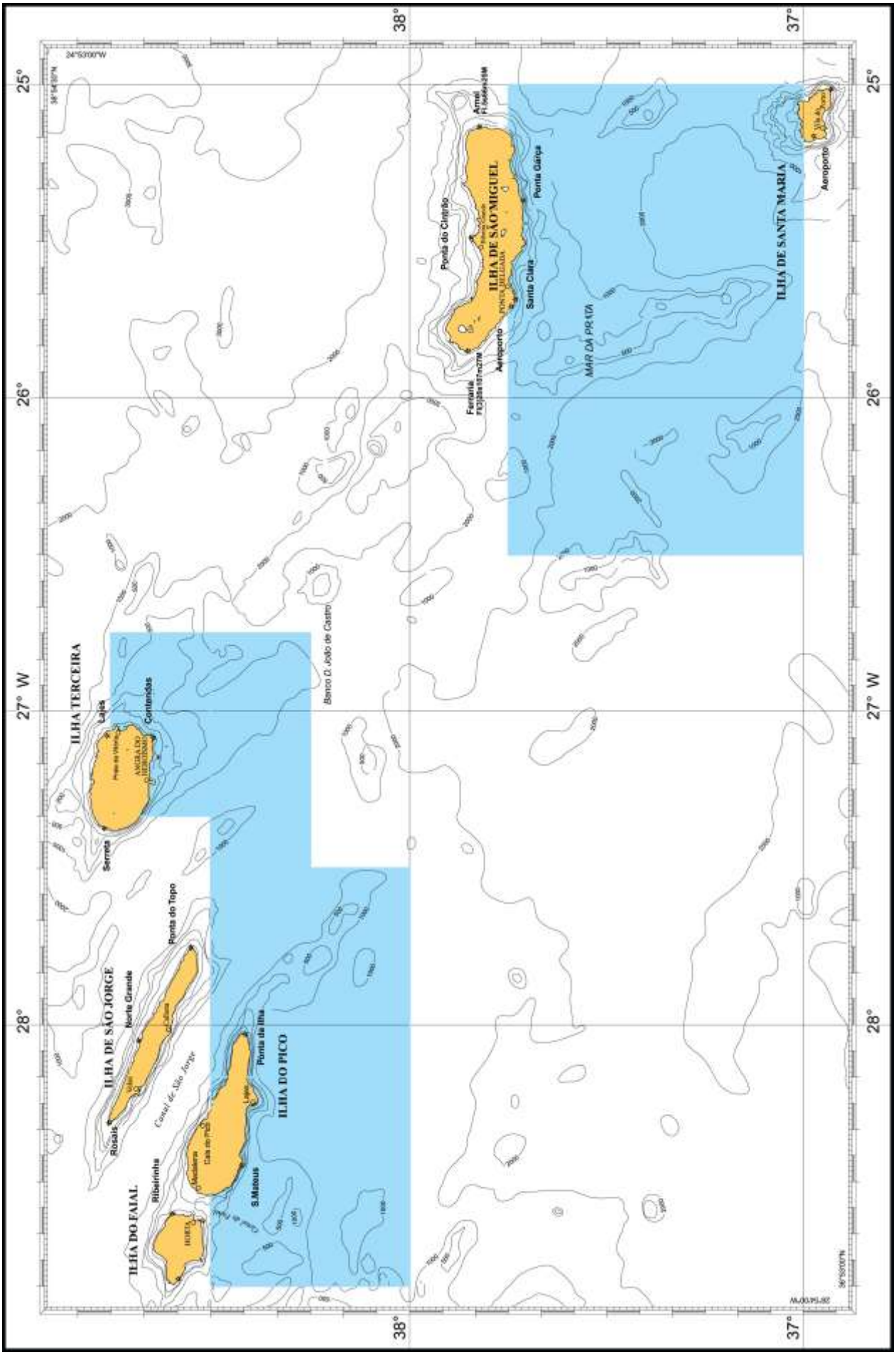
### A – ÁREAS DE EXERCÍCIOS SUBMARINOS

1 - Os submarinos portugueses realizam regularmente exercícios ao largo das costas de Portugal Continental e dos Arquipélagos da Madeira e Açores.

2 - Desde 1 de fevereiro de 2007 encontram-se definidas novas áreas para exercícios de submarino. Apresenta-se nas figuras seguintes, a azul, o esquema das áreas mencionadas:


39°
38°
37°
36°
8°
9°
10°
11°
12°
LISBOA
SETÚBAL
SINÉS
LAGOS
PORTIMÃO
BANCO GORRIAGE
Pico Gettysburg


ILHA DE PORTO SANTO
ILHAS DESERTAS
ILHA DA MADEIRA
Porto Moniz
Porto do Pargo
São Jorge
Ribeira Brava
Câmara de Lobos
Mofre
São Roque
S. Lourenço
Ilhéu Chão
Deserta Grande
Bugio
Ponta da Agulha
Ilhéu Farro
Ilhéu de Cima
Costa Norte
17°W
33°


ILHA TERCEIRA
Lajes
Contendas
Serreta
ILHA DE SÃO JORGE
Norte Grande
Ponta do Topo
Rosais
Canal de São Jorge
ILHA DO FAIAL
Ribeirinha
S.Mateus
Ponta da Ilha
ILHA DO PICO
Banco D. João de Castro
Ponta do Cintrão
ILHA DE SÃO MIGUEL
Ponta Garça
Santa Clara
Aeroporto
Fenteira
MAR DA PRATA
ILHA DE SANTA MARIA
Aeroporto
25°
26°
27° W
28°
38°
37°

## B – SINAIS DE AVISO

### 1 - Sinais visuais

Os navios de guerra portugueses utilizam o grupo "NE2" do Código Internacional de Sinais para indicar a proximidade de submarinos que podem estar submersos.

Previnem-se os navios que, em tais situações, devem governar de modo a dar um amplo resguardo aos navios que tenham içado ou transmitido aquele sinal.

Nas áreas referenciadas como de exercícios de submarinos, os navios devem navegar com velocidade reduzida, mas nunca inferior a 10 (dez) nós. Se porventura tiverem necessidade de parar máquinas, devem pôr em funcionamento um sondador ou bater com um martelo no casco do navio abaixo da linha de água, de forma a revelar a sua presença aos submarinos eventualmente próximos.

Para além de cumprir as instruções dos navios de guerra, quando presentes e de acordo com o parágrafo anterior, devem reforçar a vigilância, em particular no que se refere a periscópios ou outros mastros, manobrando sempre de forma a evitar a aproximação a um submarino que navegue em imersão à profundidade periscópica ou que esteja a vir à superfície.

Um submarino imerso a uma profundidade superior àquela em que pode mostrar o seu periscópio, tem possibilidades de indicar a sua posição lançando "fachos" cujas características e utilização abaixo se especificam.

De noite, durante a realização de exercícios, os submarinos quando imersos podem usar, para indicar a sua posição, um projetor com o feixe luminoso dirigido para a superfície.

Com o submarino a cerca de 20 metros de profundidade, o projetor origina à superfície do mar uma mancha luminosa circular, de contornos mal definidos. Quando o submarino se começa a aproximar da superfície, além da mancha luminosa, é visível na atmosfera o feixe luminoso do projetor.

Previnem-se os navios que, ao avistar a mancha luminosa ou feixe luminoso, devem afastar-se de modo a dar-lhes um amplo resguardo.

### 2 - Fachos. Sua utilização

Os submarinos da Marinha Portuguesa utilizam atualmente, quando em imersão, três tipos de fachos: encarnados, verdes e brancos. Todos os fachos elevam-se na atmosfera com produção de chama e libertação de fumo da respetiva cor. Quando à superfície para além da libertação de chama e fumo, libertam igualmente uma mancha na água da respetiva cor.

Os fachos atrás referidos são utilizados por um submarino em imersão numa área de exercícios com os significados indicados na tabela seguinte. De notar que no caso de um submarino afundado, pode ser usado qualquer tipo de facho para indicar a sua posição:

| *Sinais* | *Significado* |
|---|---|
| Facho ou fumo encarnado | – Mantenha-se afastado.<br>– Estou executando procedimento de ir à superfície em emergência.<br>– Não pare os hélices (velocidade não inferior a 10 nós), o meu avistamento deve ser reportado com urgência (via rádio) às autoridades marítimas da área indicando hora e posição geográfica.<br>– Prepare-se para prestar assistência.<br>– Mantenha escuta aos canais VHF – CH16 e VHF DSC - CH70 |
| Dois fachos brancos intervalados de 3 minutos | – Mantenha-se afastado.<br>– A minha posição é a indicada.<br>– Tenciono executar o procedimento de ir à superfície.<br>– Não pare os hélices (velocidade não inferior a 10 nós). |
| Um ou dois fachos verdes | – Utilizado somente em exercícios com outros navios de guerra. |
| Um facho ou fumo branco | – Utilizado somente em exercícios com outros navios de guerra. |

Do anteriormente escrito não se deve concluir que os submarinos só fazem exercícios quando acompanhados de navios escoltadores ou nas áreas anteriormente definidas.

3 - **Sinais irradiados**

a) Em determinadas circunstâncias uma estação oficial pode emitir avisos de que estão sendo executados exercícios em zonas especificadas.

b) Em determinadas circunstâncias e tendo em vista minimizar a possibilidade de ocorrência de incidentes, um navio/embarcação de pesca poderá ser interpelado via rádio por um submarino relativamente às suas intenções, rumo e velocidade. Nesse sentido recomenda-se aos navios/embarcações de pesca com capacidade de VHF para efetuarem escuta em canal 16 e em VHF DSC Canal 70.

## C – LUZES DE NAVEGAÇÃO

Os submarinos, quando a navegar à superfície, podem apresentar além dos faróis da navegação, um farol de luz cintilante com as seguintes características:

**Luz** – Cor amarela.
**Ritmo** – Cintilante – (94 relâmpagos por minuto) – visível a uma distância de 3 milhas.

Este farol visível em todo o horizonte com luz cintilante, situado cerca de 2 metros acima dos faróis de borda, é uma luz adicional usada como ajuda na identificação em áreas de denso tráfego e águas restritas.

As luzes de navegação dos submarinos podem dar lugar a confusão por se encontrarem muito baixas e próximas mostrando apenas um farol de mastro e não os dois previstos para um navio do seu comprimento.
Torna-se difícil avaliar com precisão o comprimento do submarino, o seu verdadeiro rumo ou alteração do mesmo, sendo por isso, fácil confundi-los com um navio muito mais pequeno do tipo costeiro ou mesmo com um pesqueiro.

## D – SUBMARINOS AFUNDADOS

*1* Um submarino afundado, incapaz de vir à superfície, procurará indicar a sua posição pelos seguintes processos:

a. Largando uma balsa de salvação com as seguintes características principais:

- Circular de cor laranja
- Com uma EPIRB emitindo sinais de socorro em 406.025 MHz (SARSAT-COSPAS).
- Com um farol de luz cintilante branca (2 relâmpagos por segundo).

b. Emitindo frequências sonar ou sinais SOS em 3.5 kHz durante 50 milissegundos com um período de 10 segundos e 9.0 kHz durante 10 milissegundos com um período de 10 segundos.

c. Disparando fachos brancos e/ou amarelos.

Quando navios de superfícies se aproximam, o submarino afundado pode disparar fachos brancos e/ou amarelos em intervalos regulares. Com o mesmo fim também podem ser usados fachos encarnados ou verdes.

d. Bombeando, para o exterior, o óleo de lubrificação ou combustível.

e. Largando ar.

*2.* Em qualquer acidente de submarinos o fator tempo é decisivo quanto às probabilidades de salvamento dos sobreviventes.

*3.* Os sobreviventes de um submarino que sofreu um acidente podem tentar o seu salvamento em qualquer altura após a ocorrência.

As condições no interior do submarino provavelmente piorarão com rapidez e, por isso, as tentativas de salvamento serão demoradas só o tempo necessário para permitir a chegada dos navios de salvação ao local do sinistro.

Os sobreviventes surgirão quase verticalmente, sendo da maior importância deixar espaço livre suficiente para que o possam fazer sem obstáculos. Deve-se ter em consideração a corrente, se esta se fizer sentir.

Os náufragos ao chegarem à superfície podem estar exaustos ou enfermos, sendo da maior conveniência, se as circunstâncias o permitirem, ter uma embarcação arriada e preparada para os receber.

Alguns necessitarão de ser levados para uma câmara de descompressão, competindo às autoridades providenciar para que essas câmaras sejam conduzidas com a máxima urgência ao local do sinistro.

*4.* Para advertir os que estão encerrados no submarino de que se está acorrendo ao seu auxílio, os navios da Marinha Portuguesa largarão pequenas cargas explosivas cujo rebentamento no mar será ouvido no interior do submarino.

Não há qualquer objeção ao uso de pequenas cargas com o propósito referido é, no entanto, vital que não sejam largadas demasiadamente perto, porquanto os homens que estão a efetuar o procedimento de emergir, são particularmente vulneráveis às explosões submarinas, podendo facilmente sofrer feridas fatais.
A distância de um quarto de milha considera-se adequada.

Se não se dispuser dessas pequenas cargas, com o mesmo fim pode pôr-se em funcionamento um sondador acústico, ou bater-se com um martelo no casco do navio, abaixo da linha da água, a frequentes intervalos. Os submarinos podem, em qualquer ocasião, largar pirotécnicos que, ao atingirem a superfície, ardem com chama ou fumo, servindo por isso para marcar a posição do naufrágio.

Provavelmente, e por este meio, o submarino indicará ter recebido os sinais sonoros.

Resumindo, os fins a atingir numa operação de salvamento de submarinos consistem em:

a. Determinar a posição exata do submarino;

b. Ter um navio pronto a recolher os sobreviventes, com embarcações já arriadas, se for possível;

c. Dar assistência médica aos sobreviventes recolhidos;

d. Conduzir ao local do acidente uma câmara de recompressão, destinada aos náufragos seriamente afetados por terem estado expostos a uma grande pressão;

e. Informar os homens encerrados no submarino de que se está acorrendo em seu auxílio.
Um navio que, em dado momento, se certifique de um sinistro submarino e atue prontamente de acordo com as instruções dadas, poderá prestar um serviço importante e até decisivo no salvamento. Todo o navio mercante em navegação na zona, deverá imediatamente entrar em contacto com qualquer navio de guerra próximo ou com a estação de rádio costeira mais próxima, a fim de alertar e transmitir o que avistou e dar a respetiva posição geográfica.

Contactos:

Base Naval de Lisboa – 2800-001, Almada – Portugal
Esquadrilha de Subsuperfície (célula SUBOPAUTH)
Telefs. 00 351 210 984 620 (CTG 443.10 Submarine Controller)
00 351 210 984 609 (CENCMARDRISUB – Centro de Comunicações)
Telefax 00 351 211 938 526
Tlm. 00 351 910 650 228
POC: Sala OPS SUBOPAUTH – RTM: 302320
Centro de Comunicações – RTM: 302309
E-mail – m1A23747@marinha.pt

**Origem** – Esquadrilha de Subsuperfície

## * 21 - PÉ-DE-PILOTO E RESGUARDO AO FUNDO

1 - **O navegante deve navegar com prudência, mantendo sempre um adequado Resguardo ao Fundo (Rf),** acautelando todos os fatores suscetíveis de provocar a diminuição da profundidade disponível. As autoridades competentes podem impor um resguardo mínimo ao fundo, determinando por exemplo qual o calado máximo dos navios autorizados a praticar portos ou canais específicos. Este resguardo ao fundo pode também ser calculado a bordo aquando do planeamento de navegação.

2 - **Os fatores que devem ser considerados na determinação do resguardo ao fundo são os que a seguir se indicam, sem que a lista seja exaustiva:**

a. A incerteza na leitura ou estima dos calados do navio;

b. A variação do calado com a variação da densidade da água;

c. A variação do calado com o movimento do navio:

(1) O assentamento ("*squat*");
(2) O balanço ("*roll*");
(3) O cabeceio ("*pitch*");
(4) A arfagem ("*heave*").

d. O estado do mar;

e. A incerteza das previsões de maré;

f. A influência das condições meteorológicas na altura de maré (incluindo a pressão atmosférica);

g. As infraestruturas no mar (instalações submarinas, cabos submarinos e condutas submarinas), que apesar de representadas nas cartas não têm associado um valor de sonda reduzida;

h. A incerteza das sondas reduzidas representadas na carta náutica, em particular devido a:

(1) Origem da informação;
(2) Incerteza na redução da altura de maré;
(3) Data e ordem dos levantamentos hidrográficos;
(4) Possível alteração das profundidades após o último levantamento hidrográfico;
(5) Natureza do fundo.

3 - A adição dos fatores acima enumerados resulta na **Margem de Resguardo (Mr).**

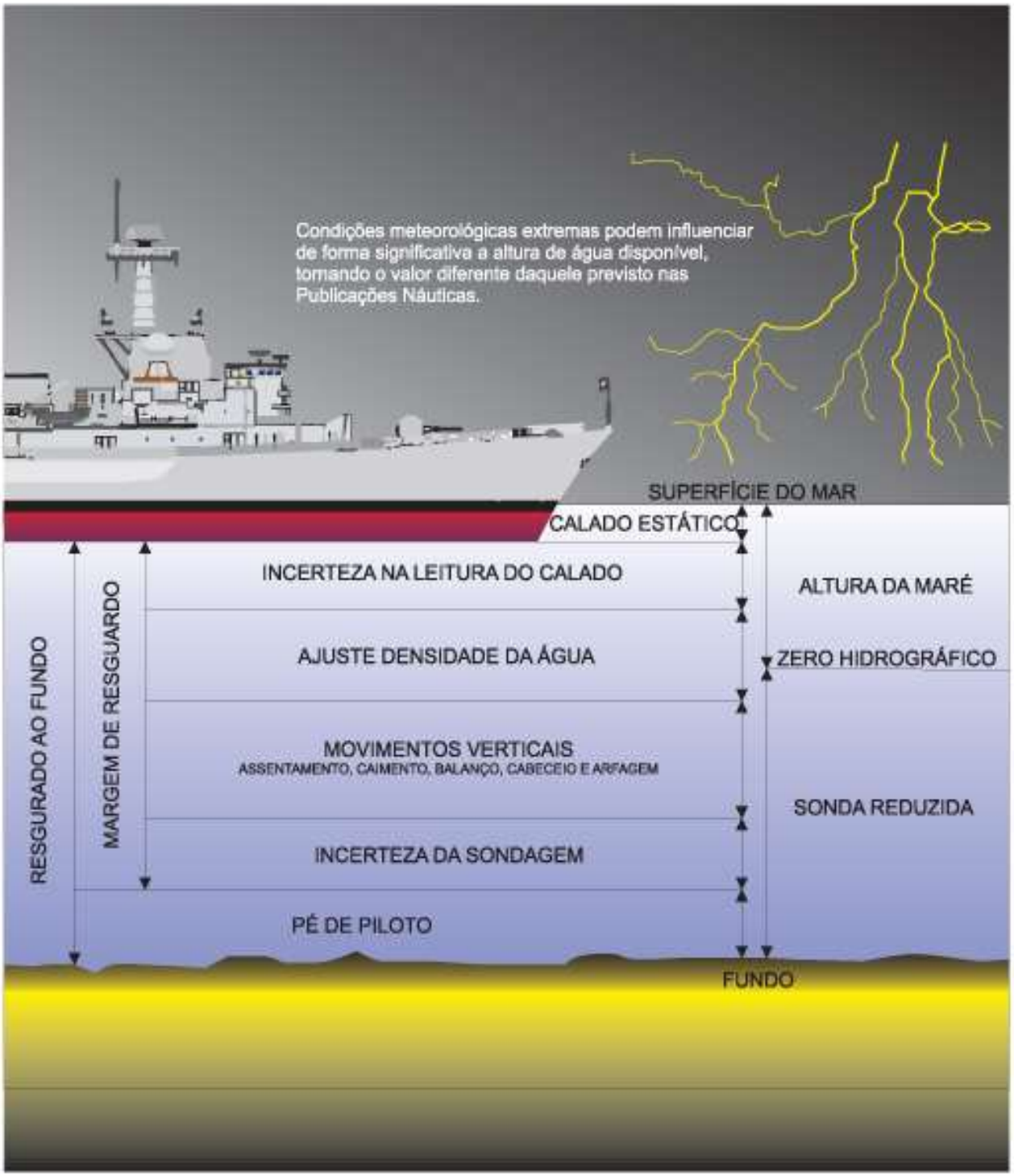
4 - Aconselha-se que ao valor de Margem de Resguardo se acrescente um valor adicional, vulgarmente denominado por Pé-de-piloto (Pp), que será a profundidade mínima debaixo da quilha em qualquer situação.

5 - O valor do Resguardo ao Fundo resultará assim da adição da Margem de Resguardo com o Pé-de-piloto:

$$Rf = Mr + Pp$$

6 - A sonda reduzida mínima (Sm) que limita a área navegável resulta da adição do calado do navio (C) com o resguardo ao fundo, subtraindo ainda a altura de maré (Am):

$$Sm = C + Rf - Am$$




**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 22 - CARREIRA DE TIRO DA FIGUEIRA DA FOZ – Área perigosa

A área delimitada pelos paralelos 40º 05,5'N, 40º 07,0'N, meridiano 008º 54,5'W (WGS 84) e linha de costa destina-se a exercícios de tiro e por isso deve ser considerada uma área perigosa, nos períodos definidos no horário seguinte:

| Dias da Semana | Horário | Observações |
|---|---|---|
| 2.as, 5.as e 6.as feiras | Das 0800 às 1800 | a) A carreira não funciona aos sábados e dias feriados. |
| 3.as e 4.as feiras | Das 0800 às 1800 e das 2100 às 2300 horas | b) Nos meses de Set. e Nov. funciona das 0800 às 2000 horas. |
| Domingos | Das 0800 às 1300 horas | |

**Origem** – Capitania do Porto da Figueira da Foz

## * 23 - PESCA NA COSTA PORTUGUESA

**PORTUGAL CONTINENTAL**

A. - ÁREAS DE ATIVIDADE INTENSA DE PESCA

Avisa-se a navegação de que nas áreas a seguir indicadas o exercício da atividade de pesca é intenso:

1 - Área compreendida entre os paralelos 41º 45' N e 40º 10' N e entre a costa e a batimétrica dos 200 m (que corre em média a cerca de 25 milhas da costa).

Tipos de pesca: *Cerco, aparelhos de anzóis e covos.*

2 - Área compreendida entre os paralelos 39º 40' N e 38º 40' N e entre a costa e o meridiano 9º 45' W.

Tipos de pesca: *Cerco, redes de emalhar, anzóis e covos.*

3 - Faixa entre as batimétricas de 250 a 400 m limitada pelos paralelos 40º 15' N e 38º 40' N.

Tipos de pesca: *Redes de emalhar de fundo e aparelhos de anzóis fundeados.*

4 - Área compreendida entre os paralelos 38º 25' N e 38º 00' N e entre a costa e a batimétrica dos 200 m.

Tipos de pesca: *Cerco, redes de emalhar, anzóis e covos.*

5 - Área compreendida entre os paralelos 37º 45' N e 37º 55' N e os meridianos 9º 20' W e 9º 05' W.

Tipos de pesca: *Aparelhos de anzóis e redes de emalhar.*

6 - Área compreendida entre os paralelos 37º 38' N e 37º 32' N e os meridianos 9º 05' W e 9º 00' W.

Tipos de pesca: *Linhas e anzóis.*

7 - Área compreendida entre os paralelos 37º 30' N e 37º 25' N e os meridianos 9º 10' W e 9º 00' W.

Tipos de pesca: *Linhas e anzóis.*

8 - Área compreendida entre os paralelos 37º 16' N e 37º 10' N e os meridianos 9º 20' W e 9º 10' W.

Tipos de pesca: *Linhas e anzóis.*

9 - Área a sul do paralelo 37º 10' N, e a oeste do meridiano 8º 50' W, compreendida entre a linha de costa e 6 milhas para fora.

Tipos de pesca: *Cerco, redes de emalhar, covos e anzóis.*

10 - Área em volta da posição 36º 48' N e 9º 05' W.

Tipos de pesca: *Anzol.*

11 - Área compreendida entre os meridianos 9º 00' W e 7º 25' W e entre a costa e a batimétrica dos 200 m.

Tipos de pesca: *Cerco, redes de emalhar, anzóis e covos.*

12 - Faixa entre as batimétricas dos 200 e 600 m limitada pelo paralelo 38º 00' N e o meridiano 7º 25' W.

Tipos de pesca: *Arrasto e crustáceos.*

13 - Costa Sul na posição 37º 01' 10" N / 7º 42' 50" W.

Tipos de pesca: *Armação de pesca para atum.*

Numa área de meia milha de raio centrada na posição 37º 01' 10" N / 7º 42' 50" W encontra-se uma armação de pesca para atum formada por uma série de labirintos de redes sinalizados por nove boias luminosas de cor laranja com relâmpagos amarelos.

**Recomenda-se à navegação que deve manter vigilância especial ao aproximar-se ou cruzar as áreas referidas, a fim de evitar prejuízos às embarcações ou aparelhos de pesca**.

B – INDICAÇÕES QUANTO AOS TIPOS DE PESCA

*1.* **Arrasto** – efetuado normalmente por uma embarcação ou duas (parelha) rebocando a rede submersa que lhe reduz a sua capacidade de manobra.

*2.* **Cerco** – efetuado normalmente por duas embarcações (principal e auxiliar), uma das quais (auxiliar e de menores dimensões) larga em círculo a respetiva rede que permanece presa a ambas as embarcações.
Estas redes têm normalmente cerca de 1000 metros de extensão. Durante esta manobra e a subsequente de recolha das redes, estas embarcações encontram-se com a sua capacidade de manobrar muito limitada.

*3.* **Redes de emalhar de superfície** – redes de extensão variável, largadas normalmente em fundos da ordem dos 40/150 m e cujo topo superior (tralha superior) fica próximo da superfície.
Os extremos das redes são assinalados à superfície com boias (de cor vermelha) munidas de bandeirolas (ver parágrafo D). Os navios devem evitar passar entre as boias para não danificarem as redes.

*4.* **Redes de emalhar de fundo** – são formadas por redes de extensão variável, assentes verticalmente próximo do fundo e ligadas pelas extremidades a boias (de cor vermelha) que flutuam à superfície e que constituem o seu assinalamento (ver parágrafo D).
Dada a profundidade a que se encontram, as redes não são diretamente afetadas pela passagem de navios, podendo no entanto sê-lo pelo corte dos arinques que se ligam às boias.

5. **Aparelho de anzóis – uma série de anzóis, aplicados a intervalos regulares numa linha que se lança para o fundo** para que os anzóis fiquem à profundidade conveniente. Este aparelho é assinalado à superfície por uma boia.

6. **Covos** – recipientes de material diverso assente no fundo ou nas suas proximidades e assinalados à superfície por boias rudimentares (ver parágrafo D).

C – SINALIZAÇÃO DAS ARTES DE PESCA

**Artes de deriva**

- As redes e os aparelhos de linhas e anzóis de deriva são sinalizados em cada extremidade e a intervalos não superiores a 2 milhas entre boias (boias de cor vermelha e marcadas com um conjunto de identificação de embarcação a que pertencem), cada uma com 1 mastro (altura superior a 2 m, medidos acima da boia) guarnecido de dia com uma bandeira (de cor amarela com 50 cm de lado), ou refletor radar (pintado com a cor da bandeira) e, de noite com um farol (de luz branca, visíveis a uma distância não inferior a 2 milhas em condições de boa visibilidade).

- A extremidade de uma arte que esteja amarrada a uma embarcação não necessita de ser sinalizada.

**Artes fundeadas horizontalmente**

- As redes, aparelhos de linha e anzóis e outras artes de pesca fundeados e dispostos horizontalmente na água são sinalizados em cada extremidade e a intervalos não superiores a 1 milha entre boias, cada uma com um mastro, guarnecido da forma seguinte:

- **Boia da extremidade oeste** (*cor vermelha marcada com o conjunto de identificação da embarcação*) – de dia com 2 ou 1 bandeira (de cor alaranjada com 50 cm de lado) e refletor radar (pintado com a cor da bandeira) e, de noite, com 2 faróis (de luz branca).

- **Boia da extremidade leste** (*cor vermelha marcada com o conjunto de identificação da embarcação*) – de dia com 1 bandeira (de cor alaranjada com 50 cm de lado) e refletor radar (pintado com a cor da bandeira) e, de noite, com 1 farol (de luz branca).

- **Boias intermédias** – de dia com uma bandeira (de cor branca com 50 cm de lado) ou 1 refletor radar (pintado com a cor da bandeira) e, de noite, o maior número possível, com 1 farol (de luz branca) cada uma (os faróis a colocar nos mastros das boias intermédias deve ser tal que a distância entre 2 faróis consequentes não exceda, 2 milhas).

**Artes fundeadas não horizontalmente**

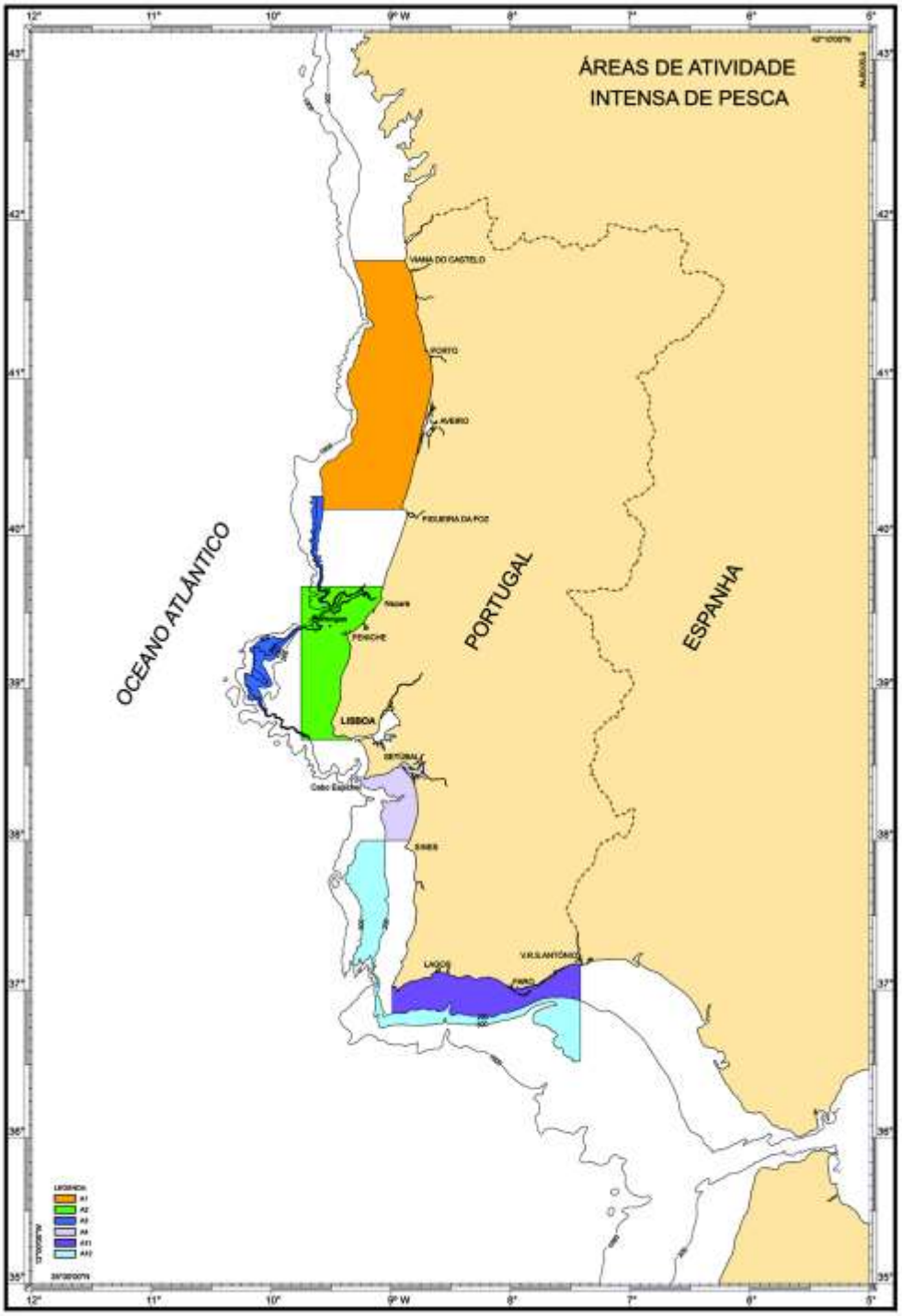
As artes e outros instrumentos de pesca fundeados que não se disponham horizontalmente na água são sinalizados por 1 boia (vermelha, marcada com o conjunto de identificação da embarcação) com 1 mastro, guarnecido de dia com uma bandeira (de cor vermelha e amarela, em faixas verticais iguais, com a vermelha junto ao mastro e com 50 cm de lado) ou 1 refletor radar (pintado com as cores da bandeira) e de noite com 1 farol (de luz branca).

D – APREENSÃO DAS ARTES DE PESCA

1. Constitui infração "… depositar ou abandonar no mar, no cais ou nas margens dos leitos das águas artes de pesca proibidas, não licenciadas ou cuja malhagem e restantes características não se conformem com as legalmente estabelecidas" (ver Artigos 45, 51-A e alíneas b), d) do nº 2 e nº 9 do 82º do D/Reg. 43/87, de 17 julho, com nova redação dada pelo D/Reg. 28/90, de 11 novembro).

2. As artes e os apetrechos de pesca encontrados em abandono e sem identificação serão considerados arrojos de mar e entregues à instância aduaneira, quando a Autoridade Marítima verificar a impossibilidade de identificação do proprietário.

3. As artes e apetrechos de pesca ilegais ou em operação ilegal, quando não identificados, devem ser sempre apreendidos.




Para mais informações consulte - www.dgpa.min-agricultura.pt

**ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES**

O Decreto Legislativo Regional n.º 29/2010/A, de 9 de novembro, alterado e republicado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 31/2012/A, de 6 de julho, no seu Anexo II, institui o quadro legal da pesca açoriana, determina que as medidas de conservação, gestão e exploração dos recursos vivos marinhos no Mar dos Açores a aplicar às embarcações regionais, aos apanhadores, pescadores submarinos e aos pescadores de costa, bem como a aplicar no território de pesca dos Açores, são definidos por portaria do membro do Governo Regional responsável pelas pescas.

O artigo 9.º do referido diploma legal define que, por portaria do membro do Governo Regional responsável pelas pescas, podem ser estabelecidos condicionamentos ao exercício da pesca através de regulamentos que interditem ou restrinjam o exercício da pesca em certas áreas ou com certas artes e instrumentos.

Igualmente o artigo 26.º do quadro legal da pesca açoriana define que podem ser estabelecidas, mediante portaria do membro do Governo Regional responsável pelas pescas, normas reguladoras do exercício da pesca em determinadas zonas portuárias, costeiras ou marítimas e com marcada especificidade local.

Considerando a importância de reservar temporariamente da atividade da pesca algumas áreas marinhas sensíveis em torno da ilha de Santa Maria, de forma a ficarem disponíveis para o exercício de atividades marítimas de observação de recursos haliêuticos. Cumprida a audição das associações representativas do setor da pesca, a presente portaria procede assim à regulamentação temporária de acesso ao exercício da atividade da pesca nalgumas zonas marinhas em torno da ilha de Santa Maria.

Assim, manda o Governo Regional, pelos Secretários Regionais da Agricultura e Ambiente e do Mar, Ciência e Tecnologia, nos termos da alínea a) do artigo 13.º e alínea e) do artigo 14.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 12/2014/A, que altera a Orgânica do XI Governo Regional dos Açores, conjugado com o artigo 5.º do Decreto Legislativo Regional n.º 15/2012/A, de 2 de abril, os artigos 9.º, 10.º e 26.º do Decreto Legislativo Regional n.º 29/2010/A, de 9 de novembro, alterado e republicado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 31/2102/A, de 6 de julho, e o artigo 26.º do Decreto Legislativo Regional n.º 9/2007/A, de 19 de abril, o seguinte:

> "É aprovado o Regulamento de uso de áreas protegidas na zona marítima em torno da ilha de Santa Maria, constante do Anexo I à presente portaria, da qual faz parte integrante ".

**REGULAMENTO DE PESCA NA ZONA MARÍTIMA EM TORNO DA ILHA DE SANTA MARIA**

Artigo 1.º – **Objeto e âmbito**

1 - A presente portaria estabelece as regras de acesso específicas para o exercício de atividades nas seguintes áreas marinhas da Ilha de Santa Maria:

a)Baixa do Ambrósio;
b)Baixa da Maia;
c)Baixa da Pedrinha;
d)Ilhéu da Vila.

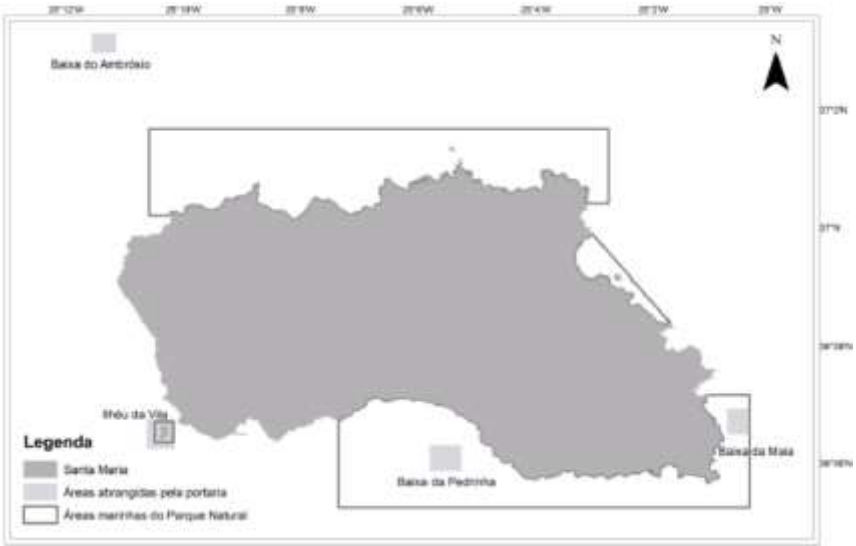
2 - Adicionalmente é estabelecida uma norma relativa à utilização para o exercício da pesca na Reserva Natural Regional das Formigas, regulada no Decreto Legislativo Regional n.º 47/2008/A, de 7 de novembro, alterado pelo Decreto Legislativo Regional 39/2012/A, de 19 de setembro.

3 - O disposto na presente portaria, aplica-se ao exercício da pesca e atividades marítimo-turísticas aqui referenciadas.

4 - As coordenadas geográficas mencionadas na presente portaria são referidas ao Datum S. Braz Fuso 26

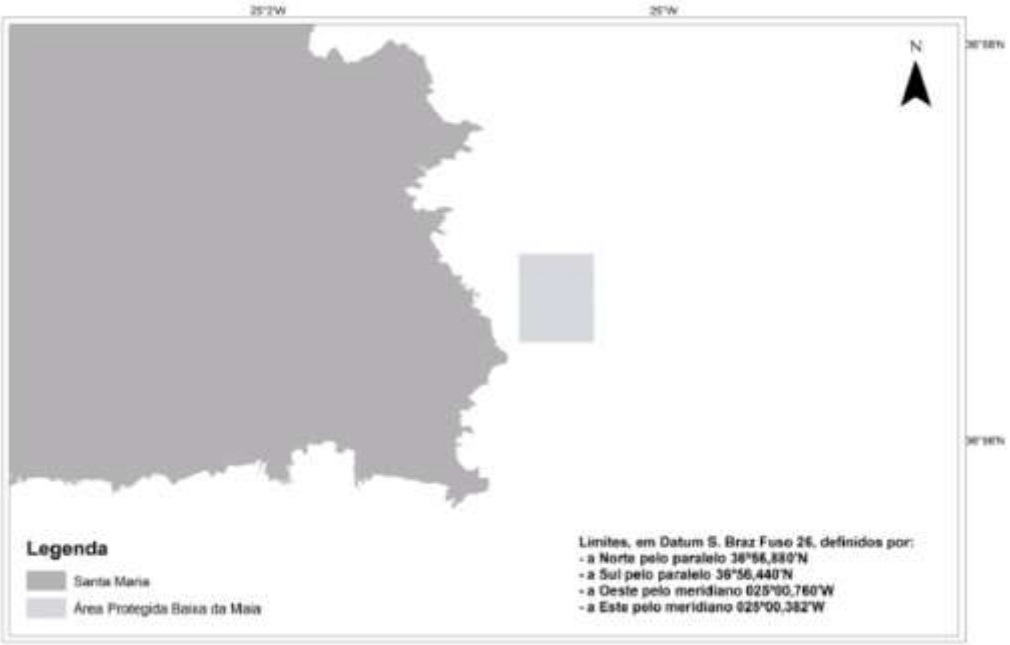
Artigo 2.º – **Baixa do Ambrósio**

Os limites da área marinha da Baixa do Ambrósio abrangidos pela presente portaria são definidos, conforme o mapa anexo, por um polígono definido, a norte pelo paralelo 37º03,250'N, a sul pelo paralelo 37º02,920'N, a oeste pelo meridiano 025º11,580´W e, a leste pelo meridiano 025º11,175´W.



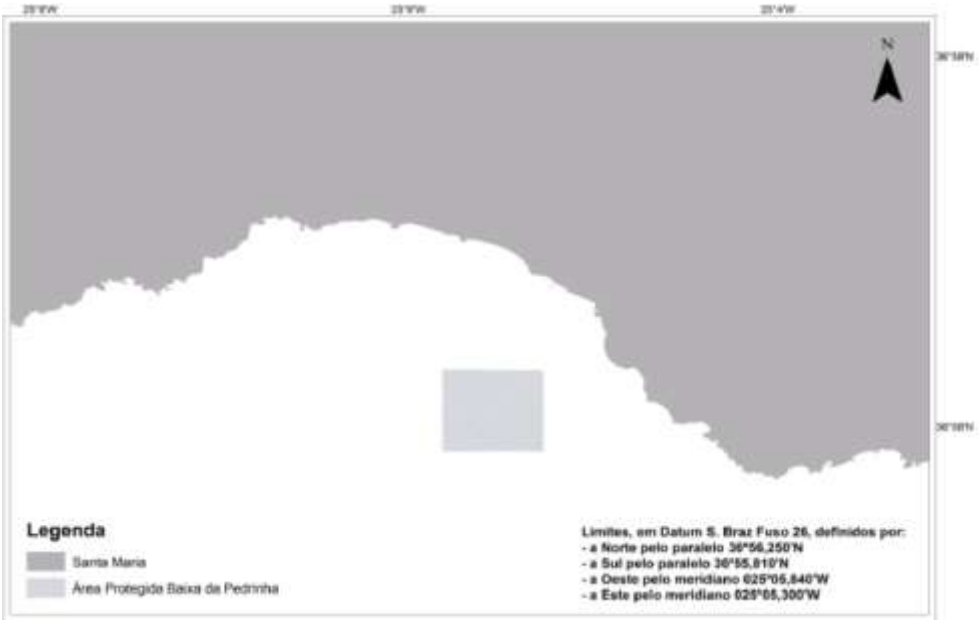
Artigo 3.º – **Baixa da Maia**

Os limites da área marinha da Baixa da Maia abrangidos pela presente portaria são definidos, conforme o mapa anexo, por um polígono definido, a norte, pelo paralelo 36º56,880'N, a sul, pelo paralelo 36º56,440'N, a oeste, pelo meridiano 025º00,760´W e, a leste, pelo meridiano 025º00,382´W.



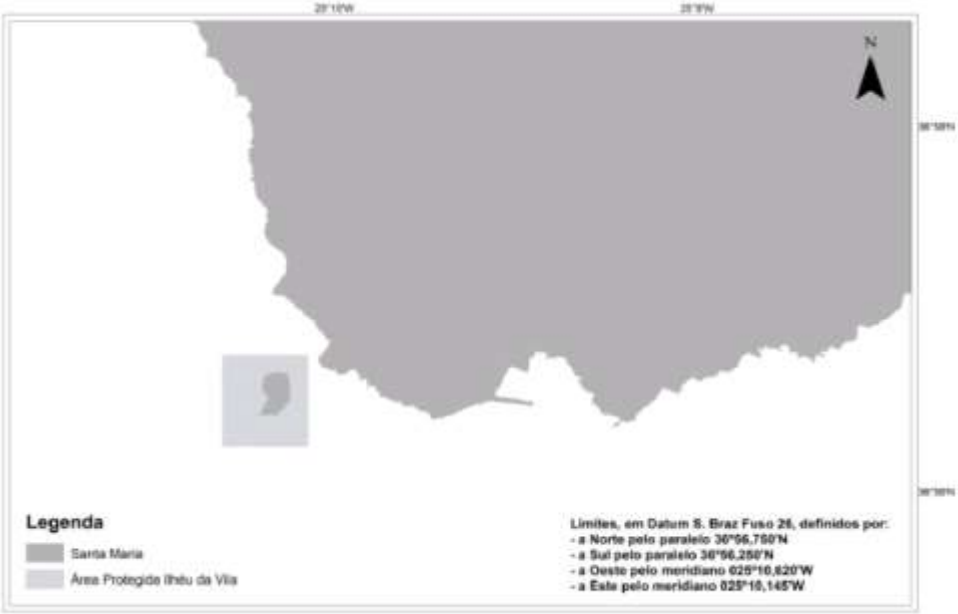

Artigo 4.º – **Baixa da Pedrinha**

Os limites da área marinha da Baixa da Pedrinha abrangidos pela presente portaria são definidos, conforme anexo, por um polígono definido, a norte, pelo paralelo 36º56,250'N, a sul, pelo paralelo 36º55,810'N, a oeste, pelo meridiano 025º05,840´W e, a leste, pelo meridiano 025º05,300´W.



Artigo 5.º – **Ilhéu da Vila**

Os limites da área marinha do Ilhéu da Vila abrangidos pela presente portaria são definidos, mapa anexo, por um polígono definido, a norte, pelo paralelo 36º56,750'N, a sul, pelo paralelo 36º56,250'N, a oeste, pelo meridiano 025º10,620´W e, a leste, pelo meridiano 025º10,145´W




Artigo 6.º – Condicionamentos ao exercício da pesca

Nenhuma embarcação pode entrar nas áreas definidas nos artigos 2.º a 5.º com artes de pesca, a bordo ou no mar, diferentes das artes de salto-e-vara ou das artes de cerco ou de levantar para a captura de isco vivo.

Artigo 12.º **Infrações**

1 - As infrações ao disposto no artigo 6.º e 10.º são punidas de acordo com o estabelecido no Capítulo XII do Decreto Legislativo Regional n.º 29/2010/A, de 9 de novembro, alterado e republicado no Anexo II do Decreto Legislativo Regional n.º 31/2012/A, de 6 de julho e no capítulo VI do Decreto Legislativo Regional n.º 9/2007/A, de 19 de abril. 2 – As infrações ao disposto no artigo 7.º, 8.º e 9.º são punidas de acordo com o estabelecido no Capítulo X do Decreto Legislativo Regional n.º 15/2012/A, de 2 de abril.

Artigo 13.º – **Fiscalização**

A fiscalização do disposto no presente diploma compete à Inspeção Regional das Pescas, à Inspeção Regional do Ambiente, à Autoridade Marítima Nacional e demais entidades competentes, nos termos da legislação em vigor.

**Origem** – Governo Regional dos Açores.

## * 24 - SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO. TRÁFEGO MARÍTIMO – Precauções na costa portuguesa

**Referência** – Aviso Especial *22.

Chama-se a atenção do tráfego costeiro para a elevada intensidade de tráfego marítimo que por vezes se verifica na zona entre as Berlengas e o Cabo Carvoeiro, pelo que se recomenda a maior vigilância ao cruzar aquela zona.

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 25 - SINALIZAÇÃO DE SENSORES SÍSMICOS REBOCADOS

A – Os navios de pesquisa sísmica usam sensores sísmicos rebocados que podem atingir comprimentos consideráveis (superiores a 8 Km), cujas extremidades mais afastadas podem estar fora da vista do navio rebocador. Estes sensores, quando não estiverem convenientemente sinalizados, podem constituir perigo para a navegação.

B – O Comité de Segurança Marítima da OMI, na sua 67ª sessão, aprovou algumas recomendações para a sinalização de sensores sísmicos rebocados.

Assim, os navios de pesquisa sísmica deverão assinalar os sensores sísmicos que rebocam com boias nas caudas, ou seja, nas extremidades livres dos sensores. Adicionalmente deve ser rebocada outra boia a curta distância do navio rebocador. Todas as boias devem mostrar de dia e de noite uma luz omnidirecional branca de relâmpagos de alta intensidade com o sinal Morse "U" - "Você está a dirigir-se para um perigo".

C – Tornar-se-á desta forma claro para navios que se aproximem, que a zona perigosa se encontra entre a boia rebocada perto do navio e o conjunto de boias localizadas nas caudas dos sensores sísmicos.

**Origem** - Instituto Hidrográfico

## * 26 - REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTOS NO MAR-1972

A Convenção sobre o Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamentos no Mar, concluída em Londres em 20 de outubro de 1972, foi aprovada no nosso país para ratificação, pelo Decreto-lei nº 55/78 de 27 de junho. A referida Convenção foi posteriormente alterada por emendas adotadas pela OMI nos anos de 1981, 1987, 1989, 1993 e 2001.

As emendas de 1981, 1987, 1989 e 1993 foram introduzidas no ordenamento jurídico nacional, respetivamente, pelo aviso publicado no Diário da República, 1ª série, nº258, de 9 de novembro de 1983, pelo Decreto nº 45/90 de 20 de outubro, pelo Decreto nº 56/91, de 21 de setembro e pelo Decreto nº 27/2005, de 28 de dezembro do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Relativamente às emendas de 2001, aprovadas na 22ª sessão da Assembleia da OMI, através da Resolução A.910(22), entraram em vigor a nível internacional em 29 de novembro de 2003.

A 8ª edição do RIEAM (2017) editada pelo Instituto Hidrográfico, é uma edição anotada da Convenção, e que contém todas as Emendas ao texto original aprovadas pela OMI até janeiro de 2007.

Esta edição é atualizada no Grupo Mensal de Avisos aos Navegantes, através de Avisos Especiais.

**Origem** – Instituto Hidrográfico.
Organização Marítima Internacional.

## * 27 - UTILIZAÇÃO DOS SINAIS DO REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTOS NO MAR-72 (RIEAM – 72) – "Navio desgovernado" e "Navio com capacidade de manobra reduzida

A – Na sua 41ª sessão, o Subcomité de Segurança da Navegação da OMI expressou preocupação acerca do aumento da utilização dos sinais do RIEAM-72 "navio desgovernado" em circunstâncias que não podem razoavelmente ser classificadas como excecionais, tal como vêm definidas na regra 3 (f) daquele regulamento internacional.

B – Existem relatos de navios aguardando ordens junto a terminais petrolíferos mostrando sinais de "navio desgovernado", que em muitos dos casos pararam deliberadamente a instalação propulsora sem razão justificável, considerando-se na situação de "navio desgovernado", procurando eximir-se das suas responsabilidades de navio de propulsão mecânica a navegar, tal como estabelecidas na regra 18 do RIEAM-72.

C – Alerta-se que um navio que esteja a navegar e pare, exceto se for de facto um "navio desgovernado" tal como está definido no RIEAM-72, não deverá usar e mostrar os sinais de "navio desgovernado". Este aspeto é particularmente importante quando navios em faina de pesca ou com capacidade de manobra reduzida, são obrigados a tomar ação para evitar o abalroamento e se afastarem de um navio que é um navio sem prioridade de acordo com o estabelecido na regra 16 do RIEAM-72.

D – Verificam-se por vezes situações em que navios de propulsão mecânica a navegar se consideram "navio com capacidade de manobra reduzida" mostrando os sinais correspondentes, em situações que razoavelmente não poderão ser consideradas como tal. Neste caso, verifica-se que navios à vela, por vezes de pequena dimensão e baixas velocidades são obrigados a tomar ação para evitar o abalroamento e desviarem-se de um navio, que é um navio sem direito a rumo, de acordo com o estabelecido na regra 16 do RIEAM-72.

E – Os navegantes são alertados que os sinais e luzes de "navio desgovernado" e "navio com capacidade de manobra reduzida" só devem ser exibidos nas circunstâncias definidas nas regras 3.(f) e 3.(g) do RIEAM-72. As contravenções que forem observadas ao disposto no RIEAM-72 deverão ser comunicadas às autoridades marítimas para ação adequada.

**Origem** – Instituto Hidrográfico.
Organização Marítima Internacional.

## * 28 - SISTEMAS DE ROTEAMENTO – ESQUEMAS DE SEPARAÇÃO DE TRÁFEGO

A – Os objetivos dos Sistemas de Roteamento de Navios dependem das circunstâncias particularmente perigosas que se pretendem minimizar, mas todos eles foram estabelecidos para aumentar a segurança da navegação.

B – A OMI é a entidade responsável por estabelecer e adotar medidas no âmbito internacional respeitantes aos Sistemas de Roteamento de Navios para uso por todos os navios transportando cargas específicas.

C – Salvo indicação em contrário, os Sistemas de Roteamento de Navios são recomendados para uso de todos os navios.

D – Os Sistemas de Roteamento de Navios foram criados para uso de dia e noite em todas as condições de tempo, em águas limpas de gelos ou em condições de pouco gelo em que não sejam requeridas manobras extraordinárias ou assistência de navios quebra-gelo.

E – A navegação num, ou aproximo de um Esquema de Separação de Tráfego (EST) - um dos Sistemas de Roteamento de Navios - adotados pela OMI, deve orientar-se pela Regra 10 do RIEAM-72, que se transcreve:

**Regra 10**

*Esquemas de separação de tráfego*

a. Esta Regra aplica-se aos esquemas de separação de tráfego adotados pela Organização e não dispensa nenhum navio do cumprimento de qualquer outra regra.

b. Um navio que utilize um esquema de separação de tráfego deve:

(i) Seguir no corredor apropriado, na direção geral do tráfego para este corredor;
(ii) Afastar-se, quando possível da linha ou da zona de separação de tráfego;
(iii) Como regra geral, entrar ou sair um corredor de tráfego por um dos seus extremos, mas quando entrar ou sair lateralmente, deve efetuar esta manobra segundo um ângulo tão pequeno quanto possível em relação à direção geral do tráfego.

c. Um navio deve evitar, tanto quanto possível, cruzar os corredores de tráfego, mas, se a isso for obrigado, deve fazê-lo quando possível, a uma proa que seja perpendicular à direção geral do tráfego.

d. (i) Um navio não deverá navegar numa zona de tráfego costeiro quando o possa fazer com segurança no corredor de tráfego apropriado do respetivo esquema de separação de tráfego. Contudo, navios com comprimento inferior a 20 metros, navios à vela e navios em faina de pesca podem navegar na zona de tráfego costeiro.
(ii) Não obstante o sub parágrafo d.(i), um navio pode navegar numa zona de tráfego costeiro quando seguindo para ou provindo de um porto, instalação ou estrutura *offshore*, estação de pilotos ou qualquer outro destino localizado dentro da zona de tráfego costeiro, ou ainda para evitar um perigo imediato.

e. Um navio que não esteja a cruzar um esquema de separação de tráfego, ou que não esteja a entrar ou sair de um corredor de tráfego, normalmente não deve penetrar na zona de separação ou cruzar a linha de separação, exceto:

(i) em caso de emergência, para evitar um perigo imediato;
(ii) para pescar na zona de separação.

f. Um navio que navegue nas zonas próximas dos extremos de um esquema de separação de tráfego deve fazê-lo com particular cuidado.

g. Um navio deve evitar, quando possível, fundear no interior de um esquema de separação de tráfego ou em zonas próximas dos seus extremos.

h. Um navio que não utiliza um esquema de separação de tráfego deve evitar aproximar-se dele, tanto quanto possível.

i. Um navio em faina de pesca não deve dificultar a passagem dos navios que seguem num corredor de tráfego.

j. Um navio de comprimento inferior a 20 metros ou um navio à vela não devem dificultar a passagem dos navios de propulsão mecânica que naveguem num corredor de tráfego.

k. Um navio com capacidade de manobra reduzida, quando efetua uma operação destinada a manter a segurança da navegação num esquema de separação de tráfego, está isento de cumprir com a presente Regra na medida do necessário para a execução dessa operação.

l. Um navio com capacidade de manobra reduzida, quando efetua uma operação destinada a lançar, reparar ou levantar um cabo submarino dentro de um esquema de separação de tráfego, está isento de cumprir com a presente Regra na medida do necessário para a execução dessa operação.

F – Detalhes dos Sistemas de Roteamento de Navios encontram-se na publicação "*Ship's Routeing*", publicada pela OMI.

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 29 - SISTEMAS DE ROTEAMENTO MARÍTIMO EM PORTUGAL CONTINENTAL

Em 1 de julho de 2005 entraram em vigor ao longo da Costa de Portugal Continental a "Área a Evitar" / *"Area To Be Avoided"* (ATBA) das Berlengas e os Esquema de Separação de Tráfego (EST) do Cabo da Roca e de S. Vicente.

### A – "ÁREA A EVITAR" DAS BERLENGAS

1. Carta de Referência: CN 21101 (INT 1081) – Cabo Finisterre a Casablanca, 4ª edição – abril 2002.

2. Descrição da "Área a Evitar" / *"Area To Be Avoided"* (ATBA):

Estabelecida uma "Área a Evitar" limitada a norte e a sul respetivamente pelos paralelos de latitude 39º30,00´N e 39º20,00'N, limitada a oeste pela linha de união das posições geográficas 39º20,00'N / 009º42,20'W e 39º30,00'N / 009º42,20'W e tendo com limite leste a costa portuguesa.
Nesta "Área a Evitar" não devem navegar navios com 300 toneladas, excetuando aqueles que, navegando entre portos portugueses e não transportando cargas perigosas, estejam para tal devidamente autorizados.

### B – EST DO CABO DA ROCA

1. Carta de Referência: CN 21101 (INT 1081) – Cabo Finisterre a Casablanca, 4ª edição – abril 2002.

Descrição da Emenda ao Esquema de Separação de Tráfego (coordenadas em WGS 84):

a) Uma zona de separação limitada pela linha que resulta da união das seguintes posições geográficas

(1) 38°39,17'N / 009°43,12'W
(2) 38°51,91'N / 009°44,43'W
(3) 38°51,91'N / 009°49,48'W
(4) 38°43,20'N / 009°49,48'W
(5) 38°38,27'N / 009°48,02'W

b) Um corredor de tráfego ascendente (para norte), para navios que não transportem cargas perigosas ou poluentes a granel, entre a zona de separação descrita em a) e uma zona de separação limitada pela linha que resulta da união das seguintes posições geográficas:

(6) 38°37,56'N / 009°51,86'W
(7) 38°42,85'N / 009°53,43'W
(8) 38°51,91'N / 009°53,43'W
(9) 38°51,91'N / 009°54,88'W
(10) 38°42,71'N / 009°54,88'W
(11) 38°37,30'N / 009°53,28'W

c) Um corredor de tráfego ascendente (para norte), para navios que transportem cargas perigosas ou poluentes a granel, entre a zona de separação descrita em b) e uma zona de separação limitada pela linha que resulta da união das seguintes posições geográficas:

(12) 38°36,55'N / 009°57,37'W
(13) 38°42,31'N / 009°59,08'W
(14) 38°51,91'N / 009°59,08'W
(15) 38°51,91'N / 010º04,33'W
(16) 38°41,83'N / 010°04,33'W
(17) 38°35,61'N / 010°02,49'W

d) Um corredor de tráfego descendente (para sul), para navios que não transportem cargas perigosas ou poluentes a granel, entre a zona de separação descrita em c) e uma zona de separação limitada pela linha que resulta da união das seguintes posições geográficas:

(18) 38°34,88'N / 010°06,43'W
(19) 38°41,45'N / 010°08,38'W
(20) 38°51,91'N / 010°08,38'W
(21) 38°51,91'N / 010°09,83'W
(22) 38°41,32'N / 010°09,83'W
(23) 38°34,62'N / 010°07,84'W

e) Um corredor de tráfego descendente (para sul), para navios que transportem cargas perigosas ou poluentes a granel, entre a zona de separação descrita em d) e uma zona de separação limitada pela linha que resulta da união das seguintes posições geográficas:

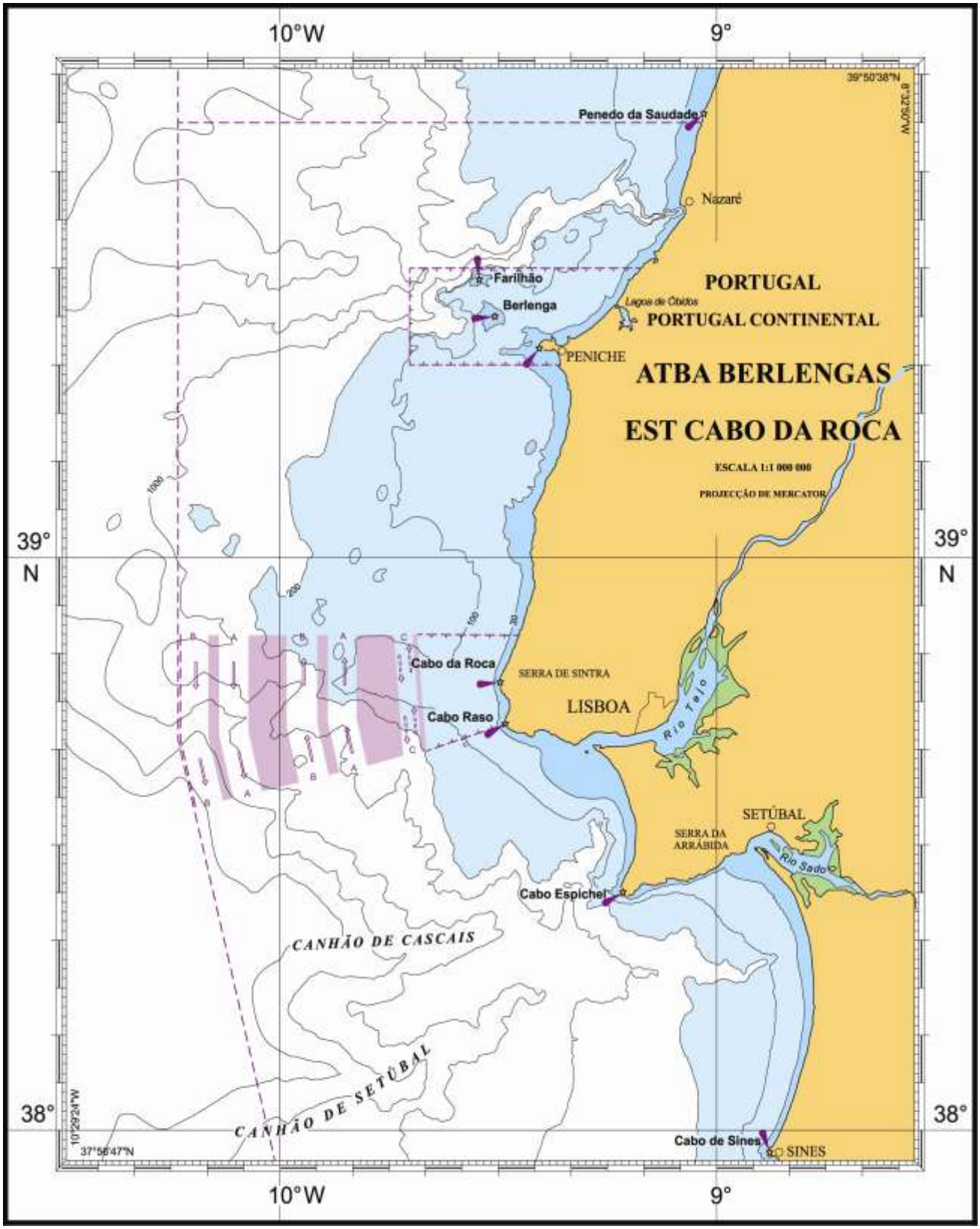
(24) 38°33,92'N / 010°11,69'W
(25) 38°40,96'N / 010°13,77'W
(26) 38°51,91'N / 010°13,78'W

f) Um corredor de tráfego ascendente e descendente com duas milhas de largura, para navios que naveguem entre portos situados entre o *Cabo Finisterre e Punta del Perro* e para navios cuja origem ou destino sejam o Porto de Lisboa ou para norte quando saiam do Porto de Lisboa, exceto para navios que transportem os óleos listados no Apêndice I do Anexo I da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, modificada pelo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) ou que transportem algumas das substâncias relacionadas com as categorias A e B dos Apêndices I e II do Anexo II da mesma Convenção, entre a zona de separação descrita em a) e uma zona de separação limitada pela linha que resulta da união das seguintes posições geográficas:

(27) 38°39,63'N / 009°40,63'W
(28) 38°51,91'N / 009°41,87'W
(29) 38°51,91'N / 009°41,23'W
(30) 38°39,74'N / 009°39,99'W

g) Uma zona de tráfego costeiro entre a zona de separação descrita em f) e a costa portuguesa, limitada a norte pelo paralelo de latitude 38º51,91'N e a sul pela linha que une a posição 38°39,74'N / 009º39,99'W e o Farol do Cabo Raso (38°42,56'N / 009°29,14'W).

**NOTA**: Cargas perigosas a granel estão identificadas no *International Maritime Dangerous Goods Code* (IMDG Code) e Anexos I e II da MARPOL.


10°W
9°
39°
N
38°
Penedo da Saudade
Nazaré
Farilhão
Berlenga
Lagoa de Óbidos
PORTUGAL
PORTUGAL CONTINENTAL
PENICHE
ATBA BERLENGAS
EST CABO DA ROCA
ESCALA 1:1 000 000
PROJECÇÃO DE MERCATOR
Cabo da Roca
SERRA DE SINTRA
LISBOA
Rio Tejo
Cabo Raso
SETÚBAL
SERRA DA ARRÁBIDA
Rio Sado
Cabo Espichel
CANHÃO DE CASCAIS
CANHÃO DE SETÚBAL
Cabo de Sines
SINES
37°56'47"N
10°29'24"W

**C – EST DO CABO DE S. VICENTE**

1. Carta de Referência: CN 21101 (INT 1081) – "Cabo Finisterre a Casablanca", 4ª edição – abril 2002.

2. Descrição da Emenda ao Esquema de Separação de Tráfego (coordenadas em WGS 84):

a) Uma zona de separação limitada pela linha que resulta da união das seguintes posições geográficas:

(1) 36°47,73’N / 008°58,09’W
(2) 36°49,36’N / 009°05,96’W
(3) 36°55,58’N / 009°13,12’W
(4) 37°01,94’N / 009°14,78’W
(5) 37°01,06’N / 009°19,56’W
(6) 36°53,79’N / 009°17,46’W
(7) 36°45,98’N / 009°08,40’W
(8) 36°43,96’N / 008º59,40’W

b) Um corredor de tráfego ascendente (para norte), para navios que não transportem cargas perigosas ou poluentes a granel, entre a zona de separação descrita em a) e uma zona de separação limitada pela linha que resulta da união das seguintes posições geográficas:

(9) 36°40,89’N / 009°00,47’W
(10) 36°43,16’N / 009°10,53’W
(11) 36°52,25’N / 009°21,07’W
(12) 37°00,34’N / 009°23,41’W
(13) 37°00,16’N / 009°24,74’W
(14) 36°51,68’N / 009°22,40’W
(15) 36°42,13’N / 009°11,32’W
(16) 36°39,77’N / 009°00,86’W

c) Um corredor de tráfego ascendente (para norte), para navios que transportem cargas perigosas ou poluentes a granel, entre a zona de separação descrita em b) e uma zona de separação limitada pela linha que resulta da união das seguintes posições geográficas:

(17) 36°36,49’N / 009°02,00’W
(18) 36°39,11’N / 009°13,60’W
(19) 36°50,04’N / 009°26,26’W
(20) 36°59,31’N / 009°28,94’W
(21) 36°58,35’N / 009°34,07’W
(22) 36°47,98’N / 009°31,07’W
(23) 36°35,34’N / 009°16,44’W
(24) 36°32,40’N / 009°03,41’W

d) Um corredor de tráfego descendente (para sul), para navios que não transportem cargas perigosas ou poluentes a granel, entre a zona de separação descrita em c) e uma zona de separação limitada pela linha que resulta da união das seguintes posições geográficas:

(25) 36°29,28'N / 009°04,49'W
(26) 36°32,47'N / 009°18,61'W
(27) 36°46,40'N / 009°34,74'W
(28) 36°57,62'N / 009°37,98'W
(29) 36°57,36'N / 009°39,40'W
(30) 36°45,83'N / 009°36,07'W
(31) 36°31,42'N / 009°19,40'W
(32) 36°28,14'N / 009°04,88'W

e) Um corredor de tráfego descendente (para sul), para navios que transportem cargas perigosas ou poluentes a granel, entre a zona de separação descrita em d) e uma zona de separação limitada pela linha que resulta da união das seguintes posições geográficas:

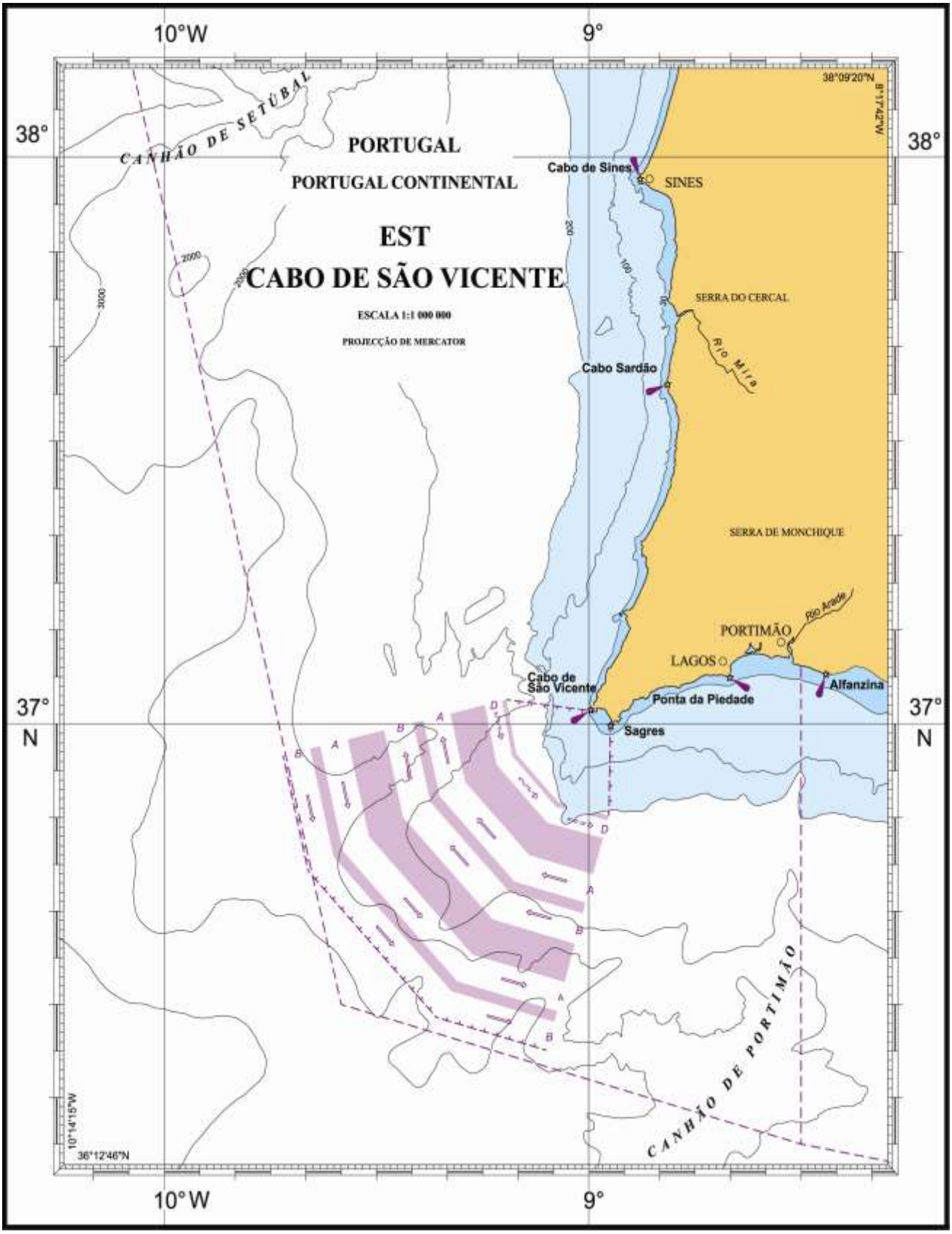
(33) 36°25,07'N / 009°05,95'W
(34) 36°28,60'N / 009°21,53'W
(35) 36°44,29'N / 009°39,67'W
(36) 36°56,64'N / 009°43,24'W

f) Um corredor de tráfego com duas milhas de largura, para navios que naveguem para sul entre portos situados entre o *Cabo Finisterre* e *Punta del Perro* e navios que demandem o Porto de Portimão, exceto para navios que transportem os óleos listados no Apêndice I do Anexo I da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, modificada pelo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) ou que transportem algumas das substâncias relacionadas com as categorias A e B dos Apêndices I e II do Anexo II da mesma Convenção, entre a zona de separação descrita em a) e uma zona de separação limitada pela linha que resulta da união das seguintes posições geográficas:

(37) 36°49,65'N / 008°57,43'W
(38) 36°51,05'N / 009°04,68'W
(39) 36°56,51'N / 009°10,91'W
(40) 37°02,39'N / 009°12,34'W
(41) 37°02,50'N / 009°11,72'W
(42) 36°56,74'N / 009°10,36'W
(43) 36°51,51'N / 009°04,34'W
(44) 36°50,14'N / 008°57,25'W

g) Uma zona de tráfego costeiro entre a zona de separação descrita em f) e a costa portuguesa, limitada a norte pela linha que une a posição 37º02,50'N / 009º11,72'W e o Farol de S. Vicente (37º01,37'N / 008º59,79'W) e a leste pela linha que une a posição 36°50,14'N / 008º57,25'W e o Farol da Ponta de Sagres (36°59,67'N / 008°56,95'W).

**NOTA**: Cargas perigosas a granel estão identificadas no *International Maritime Dangerous Goods Code* (IMDG Code) e Anexos I e II da MARPOL.




**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 30 - SISTEMA DE NOTIFICAÇÃO OBRIGATÓRIA – ZMPS/*WETREP*

### A – GERAL

Em 15 de outubro de 2004 foi estabelecida pela OMI a Zona Marítima Particularmente Sensível (ZMPS) / *Particularly Sensitive Sea Area* (*PSSA*) da Europa Ocidental, após proposta de 6 Estados (Bélgica, Espanha, França, Portugal, Reino Unido e República da Irlanda). Os limites da ZMPS da Europa Ocidental constam da secção B, o mapa da totalidade da zona consta da secção C e o mapa da parte dessa zona mais próxima de Portugal consta da secção D. Em 1 de julho de 2005, entrou também em vigor, associado à ZMPS da Europa Ocidental, um sistema de notificação obrigatória para todos os petroleiros com mais de 600 toneladas que transportem:

- Crude com densidade superior a 900 kg/m$^3$, a 15ºC;
- *Fueloil* com densidade superior a 900 kg/m$^3$, a 15ºC, ou com viscosidade superior a 180 mm$^2$/s, a 50ºC;
- Betumes e asfaltos ou emulsões dos mesmos.

Os petroleiros nestas condições deverão reportar:

- À entrada na zona;
- Imediatamente após a largada de um porto, terminal ou fundeadouro localizado dentro dos limites da zona;
- Quando alterarem o porto/terminal/fundeadouro de destino originalmente declarado à entrada na zona;
- Quando se desviarem da rota planeada devido a condições meteorológicas adversas ou a falha de equipamentos ou a mudança da condição do navio (navio de propulsão mecânica, navio com capacidade de manobra reduzida, navio desgovernado, etc.);
- Quando saírem definitivamente da área.

Os navios não necessitam de reportar se, durante um trânsito normal na área, forem obrigados a cruzar os limites da ZMPS da Europa Ocidental, para além da entrada inicial e da saída definitiva.

Após a entrada na ZMPS da Europa Ocidental, os navios notificarão a autoridade apropriada do Estado costeiro mais próximo do seu ponto de entrada, usando o formato de relato da secção E (WETREP). Os relatos, sempre em língua inglesa, poderão ser enviados por qualquer meio de comunicações, incluindo INMARSAT C, telefax e e-mail. No caso português, os relatos deverão ser enviados para:

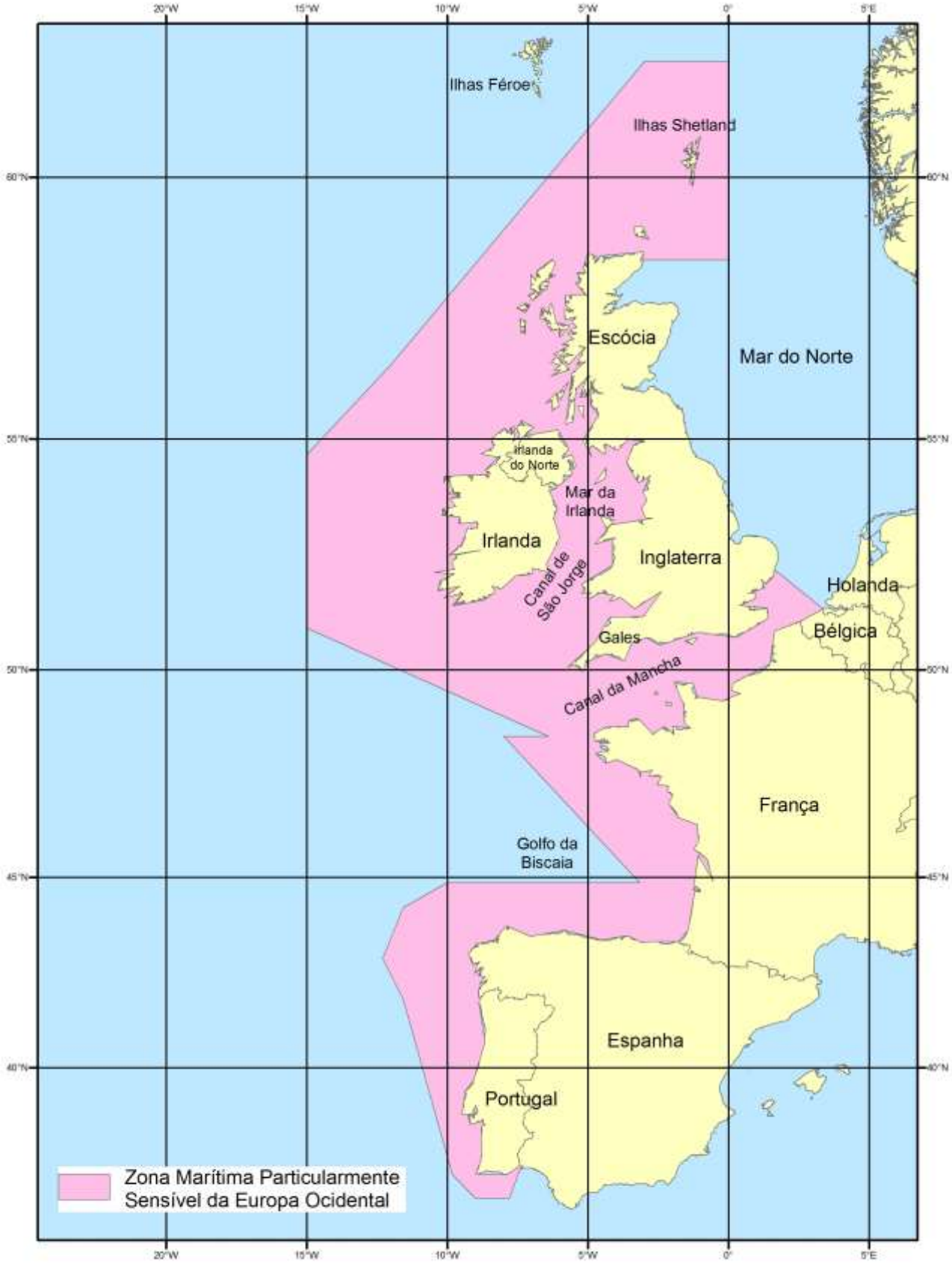
**ROCA CONTROL** – (38º41,508N / 009º17,915W)
Tel. +351 214 464 838
Fax: +351 214 464 839
E-mail: oper.vts@imarpor.pt
VHF: 22 & 79
MMSI: 002633030

### B – descrição da ZMPS da Europa Ocidental

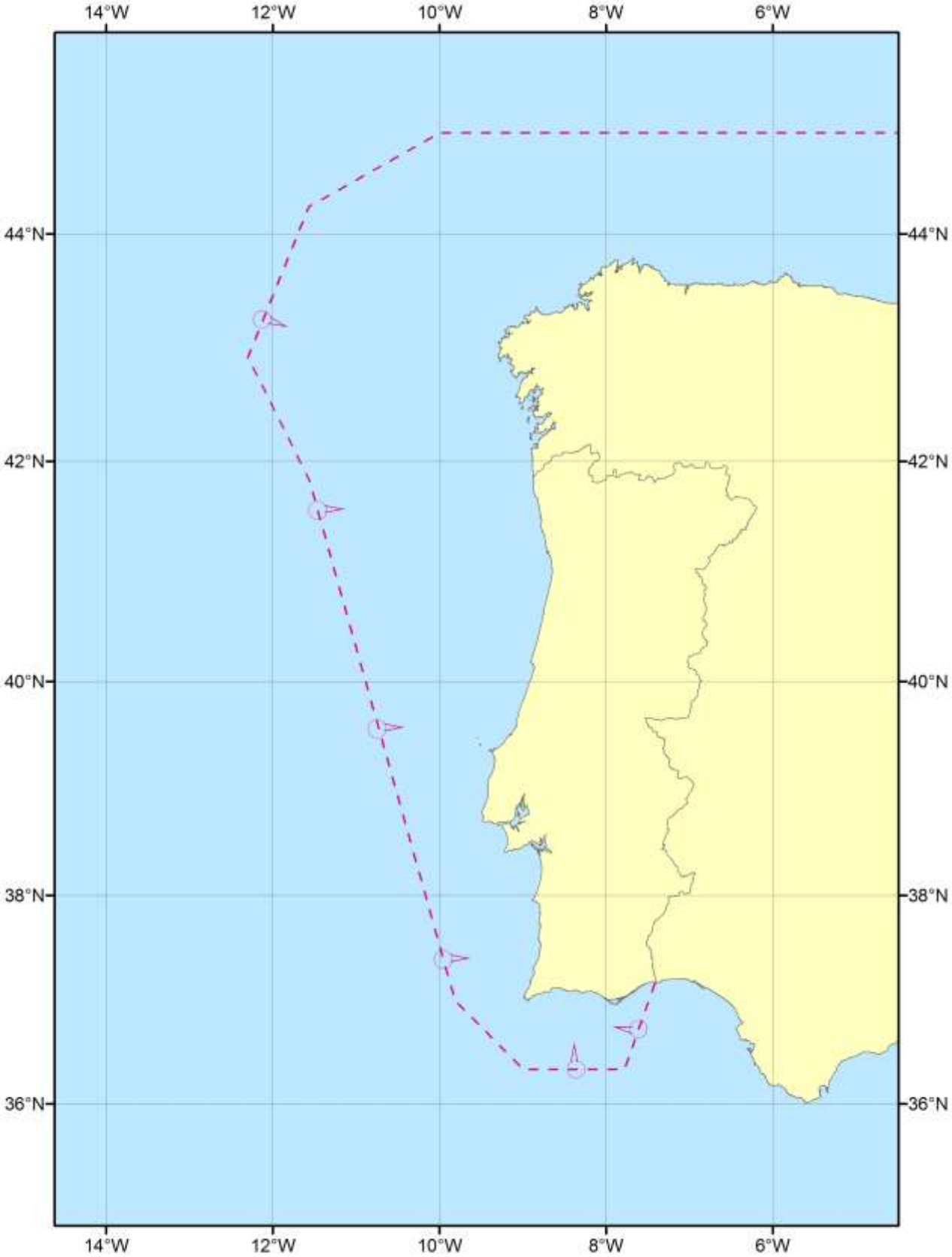
A ZMPS da Europa Ocidental é a zona delimitada por uma linha ligando os pontos abaixo discriminados:

| Número | Latitude | Longitude |
|---|---|---|
| 1 (RU) | 58°30’N | Costa do RU |
| 2 (RU) | 58°30’N | 000°00’W |
| 3 (RU) | 62°00’N | 000°00’W |
| 4 (RU) | 62°00’N | 003°00’W |
| 5 (RU + Irl) | 56°30’N | 012°00’W |
| 6 (Irl) | 54°40’40,91”N | 015°00’W |
| 7 (Irl) | 50°56’45,36”N | 015°00’W |
| 8 (Irl+ RU +F) | 48°27’N | 006°25’W |
| 9 (F) | 48°27’N | 008°00’W |
| 10 (F+E) | 44°52’N | 003°10’W |
| 11 (E) | 44°52’N | 010°00’W |
| 12 (E) | 44°14’N | 011°34’W |
| 13 (E) | 42°55’N | 012°18’W |
| 14 (E+P) | 41°50’N | 011°34’W |
| 15(P) | 37°00’N | 009°49’W |
| 16 (P) | 36°20’N | 009°00’W |
| 17 (P) | 36°20’N | 007°47’W |
| 18 (P) | Foz do Rio Guadiana – 37°10’N | 007°25’W |
| 19 (B) | 51°22’25”N | 003°21’52.5”E – Fronteira B e NL |
| 20 (RU) | 52°12’N | Costa leste do RU |
| 21 (Irl) | 52°10,03’N | 006°21,8’W |
| 22 (RU) | 52°01,52’N | 005°04,18’W |
| 23 (RU) | 54°51,43’N | 005°08,47’W |
| 24 (RU) | 54°40,39’N | 005°34,34’W |

**C. MAPA DA ZMPS da Europa Ocidental**



**D – MAPA DA ZMPS junto a Portugal**



**E – Formato do relato**

O relato obrigatório para um navio entrar e navegar na ZMPS deve iniciar-se com o indicador WETREP, seguido da abreviatura de duas letras identificando o tipo de relato (*SP-Sailing Plan, FR-Final Report ou DR-Deviation Report*)

*System identifier: WETREP*
*Data to be transmitted in WETREP:*

*A: Ship identification (ship name, call sign, IMO identification number and MMSI Number)*
*B: Date time group*
*C: Position*
*E: True course*
*F: Speed*
*G: Name of last port of call*
*I: Name of next port of call with ETA*
*P: Oil cargo type(s), quantity, grade(s) and density (If those tankers carry other hazardous cargo simultaneously: the type, quantity and IMO class of that cargo, as appropriate)*
*Q: To be used in cases of defects or deficiency affecting normal navigation*
*T: Address for the communication of cargo information*
*W: Number of persons on board*
*X: Various informations applicable for those tankers:*
- *Characteristics and estimated quantity of bunker fuel, for tankers carrying more than 5,000 tones of bunker fuel*
- *Navigational status (for example, under way with engines, restricted in ability to manoeuvre, etc.)*

**SISTEMA NOTIFICAÇÃO OBRIGATÓRIA ILHAS CANÁRIAS – (ZMPS/*CANREP*)**

**ÁREA**

Os limites geográficos da Zona Marítima Particularmente Sensível (ZMPS) / *Particularly Sensitive Sea Area* (*PSSA*) das Ilhas Canárias são delimitados por uma linha ligando os pontos abaixo discriminados:

| Posição | Latitude | Longitude |
|---|---|---|
| A | 28°56,00'N | 018°13,00'W |
| B | 29°04,00'N | 017°47,00'W |
| C | 28°48,00'N | 016°04,00'W |
| D | 28°22,00'N | 015°19,00'W |
| E | 28°19,00'N | 014°36,00'W |
| F | 29°37,00'N | 013°39,00'W |
| G | 29°37,00'N | 013°19,00'W |
| H | 29°17,00'N | 013°06,00'W |
| I | 27°57,00'N | 013°48,00'W |
| J | 27°32,00'N | 015°35,00'W |
| K | 27°48,00'N | 016°45,00'W |
| L | 27°48,00'N | 017°11,00'W |
| M | 27°23,00'N | 017°58,00'W |
| N | 27°36,00'N | 018°25,00'W |

**DESCRIÇÃO DO SISTEMA**

**CANREP** é um sistema de notificação obrigatória para todos os petroleiros com mais de 600 toneladas que transportem:

- Crude com densidade superior a 900 kg/m$^3$, a 15ºC;
- *Fueloil* com densidade superior a 900 kg/m$^3$, a 15ºC, ou com viscosidade superior a 180 mm$^2$/s, a 50ºC;
- Betumes e asfaltos ou emulsões dos mesmos.

Os navios nestas condições deverão participar no Sistema CANREP quando em trânsito pela ZMPS das Ilhas Canárias, navegando para dentro ou para fora de um porto ou envolvidos numa navegação entre ilhas.

**CONTACTOS**

**Call: MRCC Las Palmas**
VHF: Ch 16 & 70
RT Frequência (kHz): 2182
Tel: +34 900 202112
E-mail: canrep.laspalmas@sasemar.es

**Call: MRCC Tenerife**
VHF: CH 16 & 70
RT Frequência (kHz): 2182
Tel: +34 900 202111
E-mail: canrep.tenerife@sasemar.es

**HORÁRIO: 24 Horas**

**PROCEDIMENTOS**

- Navios que entrem na Área de Notificação CANREP a partir de uma posição a E da longitude 15º30,00'W devem reportar para o MRCC Las Palmas.
- Navios que entrem na Área de Notificação CANREP a partir de uma posição a W da longitude 15º30,00'W devem reportar para o MRCC Tenerife.
- Ao sair da Área de Notificação CANREP, os navios devem notificar esse facto ao mesmo MRCC a que reportaram a entrada.

**FORMATO DO RELATO**

O relato obrigatório deverá ser iniciado pela palavra CANREP, seguido da abreviatura de duas letras identificando o tipo de relato (*SP-Sailing Plan, FR-Final Report ou DR-Deviation Report*):

*A: Vessel's name and call sign or IMO identification or MMSI*
*B: A 6 digit group followed by a Z. The first 2 digits indicate day of the month, the next 2 digits giving hours and the last 2 digits giving minutes. Z indicates UTC.*
*C: A 4 digit group giving latitude in degrees and minutes suffixed with N a 5 digit group giving longitude in degrees and minutes suffixed with W.*
*E: True course in 3 digit group*
*F: Speed in knots (2 digit group)*
*G: Last port of call*
*I: destination and ETA (date and time group as in B)*
*P: Type(s) of cargo, quantity and IMO classification if carrying potentially dangerous cargo.*
*Q: brief details of defects or restrictions of manoeuvrability.*
*T: Details of name and particulars of vessel's representative and/or owner for provision of cargo information.*
*W: Total number of persons on board*
*X: Various informations applicable for those tankers:*
- *Characteristics and estimated quantity of bunker fuel, for tankers carrying more than 5,000 tones of bunker fuel*
- *Navigational status (for example, under way, at anchor, restricted in ability to manoeuvre, moored, aground, etc.)*

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 31 - SERVIÇO DE CONTROLO DE TRÁFEGO MARÍTIMO – VTS

O Serviço de Controlo de Tráfego Marítimo cobre a costa continental portuguesa até um limite de aproximadamente 50 milhas náuticas.

DESCRIÇÃO: O Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do continente monitoriza a navegação ao longo da costa de Portugal.

ÁREA DE MONITORIZAÇÃO: A área de monitorização estende-se desde a costa continental portuguesa até aos seguintes limites (coordenadas em WGS 84):

(a) A Norte: paralelo 41º51,5'N

(b) A Oeste e a Sul: a linha que junta as seguintes posiçoes:

(i) 41º51,50'N / 010º14'00'W
(ii) 38º41'00'N / 010º14'00'W
(iii) 36º30'00'N / 009º35'00'W
(iv) 36º15'00'N / 008º30'00'W
(v) 36º05'00'N / 007º24'00'W

(c) A Este: meridiano 007º24'00'W

LOCALIZAÇÃO: Centro de Controlo - 38º41,508'N / 009º17,915'W
IDENTIFICAÇÃO DA ESTAÇÃO: Roca Control
INDICATIVO DE CHAMADA: CSG229
MMSI: 00 263 3030
TELEFONE: + 351 214 464 830
FAX: + 351 214 464 839
E-MAIL: oper.vts@marad.pt
COMUNICAÇÕES: Canal 22 e 79 (canais de trabalho principais); 69 (canal secundário)
HORÁRIO: 24 horas
PROCEDIMENTO: A participação no Serviço de Controlo de Tráfego Marítimo é voluntária para todos os navios, mas fortemente recomendável para as seguintes embarcações:

(a) Navios com arqueação igual ou superior a 300 GT;
(b) Navios que transportem mercadorias perigosas e/ou potencialmente poluentes;
(c) Navios de passageiros;
(d) Navios de pesca com comprimento igual ou superior a 24 metros;
(e) Navios envolvidos em operações de reboque, sempre que o comprimento combinado rebocador/rebocado exceda os 100 metros;
(f) Todos os outros tipos de navios são convidados a participar no sistema.

NOTIFICAÇÃO

(1) Todos os navios devem notificar Roca Control quando entram na área de monitorização comunicando os seguintes itens do *Standard Reporting Format* adotado pela Resolução A.851(20) sobre *General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements (SRS)* da OMI : A, C, D, E, F, G, H, I, P, Q ou R, quando aplicável, e W e X se solicitado.
(2) Os navios devem notificar qualquer incidente que seja suscetível de afetar a segurança da navegação na área.
(3) O operador VTS pode solicitar informação adicional.

NOTIFICAÇÃO DE INCIDENTES

Quaisquer dos incidentes seguintes deve ser imediatamente transmitido a Roca Control através dos canais VHF 22 ou 79 ou através de AIS:
(1) Incêndio ou explosão;
(2) Qualquer condição que possa afetar a capacidade do navio de navegar ou manobrar de forma segura;
(3) Envolvimento num acidente marítimo;
(4) Qualquer incidente relacionado com poluição do mar;
(5) Qualquer perigo à navegação;
(6) Qualquer defeito ou discrepância numa Ajuda à Navegação;
(7) Condições meteorológicas ou de visibilidade adversas;
(8) Outro navio em aparente dificuldade;
(9) Incidentes relacionados com segurança.

VIGILÂNCIA DO TRÁFEGO:

Para a prestação do Serviço de Controlo de Tráfego Marítimo será mantida uma monitorização radar e das comunicações rádio dentro da área de cobertura do Roca Control.

DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÃO:

(1) Roca Control divulga informação meteorológica, de navegação e de tráfego através dos canais VHF 22 e 79 e através de AIS, sempre que considerado necessário.
(2) A seguinte informação pode ser disponibilizada mediante solicitação:
  (a) Informação de tráfego;
  (b) Condições meteorológicas locais;
  (c) Previsões meteorológicas;
  (d) Situação das Ajudas à Navegação;
  (e) Assistência radar;
  (f) Informação sobre portos locais.

~~NOTIFICAÇÃO À APROXIMAÇÃO AO PORTO:~~

~~Os navios em aproximação aos portos acima mencionados devem notificar o Roca Control através do canal VHF 78:~~

- ~~4 Horas antes da chegada à estação de pilotos – caso não tenham sido comunicados antes – os seguintes itens do *Standard Ship Reporting System* (SRS) da OMI: A, C, G, I, P, Q e W, e X sempre que aplicável;~~
- ~~2 Horas antes da chegada à estação de pilotos;~~
- ~~Na altura do embarque do piloto;~~
- ~~Após atracar;~~
- ~~Sempre que o navio fundear ou suspender.~~

~~NOTIFICAÇÃO À SAÍDA DO PORTO:~~

~~Aquando da largada de um dos portos acima mencionados, os navios devem notificar o Roca Control através do canal VHF 78~~

- ~~15 minutos antes de partir o navio deve comunicar os seguintes itens do *Standard Ship Reporting Format* (SRS) da OMI: A, G, I, P e W, e X sempre que aplicável~~
- ~~Na altura da largada do navio~~
- ~~Após o desembarque do piloto.~~

## * 32 - SISTEMA DE NOTIFICAÇÃO OBRIGATÓRIA AO LARGO DA COSTA DE PORTUGAL – COPREP

A Comissão de Segurança Marítima da OMI aprovou, através da Resolução MSC.278(85), **um Sistema de Notificação Obrigatória para os navios que passem ao largo da Costa de Portugal** (COPREP), representado na Carta Náutica portuguesa 21101, 4º edição, abril 2002. Este Sistema de Notificação Obrigatória entrou em vigor às 0000 horas UTC do dia 1 de junho de 2009.

1. NAVIOS ABRANGIDOS

Estão obrigados a notificar o sistema os seguintes navios:

a. Navios de arqueação igual ou superior a 300 toneladas;

b. Navios que transportem cargas perigosas e/ou potencialmente poluentes;

c. Navios de passageiros;

d. Navios envolvidos em operações de reboque sempre que o comprimento combinado rebocador/ rebocado exceda 100 m;

e. Qualquer navio de pesca com um comprimento igual ou superior a 24 m.

2. ÁREA GEOGRÁFICA DO COPREP

Este sistema de notificação obrigatória vigora na área definida pelos seguintes limites (WGS 84):

a. Linha de costa

b. A Norte – latitude 39º45’N

c. A Oeste e Sul – por uma linha que une as seguintes posições geográficas:

39º45’N / 010º14’W
38º41’N / 010º14’W
36º30’N / 009º35’W
36º15’N / 008º30’W

d. A Este – Longitude – 008º30'W

3. RELATOS

- Todos os navios devem notificar ROCA CONTROL quando entram na área de notificação, comunicando os seguintes itens do *Standard Reporting Format adotado pela Resolução A.851(20) sobre General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements(SRS)* da OMI : A, C, D, E, F, G, H, I, P, Q ou R, quando aplicável, e W e X se solicitado.

- Os navios devem notificar qualquer incidente que seja suscetível de afetar a segurança da navegação na área.

- O operador VTS pode solicitar informação adicional.

4. CONTEÚDO DO COMUNICADO DE NOTIFICAÇÃO OBRIGATÓRIA

| Designador | Informação Requerida |
|---|---|
| A | Nome e indicativo de chamada do navio. Número de identificação OMI ou MMSI a pedido. |
| C | Posição (latitude e longitude). |
| D | Azimute e distância a uma marca em terra |
| E | Rumo |
| F | Velocidade |
| G | Último porto praticado |
| H | Hora (UTC) e local de entrada na área COPREP |
| I | Porto de destino |
| P | Carga perigosa, classe OMI ou Número ONU e quantidade |
| Q ou R | Avarias, danos e/ou deficiências que afetem a estrutura, a carga ou equipamento do navio, ou qualquer outra circunstância que afete a normal navegação de acordo com o disposto nas convenções SOLAS e MARPOL |
| W | Número total de pessoas a bordo (se solicitado) |
| X | Outras questões (se solicitado) |

LOCALIZAÇÃO: Centro de Controlo -38º41,51'N / 009º17,92'W
IDENTIFICAÇÃO DA ESTAÇÃO: Roca Control
INDICATIVO DE CHAMADA: CSG229
MMSI: 00 263 3030
TELEFONE: + 351 214 464 830
FAX: + 351 214 464 839
E-MAIL: oper.vts@imarpor.pt
COMUNICAÇÕES: Canal 22 e 79 (canais de trabalho principais); 69 (canal secundário)
HORÁRIO: 24 horas

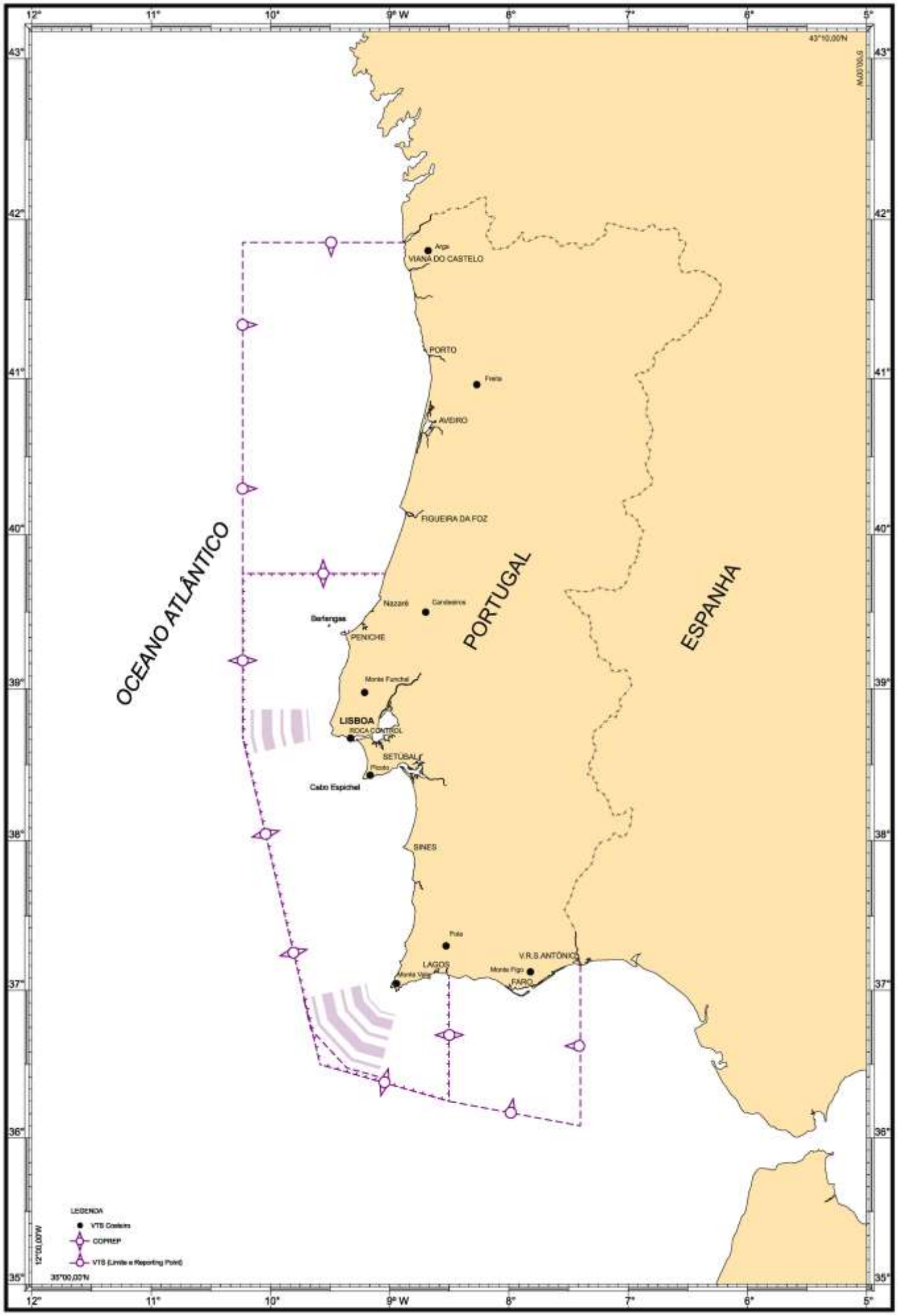
5. NAVIOS DEVEM SUBMETER A NOTIFICAÇÃO QUANDO:

- Entrarem na área de Notificação;
- Saírem de um porto, terminal ou ancoradouro situado na área de Notificação;
- Alterarem o porto de destino;
- Alterarem a rota devido a condições meteorológicas, equipamento defeituoso ou outro;
- For detetado algo que afete a navegação na área;
- Saírem da área de Notificação;
- Solicitado pelo operador de COPREP

Os navios que submeteram uma notificação voluntária na área de monitorização do Serviço de Controlo de Tráfego Marítimo da Costa de Portugal Continental, com os mesmos itens, antes de entrar na área de COPREP deverão submeter uma notificação obrigatória somente com os seguintes elementos:

- Quando houver alguma alteração à informação anteriormente submetida;
- Com os itens "A" e "H" quando entrarem na área de notificação.

**Origem** – Organização Marítima Internacional


OCEANO ATLÂNTICO
PORTUGAL
ESPANHA
VIANA DO CASTELO
PORTO
AVEIRO
FIGUEIRA DA FOZ
Nazaré
Berlengas
PENICHE
LISBOA
SETÚBAL
Cabo Espichel
SINES
LAGOS
V.R.S.ANTÓNIO
FARO
LEGENDA
VTS Costeiro
COPREP
VTS (Limite e Reporting Point)

## * 33- SISTEMAS DE NOTIFICAÇÃO OBRIGATÓRIA – EST DE FINISTERRE E DO ESTREITO DE GIBRALTAR

A - APROVAÇÃO DOS SISTEMAS DE NOTIFICAÇÃO OBRIGATÓRIA DE FINISTERRE E DO ESTREITO DE GIBRALTAR

A Comissão de Segurança Marítima da OMI aprovou, na sua 67ª sessão, Sistemas de Notificação Obrigatória para os navios que passem na zona do EST de Finisterre, representado na Carta Náutica portuguesa 21101 e na zona do EST do Estreito de Gibraltar, representado nas Cartas portuguesas CN 21101 e CN 23204. Estes Sistemas de Notificação Obrigatória passaram a vigorar a partir das 0000 horas UTC do dia 3 de junho de 1997.

B - NAVIOS OBRIGADOS A PARTICIPAR

Estão obrigados a participar nestes Sistemas os navios incluídos nas seguintes categorias:

1. Navios de comprimento igual ou superior a 50m;
2. Todos os navios, independentemente do comprimento, que transportem cargas perigosas e/ou potencialmente poluentes;
3. Navios a rebocar ou a empurrar outro navio quando o comprimento total do conjunto exceda 50 m;
4. Qualquer navio de comprimento inferior a 50 m que esteja a pescar num corredor de tráfego ou na zona de separação de tráfego;
5. Qualquer navio de comprimento inferior a 50 m que entre num corredor de tráfego ou na zona de separação de tráfego como forma de evitar um perigo imediato.

C. - ÁREA E PROCEDIMENTOS NA ZONA DO EST DE FINISTERRE

*1.* **Área**

Este sistema de notificação obrigatória vigora na área definida pelos seguintes limites:

a. Linha de costa

b. Azimute 130 ao farol Cabo Villano

c. Azimute 075 ao farol Cabo Finisterre

d. Meridiano de longitude 010º10,0'W

Esta área inclui o EST de Finisterre e a Zona de Tráfego Costeiro associada.

*2.* **Indicativo de chamada**

*Finisterre Traffic* (Finisterre Tráfico)

Telefone: +34(0)81 76 73 20 / 76 77 38
Fax: +34(0)81 76 77 40
Telex: 82268 SAFIS
Frequência: Ch 16; **11** 74

*3.* **Procedimentos**

A comunicação, com o título abreviado FINREP, deverá ser feita para o *Finisterre VTS Centre*, devendo o seu conteúdo ser conforme descrito no parágrafo E.

D – ÁREA E PROCEDIMENTOS NA ZONA DO EST DO ESTREITO DE GIBRALTAR

*1.* **Área**

Este sistema de notificação obrigatória vigora na área situada entre as linhas de costa e os meridianos de longitude 005º 15'W e 005º 58'W. Esta área inclui o EST do Estreito de Gibraltar e a Zona de Tráfego Costeiro associada.

*2.* **Indicativo de chamada**

*Tarifa Traffic* (Tarifa Tráfico)

Localização: *Tarifa Vessel Traffic Service* (VTS) 36º 01,1' N 005º 34,8' W
Telefone: +34(9) 56 68 14 53 / 68 47 57 / 68 47 40
Fax: +34(9) 56 68 06 06
Telex: 78262 SATAR
Frequência: Ch **10** 16 (67 por mútuo acordo)
*Selcall*: 0994Rx: 4179 6269 8297,6 8298,1 12520,1 16688,5 kHz
F1B
DSC: VHF Ch 70, 2187,5 kHz MMSI: 002240994

*3.* **Procedimentos**

A comunicação, com o título abreviado GIBREP, deverá ser feita para o *Tarifa VTS Centre*, devendo o seu conteúdo ser conforme descrito no parágrafo E.

E – CONTEÚDO DO COMUNICADO DE NOTIFICAÇÃO OBRIGATÓRIA

| Designador | Informação Requerida |
|---|---|
| A | Nome e indicativo de chamada do navio. Número de identificação OMI a pedido. |
| C | Posição (latitude e longitude) |
| D | Azimute e distância a uma marca em terra |
| E | Rumo |
| F | Velocidade |
| G | Último porto praticado |
| I | Porto de destino |
| P | Carga perigosa, classe e quantidade |
| Q ou R | Avarias, danos e/ou deficiências que afetem a estrutura, a carga ou equipamento do navio, ou qualquer outra circunstância que afete a normal navegação de acordo com o disposto nas convenções SOLAS e MARPOL |

*(1)* O idioma utilizado nos comunicados deverá ser o inglês ou, em alternativa, o espanhol.

*(2)* Qualquer navio pode, por razões de confidencialidade comercial, comunicar o designador que informa sobre a carga (linha P) por meios não verbais, antes de entrar na área do Sistema.

*(3)* Os navios devem entrar em contacto com a estação controladora quando cruzarem os limites da área de cobertura do Sistema ou quando largarem de um porto ou fundeadouro na área.

F - INFORMAÇÃO ADICIONAL

As estações controladoras dos Sistemas de Notificação Obrigatória, de Finisterre e Tarifa, transmitem regularmente informação respeitante a ANAV, condições de tráfego, de navegação e meteorológicas nas respetivas áreas, tanto em espanhol como em inglês.

Essas estações controladoras podem fornecer a qualquer navio, caso lhes seja pedido, a sua posição, rumo e velocidade ou a identificação do tráfego nas proximidades.

G - DOCUMENTAÇÃO DE REFERÊNCIA

Para mais detalhes consultar as PN adequadas à condução da navegação na área.

**Origem** – Organização Marítima Internacional (67ª sessão)

## * 34 - SISTEMA AUTOMATIZADO DE ASSISTÊNCIA MÚTUA NO SALVAMENTO DE NAVIOS – AMVER

A – GENERALIDADES

O Sistema Automatizado de Assistência Mútua no Salvamento de Navios (Automated Mutual-Assistance Vessel Rescue System - AMVER), operado pela Guarda Costeira dos Estados Unidos da América, corresponde a uma organização internacional de Assistência Mútua Marítima, que proporciona importante apoio ao desenvolvimento e coordenação dos esforços SAR no alto mar, em muitas áreas do mundo.

Aos navios mercantes de todas as nacionalidades que naveguem no alto mar é recomendável que expeçam, via estações de rádio selecionadas ou via INMARSAT, comunicados de movimentos e comunicados periódicos de posição para o Centro AMVER localizado em Martinsburg, WV.

A informação recebida no centro é introduzida em computador, que mantém atualizadas, as posições estimadas dos navios durante as viagens dos mesmos, baseando-se nas informações mais recentes.

Informações relevantes para as ações de busca e salvamento, características do navio entre outras, são inseridas no computador. Informações relativas à posição estimada e características SAR de cada navio, de que se tem conhecimento estar numa determinada área, podem ser obtidas pelas autoridades de busca e salvamento de qualquer país ou navios necessitando de assistência.

As posições estimadas dos navios são fornecidas apenas em casos relacionados com a segurança no mar.

B – OBJETIVO DO AMVER

Milhares de navios mercantes navegam nos oceanos simultaneamente. Está provado que estes navios têm possibilidade de acorrer rapidamente ao local de um incidente marítimo, fator de extrema importância num caso de emergência.

O objetivo do AMVER é possibilitar a máxima eficiência na coordenação da assistência representada pelos navios mercantes vizinhos para salvar a vida e a propriedade no mar.
O AMVER fornece informação que auxilia na determinação da apropriada assistência inicial, possibilitando aos navios que responderam à chamada de socorro prosseguir viagem com o mínimo retardo.

É importante que os coordenadores de SAR disponham rapidamente de informações logo que uma emergência ocorra, de modo a que a assistência possível seja efetivamente obtida, com o mínimo de demora para aqueles que oferecem e necessitam de ajuda.

O estabelecimento de comunicações é muitas vezes difícil, mesmo quando são usados alarmes automáticos, e a determinação das capacidades SAR e intenções dos navios consome muito tempo.

As comunicações devem ser mantidas ao nível mínimo durante uma emergência, a qual requer decisões e ações imediatas. As informações fornecidas pelo centro AMVER podem auxiliar em todos estes fatores e assim acelerar o auxílio aos que se encontrem em perigo no mar.

C – PARTICIPANTES AMVER

Um navio é participante no programa AMVER quando envia durante a viagem um comunicado para o centro AMVER.

O participante AMVER não contrai maior obrigação de prestar socorro durante uma emergência que qualquer navio não participante.

Não há limitações ao tamanho dos navios que podem participar no AMVER, pois tal é determinado pela natureza da travessia e capacidades de comunicações.

D – CARACTERÍSTICAS DE SALVAMENTO

Além das informações calculadas através dos planos de viagem e comunicados de posição, o centro AMVER preserva dados quanto às características dos navios mercantes.

Estes dados, que refletem as capacidades de busca e salvamento, incluem a seguinte informação: nome do navio; indicativo de chamada internacional; país de registo; proprietário ou utilizador; tipo de navio; tipo de propulsão; tonelagem bruta; comprimento; velocidade normal de cruzeiro; horário das comunicações rádio; frequências de MF, HF e VHF; radiotelefone instalado; radar de busca de superfície instalado; médico embarcado.

Os navios podem auxiliar o Centro AMVER e manter atualizadas as informações enviando, por mensagem ou carta, um relatório completo ou preenchendo o questionário de capacidade SAR fornecido pelo AMVER e, a partir de então, enviar correções com as alterações dessas características.
As correções podem facilmente ser incluídas em relatórios regulares ao AMVER.

E – INFORMAÇÃO ADICIONAL

Informações detalhadas sobre o sistema AMVER, disponíveis em várias línguas, entre as quais o português, podem ser solicitadas às seguintes entidades:

*a)* Chief AMVER Maritime Relations, U.S. Coast Guard, Bldg. 110, Box 26, Governors Island, New York 10004, U.S.A.;
*b)* Commander, Pacific Area, U. S. Coast Guard, Coast Guard Island Alameda, Califórnia 94501, U.S.A.;
*c)* Capitanias dos portos mais importantes dos E.U.A.

**Origem** - Estados Unidos da América / NGIA - NM 1(10)97

## * 35 - MAR TERRITORIAL E ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA

A lista abaixo indicada apresenta as larguras do mar (medidas a partir das linhas bases apropriadas) reclamadas respetivamente como **MAR TERRITORIAL** (**MT**), **Zona Contígua** (**ZC**), **ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA** (**ZEE**) **e Zona de Pesca** (**ZP**), devendo ser usada apenas como elemento de informação. A informação é compilada de várias fontes, algumas não oficiais. A ausência de um limite nesta lista significa que a informação não é conhecida.

| **País** | **MT** | **ZC** | **ZEE** | **ZP** |
|---|---|---|---|---|
| África do Sul[1] | 12 | 24 | 200 | – |
| Albânia[1] | 12† | – | – | 12 |
| Alemanha[1] | 12[9, 27] | – | 200[20] | – |
| Angola | 12 | 24 | 200 | – |
| Antígua e Barbuda | 12† | 24 | 200 | – |
| Argélia[1] | 12† | 24 | – | 52[21] |
| Argentina[1] | 12 | 24 | 200 | – |
| Arquipélago de Cabo Verde[2] | 12† | 24 | 200 | – |
| Arábia Saudita[1] | 12 | 18 | – | – |
| Austrália[1] | 12[11, 23] | 24 | 200 | – |
| Bahamas[2] | 12 | – | 200 | – |
| Barém | 12 | 24 | – | – |
| Bangladesh[4] | 12† | 18 | 200 | – |
| Barbados | 12† | – | 200 | – |
| Bélgica | 12 | 24 | 200[20] | – |
| Belize[1] | 12[16] | – | 200 | – |
| Benim | 200 | – | – | 200 |
| Bósnia e Herzegovina[32] | – | – | – | – |
| Brasil[1] | 12 | 24 | 200 | – |
| Brunei | 12 | – | 200 | – |
| Bulgária | 12 | 24 | 200 | – |
| Birmânia ou Myanmar[1] | 12† | 24 | 200 | – |
| Camboja[1] | 12† | 24 | 200 | – |
| Camarões[1] | 12 | 24 | – | – |
| Canadá[1] | 12 | 24 | 200 | – |
| Catar | 12 | 24 | – às linhas medianas | |
| Chile[1] | 12 | 24 | 200 | – |
| Chipre[1] | 12 | 24 | 200 | – |
| Colômbia[1] | 12 | – | 200 | – |
| Costa do Marfim | 12 | – | 200 | – |
| Costa Rica[1] | 12 | – | 200 | – |
| Croácia[1] | 12† | – | – | 200[26, 28] |
| Cuba[1] | 12 | 24 | 200 | – |

| País | MT | ZC | ZEE | ZP |
|---|---|---|---|---|
| Dinamarca[1] | 12[†, 27] | 24 | 200 | – |
| Gronelândia[1] | 3 | – | 200 | – |
| Ilhas Faroe ou Féroe[1] | 12 | – | – | 200 |
| Dominica | 12 | 24 | 200 | – |
| Egito[1] | 12[†] | 24 | 200 | – |
| El Salvador[*] | 12 | 24 | 200 | – |
| Equador[1] | 200 | – | – | 200 |
| Eritreia[1*] | 12[12] | – | – | – |
| Estados Federados da Micronésia | 12 | – | 200 | – |
| Estónia[1] | 12[†] | – | 200[20] | – |
| Emirados Árabes Unidos[1*] | 12[†] | 24 | 200 | – |
| Estados Unido da América[*] | 12 | 24 | 200 | – |
| Eslovénia | 12[†] | – | – | – |
| Espanha[1] | 12 | 24 | 200[14] às linhas medianas[14] | |
| Fiji[2] | 12 | – | 200 | – |
| Finlândia[1] | 12[†, 13, 19] | 14 | 200[20] | – |
| Filipinas[2, 3] | 12 | – | 200 | – |
| França[1] | 12 | 24 | 200[14] | 12[14] |
| Antártica Francesa | 12 | – | – | – |
| Gabão[1] | 12 | 24 | 200 | – |
| Gâmbia | 12 | 18 | – | 200 |
| Gana | 12 | 24 | 200 | – |
| Geórgia | 12 | – | 200[29] | – |
| Granada | 12 | – | 200 | – |
| Grécia | 6[30] | – | – | – |
| Guatemala | 12 | – | 200 | – |
| Guiana | 12[†] | 24 | 200 | – |
| Guiné ou Guiné-Conacri | 12 | – | 200 | – |
| Guiné-Bissau[1] | 12 | – | 200 | – |
| Guiné Equatorial | 12 | – | 200 | – |
| Haiti[1] | 12 | 24 | 200 | – |
| Holanda[1] | 12 | 24 | 200[20] | – |
| Antilhas Holandesas | 12 | 24 | 200 às linhas medianas | |
| Aruba | 12 | 24 | 200 às linhas medianas | |
| Honduras[1] | 12 | 24 | 200 | – |
| Iémen[*] | 12[†] | 24 | 200 | – |
| Ilhas Cook | 12 | – | 200 | – |
| Ilhas Marshal[2] | 12 | 24 | 200 | – |
| Ilhas Salomão[2] | 12 | – | 200 | – |
| Índia | 12[†] | 24 | 200 | – |
| Indonésia[2] | 12 | – | 200 | – |
| Irão[1] | 12[†] | 24 | 200[29] | – |
| Iraque | 12 | – | – | – |
| Islândia[1] | 12 | – | 200 | – |
| Israel* | 12[17] | – | 200[29] | – |
| Itália[1] | 12 | – | 200[33] | – |
| Jamaica[2] | 12 | 24 | 200 | – |
| Japão[1] | 12[22] | 24 | 200 | – |
| Jordânia | 3 | – | – | – |

| País | MT | ZC | ZEE | ZP |
|---|---|---|---|---|
| Kuwait* | 12 | – | – | – |
| Letónia | 12 | – | 200[20] | – |
| Líbano | 12 | – | – | – |
| Líbia[1, 5] | 12† | – | 200 | 74[20] |
| Libéria | 12 | – | 200 | – |
| Lituânia | 12 | – | 200[29] | – |
| Madagascar[1] | 12 | 24 | 200 | – |
| Malásia[1] | 12 | 24 | 200 | – |
| Maldivas[2] | 12† | 24 | 200 | – |
| Malta[1] | 12† | 24 | – | 25 |
| Marrocos[1] | 12 | 24 | 200 | – |
| Mauritânia[1] | 12 | 24 | 200 | – |
| México[1] | 12 | 24 | 200 | – |
| Moçambique[1] | 12 | – | 200 | – |
| Mónaco[3] | 12 | – | – | 12 |
| Montenegro[1] | 12† | – | – | 12 |
| Namíbia | 12 | 24 | 200 | – |
| Nauru | 12 | 24 | 200 | – |
| Nicarágua | 12 | 24 | 200 | – |
| Nigéria | 12 | – | 200 | – |
| Niuê | 12 | – | 200 | – |
| Noruega[1] | 12 | 24 | 200 | – |
| Ilha Bouvet | 12 | – | 200 | – |
| Jan Mayen | 12 | – | 200 | – |
| Esvalbarda[1] | 12 | – | 200 | – |
| Nova Zelândia | 12 | 24 | 200 | – |
| Dependência de Ross | 12 | – | – | – |
| Toquelau | 12 | – | 200 | – |
| Omã[1] | 12† | 24 | 200 | – |
| Palau | 3 | – | -- | 200 |
| Panamá | 12 | 24 | 200 | – |
| Papua – Nova Guiné[2] | 12[15] | – | -- | 200 |
| Paquistão[1] | 12† | 24 | 200 | – |
| Peru* | 200 | – | -- | 200 |
| Polónia | 12 | – | 200[29] | – |
| Portugal[1] | 12 | 24 | 200 | – |
| Quénia[1] | 12 | – | 200 | – |
| Quiribati[2] | 12 | – | 200 | – |
| Reino Unido[1] | 12 | – | – | 200[31] |
| Anguila | 3 | – | – | 200 |
| Guernsey | 3 | – | – | 12 |
| Jérsia | 12 | – | – | 3[25] |
| Bermudas | 12 | – | 200 | – |
| Território Antártico Britânico | 3 | – | – | 3 |
| Território Britânico do Oceano Indico | 3 | – | – | 200[34] |
| Ilhas Virgens Britânicas | 12 | – | – | 200 |
| Ilhas Caimão | 12 | – | – | 200 |
| Zonas de Soberania Akrotiri e Dhekelia | 3 | – | – | 3 |
| Ilhas Maldivas[1] | 12 | – | – | 200[10] |
| Gibraltar | 3 | – | – | 3 |
| Ilha de Man | 12 | – | – | 12 |
| Monteserrate | 3 | – | – | 200 |
| Ilhas Picarnia | 3 | – | 200 | – |
| Stª Helena, Ascensão e Tristão da Cunha | 12 | – | – | 200 |
| Ilhas Geórgia[1] | 12 | – | 200 | – |
| Ilha Sandwich do Sul | 12 | – | 200 | – |
| Ilhas Turcas e Caicos[1] | 12 | – | – | 200 |

| País | MT | ZC | ZEE | ZP |
|---|---|---|---|---|
| República do Congo ou Congo-Brazavile | 200[†] | – | – | 200 |
| República Democrática do Congo (antigo Zaire) | 12 | – | 200[29] | – |
| República Democrática Popular da Coreia (Norte) | 12[†] | 50[24] | 200 | – |
| República da Coreia (Sul) [1] | 12[†, 6] | 24 | 200 | – |
| República do Djibouti[1] | 12 | 24 | 200 | – |
| Republica Dominicana[2] | 12 | 24 | 200 | – |
| República Popular da China[1] | 12[†] | 24 | 200 | – |
| Roménia[1] | 12[†] | 24 | 200 | – |
| Rússia[1] | 12 | 24 | 200 | – |
| Santa Lúcia | 12 | 24 | 200 | – |
| São Cristóvão e Nevis | 12 | 24 | 200 | – |
| São Tomé e Principe[2] | 12 | -- | 200 | – |
| São Vicente e Granadinas[2] | 12[†] | 24 | 200 | – |
| Samoa | 12 | 24 | 200 | – |
| Seichelles[2] | 12 | 24 | 200 | – |
| Senegal[1] | 12 | 24 | 200 | – |
| Serra Leoa | 12[†] | 24 | 200 | – |
| Singapura | 12[8] | – | 200[8] | – |
| Síria[1] | 12[†] | 24 | 200 | – |
| Sri Lanka | 12[†] | 24 | 200 | – |
| Sudão[1] | 12[†] | 18 | – | – |
| Suécia[1] | 12[27] | – | 200[20] | – |
| Suriname | 12 | – | 200 | – |
| Taiwan (República Popular da China) [1] | 12[†] | 24 | 200 | – |
| Tanzânia[*] | 12 | – | 200 | – |
| Tailândia[1] | 12 | – | 200 | – |
| Timor-Leste[*] | 12 | 24 | 200 | – |
| Togo | 30 | – | 200 | – |
| Tonga[3] | 12[3] | – | 200[3] | – |
| Trindade e Tobago[2] | 12 | – | 200[8] | – |
| Tunísia[1] | 12 | – | 200[8] | – |
| Turquia[1*] | 12[7] | – | 200[18] | – |
| Tuvalu[2] | 12 | 24 | 200 | – |
| Ucrânia[1] | 12 | – | 200 | – |
| União das Comores[2] | 12 | – | 20 | – |
| Uruguai[1] | 12 | 24 | 200 | – |
| Vanuatu[2] | 12 | 24 | 200 | – |
| Venezuela[1*] | 12 | 15 | 200 | – |
| Vietname[1] | 12[†] | 24 | 200 | – |

**Notas:**
Os limites dos territórios dependentes não estão listados a não ser que difiram dos estados metropolitanos.

[1] Emprega sistemas de linhas base retas ao longo ou em parte da costa.
[2] Reclama estatuto de arquipélago.
[3] Reclama águas cujos limites definidos por coordenadas geográficas não estão relacionados por distâncias à linha da costa.
[4] Reclama um sistema de linhas de base retas ao longo da batimétrica dos 18 metros.
[5] Reclama as águas a sul de 32º 30' N, no Golfo de Sirte como águas interiores.
[6] Reclama 3 milhas no Estreito da Coreia.
[7] Reclama 6 milhas no Mar Egeu.
[8] Até aos limites previstos no Direito Internacional.
[9] Reclamação especial para que o limite seja estendido de forma a incluir o fundeadouro de águas profundas a oeste de Helgoland.
[11] Determinadas ilhas no estreito de Torres mantêm 3 milhas como limite do mar territorial.
[12] A liberdade de navegar e sobrevoar não é restrita para além das 12 milhas.
[13] Reclamação para o limite de fundos com pérolas ou com peixes sedentários.
[14] Bogskär tem um mar territorial de 3 milhas.
[15] Não reclama ZEE no Mediterrâneo, apenas 12 milhas como limite de pesca.
[16] Reduz para 3 milhas na área do estreito de Torres.
[17] Reduz para 3 milhas no Golfo das Honduras.

[18] Reduz para 3 milhas ao largo de Gaza.
[19] Apenas reclama ZEE no Mar Negro.
[20] República da Sérvia e de Montenegro.
[21] O limite do mar territorial, em certas partes do Golfo da Finlândia, é reduzido para garantir um corredor de 6 milhas de largura.
[22] TS com limites reduzidos nos seguintes estreitos internacionais para manter um corredor em alto mar: La Perouse (Soya), Tsugaru, Osumi, Eastern and Western Channels and Tsushima.
[23] Reclamação especial que estende o limite de forma a incluir ancoradouro ao largo do Porto de Karumba no Golfo da Carpentaria.
[24] Zona militar no mar do Japão e limite da EZZ no mar Amarelo.
[25] Zona de pesca exclusiva. Regime especial para além das 3 milhas na Baía de Granville.
[26] Reclama limites exteriores superiores aos permitidos pelo direito internacional.
[27] TS com limites reduzidos de forma a permitir um corredor em alto mar: Kattegat, aproximações a norte e a sul The Sound, Samø Bælt, Kadet Renden, Fehmarn Belt, Kieler Bucht and Bornholmsgat.
[28] Areas ecológicas e de proteção de pesca.
[29] Às linhas medianas ou limites.
[30] 10 Milhas de espaço aéreo aplicado à aviação civil.
[31] Reclama ainda 200 milhas de zona de poluição e 200 milhas de área de energias renováveis.
[32] TS enclave definido pelas linhas medianas da Croácia.
[33] Reclama uma zona de proteção ecológica aos limites acordados ou às linhas medianas.
[34] Reclama 200 milhas de para proteção e preservação do ambiente.
[*] Indica um estado que **não** ratificou ou acedeu à Convenção da Lei do Mar das Nações Unidas, que entrou em vigor a 16 de novembro de 1994.
[†] Indica um estado que exige a permissão antecipada ou notificação para entrada de navios de guerra em águas territoriais. O Reino Unido não reconhece esta premissa.

Origem – *Annual Summary of Admiralty Notices to Mariners*

## * 36 - PORTUGAL – ZONAS MARÍTIMAS SOB SOBERANIA OU JURISDIÇÃO NACIONAL

A – A lei 34/2006 de 28 de julho vem designar que são zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional as águas interiores, o mar territorial, a zona contígua, a zona económica exclusiva e a plataforma continental (artigo2º).
B – Tal diploma estabelece, no seu artigo 6º, que o limite exterior do mar territorial é a linha cujos pontos distam 12 milhas náuticas do ponto mais próximo das linhas de base. A medição do Mar Territorial faz-se a partir das linhas de fecho e de base retas, definidas pelo Decreto-lei 495/85 de 29 de novembro, e, suplementarmente, pela linha de base normal, definida no artigo5º nº1 da Lei 34/2006, como sendo a linha de baixa-mar ao longo da costa, representada nas cartas náuticas oficiais de maior escala.
C – A Lei 34/2006 estabelece como limite exterior da zona contígua a linha cujos pontos distam 24 milhas náuticas do ponto mais próximo das linhas de base (artigo7º).
D – O mesmo diploma vem classificar, no artigo 9º, como o limite exterior da plataforma continental, a linha cujos pontos definem o bordo exterior da margem continental ou a linha cujos pontos distam 200 milhas náuticas do ponto mais próximo das linhas de base, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.
E – É igualmente definida, no artigo10º da mesma lei, a delimitação das fronteiras marítimas, onde se dispõe que salvo se de outro modo for estabelecido por convenção internacional ou outra prática for adotada a título provisório, a fronteira marítima do Estado Português como os Estados com costas adjacentes ou situadas frente a frente é constituída pela linha equidistante, que é definida como a linha constituída por pontos equidistantes dos pontos mais próximos das linhas de base de cada um dos Estados.
F – A lei 34/2006 estabelece, no artigo 8º, que o limite exterior da Zona Económica Exclusiva (ZEE) é a linha cujos pontos distam 200 milhas náuticas do ponto mais próximo das linhas de base.
A ZEE é a zona na qual o Estado, no âmbito das atividades de fiscalização, pode exercer, nos termos do direito internacional e do direito interno, o direito de visita sobre todos os navios, embarcações ou outras dispositivos flutuantes, nacionais ou estrangeiros, no quadro dos direitos de soberania relativos a exploração e aproveitamento desta zona para fins económicos, e no quadro do exercício de jurisdição no que concerne, designadamente, a proteção e a preservação do meio marinho, investigação científica marinha e ilhas artificiais, instalações e estruturas (nº1 c, do artigo16º da Lei 34/2006).
A ZEE encontra-se dividida em três subáreas – Continente, Madeira e Açores. Estas subáreas podem ser subdivididas para fins específicos, através de ato regulamentar.
G – As listas relevantes de coordenadas geográficas referentes aos limites exteriores do mar territorial, da zona contígua, da zona económica exclusiva e da plataforma continental são aprovadas por ato legislativo próprio, assim como as referentes às linhas da delimitação das fronteiras marítimas.
H – O Decreto-lei 495/85, de 29 de novembro, redefine as linhas de fecho e de base retas para a medição das 12 milhas de largura do MT.
I – O Decreto-Lei 119/78, de 1 de julho é revogado pela Lei 34/2006", no entanto "até à entrada em vigor do ato legislativo próprio referido no nº1 do artigo 12º da Lei 34/2006, mantêm-se em vigor os artigos 3º, 4º, 5º e 6º do Decreto-Lei nº119/78, de 1 de julho, bem como os respetivos anexos."

O artigo 6º do Decreto-Lei 119/78 diz o seguinte:
" 1- O limite exterior da zona económica exclusiva e a delimitação dos mares territoriais português e espanhol, sem prejuízo de qualquer acordo a concluir, são os representados na carta n.º 1001E do Instituto Hidrográfico, reproduzida no anexo IV.

2- Em aviso aos navegantes, pode o Instituto Hidrográfico publicar as coordenadas geográficas e os pontos numerados suplementares definidos sobre o limite exterior de qualquer das subáreas, de modo a facilitar suplementarmente os navegantes a determinação da posição daquele limite. Compete ao mesmo Instituto publicar e difundir novas cartas em que figurem esses pontos suplementares."

Neste contexto, e de modo a facilitar os navegantes, as coordenadas apresentadas nas tabelas seguintes não correspondem às coordenadas dispostas nos respetivos Decretos-Lei, tendo estas sido transformadas para o sistema geodésico WGS84.

Em aplicação do artigo 6º do Decreto-lei 119/78, estão representados na edição em vigor da Carta Náutica 1001E, 3 pontos suplementares e é dada nova numeração a outro:

**PONTOS SUPLEMENTARES**

| Pontos | Coordenadas Geográficas (WGS84) | |
|---|---|---|
| | Latitude | Longitude |
| 1C | 41° 47.60' N | 11° 15.08' W |
| 1D | 41° 41.10' N | 12° 17.09' W |
| 12A | 36° 31.09' N | 07° 15.07' W |
| M* | 36° 58.01' N | 07° 23.87' W |

*Penúltimo ponto da lista publicada pelo Decreto-lei 119/78 e que corresponde à primeira numeração "N"

**ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA – Subárea do Continente (Subárea 1) – Relação das Coordenadas dos Centros das Circunferências**

| Centros | Coordenadas Geográficas (WGS84) | |
|---|---|---|
| | Latitude | Longitude |
| Promontório do Montedor (ponto mais a W) | 41° 45.23' N | 08° 52.93' W |
| Farilhões – Forcadas (ponto mais a W) | 39° 28.33' N | 09° 33.51' W |
| Cabo da Roca – Pedra das Gaivotas (ponto mais a W) | 38° 46.61' N | 09° 30.09' W |
| Cabo Raso (ponto mais a W) | 38° 42.58' N | 09° 29.21' W |
| Cabo de S. Vicente – Pedra do Gigante | 37° 01.33' N | 08° 59.84' W |

**MAR TERRITORIAL - ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA - Subárea do Continente (Subárea 1)**
**Relação de Coordenadas de Pontos de Referência das Delimitações**

| Pontos | Definição | Coordenadas Geográficas (WGS84) | |
|---|---|---|---|
| | | Latitude | Longitude |
| A | Ponto da linha de delimitação do mar territorial | 41° 52.05' N | 08° 52.43' W |
| B | Idem | 41° 52.05' N | 09° 08.49' W |
| 1 | Intersecção da linha externa a 12 milhas, com a mediana entre Portugal e Espanha | 41° 50.35' N | 09° 08.41' W |
| 1-A | Intersecção da mediana entre Portugal e Espanha, com a linha externa a 200 milhas, i.e., o arco de circunferência de 200 milhas de raio com centro no ponto mais ocidental do promontório de Montedor | 41° 28.09' N | 13° 18.09' W |
| 1-B | Intersecção dos arcos de circunferência de 200 milhas de raio, com centros no ponto mais ocidental do promontório de Montedor e no ponto mais ocidental das Forcadas (Farilhões) | 41° 09.09' N | 13° 16.09' W |
| 2 | Intersecção dos arcos de circunferência de 200 milhas de raio, com centros no ponto mais ocidental das Forcadas (Farilhões) e na Pedra das Gaivotas (ponto mais ocidental do Cabo da Roca) | 38° 43.09' N | 13° 46.09' W |
| 3 | Intersecção dos arcos de circunferência de 200 milhas de raio, com centros na Pedra da Gaivotas (ponto mais ocidental do Cabo da Roca) e no ponto mais ocidental do Cabo Raso | 38° 10.09' N | 13° 42.09' W |
| 4 | Intersecção dos arcos da circunferência de 200 milhas de raio, com centros no ponto mais ocidental do Cabo Raso e na Pedra do Gigante (Cabo de S. Vicente) | 37° 00.09' N | 13° 09.09' W |
| 5 | Intersecção da linha externa a 200 milhas, i.e. do arco da circunferência de 200 milhas de raio, com centro na Pedra do Gigante (Cabo de S. Vicente), com a mediana entre Portugal e Marrocos. | 34° 57.09' N | 12° 17.08' W |
| 6 | Ponto da Mediana entre Portugal e Marrocos | 34° 55.09' N | 11° 40.08' W |
| 7 | Idem | 35° 01.09' N | 10° 30.08' W |
| 8 | Idem | 35° 07.09' N | 09° 13.07' W |
| 9 | Idem | 35° 11.09' N | 08° 53.07' W |
| 10 | Idem | 35° 19.09' N | 08° 21.07' W |
| 11 | Idem | 35° 26.09' N | 08° 05.07' W |
| 12 | Ponto Triplo entre Portugal, Marrocos e Espanha | 35° 46.09' N | 07° 32.07' W |
| 13 | Intersecção da mediana entre Portugal e Espanha, com a linha externa a 12milhas | 36° 58.26' N | 07° 19.57' W |
| N | Ponto da linha de delimitação do mar territorial | 36° 58.01' N | 07° 23.87' W |
| N | Idem | 37° 10.01' N | 07° 23.87' W |

**ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA – Subárea da Madeira (Subárea 2)**
**Relação das Coordenadas dos Centros das Circunferências**

| Centros | Coordenadas Geográficas (WGS84) | |
|---|---|---|
| | Latitude | Longitude |
| Madeira – Ponta do Tristão | 32° 52.20' N | 17° 11.70' W |
| Madeira – Ponta do Pargo | 32° 48.88' N | 17° 15.96' W |
| Porto Santo – Ilhéu de Fora | 33° 07.67' N | 16° 17.13' W |

**ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA - Subárea da Madeira (Subárea 2)**
**Relação de Coordenadas de Pontos de Referência sobre o Limite Exterior**

| Pontos | Definição | Coordenadas Geográficas (WGS84) | |
|---|---|---|---|
| | | Latitude | Longitude |
| 14 | Intersecção da linha externa a 200 milhas, i.e. do arco de circunferência de 200 milhas de raio, com centro no Ilhéu de Fora (Porto Santo), com a mediana entre a Ilha da Madeira e Marrocos | 34° 22.23' N | 12° 37.23' W |
| 15 | Intersecção dos arcos das transferências de 200 milhas de raio, com centros no Ilhéu de Fora (Porto Santo) e na Ponta do Tristão (Ilha da Madeira) | 36° 04.22' N | 18° 03.26' W |
| 16 | Intersecção dos arcos de circunferência de 200 milhas de raio, com centros na Ponta do Tristão (Ilha da Madeira) e na Ponta do Pargo (Ilha da Madeira) | 35° 11.21' N | 20° 00.27' W |
| 17 | Intersecção da linha externa a 200 milhas, i.e. do arco de circunferência de 200 milhas de raio, com centro na Ponta do Pargo (Ilha da Madeira), com a mediana entre as ilhas da Madeira e as Canárias. | 31° 14.21' N | 20° 46.26' W |
| 18 | Ponto da mediana entre as ilhas da Madeira e as Canárias | 30° 53.21' N | 18° 12.24' W |
| 19 | Idem | 29° 24.21' N | 16° 53.23' W |
| 20 | Idem | 29° 21.22' N | 16° 32.23' W |
| 21 | Idem | 29° 15.22' N | 15° 07.23' W |
| 22 | Idem | 29° 26.22' N | 14° 57.23' W |
| 23 | Idem | 29° 48.22' N | 14° 41.23' W |
| 24 | Idem | 31° 44.22' N | 13° 52.23' W |
| 25 | Idem | 32° 10.22' N | 13° 15.23' W |
| 26 | Ponto triplo entre as ilhas da Madeira, as Canárias e Marrocos | 32° 17.23' N | 13° 03.23' W |
| 27 | Ponto da mediana entre a Ilha da Madeira e Marrocos | 33° 02.23' N | 12° 48.23' W |
| 28 | Idem | 33° 16.23' N | 12° 44.23' W |

**ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA – Subárea dos Açores (Subárea 3)**
**Relação das Coordenadas dos Centros das Circunferências**

| Centros | Coordenadas Geográficas (WGS84) | |
|---|---|---|
| | Latitude | Longitude |
| Santa Maria – Ilhéu de Fora (Ponta da Cabeça de Fora) | 39° 43.58' N | 31° 06.46' W |
| Santa Maria – Ponta Malbusca | 39° 29.68' N | 31° 16.56' W |
| Santa Maria – Gonçalo Velho | 39° 22.53' N | 31° 15.26' W |
| S. Miguel – Ponta do Arnel | 38° 47.43' N | 27° 06.06' W |
| S. Miguel – Ponta da Ribeira | 39° 05.98' N | 28° 01.58' W |
| Terceira – Ponta do Hospital | 38° 31.34' N | 28° 45.18' W |
| Graciosa – Ilhéu do Barro Vermelho | 38° 25.24' N | 28° 26.67' W |
| Corvo – Ponta do Marco | 38° 22.89' N | 28° 14.33' W |
| Flores – Ilhéu Monchique | 36° 56.42' N | 25° 10.47' W |
| Flores – Ponta dos Ilhéus | 36° 55.72' N | 25° 04.02' W |
| Faial – Ponta Castelo Branco | 36° 55.72' N | 25° 00.81' W |
| Pico – Ponta de S. Mateus | 37° 49.46' N | 25° 08.12' W |
| Pico – Ponta Queimada | 37° 51.01' N | 25° 08.94' W |

**ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA - Subárea dos Açores (Subárea 3)**
**Relação de Coordenadas de Pontos de Referência sobre o Limite Exterior**

| Pontos | Definição | Coordenadas Geográficas (WGS84) | |
|---|---|---|---|
| | | Latitude | Longitude |
| 29 | Intersecção dos arcos de circunferência de 200 milhas de raio, com centros na Ponta da Ribeira (S. Miguel) e na Ponta do Hospital (Terceira) | 42° 20.09' N | 28° 30.26' W |
| 30 | Idem, com centros na Ponta do Hospital (Terceira) e no Ilhéu do Barro Vermelho (Graciosa) | 41° 01.07' N | 35° 06.27' W |
| 31 | Idem, com centros no Ilhéu do Barro Vermelho (Graciosa) e na Ponta do Marco (Corvo) | 38° 44.07' N | 35° 28.27' W |
| 32 | Idem, com centros na Ponta do Marco (Corvo) e no Ilhéu Monchique (Flores) | 40° 57.99' N | 23° 54.92' W |
| 33 | Idem, com centros no Ilhéu Monchique (Flores) e na Ponta dos Ilhéus (Flores) | 41° 55.00' N | 25° 47.92' W |
| 34 | Idem, com centros na Ponta do Ilhéu (Flores) e na Ponta Castelo Branco (Faial) | 35° 57.99' N | 31° 42.94' W |
| 35 | Idem, com centros na Ponta Castelo Branco (Faial) e na Ponta de S. Mateus (Pico) | 35° 17.99' N | 30° 08.94' W |
| 36 | Idem, com centros na Ponta de S. Mateus (Pico) e na Ponta Queimada (Pico) | 35° 04.99' N | 29° 21.94' W |
| 37 | Idem, com centros na Ponta Queimada (Pico) e na Ponta da Cabeça de Fora do Ilhéu da Vila (Santa Maria) | 34° 59.05' N | 28° 33.98' W |
| 38 | Idem, com centros na Ponta da Cabeça de Fora do Ilhéu da Vila (Santa Maria) ou na Ponta Malbusca (Santa Maria) | 33° 33.05' N | 25° 32.97' W |
| 39 | Idem, com centros na Ponta Malbusca (Santa Maria) e no Farol de Gonçalo Velho (Santa Maria) | 33° 32.05' N | 24° 49.97' W |
| 40 | Idem, com centros no Farol de Gonçalo Velho (Santa Maria) e na Ponta do Arnel (S. Miguel) | 37° 35.05' N | 20° 36.96' W |
| 41 | Idem, com centros na Ponta do Arnel (S. Miguel) e na Ponta da Ribeira (S. Miguel) | 39° 09.06' N | 21° 17.96' W |

**Linhas de fecho e de base retas que na costa do Continente suplementam a linha de base normal**

| Linhas de Base Reta | Coordenadas Geográficas (WGS84) dos seus pontos extremos | |
|---|---|---|
| | Latitude | Longitude |
| De a Ver-o-Mar | 41° 24.95' N | 08° 47.28' W |
| à Foz do Rio Vouga (Molhe N) | 40° 38.74' N | 08° 45.50' W |
| Do Cabo Mondego (Pedra da Nau) | 40° 11.12' N | 08° 54.63' W |
| a Farilhões (Pedra Grande) | 39° 28.82' N | 09° 32.73' W |
| De Farilhões (Pedra Grande) a Farilhões – Forcada (Pedra W) | 39° 28.29' N | 09° 33.50' W |
| De Farilhões – Forcada (Pedra W) a Berlenga – Estelas (P. Broeiro) | 39° 25.07' N | 09° 32.36' W |
| De Berlenga – Estelas (P. Broeiro) ao Cabo da Roca (Pedra da Arca) | 38° 46.91' N | 09° 30.28' W |
| Do Cabo Raso | 38° 42.57' N | 09° 29.18' W |
| ao Cabo Espichel | 38° 24.86' N | 09° 13.35' W |
| Do Cabo Espichel ao Cabo de Sines (Testa do Molhe) | 37° 56.26' N | 08° 53.32' W |
| Do Cabo de Sines (Testa do Molhe) ao Cabo de São Vicente (Pedra do Gigante) | 37° 01.34' N | 08° 59.84' W |
| Da Ponta de Sagres | 36° 59.62' N | 08° 56.99' W |
| Ao Cabo de Santa Maria (I. Barreta)* | 36° 57.64' N | 07° 53.14' W |

*Corrida gralha detetada no valor da latitude que consta do DL

**Linhas de fecho e de base retas que nas costas das ilhas da Região Autónoma da Madeira suplementam a linha de base normal**

| Linhas de Base Reta | Coordenadas Geográficas (WGS84) dos seus pontos extremos | |
|---|---|---|
| | Latitude | Longitude |
| De um ponto a oeste da Ponta da Agulha (Bugio) (Desertas) | 32° 24.37' N | 16° 28.21' W |
| À Ponta do Sol (Madeira) | 32° 40.62' N | 17° 06.30' W |
| Das Baixas do Moniz (Madeira) | 32° 52.80' N | 17° 11.00' W |
| À Ponta de São Jorge (Madeira)* | 32° 50.24' N | 16° 54.25' W |
| Da Ponta de São Jorge ao Ilhéu de Branca (Madeira)* | 32° 45.22' N | 16° 41.64' W |
| Do Ilhéu de Branca à Ponta do Castelo (Madeira)* | 32° 45.07' N | 16° 41.39' W |
| Da Ponta do Castelo à Ponta de São Lourenço (Madeira)* | 32° 43.89' N | 16° 39.34' W |
| Da Ponta de São Lourenço ao Ilhéu Chão (N.E) (Desertas) | 32° 35.50' N | 16° 32.80' W |
| Do Ilhéu de Ferro (N) (Porto Santo) | 33° 02.52' N | 16° 24.57' W |
| Ao Ilhéu da Fonte da Areia (Porto Santo) | 33° 06.24' N | 16° 22.24' W |
| Do Ilhéu da Fonte da Areia ao Ilhéu de Fora (Porto Santo) | 33° 07.67' N | 16° 17.12' W |
| Do Ilhéu de Fora ao Ilhéu de Cima (Porto Santo) | 33° 03.37' N | 16° 16.84' W |
| Do Ilhéu de Cima (S.E.) | 33° 03.27' N | 16° 16.86' W |
| À Ponta do Ilhéu de Baixo (S.E.) (Porto Santo) | 32° 59.89' N | 16° 23.13' W |
| Do Ilhéu de Baixo (W) (Porto Santo) | 33° 00.32' N | 16° 23.59' W |
| À Ponta da Cabra (Porto Santo) | 33° 02.04' N | 16° 24.54' W |

*Corrigida gralha detetada no valor da longitude que consta do DL

**Linhas de fecho e de base retas que nas costas das ilhas da região Autónoma dos Açores (Grupo Ocidental) suplementam a linha de base**

| Linhas de Base Reta | Coordenadas Geográficas (WGS84) dos seus pontos extremos | |
|---|---|---|
| | Latitude | Longitude |
| Do Ilhéu de Monchique (Ilhas das Flores) | 39° 29.73' N | 31° 16.58' W |
| À Ponta dos Torroais (Ilha do Corvo) | 39° 43.51' N | 31° 07.29' W |
| Do ponto da costa mais a este (Ilha do Corvo) | --- | --- |
| À pedra em frente a Santa Cruz (Ilha das Flores) | 39° 27.16' N | 31° 07.41' W |

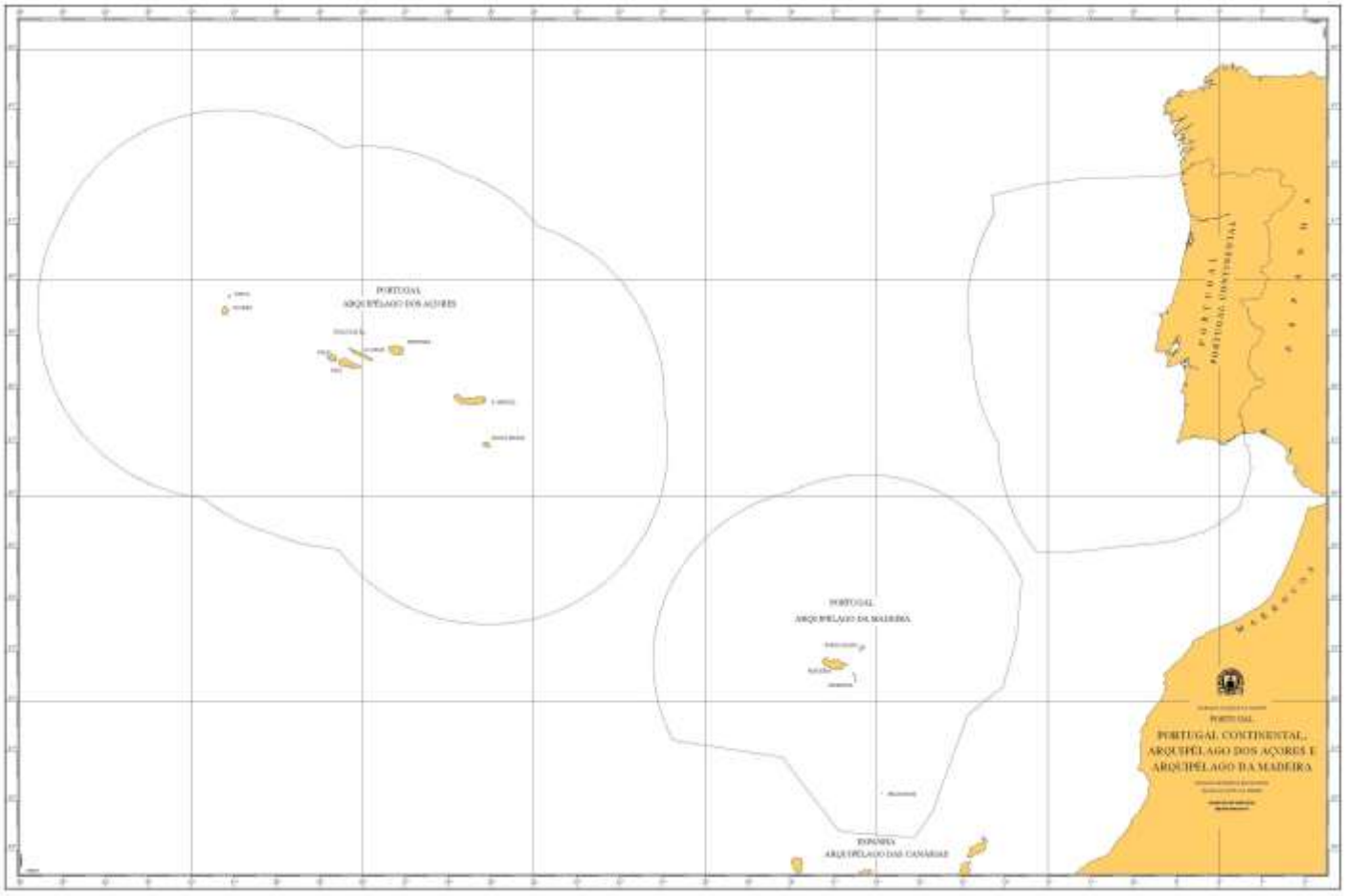
**Linhas de fecho e de base retas que nas costas das ilhas da região Autónoma dos Açores (Grupo Central) suplementam a linha de base normal**

| Linhas de Base Reta | Coordenadas Geográficas (WGS84) dos seus pontos extremos | |
|---|---|---|
| | Latitude | Longitude |
| Da Queimada (Ilha do Pico) | 38° 22.89' N | 28° 14.33' W |
| À Ponta de São Mateus (Ilha do Pico) | 38° 25.27' N | 28° 26.73' W |
| Da Ponta de São Mateus à Ponta do Castelo Branco (Ilha do Faial) | 38° 31.31' N | 28° 45.16' W |
| Da Ponta do Castelo Branco à Ponta dos Capelinhos (Ilha do Faial) | 38° 35.84' N | 28° 50.13' W |
| Da Ponta dos Capelinhos à Ponta dos Cedros (Ilha do Faial) | 38° 38.67' N | 28° 42.94' W |
| Da Ponta dos Cedros à Ponta dos Rosais (Ilhéu) (Ilha de São Jorge) | 38° 45.44' N | 28° 19.21' W |
| Da Ponta do Morro (N) (Ilha de São Jorge) | 38° 32.24' N | 27° 45.83' W |
| À Ponta da Ilha (Ilha do Pico) | 38° 24.62' N | 28° 01.73' W |
| Da Calheta de Nesquim (Ilha do Pico) | 38° 23.92' N | 28° 04.83' W |
| À Ponta da Queimada (Ilha do Pico) | 38° 22.89' N | 28° 14.33' W |
| Da Pedra da Baixa dos Búzios (Graciosa) | 39° 05.41' N | 27° 59.65' W |
| À Pedra (N.E.) Ilhéu da Praia (Graciosa) | 39° 03.56' N | 27° 57.09' W |
| Da Pedra (N.E.) Ilhéu da Praia ao Ilhéu de Baixo (Graciosa) | 39° 00.49' N | 27° 56.15' W |
| Da Ponta do Enxudreiro (Graciosa) | 39° 00.72' N | 27° 59.70' W |
| À Furada (Graciosa) | 39° 01.36' N | 28° 02.08' W |
| Do Ilhéu da Mina (Terceira) | 38° 38.89' N | 27° 04.35' W |
| Às Pedras dos Fradinhos (Terceira) | 38° 36.69' N | 27° 06.63' W |
| Das Pedras dos Fradinhos à Ponta de São Mateus (Terceira) | 38° 39.14' N | 27° 16.63' W |

**Linhas de fecho e de base retas que nas costas das ilhas da região Autónoma dos Açores (Grupo Oriental) suplementam a linha de base normal**

| Linhas de Base Reta | Coordenadas Geográficas (WGS84) dos seus pontos extremos | |
|---|---|---|
| | Latitude | Longitude |
| Do Ilhéu da Vila (Ilha de Santa Maria) | 36° 56.41' N | 25° 10.22' W |
| À Ponta da Candelária (Ilha de São Miguel) | 37° 49.66' N | 25° 50.42' W |
| Da Ponta da Bretanha (Ilha de São Miguel) | 37° 54.64' N | 25° 46.97' W |
| À Marca da Assomada (Ilha de São Miguel) | 37° 51.51' N | 25° 10.47' W |
| Da Ponta do Arnel (Ilha de São Miguel) | 37° 49.46' N | 25° 08.12' W |
| À Rocha (N) da Bicuda (Formigas) | 37° 16.57' N | 24° 46.85' W |
| Das Formigas (S.E.) (Formigas) | 37° 16.21' N | 24° 46.80' W |
| À Ponta (E) do Farol Gonçalo Velho (Santa Maria) | 36° 55.73' N | 25° 00.84' W |

Na CN 1001E do IH, reproduzida em anexo, estão representados os limites exteriores da ZEE portuguesa



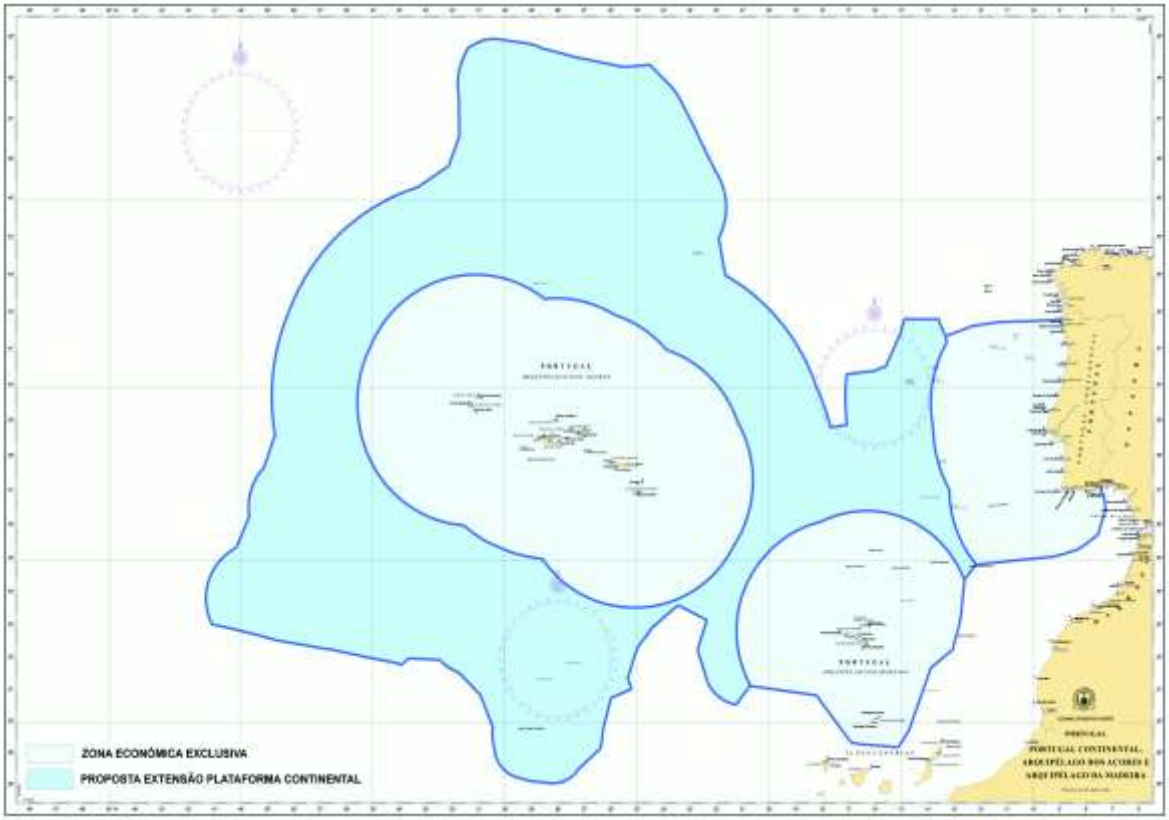

**NOTA:**

Portugal submeteu à Comissão de Limites da Plataforma Continental da Organização das Nações Unidas (ONU), uma proposta para a extensão da sua plataforma continental para além das 200 milhas náuticas.

Este projeto, entregue em Nova Iorque em 2009, levou cerca de quatro anos a ser elaborado e propõe a extensão da plataforma continental em 2,15 milhões de quilómetros quadrados, prevendo-se que a ONU se pronuncie a partir de 2015.

A ser aprovada esta proposta, Portugal adquire direitos de soberania sobre os recursos, vivos e não vivos, existentes no subsolo até ao limite exterior da plataforma continental.
Entre os diversos recursos existentes nesta área assumem relevância as energias fósseis, tais como o gás natural ou o petróleo, os minérios, em especial através da extração dos nódulos polimetálicos existentes nas planícies abissais e, na área da biologia, com aplicações biomédicas.

A elaboração desta proposta esteve a cargo da "Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental".
A indispensável participação da Marinha Portuguesa foi concretizada através da utilização dos navios hidro-oceanográficos NRP "Dom Carlos I" e NRP "Almirante Gago Coutinho", a bordo dos quais se realizaram os trabalhos de caracterização da área incluída na proposta de extensão e, do Instituto Hidrográfico, com a participação de pessoal e de equipamento.




**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 37 - PORTUGAL – REDE NACIONAL DE ÁREAS PROTEGIDAS E ZONAS DE PROTEÇÃO ESPECIAL

A Rede Nacional de Áreas Protegidas está instituída pelo decreto-lei 19/93, de 23 de janeiro e regulamentada por legislação diversa que criou e regulamentou as diversas áreas protegidas. Algumas das áreas estabelecidas confirmam e abarcam áreas marítimas. O Decreto-lei 227/98 de 17 de julho adita o artigo 10º – A, ao Decreto-lei nº 19/93, com a seguinte redação:

Reservas e parques marinhos

a) Nas áreas protegidas que abranjam meios marinhos podem ser demarcadas áreas denominadas "reservas marinhas" ou "parques marinhos".

b) As reservas marinhas têm por objetivo a adoção de medidas dirigidas para a proteção das comunidades e dos *habitats* marinhos sensíveis, de forma a assegurar a biodiversidade marinha.

c) Os parques marinhos têm por objetivo a adoção de medidas que visem a proteção, valorização e uso sustentado dos recursos marinhos, através da integração harmoniosa das atividades humanas.

A Rede Nacional de Áreas Protegidas (RNAP) é constituída pelas áreas protegidas classificadas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 142/2008, de 24 de julho e dos respetivos diplomas regionais de classificação. São classificadas como áreas protegidas as áreas terrestres e aquáticas interiores e as áreas marinhas em que a biodiversidade ou outras ocorrências naturais apresentem, pela sua raridade, valor científico, ecológico, social ou cénico, uma relevância especial que exija medidas específicas de conservação e gestão, em ordem a promover a gestão racional dos recursos naturais e a valorização do património natural e cultural, regulamentando as intervenções artificiais suscetíveis de as degradar.

A classificação de uma Área Protegida (AP) visa conceder-lhe um estatuto legal de proteção adequado à manutenção da biodiversidade e dos serviços dos ecossistemas e do património geológico, bem como à valorização da paisagem.

O processo de criação de Áreas Protegidas é, atualmente, regulado pelo Decreto-lei n.º 242/2015 de 15 de outubro que procede à primeira alteração ao Decreto-lei n.º 142/2008, de 24 de julho. A classificação das AP de âmbito nacional pode ser proposta pela autoridade nacional ou por quaisquer entidades públicas ou privadas; a apreciação técnica pertence ao

ICNF, sendo a classificação decidida pela tutela. No caso das AP de âmbito regional ou local, a classificação pode ser feita por Municípios ou Associações de Municípios, atendendo às condições e aos termos previstos no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 142/2008, de 24 de julho.

As tipologias existentes são:

- Parque Nacional;
- Parque Natural;
- Reserva Natural;
- Paisagem Protegida;
- Monumento Natural.

Com exceção do "Parque Nacional", as Áreas Protegidas (AP) de âmbito regional ou local podem adotar qualquer das tipologias atrás referidas, devendo as mesmas ser acompanhadas da designação "regional" ou "local", consoante o caso ("regional" quando esteja envolvido mais do que um Município, "local" quando se trate apenas de uma Autarquia).

O Decreto-Lei n.º 142/2008, de 24 de julho, prevê ainda a possibilidade de criação de Áreas Protegidas de estatuto privado (APP), a pedido do/da respetivo(a) proprietário(a); o processo de candidatura, a enviar ao ICNF, está regulado pela Portaria n.º 1181/2009, de 7 de outubro, envolvendo o preenchimento deste Formulário**.**

As AP de âmbito nacional e as APP pertencem automaticamente à RNAP (Rede Nacional de Áreas Protegidas); no caso das AP de âmbito regional ou local, a integração ou exclusão na RNAP depende de avaliação da autoridade nacional.

Chama-se a atenção para o Decreto-Lei n.º 142/2008, de 24 de julho que estabelece o novo regime jurídico da conservação da natureza e da biodiversidade, dando cumprimento ao objetivo assumido no Programa do XVII Governo de rever o complexo regime jurídico que a regulamenta, consolidando a implantação da política de conservação da natureza em Portugal e redefinindo, simultaneamente, os respetivos instrumentos e as políticas nacionais face às novas competências e incumbências do Estado nesta matéria, no seguimento, aliás, do processo iniciado com a reestruturação do Instituto da Conservação da Natureza, concretizada com o Decreto -Lei n.º 136/2007, de 27 de Abril, que aprovou a Lei Orgânica do Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I. P.

**Incluem-se seguidamente alguns extratos da legislação que interessa aos navegantes conhecer, no entanto recomenda-se a leitura de toda a legislação em vigor**- http://www.icnf.pt/portal/ap/rnap

## PORTUGAL CONTINENTAL

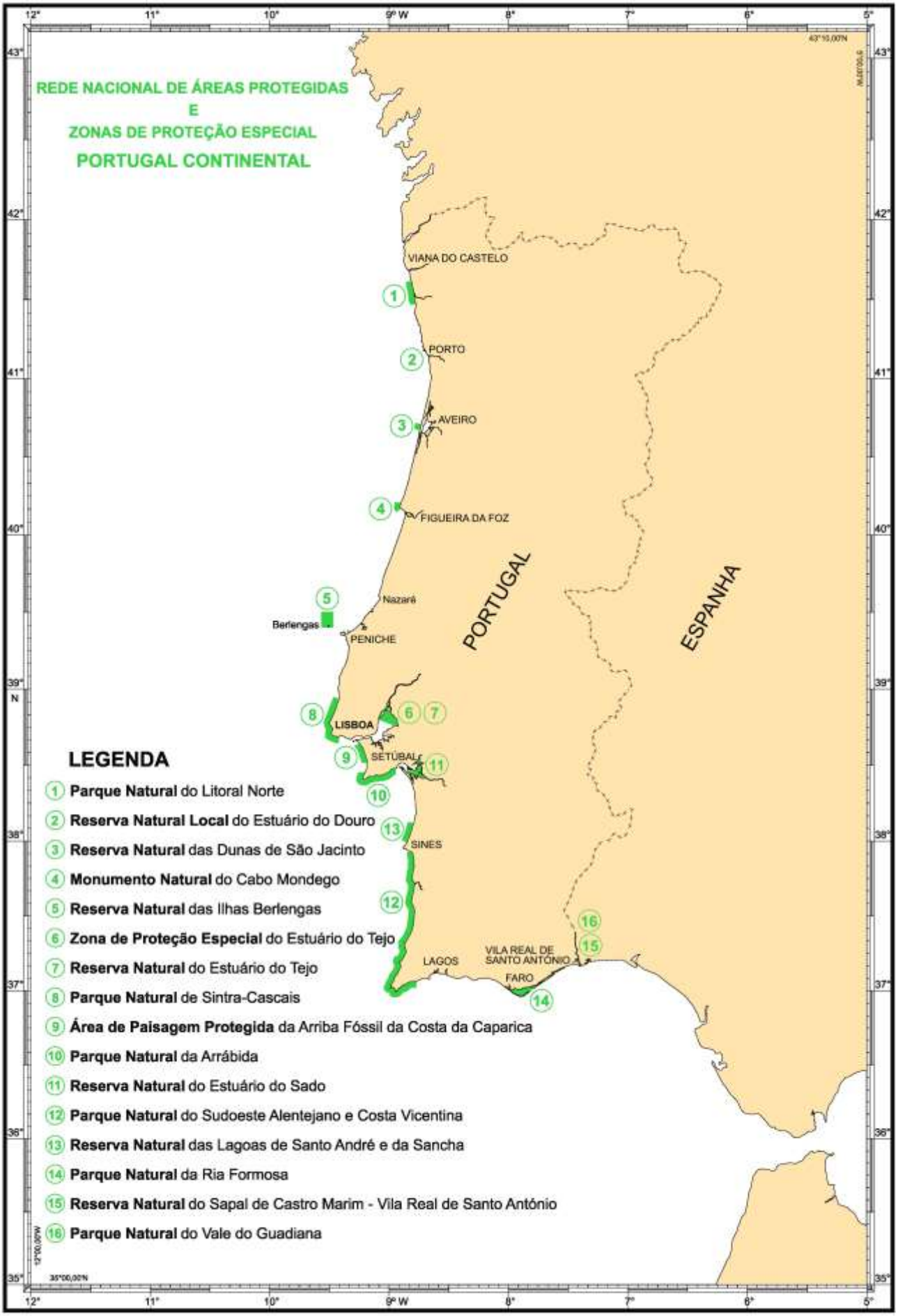
### 1 - PARQUE NATURAL DO LITORAL NORTE

O Parque Natural do Litoral Norte tem a sua génese no Decreto-Lei nº 357/87 de 17 novembro que criou a Área de Paisagem Protegida do Litoral de Esposende.
Reclassificado em Sitio Litoral Norte pela Resolução do Conselho de Ministros nº 76/2000 de 5 de julho, e posteriormente reclassificado como Parque Natural do Litoral Norte pelo Decreto Regulamentar nº 6/2005 de 21 de julho, tendo os seus limites sido estendidos para o mar.
A Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2008 de 24 de novembro de 2008 aprova o Plano de Ordenamento do Parque Natural do Litoral Norte (POPNLN), do qual se transcreve os seguintes artigos.

**Artigo 38º – Atos e atividades interditas**

1 - Na área marinha e estuarina de intervenção do POPNLN, para além daqueles cuja interdição decorre de legislação específica e sem prejuízo das disposições específicas previstas para as áreas sujeitas a regimes de proteção, são interditos os seguintes atos e atividades:

a) A pesca comercial por embarcações de pesca do largo e por embarcações de pesca costeira;
b) A recolha de amostras geológicas, a extração de substratos de fundos marinhos e a construção de esporões, bem como as ações que possam vir a introduzir alterações na dinâmica costeira e consequente modificação da costa, salvo o disposto no n.º 2 deste artigo;
c) A deposição de resíduos sólidos e inertes de escavação;
d) A instalação de portos e marinas;
e) A introdução, o repovoamento ou a detenção em cativeiro de quaisquer espécies não indígenas da fauna e flora marinhas;
f) A utilização de quaisquer substâncias tóxicas ou poluentes ou de explosivos;
g) O sobrevoo de aeronaves com motor abaixo de 1000 pés, salvo por asa delta a motor e similares ou por razões de vigilância e combate a incêndios, operações de salvamento, treino militar fora da época balnear e trabalhos científicos autorizados pelo ICNB, I. P.;
h) O sobrevoo por meios aéreos de desporto e recreio fora dos canais de atravessamento autorizados;
i) A captura de qualquer organismo marinho com o auxílio de escafandro autónomo ou outro meio auxiliar de respiração e a pesca submarina;
j) A destruição de áreas de sapal;
l) A realização de dragagens, com exceção das efetuadas para reposição de cotas de fundo anteriormente atingidas em ações de dragagem para manutenção de condições de navegabilidade ou para a melhoria das condições ambientais do sistema estuarino;
m) A captura de invertebrados com recurso à utilização de armadilhas sem escapatória para juvenis;
n) A descarga de águas residuais não tratadas, designadamente industriais e domésticas.


REDE NACIONAL DE ÁREAS PROTEGIDAS
E
ZONAS DE PROTEÇÃO ESPECIAL
PORTUGAL CONTINENTAL
VIANA DO CASTELO
PORTO
AVEIRO
FIGUEIRA DA FOZ
Nazaré
Berlengas
PENICHE
LISBOA
SETÚBAL
SINES
LAGOS
VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO
FARO
PORTUGAL
ESPANHA
LEGENDA
1 Parque Natural do Litoral Norte
2 Reserva Natural Local do Estuário do Douro
3 Reserva Natural das Dunas de São Jacinto
4 Monumento Natural do Cabo Mondego
5 Reserva Natural das Ilhas Berlengas
6 Zona de Proteção Especial do Estuário do Tejo
7 Reserva Natural do Estuário do Tejo
8 Parque Natural de Sintra-Cascais
9 Área de Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica
10 Parque Natural da Arrábida
11 Reserva Natural do Estuário do Sado
12 Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina
13 Reserva Natural das Lagoas de Santo André e da Sancha
14 Parque Natural da Ria Formosa
15 Reserva Natural do Sapal de Castro Marim - Vila Real de Santo António
16 Parque Natural do Vale do Guadiana

2 - Excetuam-se da alínea b) do número anterior a realização de obras e ações de proteção costeira que se venham a tornar necessárias, atendendo exclusivamente a condições de risco imediato para a segurança de pessoas e bens e manutenção e melhoria da acessibilidade às zonas portuárias, a qual deverá ser precedida da realização de estudo de impacte ambiental nos termos da legislação em vigor.

**Artigo 50º – Fiscalização**

A fiscalização do cumprimento do presente Plano compete ao ICNB, I. P. e às autarquias locais, sem prejuízo do exercício dos poderes de fiscalização e polícia que, em razão da matéria, competirem a outras entidades públicas.

**Artigo 51º – Contraordenações e medidas de tutela**

1 - A prática dos atos e atividades interditos, bem como a prática não autorizada dos atos e atividades condicionados previstos no presente regulamento, constitui contraordenação nos termos do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 19/93 de 23 de janeiro e nos termos do n.º 1 do artigo 104.º do regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial.

2 - Ao processamento das contraordenações, à aplicação e destino das coimas, à aplicação de sanções acessórias e à adoção de medidas de reposição da situação anterior à infração aplica-se o disposto no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial, no Decreto-Lei n.º 19/93, de 23 de janeiro, e no Decreto-Lei n.º 136/2007, de 27 de abril, sem prejuízo da legislação em vigor para as diferentes atividades.

3 - A tentativa e a negligência são puníveis.

**Artigo 52º – Autorizações e pareceres**

1 - As autorizações, aprovações ou pareceres previstos no presente regulamento não precludem nem substituem as demais licenças, autorizações ou aprovações exigíveis nos termos da lei.

2 - As autorizações e pareceres emitidos pelo ICNB, I. P. são sempre vinculativos.

3 - O prazo para emissão de autorizações e pareceres pelo ICNB, I. P. é de 45 dias.

4 - A ausência de autorização ou parecer no prazo previsto no número anterior equivale à emissão de autorização ou parecer favorável.

5 - Nos casos em que os atos e atividades previstos no presente regulamento estejam sujeitos a avaliação de impacte ambiental, a autorização ou parecer a emitir pelo ICNB, I. P. são dispensados quando tenha sido emitida declaração de impacte ambiental, expressa ou tácita, favorável ou favorável condicionada.

6 - As autorizações e pareceres emitidos pelo ICNB, I. P., ao abrigo do presente regulamento, caducam decorridos dois anos após a data da sua emissão.

7 - São nulos os atos praticados em violação do presente regulamento

**Artigo 53º – Regime transitório**

Na pesca comercial, a interdição da captura de invertebrados com recurso à utilização de armadilhas sem escapatória para juvenis, prevista na alínea m) do n.º 1 do artigo 38.º, só se torna efetiva decorridos dois anos a contar da data de entrada em vigor do presente plano.

**Artigo 54º – Efeitos revogatórios**

Nos termos do n.º 2 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 19/93, de 23 de janeiro, com a publicação do POPNLN são revogados os artigos 10.º, 11.º, 12.º, 14.º, 15.º e 17.º do Decreto Regulamentar n.º 6/2005, de 21 de julho.

2 - - RESERVA NATURAL LOCAL DO ESTUÁRIO DO DOURO

A Reserva Natural Local do Estuário do Douro, adiante designada por RNLED, foi criada como área protegida de âmbito local, nos termos do artigo 15.º do Decreto-lei n.º 142/2008, de 24 de Julho.

(…)

**Artigo 6º – Interdições**

Dentro dos limites da RNLED são interditos os seguintes atos e atividades:

a) Qualquer alteração à morfologia do solo, bem como o vazamento de lixos, detritos, entulhos ou sucatas;
b) O lançamento de águas residuais sem tratamento adequado;
c) A colheita, captura, abate ou detenção de exemplares de quaisquer espécies vegetais ou animais, em qualquer fase do seu estado biológico, com exceção das ações levadas a efeito pela RNLED, das ações de âmbito científico devidamente autorizadas pela mesma e das práticas tradicionais de pesca e apanha de moluscos bivalves (Lamelibrânquios) e de Minhocas e Casulos (Anelídeos e Sipunculídeos).
d) A introdução de espécies botânicas ou zoológicas exóticas ou estranhas ao ambiente, bem como a entrada de animais domésticos;
e) A circulação pedestre e estadia onde tal for impedido por sinalização ou barreira física, salvo em ações de fiscalização, socorro ou outro motivo de força maior;
f) A navegação por qualquer meio, salvo em ações de fiscalização, socorro ou outro motivo de força maior;
g) A prática de atividades balneares, salvo na frente marítima;
h) A prática de atividades desportivas e de lazer fora dos locais destinados a esse fim;
i) Instalação de novas atividades, de qualquer tipo.

(…)

**Artigo 19º** – **Contraordenações e aplicação de coimas e sanções acessórias**

1 – O processamento das contraordenações e a aplicação das coimas e sanções acessórias, relativas à violação das leis e regulamentos marítimos compete à Autoridade Marítima Nacional, nos termos do Decreto-lei nº 45/2002 de 2 de Março.

2 – O processamento das contraordenações e a aplicação das coimas e sanções acessórias, relativas à violação deste Regulamento compete à Empresa Municipal Parque Biológico de Gaia, E.E.M..

(…)

**ANEXO I - LIMITES**

O limite da Reserva Natural Local do Estuário do Douro inicia-se no paredão da margem do Rio Douro, no caminho da Afurada para o Cabedelo, no ponto de coordenadas WGS 84 – 41º08,316'N / 008º39,398'W; deste ponto segue em direção a Norte até à interceção da linha divisória dos concelhos de Vila Nova de Gaia e do Porto; dali, segue para Oeste, por essa linha divisória dos concelhos até à interceção com o Oceano Atlântico. Dali segue para Sul, ao longo da linha da costa até ao ponto 41º08,199N / 008º40,115W. Deste ponto, segue para Este ao longo do limite norte do arruamento marginal até ao ponto de coordenadas 41º08,165' N / 008º39,615W e continua pelo paredão do Rio Douro até ao ponto inicial, acima indicado

3 - - <u>RESERVA NATURAL DAS DUNAS DE SÃO JACINTO</u>

A Reserva Natural das Dunas de São Jacinto foi criada pelo Decreto-lei nº 41/79, de 6 de março, reclassificada pelo Decreto Regulamentar nº 46/97 de 17 de novembro e alterado pelo Decreto Regulamentar 24/04 de 12 julho, Anexo I (limites da Reserva Natural).

O plano de ordenamento da Reserva Natural das Dunas de São Jacinto foi aprovado através da Resolução do Conselho de Ministros nº76/2005 de 13 de janeiro, do qual se transcreve os seguintes artigos:

**Artigo 7º – Atos e atividades interditos**

1 - Na área de intervenção do presente Plano são interditos os seguintes atos e atividades:

a) Caça;
b) Pesca;
c) Realização de novas obras de construção;
d) Alteração do uso atual do solo, incluindo o enxugo ou a drenagem de terrenos, a alteração da rede de drenagem natural e da qualidade das águas superficiais e subterrâneas e respetivo caudal;
e) Alteração à morfologia do solo pela extração de materiais inertes ou por escavações ou aterros;
f) Deposição de ferro-velho, sucata, veículos, entulhos, areia ou outros resíduos sólidos;
g) Introdução ou repovoamento de espécies não indígenas ou invasoras, entre outras a acácia *(Acacia sp.)*, o chorão marítimo (Carpobrotus edulis e Carpobrotus acinaciformis), o ailanto (Aillantus altissima) e o pitosporo (Pittosporum undulatum);
h) Lançamento de águas residuais industriais ou de uso doméstico na água suscetíveis de causarem poluição no solo ou no subsolo;
i) Perturbação, colheita, captura, abate ou detenção de indivíduos ou parte de indivíduos de quaisquer espécies vegetais ou animais, incluindo a destruição de ninhos e a apanha de ovos, a perturbação ou a destruição dos seus habitats;
j) Colheita de quaisquer espécies de fungos;
l) Sobrevoo de aeronaves com motor abaixo dos 1000 pés, salvo por razões de vigilância e combate a incêndios, operações de salvamento e na área de servidão militar e aeronáutica;
m) Realização de queimadas e práticas de foguear durante o período crítico, tal como definido no Decreto-Lei n.º 156/2004, de 30 de junho;
n) Prática de campismo ou caravanismo fora dos parques de campismo;
o) Estacionamento e circulação de veículos fora das zonas expressamente demarcadas para esse fim;
p) Circulação ou permanência de pessoas nas áreas de proteção total ou parcial, fora das zonas expressamente demarcadas para esse fim;
q) Permanência na área marítima da Reserva Natural e o acesso à margem e estacionamento de embarcações e modos náuticos de recreio e desporto;
r) Utilização de aparelhagens de amplificação sonora, salvo em operações de salvamento.

2 - A prática dos atos e atividades previstos nas alíneas c), d), h), i) e j) do número anterior não é proibida quando se insira em ações de gestão e conservação levadas a efeito pelo Instituto da Conservação da Natureza.

**Artigo 19º** – **Contraordenações**

1 - Constitui contraordenação a prática das atividades interditas previstas no presente Regulamento ou as que, sendo condicionadas, não tenham obtido a necessária autorização ou o parecer vinculativo da comissão diretiva da Reserva Natural.

2 - Ao processamento de contraordenações, à aplicação de coimas e sanções acessórias e à adoção das medidas de reposição da situação anterior à infração aplica-se o disposto no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial, nomeadamente o previsto no artigo 104.º do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de setembro, na redação conferida pelo Decreto-Lei n.º 310/2003, de 10 de dezembro, sem prejuízo do regime jurídico da Rede Nacional de Áreas Protegidas e da legislação em vigor para as diferentes atividades.

4 – MONUMENTO NATURAL DO CABO MONDEGO

O Monumento Natural do Cabo Mondego foi criado pelo Decreto Regulamentar 82/2007 de 03 de outubro.

**Artigo 3º** – **Limites**

1 — O Monumento Natural tem os limites constantes da carta que constitui o anexo ao presente decreto regulamentar, do qual faz parte integrante.

2 — As dúvidas eventualmente suscitadas pela leitura da carta que constitui o anexo ao presente decreto regulamentar são resolvidas pela consulta dos originais arquivados para o efeito no Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I. P., adiante designado ICNB, I. P.

**Artigo 6º – Atos e atividades interditos**

1 — Dentro dos limites do Monumento Natural são interditos os seguintes atos e atividades:

a) A exploração dos recursos geológicos e outros;
b) A abertura de novas vias de acesso;
c) A alteração da morfologia do terreno e do coberto vegetal, nomeadamente através de escavações, aterros e depósitos de resíduos sólidos de qualquer tipo;
d) A alteração do contorno da linha de costa e dos afloramentos submersos;
e) O lançamento de efluentes, industriais ou domésticos, não devidamente tratados;
f) A introdução de espécies alóctones;
g) A instalação de infraestruturas de eletricidade e telefónicas, de telecomunicações, de transporte de gás natural ou de outros combustíveis, de abastecimento de água, de saneamento básico e de aproveitamento de energias renováveis;
h) A captação e o desvio de águas que concorra para um abaixamento do seu nível normal;
i) A deposição de materiais, entulhos ou resíduos e o vazamento de lixos;
j) A prática de atividades desportivas motorizadas;
l) A prática de campismo e caravanismo.

2 — Os atos e as atividades referidos na alínea *c*) do número anterior podem ser excecionalmente realizados desde que as intervenções se destinem a investigação científica e a recuperação ambiental e sejam efetuados pelo ICNB, I. P., ou por entidades por ele reconhecidas e autorizadas.

3 — Os atos e atividades referidos na alínea *g*) do n.º 1 podem ser excecionalmente realizados na infraestrutura Farol do Cabo Mondego, integrado no domínio público militar.

5 - RESERVA NATURAL DAS BERLENGAS

A Reserva Natural da Berlenga foi criada pelo decreto-lei 264/81 de 3 de setembro, tendo então como limite a batimétrica dos 30 metros à volta da Berlenga, incluindo todas as suas ilhas, ilhéus e área marítima. A Portaria n.º 270/90 de 10 de abril, regulamenta a carga humana da Reserva Natural da Berlenga.

O Decreto Regulamentar nº 30/98 de 23 de dezembro, alterado pelo Decreto Regulamentar nº 32/99 de 20 de dezembro, reclassifica a Reserva Natural da Berlenga, a qual se passará a designar por Reserva Natural das Berlengas, com uma área definida por um retângulo incluindo o Arquipélago das Berlengas com todas as suas ilhas e ilhéus: Berlenga Grande e recifes adjacentes, Estelas e Farilhões-Forcadas e área marítima envolvente.

Os seus limites são definidos a norte pelo paralelo 39º30'N, a sul pelo paralelo 39º24'N, a leste pelo meridiano 009º28'W e a oeste pelo meridiano 009º34'W.

A Resolução do Conselho de Ministros nº 180/2008 de 24 de novembro, cria o Regulamento do Plano de Ordenamento da Reserva Natural das Berlengas (PORNB).

De acordo com esta Resolução, no seu Título III – Área marinha – "Reserva Marinha das Berlengas", Capítulo I, diz:

…

**Artigo 31º – Atos e Atividades interditos**

1 - Na área marinha de intervenção do PORNB, para além daqueles cuja interdição decorre de legislação específica e sem prejuízo das disposições específicas previstas para as áreas sujeitas a regimes de proteção, são interditos os seguintes atos e atividades:

a) A colheita, corte, captura ou detenção de exemplares de quaisquer espécies vegetais ou animais sujeitas a medidas de proteção legal ou protegidas na área da reserva natural das Berlengas, em qualquer fase do seu ciclo biológico, bem como a destruição dos seus *habitats* naturais, com exceção das ações de âmbito científico e de gestão levadas a efeito ou devidamente autorizadas pelo ICNB, I.P;
b) A introdução, o repovoamento ou a detenção em cativeiro de quaisquer espécies não indígenas da flora e fauna marinha;
c) A recolha de amostras geológicas, as dragagens, a extração ou o dano de substratos marinhos ou a alteração da linha de costa;
d) A deposição de dragados, entulhos, inertes ou resíduos sólidos, bem como o vazamento ou abandono de lixos e de sucatas;

e) O lançamento de efluentes não tratados, após a necessária reconversão dos sistemas de saneamento da ilha da Berlenga;
f) A construção ou instalação de estruturas submersas que potenciem o risco de erosão natural;
g) A utilização de quaisquer substâncias tóxicas ou poluentes ou de explosivos;
h) As atividades desportivas ou recreativas ruidosas, nomeadamente competições de motonáutica e a utilização de motas de água ou similares;
i) O sobrevoo por aeronaves com motor abaixo de1000 pés, exceto por razões de vigilância, de defesa nacional ou para repressão de atos ilícitos e, quando seja necessário, em operações de busca e salvamento;
j) A pesca comercial a partir de embarcações não registadas na Capitania do Porto de Peniche e limítrofes;
l) A pesca de arrasto, a pesca com redes de emalhar e a pesca por armadilhas de abrigo (vulgarmente designadas «potes» ou «alcatruzes»), independentemente do comprimento de fora a fora da embarcação, assim como a detenção a bordo das artes de pesca utilizadas na prática destas modalidades, salvo se devidamente estivadas e em condições que não permitam a sua imediata utilização;
m) A pesca comercial por apanha, nomeadamente de moluscos e de crustáceos, exceto a captura manual do pilado *(Polybius henslowi)* e a exploração do percebe *(Pollicipes pollicipes)*, regulamentada por legislação específica;
n) A captura de organismos marinhos com o auxílio de escafandro autónomo ou de qualquer outro meio auxiliar de respiração;
o) A apanha comercial de algas;
p) A pesca lúdica nas modalidades de apanha e de pesca submarina.

2 - Para efeitos de aplicação da alínea *a*) do número anterior, consideram-se estritamente protegidos em toda a área marinha da RNB:

a) Mamíferos marinhos (todas as espécies incluídas nas ordens *Cetacea* e *Pinnipedia*);
b) Aves marinhas (todas as espécies);
c) Avifauna migradora;
d) Tartarugas marinhas (todas as espécies);
e) O mero *(Epinephelus marginatus);*
f) Outras espécies que venham a justificar tal estatuto, em resultado da ocorrência de novas ameaças ou de declínio populacional, nos termos definidos por despacho do membro do Governo responsável pela área do ambiente.

**Artigo 35º – Tipologias**

Na área marinha de intervenção do PORNB encontram-se identificadas as seguintes tipologias sujeitas a diferentes regimes de proteção:

***a*)** Áreas de proteção parcial:

*i*) Áreas de proteção parcial do tipo I;
*ii*) Áreas de proteção parcial do tipo II;

b) Áreas de proteção complementar.

**Artigo 45º – Navegação, fundeação e amarração**

1 - A navegação na área abrangida pelo PORNB obedece à legislação geral de enquadramento da atividade, bem como às normas estabelecidas por edital da Capitania do Porto de Peniche, no exercício de competências próprias, em sintonia com os objetivos da Reserva Natural das Berlengas.

2 - As normas referidas no número anterior incluem indicação expressa do local onde podem fundear embarcações de grande dimensão ao largo da costa abrigada da ilha da Berlenga.

3 - O trânsito das pequenas embarcações que navegam junto à costa da Berlenga poderá ser sujeito a normas específicas, por motivos de segurança, nos termos do n.º 1 do presente artigo.

4 - As embarcações que se desloquem junto à costa da Berlenga, nas áreas de manobra do cais do Carreiro do Mosteiro e do cais do Carreiro da Fortaleza, respeitarão obrigatoriamente limites máximos de velocidade, iguais ou inferiores aos estabelecidos para o interior do Porto de Pesca de Peniche, conforme seja determinado pela competente autoridade marítima.

6 - ZONA DE PROTEÇÃO ESPECIAL DO ESTUÁRIO DO TEJO

A Zona de Proteção Especial do Estuário do Tejo (ZPE) foi criada pelo decreto-lei nº 280/94, de 5 de novembro e alterada pelos decretos lei nº 140/2002, de 20 de maio e nº 190/2002, de 5 de setembro, visando a conservação das aves selvagens.

A área da ZPE abrange na generalidade a do Estuário do Tejo que se estende para leste da linha que une a extremidade poente da península do Montijo, no cais da AEROMAR, a um ponto situado a 600 metros para o interior do estuário do Tejo do extremo norte da foz do Rio Trancão, de acordo com os limites indicados no referido diploma.

A portaria nº 1226-GE/2000, de 30 de dezembro diz que a Zona de Proteção Especial do Estuário do Tejo, é uma zona com um património avifaunístico excecional, no contexto da avifauna bravia da Europa, onde ocorrem regularmente concentrações notáveis de muitas espécies protegidas. Constituem objetivos fundamentais desta Zona, a proteção e a salvaguarda de um conjunto significativo de espécies bravias, bem como a manutenção das características ecológicas dos respetivos *habitats.* Nesta conformidade, os estudos efetuados e a ponderação dos interesses específicos de conservação da natureza concluem pela necessidade de interditar o exercício da caça em determinadas áreas da Zona de Proteção Especial do Estuário do Tejo.

7 - RESERVA NATURAL DO ESTUÁRIO DO TEJO

*a.* Dentro da área da Reserva Natural do Estuário do Tejo, criada pelo decreto-lei 565/76 de 19 de julho, com as alterações constantes do decreto-lei 487/77 de 17 de novembro, existem duas pequenas Reservas Integrais: a de Pancas e a do Mouchão do Lombo do Tejo.

*b.* O Regulamento da Reserva Natural do Estuário do Tejo foi aprovado pela Portaria nº 481/79 de 26 de julho e publicado no Diário da República, I Série - Número 207 de 7 de setembro.

*c.* O Plano de Gestão da Zona de Proteção Especial do Estuário do Tejo foi aprovado pela Portaria n.º 670-A/99, publicado no Diário da República 150, 2ª série, de 30 junho.

*d.* A Resolução do Conselho de Ministros n.º 177/2008 de 24 de novembro, aprova o Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Estuário do Tejo (PORNET).

*e.* Constituem contravenção, na Reserva Natural, as infrações às disposições estabelecidas no Regulamento, nomeadamente:

1) A utilização dos terrenos da Reserva para acampamento, salvo os definidos no plano de ordenamento da Reserva e que serão devidamente sinalizados;

2) O exercício de caça não previsto no edital anual a ser publicado pelo Serviço de Inspeção de Caça e Pesca;

3) O acesso à Reserva por embarcações a motor, fora das calas e canais que fazem parte da área fluvial, designadamente, Cala do Norte, das Barcas, Açor, Raso, Arrábida, Samora, Desemboga e rio Sorraia, sendo apenas permitida a pesca artesanal local que ali se realiza e a pesca desportiva.

*f.* Constituem contravenção, nas Reservas Integrais, as infrações às disposições estabelecidas no Regulamento, nomeadamente:

1) A introdução, a circulação e o estabelecimento de pessoas, veículos ou animais;

2) A destruição de vegetação e a captura ou caça de qualquer animal selvagem;

3) A pesca de qualquer tipo.

8 - PARQUE NATURAL DE SINTRA-CASCAIS

*a.* O decreto-Lei 19/93, de 23 de janeiro criou a Área de Paisagem Protegida de Sintra-Cascais a qual foi reclassificada em 1994, pela criação do Parque Natural de Sintra-Cascais, através do Decreto Regulamentar nº 8/94 de 11 de março o Decreto Regulamentar nº 9/94 de 11 de março aprova o Plano de Ordenamento e o respetivo regulamento.

*b.* No artigo 2º do Decreto Regulamentar nº 8/94 de 11 de março são definidos os limites do Parque Natural, cujo limite oeste é a linha de costa desde a foz do Falcão, a Norte, até à Cidadela de Cascais, a Sul.

*c.* A Resolução do Conselho de Ministros n.º 1-A/2004 de 08 de janeiro aprova a revisão do Plano de Ordenamento do Parque Natural de Sintra-Cascais (POPNSC).

Promover a gestão e valorização dos recursos naturais, possibilitando a manutenção dos sistemas ecológicos essenciais e os suportes de vida, garantindo a sua utilização sustentável, a preservação da biodiversidade e a recuperação dos recursos depauperados ou sobre explorados;

Salvaguardar e valorizar o património arqueológico e os patrimónios, cultural, arquitetónico, histórico e tradicional da região;

Contribuir para a ordenação e a disciplina das atividades agroflorestais, urbanísticas, industriais, recreativas e turísticas, de forma a evitar a degradação dos valores naturais, seminaturais e paisagísticos, estéticos e culturais da região, possibilitando o exercício de atividades compatíveis, nomeadamente o turismo de natureza;

Evitar a proliferação de construções dispersas no meio rural, impedindo o fracionamento de propriedades e potenciando as ações de emparcelamento.

De acordo com o número 3 do artigo 2º da RCM constituem objetivos específicos do Plano os seguintes:

1) Estabelecer regras de utilização do território que garantam a boa qualidade ambiental e paisagística da zona de intervenção;

2) Aplicar as disposições legais e regulamentares vigentes, quer do ponto de vista da conservação da natureza quer do ponto de vista do ordenamento do território;

3) Articular com planos e programas de interesse local, regional e nacional com vista à gestão racional dos recursos naturais e paisagísticos caracterizadores da região e ao desenvolvimento de ações tendentes à sua manutenção e à salvaguarda do património histórico e tradicional;

4) Promover o desenvolvimento económico sustentável das populações;

5) Promover o desenvolvimento rural, levando a efeito ações de estímulo e valorização das atividades económicas que garantam a evolução equilibrada das paisagens e da vida da comunidade;

6) Assegurar a integração da construção na paisagem;

7) Apoiar a animação sócio cultural, através da promoção da cultura, dos hábitos e das tradições populares;

8) Promover o repouso e o recreio ao ar livre, para que a área do PNSC seja visitada e apreciada sem que daí advenham riscos de degradação física e biológica para a paisagem e para o ambiente.

## 9 - ÁREA DE PAISAGEM PROTEGIDA DA ARRIBA FÓSSIL DA COSTA DA CAPARICA

*a.* O decreto-lei nº 168/84, de 22 de maio cria a Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica, tendo esra área sido reclassificada pelo Decreto Regulamentar nº 23/98, de 14 de outubro.

*b.* No artigo 2º deste decreto-lei encontram-se discriminados os limites desta área.

*c.* A Resolução do Conselho de Ministros nº 178/2008 de 24 de novembro, aprova O Plano de Ordenamento da Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica, abreviadamente designado por POPPAFCC.

## 10 - PARQUE NATURAL DA ARRÁBIDA

*a)* O Parque Natural da Arrábida foi criado pelo decreto-lei nº 622/76, de 28 de julho e o seu regulamento aprovado pela Portaria n.º 26-F/80 de 9 de janeiro.
O Decreto Regulamentar nº 23/98 de 14 de outubro veio reclassificar o parque natural, com a redefinição dos seus limites e a inclusão de uma área de parque marinho, designada por "Parque Marinho do Professor Luíz Saldanha" e abrangendo a zona da Arrábida-Espichel. A entrada em vigor deste Decreto Regulamentar revogou a portaria acima referida, com exceção do disposto nos artigos 8º a 16º, em tudo o que não disponham em contrário ao primeiro.

*b)* De acordo com o Decreto Regulamentar nº 23/98, nomeadamente com o estipulado no seu artigo 10º, no Parque Natural da Arrábida são interditos, entre outros, os seguintes atos e atividades:

1) A realização de obras de construção civil;

2) A remoção ou dano de quaisquer substratos marinhos;

3) Alteração da configuração e topologia das zonas marinhas;

4) A colheita, corte, captura, abate ou detenção de exemplares de quaisquer espécies vegetais ou animais sujeitas a medidas de proteção, em qualquer fase do seu ciclo biológico, bem como a perturbação ou a destruição dos seus habitats;

5) A introdução no estado selvagem de espécies zoológicas ou botânicas exóticas ou estranhas ao ambiente;

6) A alteração à morfologia do solo pela deposição de ferro-velho, de sucata, de veículos, de inertes ou de resíduos sólidos que causem impacte visual negativo ou poluam o solo, o ar, ou a água, bem como o vazamento de lixos, detritos, entulhos ou sucatas fora dos locais para tal destinados;

7) A prática de campismo fora dos locais para tal destinados;

8) O lançamento de águas residuais de uso doméstico e outras suscetíveis de causarem poluição no mar, no solo ou no subsolo;

9) A pesca com ganchorra e a apanha de bivalves com escafandro autónomo.

*c)* Os artigos 11º e 12º do Decreto Regulamentar nº 23/98 estabelecem também um conjunto de atos e atividades sujeitos a autorização ou a parecer vinculativo.

*d)* Em termos de área marítima, o Parque Natural da Arrábida abarca a orla costeira até uma distância máxima 1,4 M (milha náutica) da linha de costa, e compreendida entre a linha de água da Foz, situada a cerca de 1,4 M a norte do cabo Espichel, e o pontão situado a leste do praia da Figueirinha e a cerca de 0,5 M a jusante do Outão.

Os limites do Parque Natural encontram-se definidos no ANEXO I do Decreto Regulamentar 23/98, estando os limites marinhos assinalados nas CN 26407 (Cabo Espichel ao Portinho da Arrábida), CN 26308 (Barra e Porto de Setúbal) e nas correspondentes cartas eletrónicas PT426407 e PT526308.

e) A Resolução do Conselho de Ministros nº 141/2005, de 23 de junho, aprovou o Plano de Ordenamento do Parque Natural da Arrábida, que, relativamente à subárea marinha do Parque Professor Luiz Saldanha, criou um novo regime de salvaguarda de recursos e valores naturais.

Transcreve-se em seguida a matéria mais relevante para o navegante:

**ARTIGO 34º**
**Atividades interditas**

1-Nas áreas marinhas do Parque Natural são interditas, entre outras, as seguintes atividades:

a) A colheita, corte, captura, abate ou detenção de exemplares de quaisquer espécies vegetais ou animais sujeitas a medidas de proteção ou protegidas na área do Parque Natural, no âmbito do anexo II, em qualquer fase do seu ciclo biológico, bem como a perturbação ou a destruição dos seus habitats com exceção das ações de conservação da natureza levadas a efeito pelo Parque Natural e das ações de âmbito científico devidamente autorizadas pelo mesmo, excetuando as espécies constantes do anexo II-B, no âmbito da pesca nos termos dos artigos 46º e 47º;

…

k) A circulação de motos de água ou similares, excetuando o acesso ao porto de Sesimbra a efetuar por corredor a definir em conjunto com as entidades com jurisdição na área;

…

n) A rejeição de pescado ao mar;
o) A pesca com ganchorra e restantes artes de arrasto, com exceção do disposto no nº 3 do artigo 43º;
p) A pesca comercial por apanha, nomeadamente de algas, e a captura de qualquer organismo marinho com o auxílio de escafandro autónomo ou outro meio auxiliar de respiração;
q) A pesca lúdica nas modalidades de apanha e caça submarina.

**ARTIGO 37º**
**Tipologias**

A área marinha abrangida pelo POPNA integra as seguintes tipologias, ordenadas por ordem decrescente do nível de proteção das áreas onde se aplicam e cujos objetivos, atividades e restrições de uso se encontram previstos em secção própria:

a) Áreas de proteção total;
b) Áreas de proteção parcial;
c) Áreas de proteção complementar.

**ARTIGO 39º**
**Disposições específicas**

Na área de proteção total a presença humana só é permitida nas seguintes situações:

a) Por razões de investigação e divulgação científica;
b) Para monitorização ambiental e para a realização de ações de conservação da natureza e de salvaguarda dos interesses que levaram à classificação da área;
c) Por razões de vigilância e fiscalização;
d) Em situações de risco ou calamidade;
e) Em passagem inofensiva de embarcações, paralelamente à linha de costa, a uma distância superior a um quarto de milha.

…

**ARTIGO 41º**
**Disposições específicas**

1- Para além do disposto no artigo 34º, nas áreas de proteção parcial são ainda interditas as seguintes atividades:

…

b) A fundeação de embarcações de qualquer tipo a menos de um quarto de milha da costa, com exceção dos casos de embarcações inseridas em projetos de turismo da natureza, de investigação científica ou de conservação da natureza, nas condições previstas nas respetivas licenças ou autorizações, e do disposto no artigo 48º;

…

f) A pesca comercial, com exceção da pesca com armadilhas de gaiola e da pesca à linha com toneira, a distâncias não inferiores a 200 m da costa;
g) A pesca lúdica em todas as suas modalidades.

2- Na área de proteção parcial do Portinho da Arrábida não se aplica a exceção prevista na alínea *f*) do número anterior.

…

**ARTIGO 48º**
**Navegação, fundeação e amarração**

Na área de proteção parcial que engloba o Portinho da Arrábida são definidas as seguintes restrições à navegação e fundeação:

a) É interdita a fundeação de qualquer tipo de embarcação;

b) É interdita a navegação de qualquer embarcação a motor e de embarcações à vela com dimensões superiores a 5 m de comprimento, fora dos canais de navegação de acesso às zonas de amarração e às praias, com exceção de pequenas embarcações, com motor até 25 Hp, devidamente autorizadas para recolha e largada de pessoas nas praias e zonas de amarração;

c) É interdita a colocação de poitas ou qualquer outro tipo de amarração fora dos locais destinados a este efeito.

11 - <u>RESERVA NATURAL DO ESTUÁRIO DO SADO</u>

a. O decreto-lei nº 430/80, de 1 outubro cria a Reserva Natural do Estuário do Sado.

b. A Portaria n.º 957/89 de 28 de outubro e a Portaria n.º 921/93 de 21 de setembro regulamentam a Reserva Natural do Estuário do Sado.

c. A Resolução do Conselho de Ministros n.º 182/2008 de 24 de novembro, aprova o Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Estuário do Sado (PORNES), do qual se transcreve o seguinte artigo:

**Artigo 40.º – Navegação, fundeação e amarração**

1 - Nas áreas de proteção total é interdita a navegação e fundeação de qualquer tipo de embarcação, exceto em ações de socorro, vigilância e fiscalização, emergência e combate à poluição.

2 - Nas áreas de proteção parcial do tipo I é interdita a navegação e fundeação de qualquer tipo de embarcação, exceto se associada à pesca profissional e acesso aos portos e fundeadouros bem como ações de socorro, vigilância e fiscalização, emergência e combate à poluição.

3 - Nas áreas de proteção parcial do tipo II é permitida a navegação nas seguintes situações:

a) A navegação de embarcações de pesca local, de recreio e comerciais, bem como embarcações destinadas a ações de socorro, vigilância e fiscalização, emergência e combate à poluição.
b) A navegação de embarcações marítimo-turísticas devidamente licenciadas;
c) A navegação de embarcações, licenciadas pelo ICNB, I. P., para observação da vida selvagem.

## 12 - PARQUE NATURAL DO SUDOESTE ALENTEJANO E COSTA VICENTINA

O decreto-lei nº 241/88, de 7 de julho criou a Área de Paisagem Protegida do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina, reclassificada em Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina pelo Decreto Regulamentar nº 26/95 de 21 de setembro, cujo limite marítimo é definido a Norte pela praia de São Torpes e a Este pela ponta de Almádena numa faixa de 2 Km a partir da linha de costa em toda a sua extensão.

O Plano de Ordenamento do Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina e o respetivo Regulamento foram aprovados pelo Decreto Regulamentar nº 33/95 de 11 de dezembro, tendo sido posteriormente introduzidas alterações pelo Decreto Regulamentar nº 9/99 de 15 de junho.

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 11-B/2011 de 4 de fevereiro aprova o Plano de Ordenamento do Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina (POPNSACV), do qual se transcreve os seguintes artigos:

**Artigo 73º – Princípios orientadores**

Salvo o disposto na legislação aplicável e no presente regulamento, nomeadamente no que respeita aos diferentes níveis de proteção delimitados na área marinha e fluvial do POPNSACV, são permitidos os seguintes usos e atividades, para as quais se define, nos artigos seguintes, um conjunto de práticas de acordo com os objetivos de conservação da natureza em presença e de correta gestão dos recursos naturais:

a) Pesca e apanha comercial e a pesca profissional;
b) Pesca lúdica e desportiva;
c) Culturas marinhas;
d) Navegação, fundeação e amarração;
e) Dragagens;
f) Infraestruturas e equipamentos de apoio à navegação;
g) Atividades marítimo -turísticas;
h) Atividades balneares, desportivas e recreativas;
i) Turismo de natureza;
j) Investigação científica e monitorização.

**Artigo 77º – Navegação fundeação e amarração**

1 - A navegação, a fundeação e a amarração na área do Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina obedece à legislação geral de enquadramento da atividade e ao regime fixado por edital da Capitania do Porto de Sines e da Capitania do Porto de Lagos, no exercício de competências próprias, conformes com os objetivos do POPNSACV.
2 - O trânsito de embarcações que navegam junto à costa pode ser sujeito a normas específicas, por motivos de segurança, nos termos do número anterior.
3 - Nas áreas de proteção parcial do tipo I e do tipo II é interdita a realização de competições desportivas motorizadas, bem como a circulação de motas de água.
4 - Excetua -se do disposto no número anterior a circulação de motas de água para acesso aos portos da Arrifana e da Baleeira.

## 13 – RESERVA NATURAL DAS LAGOAS DE SANTO ANDRÉ E DA SANCHA

A Reserva Natural das Lagoas de Santo André e da Sancha foi criada pelo Decreto Regulamentar 10/2000 de 22 de agosto.

O Decreto Regulamentar 04/2004 de 29 de março altera os limites terrestres e marítimos desta área protegida no seu Anexo I.

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 117/2007 23 de agosto aprova o Plano de Ordenamento da Reserva Natural das Lagoas de Santo André e da Sancha, (PORNLSAS), do qual se transcreve os seguintes artigos.
A Portaria nº 1046/2008 de 16 de setembro aprova os novos limites da Zona de Pesca Profissional (ZPP) da Lagoa de Santo André.

**Artigo 49º – Atos e atividades interditas**

Na área marinha da RNLSAS são interditos os seguintes atos e atividades:

a) As dragagens e a extração de sedimentos marinhos;
b) A construção de infraestruturas de proteção costeira, incluindo esporões;
c) A deposição de dragados, entulhos, inertes ou resíduos sólidos;
d) A instalação de portos, marinas e ancoradouros;
e) O vazamento ou abandono de lixos ou substâncias poluentes;
f) O lançamento de efluentes sem tratamento terciário;
g) A introdução, repovoamento ou manutenção de espécies da flora e fauna não indígena;
h) Atividades que potenciem o risco de erosão natural;
i) A circulação de motos de água e similares;
j) As competições desportivas motorizadas.

**Artigo 53º – Âmbito e objetivos**

1 - A área de proteção parcial corresponde aos espaços de maior sensibilidade ecológica onde os valores naturais assumem um carácter relevante.

2 - A área de proteção parcial corresponde a uma faixa litoral de um quarto de milha a partir da linha de máxima preia-mar de águas vivas equinociais, excluindo as áreas adjacentes às praias do Monte Velho, Fonte do Cortiço e Costa de Santo André.

3 - Estas áreas destinam-se a contribuir para a manutenção e valorização dos valores naturais e paisagísticos.

**Artigo 54º – Disposições específicas**

1 - Na área de proteção parcial são interditos os seguintes atos e atividades:

a) A instalação de infraestruturas;
b) A pesca comercial e lúdica, com exceção da pesca à linha a partir da praia;
c) A fundeação de embarcações de qualquer tipo, com exceção dos casos de embarcações inseridas em projetos de turismo de natureza, investigação científica ou de conservação da natureza, nas condições previstas nas respetivas licenças ou autorizações;
d) A pesca com ganchorra e restantes artes de arrasto;
e) A instalação de estruturas fixas ou amovíveis, com exceção das integradas em ações de investigação científica, conservação da natureza, monitorização e sensibilização ambiental;
f) A colocação de recifes artificiais.

2 - Sem prejuízo do disposto no número anterior e dos pareceres, autorizações ou aprovações legalmente exigíveis, ficam sujeitas a autorização ou parecer vinculativo do ICNB, I. P., as atividades previstas no artigo 50.º do presente Regulamento, a desenvolver na área de proteção parcial.

**Artigo 60º – Navegação**

É permitida a passagem de embarcações paralelamente à praia a uma distância superior a um quarto de milha da costa.

14 - <u>PARQUE NATURAL DA RIA FORMOSA</u>

a. O Decreto-lei nº 373/87, de 09 de dezembro alterado pelo Decreto-lei n.º 99-A/2009 de 29 de abril, cria o Parque Natural da Ria Formosa.

b. A Resolução do Conselho de Ministros nº 78/2009 de 02 de setembro aprovou o Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa e o respetivo regulamento.

c. Constituem atividades interditas no Parque as que a seguir se mencionam:

1) A instalação de estabelecimentos industriais dos tipos1 e 2, com exceção dos estaleiros navais;

2) A instalação de empreendimentos turísticos, exceto os que revistam a tipologia de empreendimentos de turismo da natureza;

3) A atividade pecuária em regime de produção intensiva, designadamente a instalação de suiniculturas, aviculturas ou quaisquer outras explorações similares;

4) A introdução e o repovoamento com espécies não indígenas, com as exceções previstas na legislação aplicável;

5) A colheita, captura, abate ou detenção de exemplares de espécies da flora e da fauna protegidas nos termos do decreto-lei n.º 140/99, de 24 de abril, alterado pelo decreto-lei n.º 49/2005, de 24 de fevereiro, incluindo a destruição de ninhos e a apanha de ovos, bem como a perturbação ou a destruição dos seus *habitats* de ocorrência, com exceção das ações de âmbito científico e de gestão levadas a efeito ou devidamente autorizadas pelo Instituto de Conservação da Natureza e Biodiversidade, I. P. (ICNB, I. P.);

6) A realização de queimadas e a prática de foguear, exceto nas áreas com infraestruturas destinadas para o efeito, para controlo de pragas florestais ou para prevenção de fogos (fogos controlados) e em situações de emergência para combate a incêndios (contra -fogos);

7) A alteração do sistema natural de escoamento por obstrução à circulação das águas nas linhas de água e os seus leitos e margens e respetivas zonas adjacentes e ou ameaçadas pelas cheias, nos termos previstos na legislação aplicável;

8) A instalação ou ampliação de aterros destinados a resíduos ou de locais de armazenamento de materiais de construção e demolição, de sucata e de veículos em fim de vida ou de outros resíduos sólidos que causem impacte visual negativo ou poluam o solo, o ar ou a água, bem como o vazamento de quaisquer resíduos fora dos locais para tal destinados;

9) A instalação de unidades destinadas ao armazenamento e tratamento de resíduos;

10) A instalação de novas explorações para a extração de inertes nos termos previstos no artigo 45.º;

11) A realização de obras que impliquem alteração do leito e das margens das ribeiras;

12) A destruição de *habitats* naturais abrangidos pelo decreto-lei n.º 140/99, de 24 de abril, alterado pelo decreto-lei n.º 49/2005, de 24 de fevereiro;

13) A atividade cinegética;

14) O exercício de pesca submarina;

15) O mergulho com escafandro autónomo, exceto quando enquadrado em atividades de formação, investigação ou monitorização devidamente autorizadas pelo ICNB, I. P., e pela autoridade marítima;

16) A prática de campismo e caravanismo fora dos locais destinados a esse efeito, com exceção do previsto na alínea *f*) do n.º 2 do artigo 8.º;

17) A prática de desportos motorizados fora das estradas e dos caminhos municipais;

18) A circulação e estacionamento de veículos motorizados terrestres fora das vias estabelecidas ou das áreas expressamente demarcadas como áreas de estacionamento, nas áreas sujeitas aos regimes de marés, nas praias e nas dunas, com exceção de veículos de emergência e segurança ou de serviços específicos de apoio e manutenção devidamente autorizados.

d. Constituem atividades condicionadas no Parque as que a seguir se mencionam:

1. Sem prejuízo dos pareceres, das autorizações ou das aprovações legalmente exigíveis, bem como das disposições específicas previstas para as áreas sujeitas a regimes de proteção, ficam sujeitos a parecer do ICNB, I. P., os seguintes atos e atividades:

a) A realização de operações de loteamento, bem como de quaisquer obras de construção, reconstrução, alteração, ampliação ou demolição fora dos perímetros urbanos;

b) A instalação de estabelecimentos industriais do tipo 3;

c) A instalação de explorações pecuárias;

d) A instalação de estabelecimentos de culturas marinhas em regime extensivo ou semi-intensivo, nos termos do artigo 37.º;

e) A instalação de estruturas fixas, amovíveis ou ligeiras;

f) A construção ou ampliação de empreendimentos de turismo de natureza;

g) A abertura de novas estradas, caminhos ou acessos e o alargamento ou qualquer modificação das vias existentes, bem como obras de manutenção e conservação que impliquem a destruição do coberto vegetal, exceto se enquadrados nas ações previstas no Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios;

h) O sobrevoo por aeronaves com motor abaixo dos 1000 pés, com exceção das ações decorrentes da vigilância, do combate a incêndios, das operações de salvamento, das atividades de defesa nacional ou da normal atividade do Aeroporto de Faro;

i) A exploração de recursos hidrogeológicos e as utilizações dos recursos hídricos;

j) A instalação ou manutenção de estaleiros navais, de acordo com o definido no Plano de Ordenamento da Orla Costeira de Vilamoura -Vila Real de Santo António;

k) A instalação de infraestruturas de produção, distribuição e transporte de energia elétrica, de telecomunicações, de transporte de gás natural, de distribuição e transporte de água, de saneamento básico ou de aproveitamento energético, designadamente a instalação de parques eólicos.

2. Sem prejuízo dos pareceres, das autorizações ou das aprovações legalmente exigíveis, bem como das disposições específicas previstas para as áreas sujeitas a regimes de proteção, ficam sujeitos a autorização do ICNB, I. P., fora dos perímetros urbanos, os seguintes atos e atividades:

*a*) A captura ou perturbação de espécies da fauna selvagem não abrangidas pelo decreto-lei n.º 140/99, de 24 de abril, com a redação que lhe foi dada pelo decreto-lei n.º 49/2005, de 24 de fevereiro, ou a afetação dos seus *habitats* de ocorrência, exceto a decorrente da pesca comercial ou lúdica nos termos dos artigos 35.º e 36.º respetivamente;

*b*) A alteração da morfologia do solo e do coberto vegetal, com exceção das ações decorrentes do exercício das atividades agrícola e florestal, das ações enquadradas no Programa Nacional de Luta contra o Nemátodo da Madeira do Pinheiro e das ações previstas no Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios;

*c*) A realização de obras de desobstrução e regularização de linhas de água que tenham por objetivo a manutenção, melhoria ou reposição do sistema de escoamento natural, mediante a prévia realização de estudos a aprovar pela entidade competente;

*d*) A construção de estruturas para a circulação pedonal ou para bicicletas, desde que não alterem o perfil natural das linhas de água, não prejudiquem as condições de escoamento e se integrem em percursos existentes suscetíveis de serem mantidos ou projetados em conformidade com o disposto no presente Regulamento;

*e*) A realização de trabalhos de investigação científica e monitorização, de ações de conservação da natureza ou de recuperação ambiental;

*f*) A prática de campismo ou caravanismo no âmbito de trabalhos de investigação científica, monitorização ou educação ambiental;

*g*) A realização de competições desportivas, espetáculos, festas populares, feiras e mercados;

*h*) As obras de escassa relevância urbanística identificadas nas alíneas *b*) e *g*) do n.º 1 do artigo 6.º -A do decreto-lei n.º 555/99, de 16 de dezembro, alterado pela Lei n.º 60/2007, de 24 de setembro, que estabelece o regime jurídico da urbanização e da edificação (RJUE).

## Secção III – Área Costeira e Lagunar,
## Subsecção I – Áreas de Proteção Total:

**Artigo 17º – Âmbito e objetivos**

1 – As áreas de proteção total compreendem as zonas onde predominam sistemas de valores naturais e paisagísticos com elevado grau de naturalidade e elevada sensibilidade ecológica.

2 – As áreas de proteção total, que se encontram delimitadas na planta de síntese, integram áreas representativas de dunas, sapal e canais, nomeadamente:

*a*) Na ilha da Barreta e sapais adjacentes;
*b*) No sapal dos Cações;
*c*) No sapal dos Gemidos;
*d*) Na ilha da Armona, entre a Armona e a Fuzeta;
*e*) Na ilha de Tavira, entre a Barra da Fuzeta e a Terra Estreita, com exceção de um canal de acesso à praia do Barril e área edificada adjacente.

3 – As áreas de proteção total têm como objetivo:

*a*) Garantir a manutenção dos valores naturais e dos processos ecológicos em estado tendencialmente imperturbável pela ação humana;

*b*) Preservar exemplos de áreas ecologicamente representativas da dinâmica natural e da evolução do território.

4 – Em caso de perda ou destruição, por alguma forma, dos valores que levaram à classificação de uma zona como área de proteção total, a mesma não perde essa classificação e aqueles que causaram essa perda ou destruição devem desenvolver, em articulação com o ICNB, I. P., todas as ações necessárias para assegurar a reposição da situação anterior.

**Artigo 18.º Disposições específicas das áreas de proteção total**

1 – Nas áreas de proteção total apenas são permitidas ações de conservação da natureza e atividades de investigação e monitorização desde que compatíveis com os objetivos enunciados no n.º 3 do artigo anterior e autorizadas pelo ICNB, I. P.

2 – Nas áreas de proteção total a presença humana só é permitida:

*a*) A funcionários ou comissários do ICNB, I. P.;

*b*) A visitantes para realização de atividades de índole científica e em outros casos excecionais de visitação devidamente justificados, desde que expressamente autorizadas pelo ICNB, I. P.;

*c*) Agentes da autoridade e fiscais de outras entidades com competências de fiscalização;

*d*) Para a atividade de apanha de semente para o repovoamento de viveiros;

*e*) Em situações de risco ou calamidade;

3 – Os locais para a apanha de semente são definidos pelo ICNB, I. P., através de edital, ouvidos o Instituto Nacional de Recursos Biológicos, I. P., e a autoridade marítima.

15 - RESERVA NATURAL DO SAPAL DE CASTRO MARIM – VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

*a.* O decreto-lei nº 162/75, de 27 de março cria a Reserva do Sapal de Castro Marim – Vila Real de Santo António.

*b.* A Portaria n.º 337/78 de 24 de junho regulamenta a Reserva do Sapal de Castro Marim – Vila Real de Santo António.

*c.* A Resolução do Conselho de Ministros nº 181/2008 de 24 de novembro, aprova o Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Sapal de Castro Marim e Vila Real de Santo António (PORNSCMVRSA), do qual se transcreve os seguintes artigos:

**Artigo 44º – Navegação**

1 - A navegação com embarcações motorizadas é interdita em todas as massas de água da RNSCMVRSA, com exceção da área de proteção complementar do troço internacional do rio Guadiana e das áreas de proteção parcial do tipo II dos esteiros da Lezíria e do Francisco.

2 - Nas áreas de proteção complementar do rio Guadiana é permitida a navegação com e sem motor, sendo objeto de regulamentação específica a elaborar pelas entidades competentes, no quadro dos acordos transfronteiriços que venham a ser estabelecidos entre as autoridades portuguesas e espanholas.

3 - Nos esteiros, a navegação a motor apenas é autorizada a embarcações com comprimento máximo de 7 m, para trânsito entre o ancoradouro de Castro Marim e o rio Guadiana, a uma velocidade máxima de 5 nós.

4 - Nos esteiros, a navegação com embarcação sem motor apenas é permitida nos esteiros do Francisco e da Lezíria, no quadro de atividades de desporto de natureza e de educação e animação ambiental, sujeita a autorização pelo ICNB, I. P.

5 - As atividades marítimo-turísticas na área da RNSCMVRSA são licenciadas nos termos da legislação específica aplicável e atendendo ao disposto para os diferentes regimes de proteção do PORNSCMVRSA.

**Artigo 55º – Efeitos revogatórios**

Nos termos do n.º 6 do artigo 23.º do decreto-lei n.º 142/2008, de 24 de julho, com a publicação do PORNSCMVRSA é revogada a Portaria n.º 337/78, de 24 de junho.

16 - PARQUE NATURAL DO VALE DO GUADIANA

1. O Parque Natural do Vale do Guadiana foi criado pelo Decreto Regulamentar nº 28/95 de 18 de novembro, na sequência de diversos estudos que vieram a revelar o seu elevado interesse faunístico, florístico, geomorfológico, paisagístico e histórico-cultural.

2. A Resolução do Conselho de Ministros nº 161/2004 de 10 de novembro aprova o Plano de Ordenamento do Parque Natural do Vale do Guadiana (POPNVG), do qual se transcreve os seguintes artigos:

**Artigo 9º – Atividades condicionadas**

1 - Sem prejuízo dos pareceres, autorizações ou aprovações legalmente exigíveis e sempre que efetuadas fora dos perímetros urbanos, ficam sujeitas a autorização ou parecer vinculativo da comissão diretiva do PNVG as seguintes atividades:

a) Construções e demolições de qualquer natureza, com exceção das obras de conservação;
b) Instalação de novas linhas de distribuição e transporte de energia elétrica, antenas de transmissão e retransmissão de sinais;
c) Instalação e alteração de atividades industriais fora das áreas previstas para esse fim, nomeadamente extração de minerais e de inertes;
d) Instalação de novas atividades agrícolas e pecuárias com carácter intensivo;
e) Instalação de novos povoamentos florestais;
f) Alterações à morfologia do solo ou ao coberto vegetal, com exceção das decorrentes da normal gestão cinegética e exploração agrícola, silvícola e pastoril;
g) Prospeção e pesquisa de recursos geológicos;
h) Campismo e caravanismo fora dos locais destinados a esse fim;
i) Sobrevoo por aeronaves com motor abaixo dos 1000 pés, salvo por razões de vigilância ou combate a incêndios, operações de salvamento ou aproximação para aterragem ou descolagem de infraestruturas aeroportuárias já aprovadas pela entidade competente;
j) Atividades de pesca organizada e concursos e aquicultura;
k) Realização de competições desportivas;
l) A prática de atividades desportivas motorizadas fora das estradas, caminhos municipais, arrifes ou aceiros, quando suscetíveis de provocarem poluição ou ruído ou de deteriorarem os fatores naturais da área, nomeadamente passeios e raids organizados de veículos todo-o-terreno;
m) Intervenções nas áreas de salvaguarda constantes da planta de síntese do presente Plano;
n) A instalação de aproveitamentos eólicos;
o) A aprovação dos planos de gestão florestal.

**Artigo 37º – Infraestruturas portuárias – Área de jurisdição portuária**

1 - Na área do PONVG, em área de jurisdição da autoridade portuária, existe um conjunto de infraestruturas portuárias, identificadas na planta de síntese, associadas às zonas portuárias existentes, nomeadamente instalações ligadas à pesca e ao recreio náutico, no Pomarão e em Mértola.

2 - A navegabilidade do rio Guadiana será sujeita a parecer vinculativo do ICN.

17 - ZONAS DE PROTEÇÃO ESPECIAL – ZPE

As Zonas de Proteção Especial dos Estuários dos Rios Minho e Coura, da Ria de Aveiro, das Ilhas Berlengas, do Cabo Espichel, do Estuário do Sado, da Lagoa de Santo André, da Lagoa da Sancha, da Costa Sudoeste, da Ria Formosa e dos Sapais de Castro Marim, são criadas pelo Decreto-lei nº 384-B/99 de 23 de setembro, visando a conservação das aves selvagens.
O artigo 2º deste decreto define os limites destas ZPE.

## ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA

18 - REDE DE ÁREAS MARINHAS PROTEGIDAS DO PORTO SANTO

As Áreas Marítimas Protegidas do Porto Santo foram criadas pelo Decreto Legislativo Regional nº 32/2008/M.

**Artigo 2.º – Delimitação territorial**

1 - A Rede de Áreas Marinhas Protegidas do Porto Santo é constituída pela parte terrestre de todos os seus ilhéus e pelas zonas marinhas circundantes do Ilhéu da Cal ou de Baixo e do Ilhéu de Cima, incluindo a zona onde se encontra afundado o navio *O Madeirense*, de acordo com os limites constantes do anexo único ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

2 - A Rede de Áreas Marinhas Protegidas do Porto Santo fica definida e delimitada, para os devidos efeitos do presente diploma, da seguinte forma:

a) Área do Ilhéu de Fora, do Ilhéu das Cenouras, do Ilhéu da Fonte d'Areia e do Ilhéu do Ferro: constituída pelas respetivas áreas terrestres;
b) Área do Ilhéu da Cal ou de Baixo: constituída pela área terrestre do Ilhéu da Cal e pela área marinha limitada a oeste pela batimétrica dos 50 m e pelo azimute verdadeiro 315° a partir da extremidade oeste da Ponta do Focinho do Urso, a sul pela batimétrica dos 50 m, a norte pela linha de preia-mar máxima de marés-vivas equinociais da costa da ilha do Porto Santo e a este pela batimétrica dos 50 m e pelo azimute verdadeiro 135° a partir do enfiamento do Pico de Ana Ferreira;
c) Área do Ilhéu de Cima: constituída pela área terrestre do Ilhéu de Cima e pela área marinha limitada a oeste pelo azimute verdadeiro 160° a partir da extremidade este do Porto de Abrigo, a sul e este pela batimétrica dos 50 m e a norte pela linha de preia -mar máxima de marés -vivas equinociais da costa da ilha do Porto Santo e pelo azimute verdadeiro 90° a partir da Ponta das Ferreiras.

**Artigo 5º – Interdições**

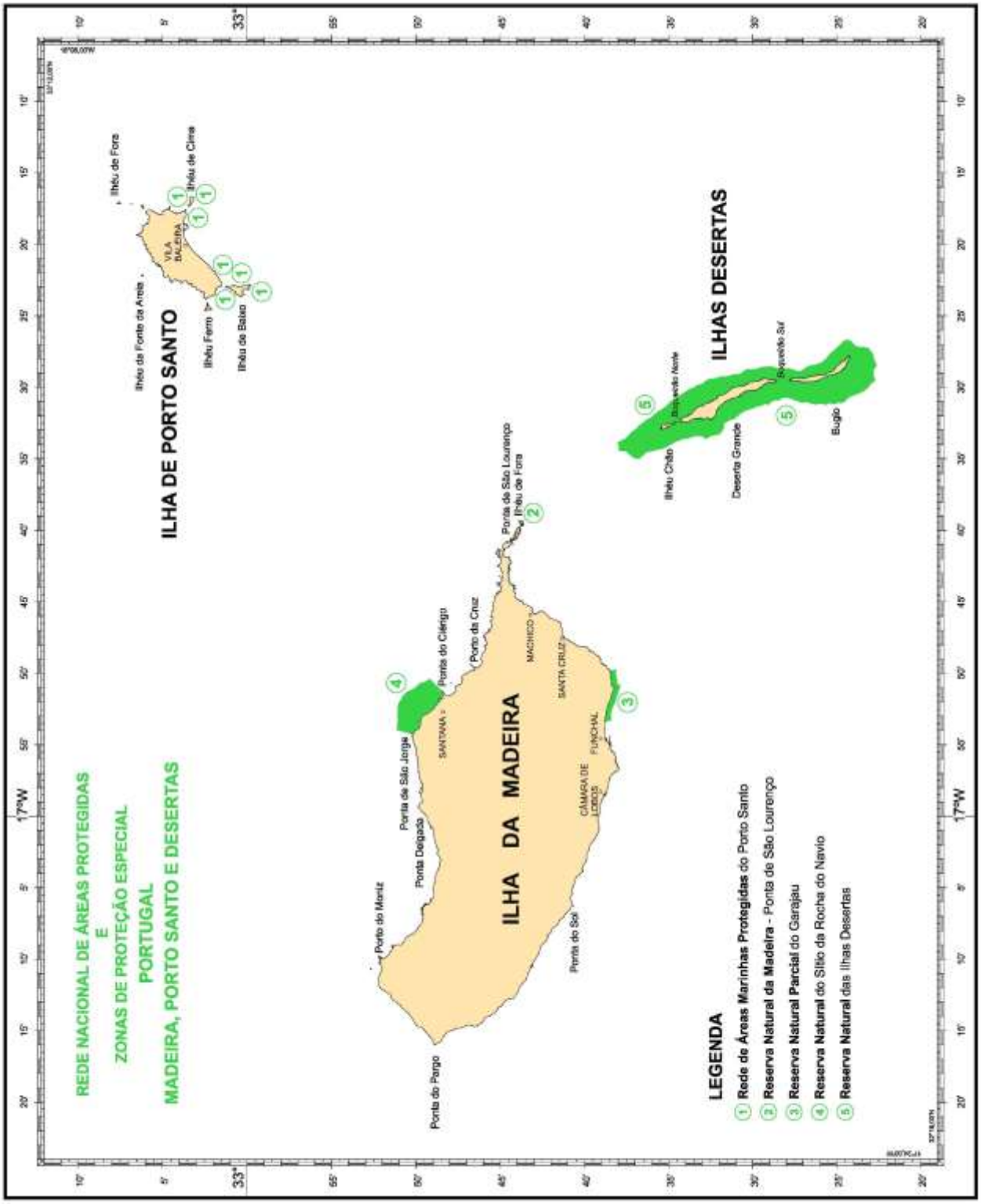
1 - Em toda a área da Rede de Áreas Marinhas Protegidas do Porto Santo é interdito:

a) O exercício da pesca para fins comerciais, exceto a captura de isco vivo destinado à pesca de tunídeos, bem como outras condições fixadas nos termos do disposto no n.º 2 do artigo7.º;
b) A apanha de lapa e caramujo de mergulho;

c) O despejo de quaisquer detritos sólidos ou líquidos, quer sejam provenientes de terra ou de embarcações;
d) A instalação de condutas de efluentes provenientes de instalações industriais e domésticas;
e) A extração de areias ou de outros recursos geológicos;
f) As atividades náuticas, com exceção das necessárias ao exercício das atividades autorizadas nos termos do artigo seguinte;
g) A colheita, captura, abate ou detenção de exemplares de quaisquer espécies vegetais ou animais sujeitas ou não a medidas de proteção legal ou efetuar outras atividades intrusivas ou perturbadoras do seu desenvolvimento, com exceção do disposto no artigo seguinte e das ações levadas a cabo pela entidade gestora ou das ações de âmbito científico devidamente autorizadas pela mesma;
h) A introdução de espécies zoológicas e botânicas exóticas ou estranhas ao ambiente.

2 - Sem prejuízo do disposto nas alíneas c) a e) do número anterior, o exercício de atividades de carácter industrial nas áreas adjacentes às áreas marinhas protegidas carece de parecer vinculativo da entidade gestora.

A Resolução n.º 1295/2009 de 2 de outubro de 2009 aprova o Plano de Ordenamento e Gestão da Rede de Áreas Marinhas do Porto Santo (POGRAMPPS**),** do qual se transcreve os seguintes artigos:


REDE NACIONAL DE ÁREAS PROTEGIDAS
E
ZONAS DE PROTEÇÃO ESPECIAL
PORTUGAL
MADEIRA, PORTO SANTO E DESERTAS
ILHA DE PORTO SANTO
Ilhéu de Fora
Ilhéu de Cima
Ilhéu de Ponta da Areia
Ilhéu Farto
Ilhéu de Baixo
VILA BALEIRA
ILHA DA MADEIRA
Ponta do Pargo
Porto do Moniz
Ponta Delgada
Ponta de São Jorge
SANTANA
Ponta do Clérigo
Porto da Cruz
Ponta de São Lourenço
Ilhéu de Fora
MACHICO
SANTA CRUZ
CÂMARA DE LOBOS
FUNCHAL
Ponta do Sol
ILHAS DESERTAS
Ilhéu Chão
Deserta Grande
Bugio
LEGENDA
1 Rede de Áreas Marinhas Protegidas do Porto Santo
2 Reserva Natural da Madeira - Ponta de São Lourenço
3 Reserva Natural Parcial do Garajau
4 Reserva Natural do Sítio da Rocha do Navio
5 Reserva Natural das Ilhas Desertas

**Artigo 10.º – Atividades interditas**

1 - Em toda a área terrestre da Área Protegida, para além daqueles cuja interdição decorre da legislação específica e sem prejuízo das disposições específicas previstas para as áreas sujeitas a regimes de proteção, são interditos os seguintes atos e atividades:

a) A colheita, corte, captura, abate ou detenção de exemplares de espécies vegetais ou animais, incluindo a destruição de ninhos e a apanha de ovos, bem como a destruição dos seus habitats naturais;
b) O despejo de quaisquer detritos sólidos ou líquidos;
c) A instalação de condutas de efluentes provenientes de instalações industriais e domésticas;
d) A introdução de espécies exóticas ou estranhas ao ambiente;
e) A instalação de explorações de inertes e respetiva extração;
f) Atividades que potenciem o risco de erosão natural;
g) A realização de queimadas ou fogo controlado;
h) A destruição ou delapidação de bens culturais;
i) Atos que contribuam para a degradação ou destruição do património geológico.

2 - Excetuam-se do disposto do número anterior, os atos e atividades, fundados em situações de relevante interesse público, devidamente autorizados pela entidade gestora.

3 - Em toda a Zona de Solo Rural da Área Protegida não é permitida a edificabilidade privada.

**Artigo 19º – Disposições específicas**

1 - Na parte marinha, para além daqueles cuja interdição decorre da legislação específica e sem prejuízo das disposições específicas previstas para as áreas sujeitas a regimes de proteção, são interditos os seguintes atos e atividades:

a) O exercício da pesca para fins comerciais, exceto a captura de isco vivo destinado à pesca de tunídeos, bem como outras condições fixadas nos termos do disposto no n.º2 do artigo 7º do Decreto Legislativo Regional n.º 32/2008/M, de 13 de agosto;
b) A apanha de lapa e caramujo de mergulho;
c) O despejo de quaisquer detritos sólidos ou líquidos;
d) A instalação de condutas de efluentes provenientes de instalações industriais e domésticas;
e) Toda e qualquer atividade de pesca na área circundante ao Ilhéu de Cima.

2 - Sem prejuízo dos pareceres, das autorizações ou das aprovações legalmente exigíveis, em toda a área marinha da Área Protegida ficam sujeitos a autorização da entidade gestora, os seguintes atos e atividades:

a) A pesca marítima sem fins comerciais ou lúdica;
b) A apanha da lapa e caramujo no calhau;
c) O mergulho de escafandro;
d) A caça submarina;
e) As atividades marítimo-turísticas, desde que estas não ponham em risco a proteção da Área Protegida;
f) As atividades náuticas

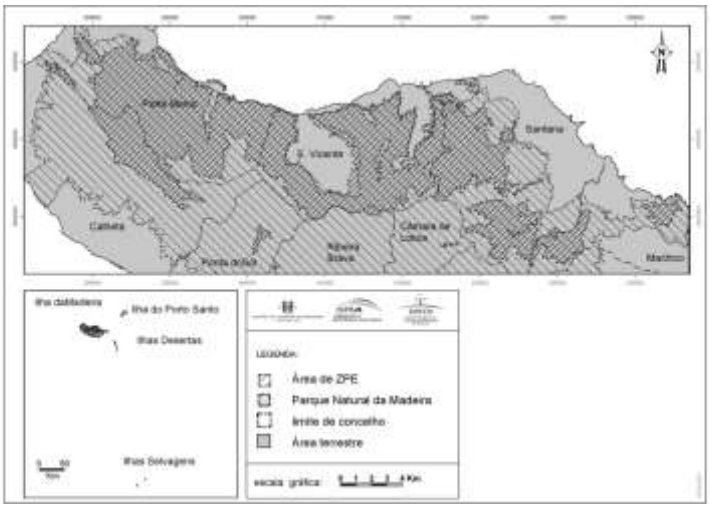
PARQUE NATURAL DA MADEIRA

O Decreto Regional nº 14/82/M de 10 de novembro cria o Parque Natural da Madeira onde se encontram englobadas as diferentes zona e reservas naturais tendo, cada uma delas, características e regulamentos específicos.

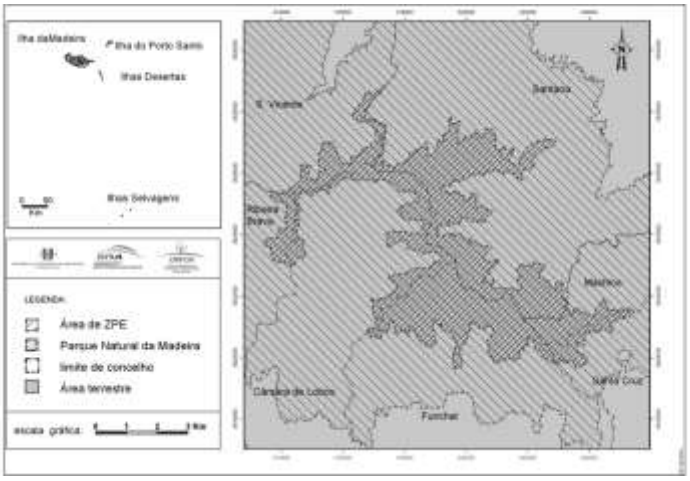
O Decreto Legislativo Regional nº 11/85/M de 23 de maio define as medidas preventivas, disciplinares e de prevenção relativas ao Parque Natural da Madeira.

O Decreto Regulamentar Regional nº 3/2014/M de23 de março procede à classificação das Zonas de Proteção Especial (ZPE) da Região Autónoma da Madeira.

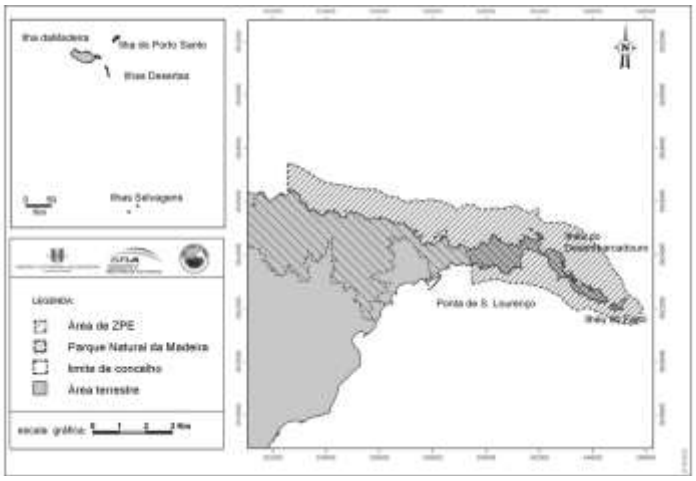
# Zonas de Proteção Especial



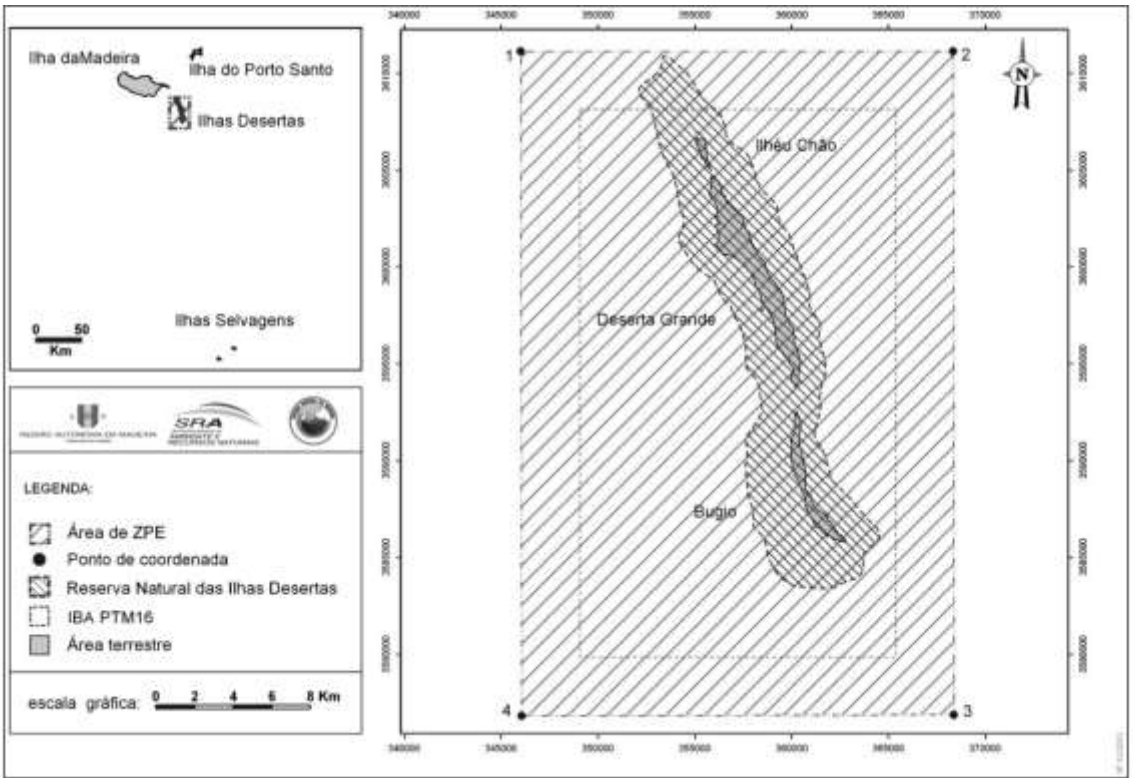

Limites da Zona de Proteção Especial da Laurissilva da Madeira



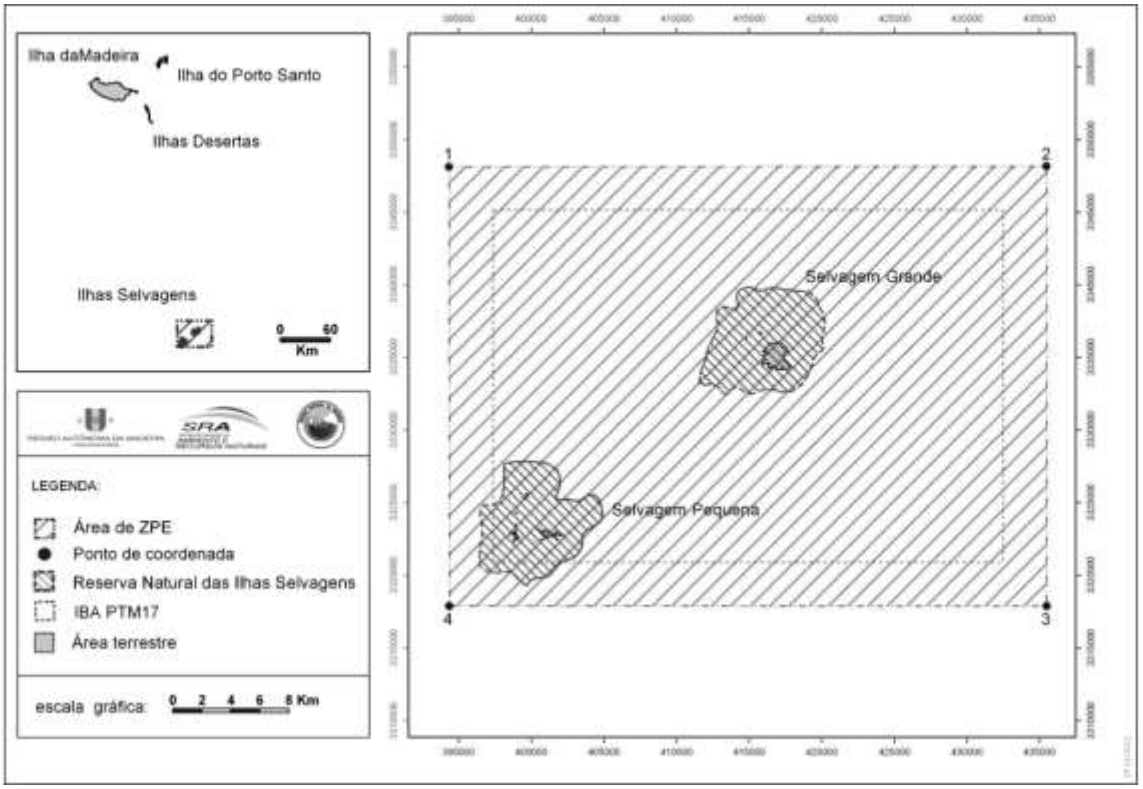

Limites da Zona de Proteção Especial do Maciço Montanhoso Oriental da Ilha da Madeira




Limites da Zona de Proteção Especial da Ponta de São Lourenço




Limites da Zona de Proteção Especial das Ilhas Desertas




Limites da Zona de Proteção Especial das Ilhas Selvagens

19 - PARQUE NATURAL DA MADEIRA – PONTA DE SÃO LOURENÇO

A Resolução de Conselho de Governo n.º 1408/2000 de 19 de setembro classifica a Ponta de São Lourenço como Sítio de Importância Comunitária (SIC).
A parte terrestre do SIC - Ponta de São Lourenço insere-se na Área Protegida Parque Natural da Madeira, criada em 1982 pelo Decreto Regional n.º 14/82/M de 10 de novembro, e encontra-se localizada no extremo Este da Ilha da Madeira. Integra uma península e dois ilhéus – o Ilhéu do Desembarcadouro, também conhecido por Ilhéu da Metade ou da Cevada e o Ilhéu do Farol também conhecido por Ilhéu da Ponta de São Lourenço ou de Fora.

A Resolução n.º 1294/2009 de 02 de outubro aprova o Plano de Ordenamento e Gestão da Ponta de São Lourenço (POGPSL), do qual se transcreve os seguintes artigos**.**

**Artigo 19.º – Disposições específicas**

1 - Na parte marinha, para além daqueles cuja interdição decorre da legislação específica e sem prejuízo das disposições específicas previstas para as áreas sujeitas a regimes de proteção, são interditos os seguintes atos e atividades:

a) O abandono de detritos ou lixo;
b) A descarga de águas residuais, industriais ou domésticas não tratadas, excedentes de pesticidas ou de caldas pesticidas e de águas de lavagem com uso de detergentes;

2 - Sem prejuízo dos pareceres, das autorizações ou das aprovações legalmente exigíveis, em toda a área marinha do SIC ficam sujeitos a autorização da Entidade Gestora, a recolha de amostras biológicas.

3 - As atividades de pesca e outras atividades realizadas no meio marinho poderão ser condicionadas por portaria do Secretário Regional da Tutela.

20 - RESERVA NATURAL PARCIAL DO GARAJAU (ILHA DA MADEIRA)

*a.* O Decreto-legislativo regional nº 23/86/M de 4 de outubro cria a Reserva Natural Parcial do Garajau, delimitada:

- A oeste pelo plano perpendicular à linha de costa na Ponta do Lazareto até à intersecção do plano definido pela linha batimétrica dos 50 metros;

- A leste, pelo plano perpendicular à linha de costa na Ponta da Oliveira até à intersecção do plano definido pela linha batimétrica dos 50 metros;

- A norte, pela linha definida pela máxima preia-mar de marés vivas;

- A sul, pelo plano definido pela vertical da linha batimétrica dos 50 metros e, em caso de dúvida, por uma linha a uma distância nunca inferior a 600 metros do limite norte.

*b.* Toda a navegação deverá ter atenção às seguintes proibições:

1) Exercer quaisquer atividades de pesca, comercial ou desportiva, incluindo a caça submarina;

2) Colher exemplares animais e vegetais, exceto para fins científicos, quando devidamente justificados e autorizados;

3) Extrair areias e outros materiais de origem geológica;

4) Vazar quaisquer tipos de detritos sólidos ou líquidos, quer sejam provenientes de terra ou de embarcações;

5) Instalar condutas de efluentes provenientes de instalações industriais e domésticas;

6) Navegar dentro dos limites da reserva, com exceção da abicagem de pequenas embarcações às praias, aplicando-se, neste caso, a legislação em vigor.

O Decreto Regulamentar Regional nº 1/97/M de 14 de janeiro, regula a prática do mergulho amador na Reserva Natural Parcial do Garajau.

**Artigo 3 – Interdições**

Na prática do mergulho amador é expressamente proibida a utilização de quaisquer utensílios de pesca ou armas de caça submarina que não apenas as reconhecidas como de defesa (facas e punhais).

A Resolução nº882/2010 da Presidência do Governo Regional da Madeira aprova o Plano Especial de Ordenamento e Gestão do Território da Reserva Natural Parcial do Garajau, que introduz condicionantes/interdições a práticas diversas na área marítima.

21 - RESERVA NATURAL DO SÍTIO DA ROCHA DO NAVIO (ILHA DA MADEIRA)

*a)* O Decreto Legislativo Regional nº 11/97/M, publicado em Diário da República, 1ª série, de 30 de julho, criou a Reserva Natural do Sítio da Rocha do Navio e consagra o respetivo regime jurídico.

*b)* A delimitação territorial da Reserva Natural do Sítio da Rocha do Navio fica definida no sítio da Rocha do Navio, entre a ponta do Clérigo a leste e a ponta de São Jorge a oeste e entre a linha definida pela preia-mar máxima e a batimétrica dos 100m, incluindo os seus ilhéus e respetivas áreas marítimas.

*c)* Em toda a área da reserva, é expressamente proibido:

1) O uso de redes de emalhar ou outras, exceto as empregues na captura de isco vivo e o peneiro, empregue na captura da castanheta;

2) A colheita, captura, detenção e ou abate de quaisquer espécies de aves ou plantas;

3) O despejo de quaisquer detritos sólidos ou líquidos;

4) A extração de quaisquer inertes, quer de origem marinha, quer terrestre;

5) A apanha de lapa e caramujo de mergulho;

6) A caça submarina

*d)* Na totalidade da parte terrestre do ilhéu da Rocha do Navio e ilhéu da Rocha das Vinhas a contar dos 10 metros das respetivas linhas de preia-mar é interdito o acesso de pessoas, bem como o exercício de qualquer tipo de atividade, com exceção dos elementos devidamente autorizados e credenciados pelo Parque Natural da Madeira ou que desenvolvam atividades devidamente credenciadas pelo Parque.

22 - RESERVA NATURAL DAS ILHAS DESERTAS

*a.* O Decreto-legislativo regional nº 14/90/M de 23 de maio, alterado pelo Decreto Legislativo Regional nº 9/95/M de 28 de abril, criou a área de Proteção Especial das Ilhas Desertas, delimitada pela linha batimétrica dos 100 metros em volta das Ilhas Desertas, incluindo todas as suas ilhas e ilhéus e respetiva área marítima. O Decreto Legislativo Regional nº9/95/M classifica a Área de Proteção Especial das Ilhas Desertas como "Reserva Natural".

*b.* Alerta-se os navegantes para as seguintes proibições:

1) Na parte marinha da Reserva Natural que se situa para sul da doca da Ponta da Fajã Grande, da Deserta Grande, nela se incluindo o ilhéu do Bugio, é proibido:

*(a)* A pesca comercial e a pesca sem fins comerciais, designadamente a desportiva;

*(b)* A colheita de exemplares vegetais e animais, exceto para fins científicos, desde que devidamente justificada e autorizada;
*(c)* O acesso de pessoas e embarcações, salvo as que hajam sido autorizadas e credenciadas pelo Parque Natural da Madeira.

2) Em toda a Área de Proteção especial é proibido:

*(a)* O uso de artes de redes de emalhar, cercar e arrastar, com exceção das que são empregues na captura do isco vivo, nos termos a definir pelo Governo;

*(b)* A captura, detenção e abate de qualquer espécie de aves, exceto para fins científicos, quando devidamente justificadas e autorizadas;

*(c)* O despejo de quaisquer detritos sólidos ou líquidos;

*(d)* A extração de quaisquer inertes, quer de origem marinha, quer terrestre;

*(e)* A prática de caça submarina.

A Resolução n.º 1293/2009 de 2 de outubro, aprova o Plano de Ordenamento e Gestão das Ilhas Desertas (POGID), do qual se transcreve o seguinte artigo:

**Artigo 10.º – Atividades interditas**

1 - Em toda a área de intervenção do POGID para além daqueles cuja interdição decorre da legislação específica e sem prejuízo das disposições específicas previstas para as áreas sujeitas a regimes de proteção, são interditos os seguintes atos e atividades:

a) A colheita, corte, captura ou detenção de quaisquer seres vivos incluindo a destruição de ninhos e a apanha de ovos, bem como a destruição dos seus habitats naturais;
b) A introdução de quaisquer espécies não indígenas da flora e fauna terrestres;
c) A entrada de quaisquer animais de companhia, excetuando cães de assistência e guarda das instalações do Serviço do Parque Natural da Madeira e aqueles que sejam necessários nas intervenções relativas à segurança pública;
d) O abandono de detritos ou lixo;
e) O lançamento de águas provenientes de lavagens de embarcações, bem como de águas residuais de uso doméstico e com uso de detergentes, no mar ou no solo;
f) A prática de atividades ruidosas;
g) O uso de redes de cercar e arrastar, com exceção das que são empregues na captura de isco vivo;
h) A caça submarina;
i) A edificabilidade privada.

2 - Excetuam-se do disposto do número 1, os atos ou atividades, fundados em situações de relevante interesse público, devidamente autorizados pela Entidade Gestora.

23- <u>RESERVA NATURAL DAS ILHAS SELVAGENS</u>

*a.* O decreto-lei nº 458/71, de 29 de outubro, cria a Reserva Natural das Ilhas Selvagens.

*b.* O Decreto regional nº 15/78/M de 10 de março, alterado pelo decreto regional nº 11/81/M de 15 de maio, define a reserva natural pelo território das Ilhas Selvagens e pelos fundos marinhos até à batimétrica dos 200 metros.

*c.* Chama-se a atenção de toda a navegação para as seguintes proibições na área da Reserva Natural:

1) A realização de quaisquer trabalhos, obras ou atividades profissionais sem autorização do Governo Regional;

2) A utilização de fundeadouros fora das zonas especialmente destinadas a esse fim;

3) O acesso de pessoas, exceto mediante autorização do Governo Regional, que a concederá apenas para fins de estudo, de resolução de problemas técnicos ou a visitantes acompanhados por pessoas devidamente credenciadas, ou em estado de necessidade;

4) A introdução de veículos terrestres, exceto mediante autorização do Governo Regional;

5) O sobrevoo por aeronaves a altitude inferior a 200 metros, exceto em operações aéreas necessárias ao funcionamento da reserva ou em estado de necessidade;

6) A introdução de espécies animais ou vegetais terrestres, a colheita, captura ou perturbações dos existentes, bem como a apanha de espécies vegetais marinhas, excetuados os casos regularmente previstos;

7) A colheita de material geológico ou arqueológico ou a sua exploração sem autorização do Governo Regional;

8) A pesca de arrasto e outras artes que colidam com o fundo até à batimétrica fixada pela reserva, ressalvando-se as artes de anzol e rede;

9) A utilização para fins comerciais de aparelhos de fotografia, filmagem e radiodifusão sonora ou visual sem autorização do Governo Regional.

A Resolução n.º 1292/2009 de 2 de outubro, aprova o Plano de Ordenamento e Gestão das Ilhas Selvagens (POGIS), do qual se transcreve o seguinte artigo:

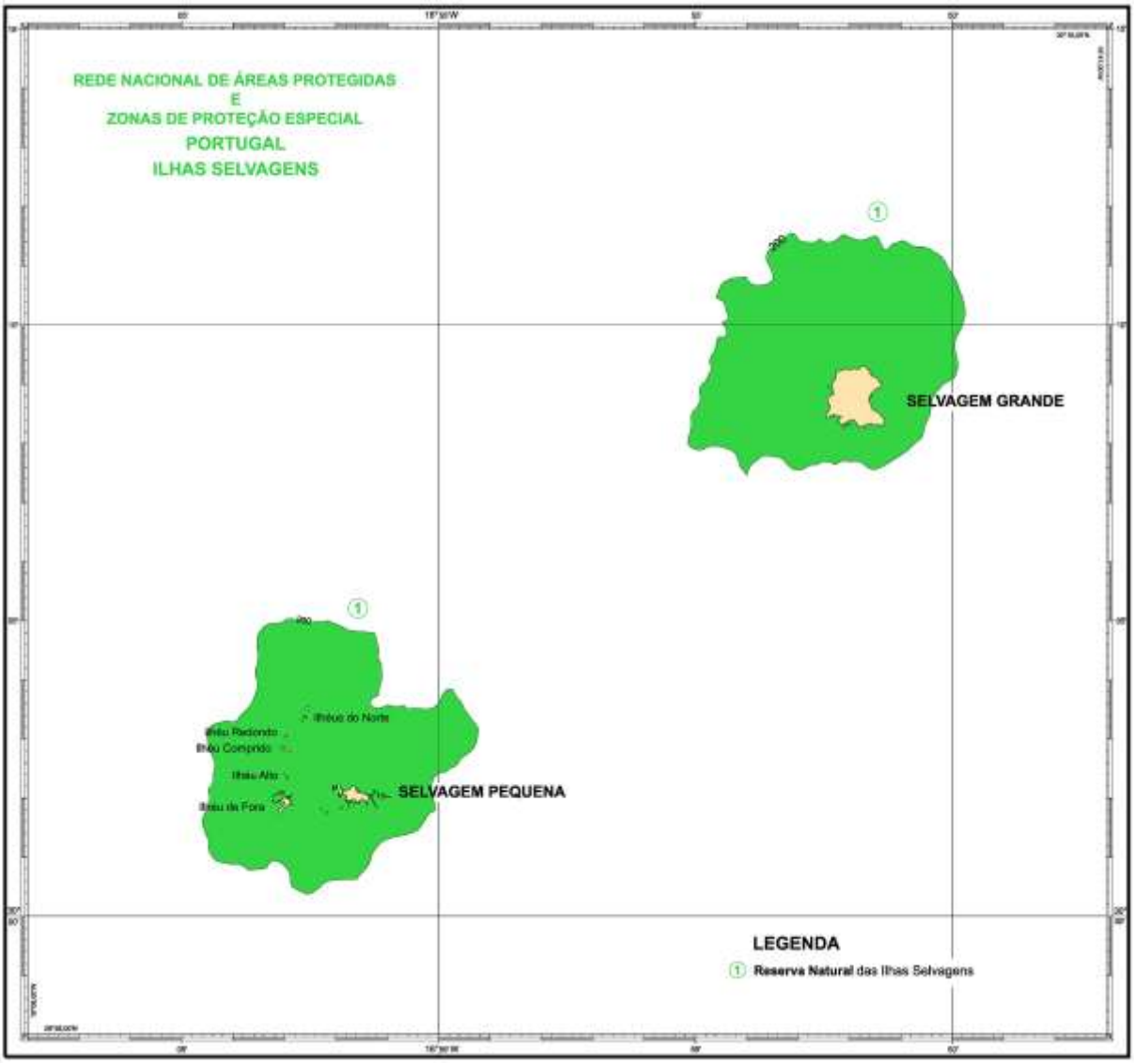
**Artigo 10.º – Atividades interditas**

1 - Na área de intervenção do POGIS, para além daqueles cuja interdição decorre da legislação específica e sem prejuízo das disposições específicas previstas para as áreas sujeitas a regimes de proteção, são interditos os seguintes atos e atividades:

a) A colheita, corte, captura, abate ou detenção de exemplares de seres vivos, incluindo a destruição de ninhos e a apanha de ovos, bem como a destruição dos seus habitats naturais;
b) A introdução e o repovoamento de quaisquer espécies não indígenas da flora e fauna terrestres;
c) A alteração da morfologia do solo, nomeadamente por escavações ou aterros;
d) A extração de material geológico ou arqueológico ou a sua exploração, quer de origem marinha, quer terrestre;
e) O abandono de detritos ou lixo;
f) O lançamento de águas provenientes de lavagens de embarcações, bem como, de águas residuais de uso doméstico e com uso de detergentes, no mar ou no solo;
g) A prática de atividades ruidosas;
h) O sobrevoo por aeronaves com motor abaixo de 200 m, exceto por razões de vigilância, para operações de busca e salvamento e militares;
i) Instalação de novas estruturas, infraestruturas e edificações;
j) O acesso livre;
k) A utilização de fundeadouros fora das zonas especialmente destinadas a esse fim.

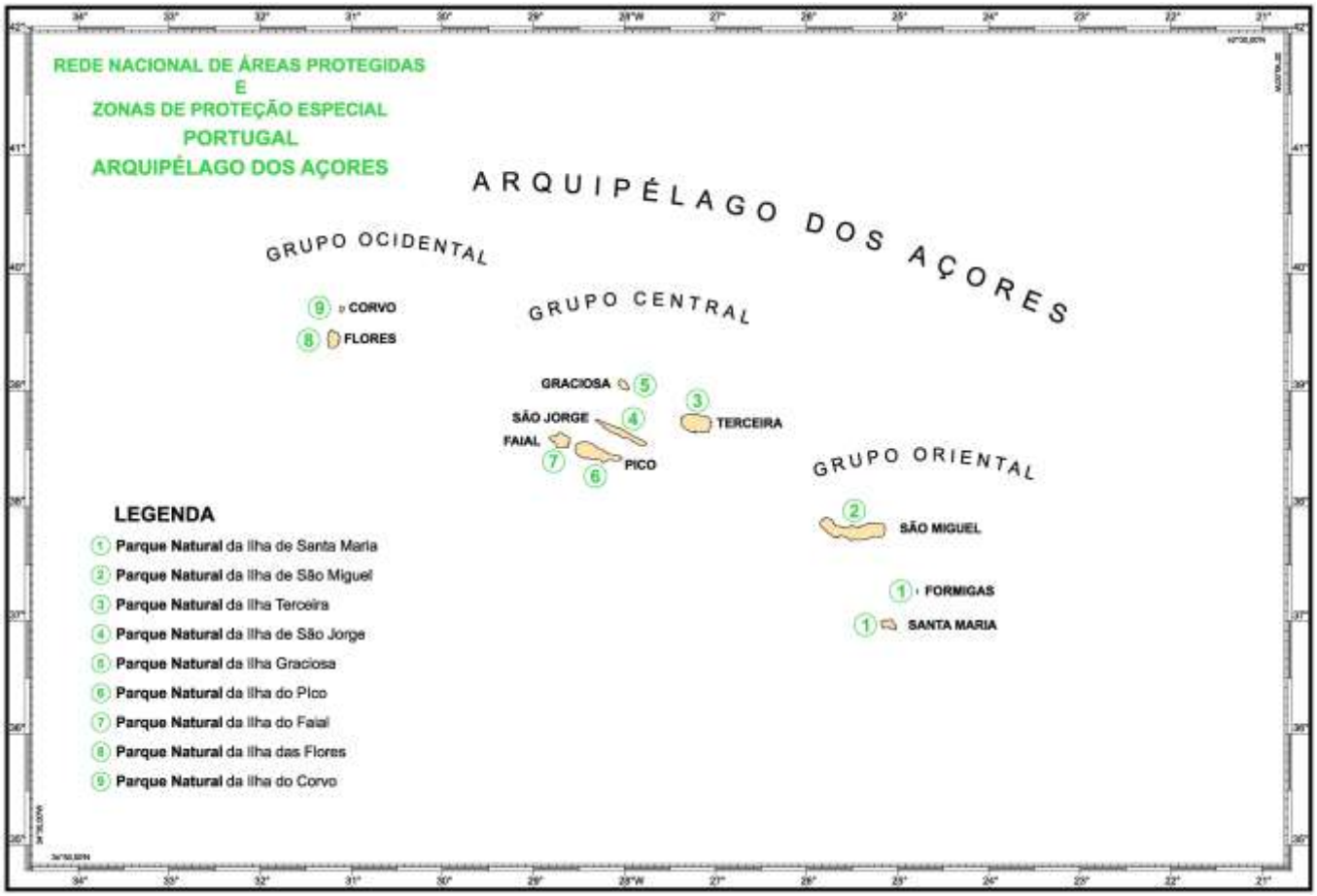
2 - Excetuam-se do disposto do número anterior, os atos ou atividades, fundados em situações de relevante interesse público, devidamente autorizados pela Entidade Gestora.

3 - Em toda a Área de Solo Rural não é permitida a edificabilidade privada.



## ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES

O Decreto Legislativo Regional n. º 15/2007/A, de 25 de junho, consagrou uma reforma sem precedentes no regime jurídico de classificação e gestão da Rede Regional de Áreas Protegidas da Região Autónoma dos Açores. Para mais informações consultar http://www.azores.gov.pt/Gra/srrn-natureza/menus/secundario/%C3%81reas+Protegidas/




Decreto Regulamentar Regional n.º 15/2007/A de 25 de junho foi posteriormente retificado pela Declaração de Retificação n.º 79/2007, de 21 de agosto. Este Decreto Legislativo foi revogado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 15/2012/A, de 2 de abril, que estabelece o regime jurídico da conservação da natureza e da proteção da biodiversidade.

### 24- PARQUE NATURAL DA ILHA DE SANTA MARIA

O Decreto Legislativo Regional n.º 47/2008/A cria o Parque Natural da Ilha de Santa Maria, tendo sido posteriormente alterado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 39/2012/A, de 19 de setembro que institui 13 áreas protegidas

Integram o Parque Natural da Ilha de Santa Maria todas as áreas protegidas classificadas e reclassificadas ao abrigo do decreto-lei n.º 19/93, de 23 de janeiro, adaptado à Região Autónoma dos Açores pelo Decreto Legislativo Regional n.º 21/93/A, de 23 de dezembro. Nestes casos, são assumidos os critérios e objetivos iniciais que presidiram à criação dessas áreas protegidas, assim como, quando aplicável, os regimes decorrentes dos planos especiais de ordenamento do território em vigor. O Parque Natural da Ilha de Santa Maria integra novos espaços com interesse paisagístico, geológico, natural e conservacionista, ou seja, e em concreto, a área de paisagem protegida para a gestão de *habitats* ou espécies do Pico Alto, a área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da Baía do Cura e as áreas de paisagem protegida da Baía de São Lourenço e da Baía da Maia.
O Decreto Legislativo regional

Artigo 1.º – **Objeto, natureza jurídica e âmbito**

1 - É criado o Parque Natural da Ilha de Santa Maria, adiante designado por Parque Natural, que integra todas as categorias de áreas protegidas da ilha de Santa Maria.

2 - O Parque Natural constitui a unidade de gestão das áreas protegidas da ilha de Santa Maria e insere-se no âmbito da Rede Regional de Áreas Protegidas da Região Autónoma dos Açores, adiante abreviadamente designada por Rede Regional de Áreas Protegidas, criada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 15/2007/A, de 25 de junho.

3 - O presente diploma desenvolve e complementa o regime definido no Decreto Legislativo Regional n.º 15/2007/A, de 25 de junho, conferindo execução, designadamente, à norma estatuída no n.º 3 do respetivo artigo 17.º

Artigo 4.º – **Reclassificação**

O Parque Natural integra as seguintes áreas protegidas reclassificadas pelo presente diploma no âmbito da Rede Regional de Áreas Protegidas:

*a*) A Reserva Natural Regional dos Ilhéus das Formigas, criada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 26/2003/ de 27 de maio;
*b*) As Reservas Naturais das Baías da Praia, de São Lourenço, dos Anjos e da Maia, criadas pelo Decreto Legislativo Regional n.º 7/87/A, de 29 de maio;
*c*) A Reserva Natural Regional do Figueiral e Prainha, criada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 5/2005/ de 13 de maio;
*d*) O Monumento Natural Regional do lugar da Pedreira do Campo, criado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 11/2004/A, de 23 de março;
*e*) A Paisagem Protegida de Interesse Regional do Barreiro da Faneca e da Costa Norte, criada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 9/2005/A, de 27 de maio.

As áreas protegidas com a categoria referida no número anterior são classificadas em função dos seguintes objetivos de gestão:

*a*) Preservação de *habitats*, ecossistemas e espécies num estado favorável;
*b*) Manutenção de processos ecológicos;
*c*) Proteção das características estruturais da paisagem, dos elementos geológicos e geomorfológicos ou afloramentos rochosos;
*d*) Preservação de exemplos do ambiente natural para estudos científicos, monitorização e educação ambiental;
*e*) Conservação das condições naturais de referência aos trabalhos científicos e projetos em curso;
*f*) Garantir a compatibilização do primado da conservação do património natural submarino com usos diversificados, sem prejuízo da utilização racional sustentada dos recursos marinhos;
*g*) Adotar medidas que assegurem a proteção das comunidades e dos *habitats* marinhos;
*h*) Definição de limites e condicionamentos ao livre acesso público.

**Reserva Natural dos Ilhéus das Formigas**

1 - A Reserva Natural dos Ilhéus das Formigas referida na alínea *a*) do artigo 4.º é reclassificada nos termos definidos no artigo 5.º em função dos objetivos de gestão estatuídos no n.º 2 do artigo anterior, sem prejuízo da manutenção dos critérios e objetivos iniciais que presidiram à respetiva criação, nomeadamente:

*a*) Proteger a flora e a fauna autóctones e os respetivos *habitats;*
*b*) Promover a gestão e salvaguarda dos recursos marinhos, recorrendo a medidas adequadas que possibilitem manter os sistemas ecológicos essenciais e os suportes de vida que garantam a sua utilização sustentável, que preservem a biodiversidade e recuperem os recursos depauperados ou sobre explorados;
*c*) Aprofundar os conhecimentos científicos sobre as comunidades insulares marinhas;
*d*) Contribuir para a ordenação e disciplina das atividades turística, recreativa e de exploração pesqueira, de forma a evitar a degradação dos valores naturais, permitindo o seu desenvolvimento sustentável.

2 - Constituem fundamentos específicos para a reclassificação referida no número anterior, o valor natural em presença e a importância para espécies, *habitats* e ecossistemas protegidos.

3 - Na Reserva Natural dos Ilhéus das Formigas ficam interditos os atos e atividades seguintes (Artigo nº 8):

*a*) A caça submarina, apanha ou colheita de organismos marinhos com ou sem auxílio de embarcação;
*b*) A perturbação, por qualquer meio, das aves que se acolhem nos ilhéus;
*c*) O depósito de resíduos;
*d*) A pesca, com exceção da pesca comercial, com linha de mão ou salto e vara, dirigida a tunídeos, exercida por atuneiros ou embarcações que integrem o sistema de monitorização contínua das atividades da pesca (MONICAP), a qual fica sujeita a parecer prévio vinculativo da Inspeção Regional das Pescas.

4 - Na Reserva Natural dos Ilhéus das Formigas ficam condicionadas e sujeitas a parecer prévio, de carácter vinculativo, do serviço com competência em matéria de ambiente, os atos e atividades seguintes:

*a*) A realização de trabalhos de investigação e divulgação científica, ações de monitorização, recuperação e sensibilização ambiental, bem como ações de salvaguarda dos valores naturais e de conservação da natureza, nomeadamente e entre outros quanto ao disposto na alínea *a*) do número anterior;
*b*) A recolha e posse de qualquer elemento ou amostra geológica, com exceção dos destinados à investigação científica ou no âmbito de ações de monitorização ambiental;
*c*) O mergulho com escafandro;

*d*) As ações decorrentes da execução de atividades de manutenção e limpeza da área protegida;
*e*) A alteração da configuração dos fundos marinhos;
*f*) A realização de eventos culturais e desportivos.

**Limites gerais – Áreas marinhas**

Costa Sudoeste — Ilhéu da Vila e Costa Adjacente:

Costa Norte definida a:

Norte pelo paralelo 37°1,617'N;
Sul pela linha de costa, pelo paralelo 37°0,150'N a oeste e pelo paralelo 38°0,350'N a este;
Oeste pelo meridiano 25°10,606'W;
Este pelo meridiano 25°02,783'W

Costa Este e Costa Sul – Baía de São Lourenço definida a:

Oeste pela linha de costa;
Este pela linha reta entre a Ponta das Salinas e a Ponta dos Matos.

Costa Sul definida a:

Norte pela linha de costa e pelo paralelo 36°57,106'N;
Sul pelo paralelo 36°55,179'N;
Oeste pelo meridiano 25°7,376'W;
Este pelo meridiano 25°0,382'W.

**Reserva Natural do Ilhéu da Vila**

1 - Na Reserva Natural do Ilhéu da Vila, referida no artigo 9.º, para além dos objetivos de gestão referidos no n.º 2 do artigo 7.º, constituem fundamentos específicos para a classificação os valores naturais em presença e a importância da área para espécies, *habitats* e ecossistemas protegidos.

2 - Na Reserva Natural do Ilhéu da Vila ficam interditos os atos e atividades seguintes:

*a*) A alteração à morfologia do solo por escavações ou aterros, pela modificação do coberto vegetal, do corte de vegetação arbórea e arbustiva, com exceção das decorrentes da execução de ações de manutenção e limpeza da área protegida;
*b*) A colheita, captura, abate ou detenção de exemplares de quaisquer organismos, sujeitos a medidas de proteção, em qualquer fase do seu ciclo biológico, incluindo a destruição de ninhos e a apanha de ovos, a perturbação ou a destruição dos seus *habitats;*
*c*) A introdução de espécies zoológicas e botânicas invasoras ou não características das formações e associações naturais existentes, nomeadamente plantas e animais exóticos;
*d*) O depósito de resíduos;
*e*) A realização de quaisquer atividades que perturbem o equilíbrio da envolvente.

3 - Na Reserva Natural do Ilhéu da Vila ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio, de carácter vinculativo, do serviço com competência em matéria de ambiente, os atos e atividades seguintes:
*a*) A realização de trabalhos de investigação e divulgação científica, ações de monitorização, recuperação e sensibilização ambiental, bem como ações de salvaguarda dos valores naturais e de conservação da natureza;
*b*) A acostagem de quaisquer tipos de embarcações, o desembarque e permanência, exceto quando destinadas a operações de salvamento e socorro.

4 - Os limites territoriais da Reserva Natural do Ilhéu da Vila estão representados no anexo II pela sigla SMA02.

5 - A Reserva Natural do Ilhéu da Vila integra no seu âmbito os objetivos e limites territoriais definidos para a Zona de Proteção Especial, seguidamente sempre designada por ZPE, Ilhéu da Vila e Costa Adjacente e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o estabelecido pelo Plano sectorial Rede Natura 2000.

6 - Dentro dos limites territoriais da área protegida da Reserva Natural do Ilhéu da Vila incluem -se áreas que preenchem os critérios de classificação da *Bird Life International.*

**Áreas Protegidas de Gestão de Recursos**

1 - Integram o Parque Natural com a categoria de áreas protegidas de gestão de recursos:

*a*) A área protegida de gestão de recursos da Baía de São Lourenço;
*b*) A área protegida de gestão de recursos da Costa Norte;
*c*) A área protegida de gestão de recursos da Costa Sul.

2 - As Reservas Naturais das Baías da Praia, de São Lourenço, dos Anjos e da Maia, referidas na alínea *b*) do artigo 4.º, são reclassificadas, nos termos do disposto no artigo 5.º, nas áreas protegidas de gestão de recursos a que se referem as alíneas do número anterior.

3 - As áreas protegidas de gestão de recursos referidas no n.º 1 prosseguem os seguintes objetivos de gestão:

*a*) Proteger a manutenção da biodiversidade e outros valores naturais a longo prazo;
*b*) Promover a gestão efetiva visando o uso sustentável dos recursos, nomeadamente a pesca, o pastoreio, a exploração florestal e outras atividades com baixa incidência de impactes ambientais;
*c*) Contribuir para o desenvolvimento sustentável regional.

Artigo 22.º – **Área Protegida de Gestão de Recursos da Baía de São Lourenço**

1 - Para além dos objetivos de gestão referidos no n.º 3 do artigo anterior, constituem fundamentos específicos para a reclassificação da área protegida de gestão de recursos da Baía de São Lourenço os valores naturais e estéticos em presença e a importância para espécies, *habitats* e ecossistemas protegidos.

2 - Na área protegida de gestão de recursos da Baía de São Lourenço ficam interditos os atos e atividades seguintes:

*a*) A apanha de algas para fins industriais;
*b*) A colheita ou exploração de material geológico ou arqueológico;
*c*) A extração ou dragagem de areia não regulamentada;
*d*) A pesca de arraste, palangre e com redes de emalhar.

3 - Na área protegida de gestão de recursos da Baía de São Lourenço ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio, de caráter vinculativo, do serviço com competência em matéria de ambiente os atos e atividades seguintes:

*a*) A apanha de caranguejos, lapas e cracas;
*b*) As escavações, aterros ou alterações de fundos.

4 - Os limites territoriais da área protegida de gestão de recursos da Baía de São Lourenço estão representados no anexo II pela sigla SMA11.

5 - A área protegida de gestão de recursos da Baía de São Lourenço integra no seu âmbito a área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da Baía do Cura referida no artigo 15.º

6 - Na área protegida de gestão de recursos da Baía de São Lourenço observa -se, cumulativamente com o regime definido no presente artigo, o regime referido nos nºs 2 e 3 do artigo 15.º

7 - A área protegida de gestão de recursos da Baía de São Lourenço integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definidas no n.º 1 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho.

Artigo 23.º – **Área Protegida de Gestão de Recursos da Costa Norte**

1 - Para além dos objetivos de gestão referidos no n.º 3 do artigo 21.º, constituem fundamentos específicos para a reclassificação da área protegida de gestão de recursos da Costa Norte os valores naturais e estéticos em presença e a importância para espécies, *habitats* e ecossistemas protegidos.

2 - Na área protegida de gestão de recursos da Costa Norte ficam interditos os atos e atividades referidos nas alíneas *a*) e *b*) do n.º 2 do artigo anterior.

3 - Na área protegida de gestão de recursos da Costa Norte ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio, de caráter vinculativo, do serviço com competência em matéria de ambiente os atos e atividades referidos nas alíneas *c*) e *d*) do n.º 2, bem como as referidas no n.º 3 do artigo anterior.

4 - A área protegida de gestão de recursos da Costa Norte integra no seu âmbito a área de paisagem protegida do Barreiro da Faneca referida no artigo 18.º

5 - Na área protegida de gestão de recursos da Costa Norte aplica -se, cumulativamente com o regime definido nos nºs 2 e 3 anteriores, o regime definido nos nºs 2 e 3 do artigo 18.º

6 - Os limites territoriais da área protegida de gestão de recursos da Costa Norte estão representados no anexo II pela sigla SMA12.

7 - A área protegida de gestão de recursos da Costa Norte integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definidas no n.º 1 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho.

Artigo 24.º – **Área Protegida de Gestão de Recursos da Costa Sul**

1 - Para além dos objetivos de gestão referidos no n.º 3 do artigo 21.º, constituem fundamentos específicos para a reclassificação da área protegida de gestão de recursos da Costa Sul os valores naturais e estéticos em presença e a importância para espécies, *habitats* e ecossistemas protegidos.

2 - Na área protegida de gestão de recursos da Costa Sul ficam interditos os atos e atividades referidos no n.º 2 do artigo 22.º

3 - Na área protegida de gestão de recursos da Costa Sul ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio, de carácter vinculativo, do serviço com competência em matéria de ambiente os atos e atividades referidos no n.º 3 do artigo 22.º

4 - A área protegida de gestão de recursos da Costa Sul integra no seu âmbito as áreas protegidas para a gestão de *habitats* ou espécies da Ponta do Castelo e da Baía do Cura, referidas nos artigos 14.º e 15.º, respetivamente.

5 - Na área protegida de gestão de recursos da Costa Sul aplica -se, cumulativamente com o regime definido nos nºs 2 e 3 anteriores, o regime definido nos nºs 2 e 3 do artigo 13.º

6 - Os limites territoriais da área protegida de gestão de recursos da Costa Sul estão representados no anexo II pela sigla SMA13.

7 - A área protegida de gestão de recursos da Costa Sul integra no seu âmbito os objetivos e limites territoriais definidos para o SIC Ponta do Castelo e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o estabelecido pelo Plano sectorial da Rede Natura 2000.

8 - A área protegida de gestão de recursos da Costa Sul integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definidas no n.º 1 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho.

25- PARQUE ARQUEOLÓGICO SUBAQUÁTICO DO C*ANARIAS*

O Decreto Regulamentar Regional n.º 24/2015/A de 29 de outubro Cria o Parque Arqueológico Subaquático do *Canarias*, na ilha de Santa Maria.

Artigo 1.º – **Objeto e âmbito**

1 - É criado o Parque Arqueológico Subaquático do *Canarias*, defronte da Praia Formosa, freguesia da Almagreira, concelho de Vila do Porto, ilha de Santa Maria.

2 - O Parque Arqueológico do C*anaria*s visa cumprir os objetivos estabelecidos no artigo 36.º, do Decreto Legislativo Regional n.º 27/2004/A, de 24 de agosto, com as alterações introduzidas pelo Decreto Legislativo Regional n.º 8/2006/A, de 10 de março.

3 - As coordenadas geográficas mencionadas no presente diploma são referidas ao Datum S. Braz, Fuso 26.

Artigo 2.º – **Limites**

Os limites do Parque Arqueológico Subaquático do *Canarias* são definidos, a norte pela linha de costa, a sul pelo paralelo 36°56,900'N, a oeste pelo meridiano 025°06,070´W e, a leste, pelo meridiano 025°05,750´W, conforme mapa anexo.

Artigo 3.º – **Atividades proibidas**

1 - Sem prejuízo do disposto no artigo 36.º -A do Decreto Legislativo Regional n.º 27/2004/A, de 24 de agosto, alterado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 8/2006/A, de 10 de março, no interior do Parque Arqueológico Subaquático do *Canarias* são interditas as seguintes atividades: a) A pesca, qualquer que seja a arte ou modalidade; b) A ancoragem de embarcações, boias ou quaisquer outras estruturas, na respetiva área; c) A realização de trabalhos de investigação científica sem autorização da autoridade gestora.

2 - Para efeitos do disposto na alínea c), do número anterior, considera -se autoridade gestora o departamento da administração regional autónoma competente em matéria de cultura, o qual, quando necessário, procede à audição prévia do órgão local da Autoridade Marítima

3 - A autorização para a realização de trabalhos de investigação científica, a que se refere a alínea c), do n.º 1, rege -se pelo disposto no artigo 4.º, do Decreto Legislativo Regional n.º 27/2004/A, de 24 de agosto, alterado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 8/2006/A, de 10 de março.

Artigo 4.º – **Recolha de bens**

No interior do Parque Arqueológico Subaquático do *Canarias* a recolha de material arqueológico ou de quaisquer bens integrados no património cultural subaquático só é permitida no âmbito de trabalhos arqueológicos subaquáticos devidamente licenciados pelo departamento da administração regional autónoma competente em matéria de cultura, em conformidade com o disposto no Decreto Legislativo Regional n.º 27/2004/A, de 24 de agosto, alterado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 8/2006/A, de 10 de março.

Artigo 5.º – **Prática de mergulho amador**

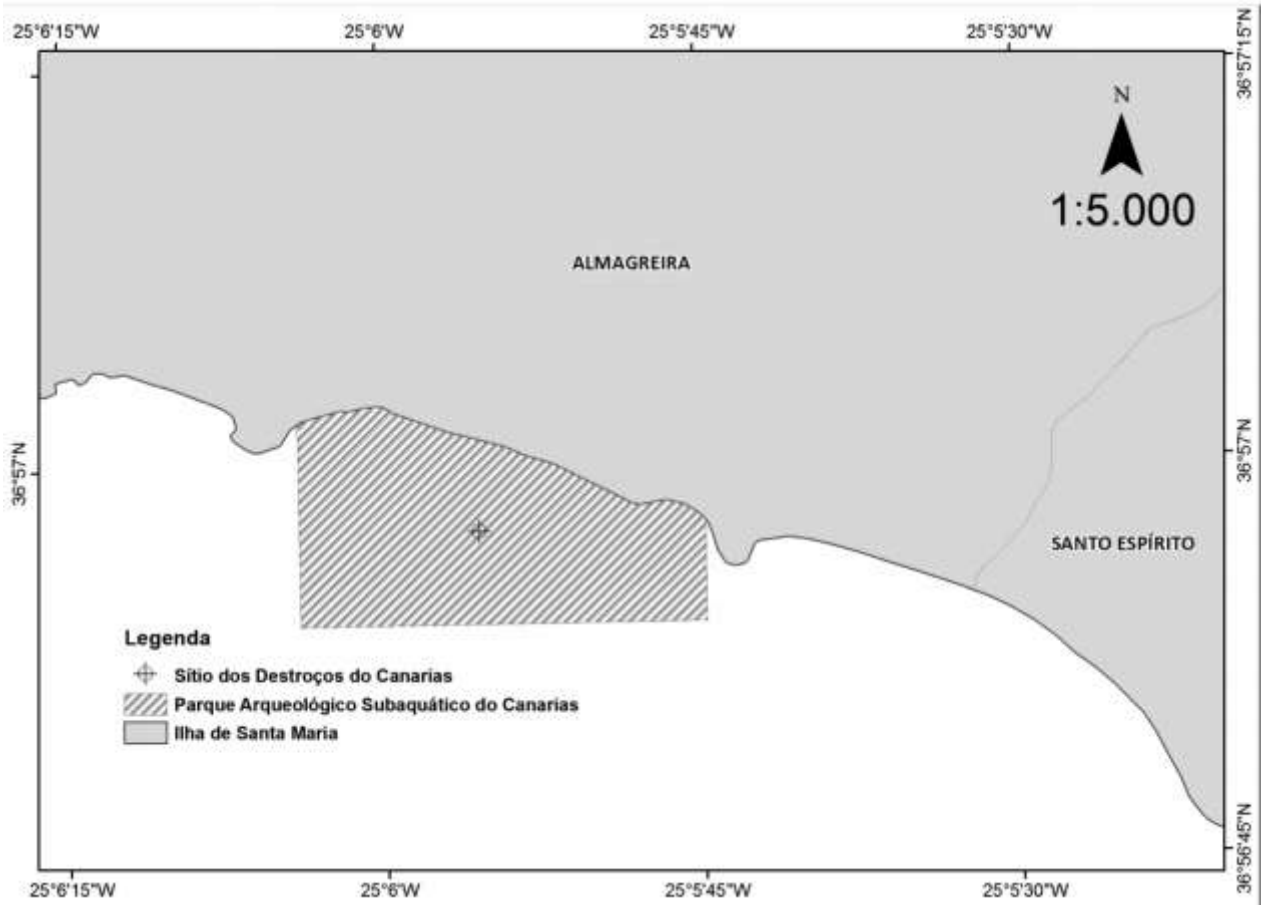
No Parque Arqueológico Subaquático do *Canarias* é permitida a prática do mergulho amador, cumpridas as normas legais e regulamentares que regulam aquela atividade.

Artigo 6.º – **Regime contraordenacional**

As contravenções ao disposto no presente diploma em matéria de arqueologia e visitação constituem contraordenações puníveis nos termos do artigo 36.º -C, do Decreto Legislativo Regional n.º 27/2004/A, de 24 de agosto, alterado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 8/2006/A, de 10 de março.

Artigo 7.º – **Fiscalização**

A fiscalização do Parque Subaquático do Canarias rege-se pelo disposto no artigo 36.º -B, do Decreto Legislativo Regional n.º 27/2004/A, de 24 de agosto, alterado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 8/2006/A, de 10 de março.



26- PARQUE NATURAL DA ILHA DE SÃO MIGUEL

O Decreto Legislativo Regional n.º 19/2008/A cria o Parque Natural da Ilha de São Miguel que institui 23 áreas protegidas.

Artigo 1.º – **Objeto, natureza jurídica e âmbito**

1 - É criado o Parque Natural da Ilha de São Miguel, adiante designado por Parque Natural, que integra todas as categorias de áreas protegidas da ilha de São Miguel.
2 - O Parque Natural constitui a unidade de gestão das áreas protegidas da ilha de São Miguel e insere -se no âmbito da Rede Regional de Áreas Protegidas da Região Autónoma dos Açores, adiante abreviadamente designada por Rede Regional de Áreas Protegidas, criada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 15/2007/A, de 25 de junho.
3 - O presente diploma desenvolve e complementa o regime definido no Decreto Legislativo Regional n.º 15/2007/A, de 25 de junho, conferindo execução, designadamente, à norma estatuída no n.º 3 do respetivo artigo 17

Artigo 4.º – **Reclassificação**

1 - O Parque Natural integra, entre outras, as seguintes áreas:

*a*) Área Protegida para a Gestão de *Habitats* ou espécies do Ilhéu de Vila Franca do Campo – Está interdita a prática de todo o tipo de pesca, incluindo a pesca lúdica e a caça submarina e ainda a imobilização de embarcações e barcos de recreio. Estão condicionadas as atividades de navegação com embarcações motorizadas no interior da cratera, exceto se decorrentes da prática de atividades devidamente autorizadas ou concessionadas, a pernoita, o mergulho com escafandro, a alteração da configuração dos fundos marinhos e a acostagem de embarcações no molhe do ilhéu.
Esta área integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definidas no nº1 do artigo 4º do Decreto Regulamentar Regional nº14/93/A, de 31 de julho. (Ver Artigo 15º do DLR nº 19/2008/A);

*b*) Área Protegida para a Gestão de *Habitats* ou espécies da Ponta do Cintrão – Estão interditas as ações que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.
Está ainda interdita a navegação com embarcações, salvo quando destinadas a operações de socorro, salvamento ou no âmbito de atividades de investigação científica ou monitorização do estado de qualidade da água. (Ver Artigo 18º do DLR nº 19/2008/A);

*c*) Área Protegida para a Gestão de *Habitats* ou espécies da Ponta do Arnel – Estão interditas as ações que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.
Está ainda interdita a navegação com embarcações, salvo quando destinadas a operações de socorro, salvamento ou no âmbito de atividades de investigação científica ou monitorização do estado de qualidade da água. Está condicionada a prática do mergulho com escafandro e a pernoita.
Esta área integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definidas no nº1 do artigo 4º do Decreto Regulamentar Regional nº14/93/A, de 31 de julho. (Ver Artigo 19º do DLR nº 19/2008/A);

*d*) Área Protegida para a Gestão de *Habitats* ou espécies das Feteiras – Estão interditas as ações que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.
Está ainda interdita a navegação com embarcações, salvo quando destinadas a operações de socorro, salvamento ou no âmbito de atividades de investigação científica ou monitorização do estado de qualidade da água. (Ver Artigo 20º do DLR nº 19/2008/A);

*e)*.Área Protegida para a Gestão de *Habitats* ou espécies da Ponta do Escalvado – Estão interditas as ações que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.
Está ainda interdita a navegação com embarcações, salvo quando destinadas a operações de socorro, salvamento ou no âmbito de atividades de investigação científica ou monitorização do estado de qualidade da água. (Ver Artigo 21º do DLR nº 19/2008/A);

*f)* Área Protegida para a Gestão de *Habitats* ou espécies da Ponta da Bretanha **–** Estão interditas as ações que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.
Está ainda interdita a navegação com embarcações, salvo quando destinadas a operações de socorro, salvamento ou no âmbito de atividades de investigação científica ou monitorização do estado de qualidade da água. Está condicionada a prática do mergulho com escafandro e a pernoita. (Ver Artigo 22º do DLR nº 19/2008/A);

*g*) Área Protegida para a Gestão de *Habitats* ou espécies da Faial da Terra **–** Estão interditas as ações que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentado.

*h*) Está ainda interdita a navegação com embarcações, salvo quando destinadas a operações de socorro, salvamento ou no âmbito de atividades de investigação científica ou monitorização do estado de qualidade da água. Esta área integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definidas no nº1 do artigo 4º do Decreto Regulamentar Regional nº14/93/A, de 31 de julho. (Ver Artigo 23º do DLR nº 19/2008/A);

*i)* Área Protegida para a Gestão de *Habitats* ou espécies da Ferraria **–** Estão interditas as ações que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.
Está ainda interdita a navegação com embarcações, salvo quando destinadas a operações de socorro, salvamento ou no âmbito de atividades de investigação científica ou monitorização do estado de qualidade da água. (Ver Artigo 24º do DLR nº 19/2008/A);

*j)* Área Protegida de Gestão de recursos da Caloura – Ilhéu de Vila Franca do Campo **–** A área protegida de gestão de recursos da Caloura – ilhéu de Vila Franca do Campo integra no seu âmbito a área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies do ilhéu de Vila Franca do Campo e áreas de especial interesse ambiental da faixa litoral terrestre e marinha entre Água de Pau e ribeira das Tainhas, incluindo o SIC da Caloura – Ponta da Galera, da área de intervenção do POOC da Costa Sul da Ilha de São Miguel.

Na área protegida de gestão de recursos da Caloura – ilhéu de Vila Franca do Campo, está interdita a prática de todo o tipo de pesca, incluindo a pesca lúdica e a caça submarina e estão condicionadas as atividades de alteração da configuração dos fundos marinhos e a acostagem de embarcações no molhe do ilhéu.
Aplica-se ainda cumulativamente o regime decorrente do POOC da Costa Sul da Ilha de São Miguel. Esta área integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definidas no nº1 do artigo 4º do Decreto Regulamentar Regional nº14/93/A, de 31 de julho (ver Artigo 30º do DLR nº 19/2008/A);

*k*) Área Protegida de Gestão de recursos da Costa Este **–** Na área protegida de gestão de recursos da Costa Este, aplica-se cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o regime decorrente do POOC da Costa Sul da Ilha de São Miguel.
Esta área integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definidas no nº1 do artigo 4º do Decreto Regulamentar Regional nº14/93/A, de 31 de julho **(ver** Artigo 31º do DLR nº 19/2008/A);

*l)* Área Protegida de gestão de recursos da Ponta do Cintrão – Ponta da Maia **–** A área protegida de gestão de recursos da Ponta do Cintrão – Ponta da Maia integra no seu âmbito a área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da Ponta do Cintrão e as áreas de proteção do meio marinho definidas como espaço marítimo correspondendo ao troço entre o Calhau do Cabo (Ponta do Cintrão) e o Porto da Maia, da área de intervenção do POOC da Costa Norte da Ilha de São Miguel (ver Artigo 32º do DLR nº 19/2008/A);

*m)* Na área protegida de gestão de recursos da Ponta do Cintrão – Ponta da Maia, são interditas as ações que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas e a navegação com embarcações, salvo quando destinadas a operações de socorro, salvamento ou no âmbito de atividades de investigação científica ou monitorização do estado de qualidade da água.
Aplica-se ainda cumulativamente o regime decorrente do POOC da Costa Norte da Ilha de São Miguel. Esta área integra o seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definida no n.º 3 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho;

*n)* Área Protegida de gestão de recursos do Porto das Capelas – Ponta das Calhetas **–** A área protegida de gestão de recursos do porto das Capelas – Ponta das Calhetas integra no seu âmbito as áreas de proteção do meio marinho definidas como espaço marítimo correspondendo ao troço entre o porto das Capelas – Ponta das Calhetas, da área de intervenção do POOC da Costa Norte da Ilha de São Miguel.
Na área protegida de gestão de recursos do porto das Capelas – Ponta das Calhetas, aplica-se cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o regime decorrente do POOC da Costa Norte da Ilha de São Miguel **(ver** Artigo 33º do DLR nº 19/2008/A);

*o)* Área Protegida de gestão de recursos da Ponta da Ferraria – Ponta da Bretanha **–** A área protegida de gestão de recursos da ponta da Ferraria – Ponta da Bretanha integra no seu âmbito as áreas protegidas para a gestão de *habitats* ou espécies da ponta do Escalvado e da Ferraria, e ainda, as áreas de proteção do meio marinho definidas como espaço marítimo correspondendo ao troço entre a ponta da Ferraria e a ponta da Bretanha da área de intervenção do POOC da Costa Norte da Ilha de São Miguel.
Na área protegida de gestão de recursos da ponta da Ferraria – Ponta da Bretanha, aplicam-se, cumulativamente o regime decorrente do POOC da Costa Norte da Ilha de São Miguel.
A área protegida de gestão de recursos da Ponta da Ferraria – Ponta da Bretanha integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definida no n.º 3 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º14/93/A, de 31 de julho

2 - É reclassificada como reserva natural, na sequência do estatuído no n.º 2 do artigo 37.º do Decreto Legislativo Regional n.º 15/2007/A, de 25 de junho, a reserva florestal natural parcial do pico da Vara, criada pelo disposto na alínea *f*) do artigo 1.º e delimitada nos termos constantes da alínea *n*) do n.º 1 do artigo 2.º, ambos do Decreto Legislativo Regional n.º 27/88/A, de 22 de julho.

3 - São reclassificadas como área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da Tronqueira e planalto dos Graminhais as reservas florestais naturais parciais da Atalhada e Graminhais, criadas pelo disposto na alínea *f*) do artigo 1.º, delimitadas nos termos constantes das alíneas *l*) e *m*) do n.º 1 do artigo 2.º, ambos do Decreto Legislativo Regional n.º 27/88/A, de 22 de julho, e classificadas como reservas naturais na sequência do estatuído no n.º 2 do artigo 37.º do Decreto Legislativo Regional n.º 15/2007/A, de 25 de junho.

Artigo 5.º – **Regime, fins e objetivos de reclassificação**

1 - As áreas protegidas e reservas naturais referidas no artigo anterior são reclassificadas de acordo com as categorias de áreas protegidas que integram a Rede Regional de Áreas Protegidas, em função dos respetivos fins e objetivos de gestão e nos termos do regime estabelecido pelo Decreto Legislativo Regional n.º 15/2007/A, de 25 de junho.

2 - As reclassificações referidas no número anterior são realizadas sem prejuízo da manutenção dos critérios e objetivos que presidiram à criação e classificação inicial das áreas protegidas a que alude o artigo 4.º

3 - A reclassificação das áreas protegidas e reservas naturais referidas no artigo 4.º determinam o alargamento do respetivo âmbito e delimitações territoriais, nos termos constantes do presente diploma e são realizadas em função da respetiva importância específica para a preservação da fauna, flora e *habitats* naturais das áreas que integram o Parque Natural, bem como dos valores paisagísticos e geológicos em presença.

**Limites gerais – Áreas marinhas**

Ferraria – Ponta da Bretanha definida a:

Norte pelo paralelo 37º54,705’N;
Sul pelo paralelo 37º51,250’N;
Oeste pelo meridiano 25º51,655’W;
Este pela linha de costa e pelo meridiano 25º47,272’W.

Caloura - ilhéu de Vila Franca - definido a:

Norte pela linha de costa, desde o seu limite oeste até ao ponto de coordenada UTM: 26S X -633091 Y -4175262 m e, desde este ponto, pelo limite superior de falésia e pela curva de nível dos 10 m;

Sul pelo paralelo 37º41,933'N;
Oeste pelo meridiano 25º31,850'W;
Este pelo meridiano 25º26,017'W.

Costa este definida a:

Oeste pela linha de costa;
Este pelo meridiano 25º7,833'W;
Norte pelo paralelo 37º49,350'N;
Sul pelo paralelo 37º45,950'N.

Ponta do Cintrão - Ponta da Maia, definida a:

Norte pelo paralelo 37º50,895'N;
Sul pela linha de costa;
Este pelo meridiano 25º22,645'W;
Oeste pelo meridiano 25º30,414'W

Porto das Capelas - Ponta das Calhetas, definido a:

Norte pelo paralelo 37º50,932'N;
Sul e oeste pela linha de costa;
Este pelo meridiano 25º36,308'W

**PARQUE ARQUEOLÓGICO SUBAQUÁTICO DO DORI – ILHA DE SÃO MIGUEL**

Os parques arqueológicos subaquáticos, nos termos definidos pelo artigo 36.º do Decreto Legislativo Regional n.º 27/2004/A, de 24 de agosto, com as alterações introduzidas pelo Decreto Legislativo Regional n.º 8/2006/A, de 10 de março, constituem espaços privilegiados de conservação do património arqueológico que, quando localizados em áreas adequadas, propiciam locais de visitação que aliam o valor intrínseco dos bens arqueológicos neles presentes às características dos fundos e da biodiversidade marinha existente no mar dos Açores.
Pelo Decreto Regulamentar Regional n.º 12/2012/A é criado o Parque Arqueológico do Dori, como área visitável de preservação dos restos daquele navio. Nos termos da alínea *d*) do n.º 1 do artigo 227.º da Constituição, da alínea *b*) do n.º 1 do artigo 89.º do Estatuto Político -Administrativo da Região Autónoma dos Açores e do n.º 3 do artigo 36.º do Decreto Legislativo Regional n.º 27/2004/A, de 24 de agosto, o Governo Regional decreta o seguinte:

Artigo 1.º – Objeto e âmbito

1 — É criado o Parque Arqueológico Subaquático do Dori, com centro nas coordenadas 37°44,602'N / 025°37,695'W, no elipsoide de referência WGS 84, ao largo da costa sul da ilha de São Miguel, a és-sueste da Ponta de Rosto de Cão, frente a São Roque.
2 — O Parque Arqueológico Subaquático do Dori visa os objetivos estabelecidos no artigo 36.º do Decreto Legislativo Regional n.º 27/2004/A, de 24 de agosto.

Artigo 2.º – Limites

1 — Os limites do Parque Arqueológico Subaquático do Dori são definidos por um quadrado com 800 m de lado, centrado no ponto referido no artigo anterior.
2 — As coordenadas geográficas (WGS84) deste limite são, a norte, pelo paralelo 37°44,820'N., a sul, pelo paralelo 37°44,390'N., a oeste, pelo meridiano 025°37,960'W e, a leste, pelo meridiano 025°37,420'W.

Artigo 3.º – Atividades proibidas

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo 36.º -A do Decreto Legislativo Regional n.º 27/2004/A, de 24 de agosto, com as alterações introduzidas pelo Decreto Legislativo Regional n.º 8/2006/A, de 10 de março, no interior do Parque Arqueológico Subaquático do Dori são ainda interditas as seguintes atividades:
*a*) A pesca, qualquer que seja a arte ou modalidade;
*b*) A ancoragem de embarcações, boias ou quaisquer outras estruturas, exceto as estruturas de sinalização do parque e as que estejam integradas em atividades autorizadas pela autoridade gestora;
*c*) A realização de trabalhos de investigação científica sem autorização da autoridade gestora.

…
Artigo 8.º – Regime contraordenacional

As contravenções ao disposto no presente diploma em matéria de arqueologia e visitação constituem contraordenações puníveis nos termos do artigo 36.º -C do Decreto Legislativo Regional n.º 27/2004/A, de 24 de agosto, na redação que lhe foi dada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 8/2006/A, de 10 de março.

27 – PARQUE NATURAL DA ILHA TERCEIRA

O Parque Natural da Ilha Terceira foi criado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 11/2011/A, de 20 de abril e instituiu 20 áreas protegidas. Do DLR nº 11/2011/A destaca-se o seguinte:

1 - Área Protegida da Ponta das Contendas (Artigo 15º do DLR nº 11/2011/A.) – Estão interditos os atos e atividades que provoquem alterações significativas do nível de ruído, nomeadamente as decorrentes da permanência e navegação de embarcações a motor nas zonas marinhas em torno das colónias de aves; a acostagem, o desembarque e a permanência de quaisquer tipos de embarcações junto aos ilhéus, exceto quando destinadas a operações de salvamento e socorro, de segurança e à realização de ações de natureza científica e de conservação autorizadas pelo departamento da administração regional autónoma competente em matéria de ambiente; o acesso de pessoas aos ilhéus da Ponta da Mina, com exceção de operações de salvamento e socorro, de segurança e à realização de ações de natureza científica e de conservação, autorizadas pelo departamento da administração regional autónoma competente em matéria de ambiente.

A área protegida da Ponta das Contendas integra no seu âmbito os objetivos e limites territoriais definidos para a zona de proteção especial da Ponta das Contendas e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o regime estabelecido pelo Plano sectorial da Rede Natura 2000 e pelo Plano de Ordenamento da Orla Costeira da Ilha Terceira, aprovado pelo Decreto Regulamentar Regional n.º 1/2005/A, de 15 de fevereiro (adiante designado por POOC da Ilha Terceira);

2 - Área Protegida da Costa das Quatro Ribeiras (Artigo 19º DLR nº 11/2011/A.) – A área protegida para a gestão de habitats ou espécies da Costa das Quatro Ribeiras integra no seu âmbito os objetivos e limites definidos para a ZEC da Costa das Quatro Ribeiras e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o regime estabelecido pelo Plano sectorial da Rede Natura 2000 e no POOC da Ilha Terceira;

3 - Área protegida do Planalto Central e Costa Noroeste (Artigo 20º DLR nº 11/2011/A.) – A área protegida do Planalto Central e Costa Noroeste integra no seu âmbito os objetivos definidos para o regime estabelecido no Plano sectorial da Rede Natura 2000 e no POOC da Ilha Terceira.

***Do artigo 24º do DLR nº 11/2011/A sublinha-se o seguinte:***

"3 - Nas áreas marinhas protegidas de gestão de recursos integradas no Parque Natural da Terceira ficam interditos, sem prejuízo das ações de manutenção, conservação e limpeza da área protegida, os atos atividades seguintes:

a ) A exploração e extração de massas minerais, incluindo a exploração, quebra ou rebentamento de rochas, a realização de dragagens e outras operações que alterem a topografia dos fundos, com exceção das executadas no âmbito de obras de manutenção ou melhoria de instalações portuárias;"

…

"4- Nas áreas marinhas protegidas de gestão de recursos integradas no Parque Natural da Terceira ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio vinculativo do departamento da administração regional autónoma competente em matéria de ambiente os atos e atividades seguintes:

…

A apanha de algas e de outras espécies da flora marinha; "

d ) A prática de ações que sejam suscetíveis de provocar poluição ou ruído ou de deteriorarem os fatores naturais da área, excetuando a permanência e a navegação de embarcações, que deverá ser realizada com ruído reduzido, de forma a não perturbar o equilíbrio da envolvente.

…

"5- Quando tal se mostre necessário para a prossecução dos objetivos de gestão dos habitats ou das espécies envolvidos, a pesca, a pesca submarina ou a apanha de quaisquer espécies haliêuticas no interior de cada uma das áreas marinhas protegidas de gestão de recursos podem ser especificamente regulamentadas por portaria conjunta dos membros do Governo Regional competentes em matéria de ambiente e de pescas, ouvido o conselho consultivo do Parque Natural da Terceira."

As Áreas Marinhas Protegidas que fazem parte do Parque Natural da Ilha Terceira, onde se aplicam as interdições e atos condicionados atrás referidos são as que se seguem:

Área marinha protegida das Quatro Ribeiras – (Artigo 26º DLR nº 11/2011/A.)
Área marinha protegida da Costa das Contendas – (Artigo 27º DLR nº 11/2011/A.)
Área marinha protegida dos ilhéus das Cabras – (Artigo 28º DLR nº 11/2011/A.)
Área marinha protegida das Cinco Ribeiras – (Artigo 29º DLR nº 11/2011/A.)
Área marinha protegida da Baixa da Vila Nova – (Artigo 30º DLR nº 11/2011/A.)
Área marinha protegida do Monte Brasil – (Artigo 31º DLR nº 11/2011/A.)

**PARQUE ARQUEOLÓGICO SUBAQUÁTICO DA BAÍA DE ANGRA – ILHA TERCEIRA**

Pelo Decreto Regulamentar Regional n.º 20/2005/A, de 12 de outubro, é criado o Parque Arqueológico da Baía de Angra.
O Decreto Regulamentar regional nº 19/2015/A, introduz alterações, nomeadamente nos seus artigos 3º, 4º, 5º e 6º.

Artigo 2.º – Limites

1 — Os limites do Parque Arqueológico Subaquático são a linha de costa entre a Ponta do Farol, a sul do Monte Brasil e a baía das Águas, a leste do Forte de São Sebastião, com as coordenadas 38º38,531' N / 027º13,065' W e 38º 39,196'N / 027º12,039'W e uma linha reta imaginária que os une, conforme anexo ao presente diploma, do qual é parte integrante

Artigo 3.º – Sítios visitáveis

1 — Na área do Parque Arqueológico Subaquático da Baía de Angra são delimitados dois sítios visitáveis, denominados Lidador e Cemitério das Âncoras.
2 — Os limites dos dois sítios arqueológicos visitáveis ficam entre o Forte de São Benedito e a Ponta do Farol, correspondente ao Cemitério das Âncoras, e a zona em frente ao cais da Figueirinha, correspondente ao naufrágio do vapor Lidador, conforme anexo.

Artigo 4.º – Acesso

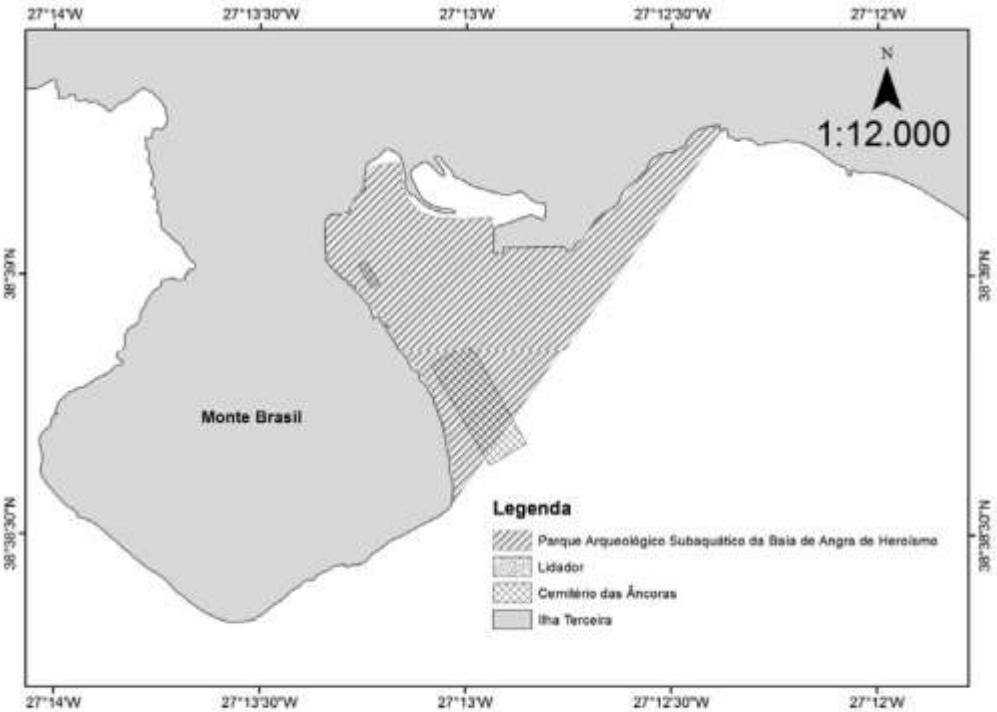
1 — O acesso ao Parque Arqueológico Subaquático é livre a qualquer mergulhador devidamente credenciado.
2 — Não é permitida a ancoragem de embarcações, boias ou quaisquer outras estruturas, na área adjacente ao Monte Brasil, até ao afastamento de 1/10 de milha náutica, ou 185 metros, a nascente do mesmo e desde a Ponta do Farol até ao Cais da Figueirinha, e na Baía da Prainha, entre as cotas 0 e -10 metros.

Artigo 6.º – Regime Contraordenacional

As contravenções ao disposto no presente diploma em matéria de arqueologia e visitação são puníveis nos termos do artigo 36.º -C do Decreto Legislativo Regional n.º 27/2004/A, de 24 de agosto, na redação que lhe foi dada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 8/2006/A, de 10 de março.

Artigo 7.º – Fiscalização

A fiscalização do Parque Subaquático da Baía de Angra do Heroísmo rege -se pelo disposto no artigo 36.º -B do Decreto Legislativo Regional n.º 27/2004/A, de 24 de agosto, na redação que lhe foi dada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 8/2006/A, de 10 de março.




28 – PARQUE NATURAL DA ILHA DE S. JORGE

O Parque Natural da Ilha de São Jorge foi criado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 10/2011/A, de 28 de março e instituiu 13 categorias de áreas protegidas. Do DLR nº 10/2011/A destaca-se o seguinte:

***Do artigo 19º do DLR nº 10/2011/A* – "Áreas protegidas de gestão de recursos:**

1 - Integram o Parque Natural de São Jorge com a categoria de áreas protegidas de gestão de recursos:

a) A Área Protegida da Costa Oeste;
b) A Área Protegida da Costa das Fajãs;
c) A Área Protegida de Entre Morros;
d) A Área Protegida da Costa Nordeste.

…

3 - Na área protegida de gestão de recursos ficam interditos, sem prejuízo das ações de manutenção, conservação e limpeza da área protegida, os atos e atividades seguintes:

a) A exploração e extração de massas minerais, incluindo a exploração, quebra ou rebentamento de rochas, a realização de dragagens e outras operações que alterem a topografia dos fundos, com exceção das executadas no âmbito de obras de manutenção ou melhoria de instalações portuárias;

…

4 - Na área protegida de gestão de recursos ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio vinculativo do departamento da administração regional autónoma competente em matéria de ambiente os atos e atividades seguintes:

…

b) A apanha de algas e de outras espécies da flora marinha;

…

e) A prática de ações que sejam suscetíveis de provocar poluição ou ruído ou de deteriorarem os fatores naturais da área, excetuando a permanência e a navegação de embarcações que deverá ser realizada com ruído reduzido, de forma a não perturbar o equilíbrio da envolvente.

**…**

5 - Quando tal se mostre necessário para a prossecução dos objetivos de gestão dos *habitats* ou das espécies envolvidos, a pesca, a pesca submarina ou a apanha de quaisquer espécies haliêuticas no interior de cada uma das áreas protegidas de gestão de recursos podem ser especificamente regulamentadas por portaria conjunta dos membros do Governo Regional competentes em matéria de ambiente e de pescas, ouvido o conselho consultivo do Parque Natural de São Jorge."

As Áreas Protegidas que fazem parte do Parque Natural da Ilha de São Jorge, onde se aplicam as interdições e atos condicionados atrás referidos são as que se seguem:

**Área Protegida da Costa Oeste** (Artigo 20º do DLR 10/2011/A) – A Área Protegida da Costa Oeste integra no seu âmbito os objetivos definidos para a ZEC Ponta dos Rosais, e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o regime estabelecido no Plano sectorial da Rede Natura 2000 e o regime decorrente do POOC de São Jorge.

**Área Protegida da Costa das Fajãs** (Artigo 21º do DLR 10/2011/A) – A Área Protegida da Costa das Fajãs integra no seu âmbito os objetivos definidos para a ZEC Costa NE e Ponta do Topo, e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o regime estabelecido pelo Plano sectorial da Rede Natura 2000 e o regime decorrente do POOC de São Jorge.

**Área Protegida da Costa Nordeste –** (Artigo 23º do DLR 10/2011/A) A Área Protegida da Costa Nordeste integra no seu âmbito os objetivos e limites territoriais definidos para a ZEC Costa NE e Ponta do Topo, e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o regime estabelecido no Plano sectorial da Rede Natura 2000 e o regime decorrente do POOC de São Jorge.

## 29 – PARQUE NATURAL DA ILHA GRACIOSA

O Parque Natural da Ilha Graciosa foi criado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 45/2008/A, de 05 de novembro e instituiu 8 áreas protegidas. Do DLR nº 45/2008/A destaca-se o seguinte:

1 - Reserva Natural do Ilhéu de Baixo (Artigo 7º do DLR nº 45/2008/A) – Na Reserva Natural do Ilhéu de Baixo ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio, de carácter vinculativo, do serviço com competência em matéria de ambiente, os atos e atividades do exercício da atividade de pesca em regime não ordenado, a acostagem de quaisquer tipos de embarcações e o desembarque e permanência, exceto quando destinadas a operações de salvamento e socorro ou para a apanha lúdica de cracas;

2 - Reserva Natural do Ilhéu da Praia **(**Artigo 8º do DLR nº 45/2008/A) – Na Reserva Natural do Ilhéu da Praia, e até à existência de amarrações exclusivamente criadas para o efeito, o fundear fica condicionado e sujeito a parecer prévio, de

carácter vinculativo, do serviço com competência em matéria de ambiente.

Ficam também condicionados os atos e atividades do exercício da atividade de pesca em regime não ordenado, a acostagem de quaisquer tipos de embarcações e o desembarque e permanência, exceto quando destinadas a operações de salvamento e socorro.

A Reserva Natural do Ilhéu da Praia integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definidas no n.º 5 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho;

3 - Área protegida para a gestão de habitats ou espécies da Ponta da Restinga (Artigo 12º do DLR nº 45/2008/A) – Na área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da Ponta da Restinga ficam interditas as ações que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.

A área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da ponta da Restinga integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definidas no n.º5 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho;

4 - Área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da Ponta Branca **(**Artigo 13º do DLR nº 45/2008/A) - Na área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da Ponta da Branca ficam interditas as ações que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.

A área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da ponta da Branca integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definidas no n.º5 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho;

5 - Área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da Ponta da Barca **(**Artigo 14º do DLR nº 45/2008/A) - Na área protegida para a gestão de habitats ou espécies da Ponta da Barca ficam interditas as ações que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.

A área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da Ponta da Barca integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definidas no n.º5 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho;

6 - Área protegida para a gestão de recursos da Costa Sudeste (Artigo 16º do DLR nº 45/2008/A) – Na área protegida de gestão de recursos da Costa Sudeste, ficam interditos os atos e atividades de acostagem de quaisquer tipos de embarcações e o desembarque, exceto quando destinada a operações de salvamento e socorro, a prática de todo e qualquer tipo de pesca, incluindo a pesca lúdica e a caça submarina.

As ações que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e da realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.
Na área protegida para a gestão de habitats ou espécies da Costa Sudeste ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio, de carácter vinculativo, do serviço com competência em matéria de ambiente, os atos e atividades de mergulho com escafandro, a alteração da configuração dos fundos marinhos e a realização de eventos culturais e desportivos.

A área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da Costa Sudeste integra no seu âmbito a área de Reserva Natural do Ilhéu de Baixo e a área protegida para a gestão de *habitats* e espécies da Ponta da Restinga, observando-se, cumulativamente os atos interditos e condicionados, aplicados àquelas áreas.

A área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da Costa Sudeste integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definidas no n.º 5 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho;

7 - Área protegida para a gestão de recursos da Costa Noroeste **(**Artigo 17º do DLR nº 45/2008/A) – Na área protegida de gestão de recursos da Costa Noroeste ficam interditos os atos e atividades de acostagem de quaisquer tipos de embarcações e o desembarque, exceto quando destinada a operações de salvamento e socorro, as ações que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e da realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.

É permitida a prática da pesca, não sendo, contudo, permitida a utilização de quaisquer tipos de redes. Na área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da Costa Noroeste ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio, de carácter vinculativo, do serviço com competência em matéria de ambiente, os atos e atividades de mergulho com escafandro, a alteração da configuração dos fundos marinhos e a realização de eventos culturais e desportivos.
A área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da Costa Sudeste integra no seu âmbito a área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da Ponta da Barca observando-se, cumulativamente os atos interditos e condicionados, aplicados àquela área.

A área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da Costa Noroeste integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definidas no n.º 5 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho.

30 – PARQUE NATURAL DA ILHA DO PICO

O Parque Natural da Ilha do Pico foi criado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 20/2008/A de 28 de março e instituiu 22 áreas protegidas. Do DLR nº 20/2008/A destaca-se o seguinte:

**Reserva Natural das Furnas de Santo António** (Artigo 11º do DLR nº 20/2008/A) – Na Reserva Natural das Furnas de Santo António fica condicionada e sujeita a parecer prévio do serviço com competência em matéria de ambiente, a permanência de embarcações, a navegação a motor e competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.

A Reserva Natural das Furnas de Santo António integra no seu âmbito os objetivos e limites territoriais definidos para a ZPE Furnas de Santo António e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o estabelecido pelo Plano sectorial Rede Natura 2000.

**Área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies das Lajes do Pico** (Artigo 16º do DLR nº 20/2008/A) – Na área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies das Lajes do Pico ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio do serviço com competência em matéria de ambiente os atos e atividades que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.

A área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies das Lajes do Pico integra no seu âmbito os objetivos e limites territoriais definidos para o SIC das Lajes do Pico e a ZPE das Lajes do Pico e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o estabelecido pelo Plano sectorial Rede Natura 2000.

A área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies das Lajes do Pico integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definida no n.º 7 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho.

**Área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies das Furnas de Santo António** (Artigo 17º do DLR nº 20/2008/A) – Na área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies das Furnas de Santo António ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio do serviço com competência em matéria de ambiente os atos e atividades que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.

A área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies das Furnas de Santo António integra no seu âmbito os objetivos e limites territoriais definidos para a ZPE das Furnas de Santo António e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o estabelecido pelo Plano sectorial Rede Natura 2000.

**Área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da Silveira** (Artigo 18º do DLR nº 20/2008/A) – Na área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da Silveira ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio do serviço com competência em matéria de ambiente os atos e atividades que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.

**Área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies do Mistério de São João** (Artigo 19º do DLR nº 20/2008/A) – Na área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies do Mistério de São João ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio do serviço com competência em matéria de ambiente os atos e atividades que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.

**Área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da Terra Alta** (Artigo 20º do DLR nº 20/2008/A) – Na área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da Terra Alta ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio do serviço com competência em matéria de ambiente os atos e atividades que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.

**Área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies das Ribeiras** (Artigo 21º do DLR nº 20/2008/A) – Na área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies das Ribeiras ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio do serviço com competência em matéria de ambiente os atos e atividades que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.

**Área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da zona do morro** (Artigo 22º do DLR nº 20/2008/A) – Na área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da zona do morro ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio do serviço com competência em matéria de ambiente os atos e atividades que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.

**Área da Paisagem Protegida da Cultura da Vinha – Ponta do Mistério** (Artigo 25º do DLR nº 20/2008/A) – A área da Paisagem Protegida da Cultura da Vinha – Ponta do Mistério integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definida no n.º 7 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho.

**Área da Paisagem Protegida da Cultura da Vinha – Zona Norte** (Artigo 26º do DLR nº 20/2008/A) – A área da Paisagem Protegida da Cultura da Vinha – Zona Norte integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definida no n.º 7 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho.

**Área da Paisagem Protegida da Cultura da Vinha – Zona Oeste** (Artigo 28º do DLR nº 20/2008/A) – A área da Paisagem Protegida da Cultura da Vinha – Zona Oeste integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definida no n.º 7 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho.

**Área protegida de gestão de recursos do porto das Lajes** (Artigo 31º do DLR nº 20/2008/A) – A área protegida de gestão de recursos do porto das Lajes integra a área protegida para a gestão de habitats ou espécies das Lajes do Pico e observa o regime nele definido quanto a atos e atividades interditos ou condicionados e sujeitos a parecer prévio do serviço com competência em matéria de ambiente (navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves).

A área protegida de gestão de recursos do porto das Lajes integra no seu âmbito os objetivos e limites territoriais definidos para o SIC Lajes do Pico e observa, cumulativamente, o regime definido pelo presente diploma e o estabelecido pelo Plano sectorial Rede Natura 2000.

A área protegida de gestão de recursos do porto das Lajes integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definida no n.º 7 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho

**Área protegida de gestão de recursos da ponta da ilha** (Artigo 32º do DLR nº20/2008/A) – Na área protegida de gestão de recursos da ponta da ilha ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio do serviço com competência em matéria de ambiente as ações que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.

**Área protegida de gestão de recursos do Canal Faial-Pico/sector Pico** (Artigo 33º do DLR nº20/2008/A) – A área protegida de gestão de recursos do canal Faial-Pico/sector Pico integra no seu âmbito os objetivos e limites territoriais definidos para o SIC Ilhéus da Madalena e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o estabelecido pelo Plano sectorial Rede Natura 2000.

A área protegida de gestão de recursos do canal Faial-Pico/sector Pico integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definida no n.º 7 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho.

31 – PARQUE NATURAL DA ILHA DO FAIAL

O Parque Natural da Ilha do Faial foi criado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 46/2008/A, de 7 de novembro e instituiu 13 áreas protegidas. Do DLR nº 46/2008/A destaca-se o seguinte:

**Reserva Natural das Caldeirinhas** (Artigo 8º do DLR nº46/2008/A) – Na Reserva Natural das Caldeirinhas ficam interditos os atos e atividades de livre acesso do público e de embarcações, a pesca e caça submarina e a alteração dos fundos marinhos.

A Reserva Natural das Caldeirinhas integra no seu âmbito os objetivos e limites territoriais definidos para o sítio de importância comunitária, doravante designado por SIC, Monte da Guia, e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o regime estabelecido pelo Decreto Legislativo Regional n.º 20/2006/A, de 6 de junho, que aprova o Plano sectorial da Rede Natura 2000, da Região Autónoma dos Açores, alterado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 7/2007/A, de 10 de abril, adiante sempre designado por Plano sectorial da Rede Natura 2000.

A Reserva Natural das Caldeirinhas integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definidas no n.º 8 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho.

**Reserva Natural do Morro do Castelo Branco** (Artigo 10º do DLR nº46/2008/A) – A Reserva Natural do Morro do Castelo Branco integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definida no n.º 8 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho.

**Área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies dos Capelinhos, Costa Noroeste e Varadouro** (Artigo 13º do DLR nº46/2008/A) – Na área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies dos Capelinhos, Costa Noroeste e Varadouro ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio, de carácter vinculativo, do serviço com competência em matéria de ambiente, as ações que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.

A área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies dos Capelinhos, Costa Noroeste e Varadouro integra no seu âmbito os objetivos e limites territoriais definidos para o SIC Caldeira, para o SIC Ponta do Varadouro e a ZPE da Caldeira e Capelinhos e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o estabelecido pelo Plano sectorial da Rede Natura 2000.

A área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies dos Capelinhos, Costa Noroeste e Varadouro integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definida no n.º 8 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho.

**Área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies do Varadouro – Castelo Branco** (Artigo 14º do DLR nº46/2008/A) – Na área protegida para a gestão de habitats ou espécies do Varadouro – Castelo Branco ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio, de carácter vinculativo, do serviço com competência em matéria de ambiente, as ações que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.

A área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies do Varadouro – Castelo Branco integra no seu âmbito os objetivos e limites territoriais definidos para o SIC Morro de Castelo Branco e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o estabelecido pelo Plano sectorial da Rede Natura 2000.

A área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies do Varadouro – Castelo Branco integra, no seu âmbito, as zonas de reserva integral de captura de lapas definida no n.º 8 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho.

**Área de paisagem protegida do Monte da Guia** (Artigo 17º do DLR nº46/2008/A) – A área de paisagem protegida do Monte da Guia integra no seu âmbito a Reserva Natural das Caldeirinhas, e observa, cumulativamente, o regime nessa Reserva Natural quanto a atos e atividades interditos ou condicionados e sujeitos a parecer prévio, de carácter vinculativo, do serviço com competência em matéria de ambiente, com o disposto no regime definido pelo Decreto Regulamentar Regional n.º 13/84/A, de 31 de março.

A área de paisagem protegida do Monte da Guia integra no seu âmbito os objetivos e limites territoriais definidos para o SIC Monte da Guia e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o estabelecido pelo Plano sectorial da Rede Natura 2000.

A área de paisagem protegida do Monte da Guia integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definidas no n.º 8 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho.

**Área protegida de gestão de recursos do Canal Faial-Pico/sector Faial** (Artigo 20º do DLR nº46/2008/A) – Na área protegida de gestão de recursos do Canal Faial-Pico/sector Faial ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio, de carácter vinculativo, do serviço com competência em matéria de ambiente.

As ações que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.

A área protegida de gestão de recursos do Canal Faial-Pico/sector Faial integra no seu âmbito a Reserva Natural das Caldeirinhas e a Área de Paisagem Protegida do Monte da e observa cumulativamente o regime destas áreas referidas quanto a atos e atividades interditos ou condicionados e sujeitos a parecer prévio, de carácter vinculativo, do serviço com competência em matéria de ambiente.

A área protegida de gestão de recursos do Canal Faial-Pico/sector Faial integra no seu âmbito os objetivos e limites territoriais definidos para o SIC Baixa do Sul e para o SIC Monte da Guia e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o estabelecido pelo Plano sectorial da Rede Natura 2000.

A área protegida de gestão de recursos do Canal Faial-Pico/sector Faial integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definidas no n.º 8 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho.

**Área protegida de gestão de recursos do Castelo Branco** (Artigo 21º do DLR nº46/2008/A) – Na área protegida de gestão de recursos do Castelo Branco é interdita a atividade de caça submarina.

Na área protegida de gestão de recursos do Castelo Branco ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio, de carácter vinculativo, do serviço com competência em matéria de ambiente, os atos e atividades do exercício da pesca não regulamentada e as ações que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.

A área protegida de gestão de recursos do Castelo Branco integra a Reserva Natural do Morro do Castelo Branco e a área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies do Varadouro – Castelo Branco e observa o regime definido para essas áreas quanto a atos e atividades interditos ou condicionados e sujeitos a parecer prévio, de carácter vinculativo, do serviço com competência em matéria de ambiente.

A área protegida de gestão de recursos do Castelo Branco integra no seu âmbito os objetivos e limites territoriais definidos para o SIC Morro do Castelo Branco e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o estabelecido pelo Plano sectorial da Rede Natura 2000.

A área protegida de gestão de recursos do Castelo Branco integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definidas no n.º 8 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho.

**Área protegida de gestão de recursos dos Capelinhos** (Artigo 22º do DLR nº46/2008/A) – Na área protegida de gestão de recursos dos Capelinhos é interdita a atividade de caça submarina.

Na área protegida de gestão de recursos dos Capelinhos ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio, de carácter vinculativo, do serviço com competência em matéria de ambiente, os atos e atividades do exercício da pesca não regulamentada e as ações que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.

A área protegida de gestão de recursos dos Capelinhos integra no seu âmbito a área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies dos Capelinhos, Costa Noroeste e Varadouro e observa, cumulativamente, o regime definido para essa área quanto a atos e atividades condicionados e sujeitos a parecer prévio, de carácter vinculativo, do serviço com competência em matéria de ambiente.

A área protegida de gestão de recursos dos Capelinhos integra no seu âmbito os objetivos e limites territoriais definidos para o SIC Caldeira e Capelinhos e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o estabelecido pelo Plano sectorial da Rede Natura 2000.

A área protegida de gestão de recursos dos Capelinhos integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definidas no n.º 8 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho.

**Área protegida de gestão de recursos dos Cedros** (Artigo 23º do DLR nº46/2008/A) – Na área protegida de gestão de recursos dos Cedros é interdita a atividade de caça submarina.

Na área protegida de gestão de recursos dos Cedros ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio, de carácter vinculativo, do serviço com competência em matéria de ambiente, os atos e atividades do exercício da pesca não regulamentada e as ações que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da permanência de embarcações, da navegação a motor e realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves, exceto quando regulamentadas.

A área protegida de gestão de recursos dos Cedros integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definidas no n.º 8 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho

32 – PARQUE NATURAL DA ILHA DAS FLORES

O Parque Natural da Ilha das Flores foi criado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 8/2011/A, de 23 de março e instituiu 9 categorias de áreas protegidas. Do DLR nº 8/2011/A destaca-se o seguinte:

**Reserva Natural do Ilhéu Maria Vaz** (Artigo 8º do DLR nº8/2011/A) – A Reserva Natural do Ilhéu Maria Vaz constitui uma reserva integral, nela ficando interdita a acostagem de qualquer tipo de embarcações e o desembarque e a permanência de pessoas, exceto quando no âmbito de operações de salvamento e socorro, de fiscalização ou segurança e, quando previamente autorizados pelo departamento da administração regional autónoma competente em matéria de ambiente, para a realização de trabalhos de limpeza, investigação ou de atividades de interesse relevante.

A Reserva Natural do Ilhéu de Maria Vaz integra no seu âmbito os objetivos definidos para a Zona de Proteção Especial designada por ZPE Costa Nordeste e para a Zona Especial de Conservação designada por ZEC Costa Nordeste, e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o regime estabelecido pelo Plano sectorial da Rede Natura 2000 e pelo Plano de Ordenamento da Orla Costeira da Ilha das Flores, aprovado pelo Decreto Regulamentar Regional n.º 24/2008/A, de 26 de novembro, seguidamente apenas referido por POOC das Flores.

**Área Protegida da Costa Nordeste –** Artigo 15º do DLR nº8/2011/A) **-** Na Área Protegida da Costa Nordeste, ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio vinculativo do diretor do Parque Natural das Flores os atos e atividades que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves e a extração de areias ou outro material geológico ao longo da linha de costa.

A Área Protegida da Costa Nordeste integra os ilhéus da Alagoa e da Baixa do Moinho e todos os restantes ilhéus e rochedos emersos existentes ao longo do troço de costa protegido, com exclusão do ilhéu de Maria Vaz, o qual constitui a Reserva Natural do Ilhéu de Maria Vaz.

Ficam excluídas da área protegida as estruturas portuárias das classes C e D a que se refere o Decreto Legislativo Regional n.º 17/94/A, de 18 de maio, com as alterações que lhe foram introduzidas pelo Decreto Legislativo Regional n.º 19/98/A, de 28 de novembro, e pelo Decreto Legislativo Regional n.º 13/2000/A, de 20 de maio, entendendo-se como tal os cais, rampas de varagem e respetivas obras complementares e a zona emersa situada a menos de 50 m dos respetivos limites exteriores.

A Área Protegida da Costa Nordeste integra no seu âmbito os objetivos e limites territoriais definidos para a ZEC Costa Nordeste e ZPE Costa Nordeste e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o regime estabelecido pelo Plano sectorial da Rede Natura 2000 e pelo POOC das Flores.

**Área Protegida da Ponta da Caveira** – (Artigo 16º do DLR nº8/2011/A) – Na Área Protegida da Ponta da Caveira, ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio vinculativo do diretor do Parque Natural das Flores os atos e atividades que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves e a extração de areias ou outro material geológico ao longo da linha de costa.

**Área Protegida da Costa Sul e Sudoeste** – (Artigo 17º do DLR nº8/2011/A) – Na Área Protegida da Ponta da Costa Sul e Sudoeste, ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio vinculativo do diretor do Parque Natural das Flores os atos e atividades que provoquem alterações dos níveis de ruído e poluição sonora, nomeadamente as decorrentes da realização de competições náuticas desportivas nas zonas marinhas em torno das colónias de aves e a extração de areias ou outro material geológico ao longo da linha de costa.

A Área Protegida da Costa Sul e Sudoeste integra o ilhéu Cartário e todos os restantes ilhéus e rochedos emersos existentes ao longo do troço de costa protegido.

A Área Protegida da Costa Sul e Sudoeste integra no seu âmbito os objetivos e limites territoriais definidos para a ZPE Costa Sul e Sudoeste e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o regime estabelecido pelo Plano sectorial da Rede Natura 2000.

**Área de Paisagem Protegida da Zona Central e Falésias da Costa Oeste** (Artigo 19º do DLR nº8/2011/A) – A Área Protegida da Zona Central e Falésias da Costa Oeste integra no seu âmbito os objetivos definidos para a ZEC Zona Central – Morro Alto e observa cumulativamente com o regime estabelecido no presente diploma, o regime estabelecido no Plano sectorial da Rede Natura 2000 e no POOC das Flores.
A Área Protegida da Zona Central e Falésias da Costa Oeste integra a zona de alto risco a que se refere o Decreto Legislativo Regional n.º 23/89/A, de 20 de novembro, que declara zona de alto risco a zona da Ponta da Fajã, no concelho das Lajes das Flores.

**Área Protegida da Costa Norte** (Artigo 21º do DLR nº8/2011/A) – Na Área Protegida da Costa Norte ficam interditos, sem prejuízo das ações de manutenção, conservação e limpeza da área protegida, os atos e atividades de exploração e extração de massas minerais, incluindo a exploração, quebra ou rebentamento de rochas, a realização de dragagens e outras operações que alterem a topografia dos fundos, com exceção das executadas no âmbito de obras de manutenção ou melhoria de instalações portuárias, exceto atividades de investigação científica devidamente autorizadas pelo diretor do Parque Natural das Flores.

Na Área Protegida da Costa Norte ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio vinculativo do departamento da administração regional autónoma competente em matéria de ambiente, os atos e atividades de apanha de algas e de outras espécies da flora marinha e a prática de ações que sejam suscetíveis de provocar poluição ou ruído ou de deteriorarem os fatores naturais da área, excetuando a permanência e a navegação de embarcações que deverá ser realizada com ruído reduzido, de forma a não perturbar o equilíbrio da envolvente, especialmente em torno das colónias de aves.

Quando tal se mostre necessário para a prossecução dos objetivos de gestão dos habitats ou das espécies envolvidos, a pesca, a pesca submarina ou a apanha de quaisquer espécies haliêuticas no interior de cada uma das áreas protegidas de gestão de recursos podem ser especificamente regulamentadas por portaria conjunta dos membros do Governo Regional competentes em matéria de ambiente e de pescas, ouvido o conselho consultivo do Parque Natural das Flores.

A Área Protegida da Costa Norte integra no seu âmbito os objetivos definidos para a ZEC Costa Nordeste e ZPE Costa Nordeste e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o estabelecido pelo Plano sectorial da Rede Natura 2000 e no POOC das Flores.

## 33 – PARQUE NATURAL DA ILHA CORVO

O Parque Natural da Ilha do Corvo foi criado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 44/2008/A, de 23 de março e instituiu 2 categorias de áreas protegidas. Do DLR nº 44/2008/A destaca-se o seguinte:

**Área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da Costa e Caldeirão do Corvo** (Artigo 6º do DLR nº 44/2008/A) – A área protegida para a gestão de habitats ou espécies da Costa e Caldeirão do Corvo íntegra os objetivos e limites territoriais definidos para o SIC Costa e Caldeirão do Corvo e ZPE Costa e Caldeirão do Corvo e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o estabelecido para o Plano sectorial Rede Natura 2000.

A área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da Costa e Caldeirão do Corvo íntegra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definidas o n.º 10 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho.

**Área protegida de gestão de recursos da Costa do Corvo** (Artigo 7º do DLR nº 44/2008/A) – Na área protegida para a gestão de recursos da Costa do Corvo ficam interditos os atos e atividades da pesca com palangre, seja este de fundo, seja de superfície, explosivos, agentes químicos, redes de arrasto, redes envolventes arrestantes e redes de emalhar de profundidade e a pesca com embarcações de comprimento fora-a-fora superior a 10 m, excetuando -se a pesca de isco vivo para atuneiros e as ações de formação profissional no âmbito da pesca.

Na área protegida para a gestão de recursos da Costa do Corvo ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio do serviço com competência em matéria de ambiente, os atos e atividades de extração de areias ou outro material inerte marinho; a alteração, por meio de aterros ou escavações, da configuração dos fundos marinhos; a realização de eventos desportivos, nomeadamente de pesca desportiva, de caça submarina ou de desportos náuticos motorizados; a atividade da aquicultura; a pesca comercial, turística e desportiva; a caça submarina e apanha de moluscos.

Na área protegida para a gestão de recursos da Costa do Corvo aplica-se, cumulativamente, o regime de interdições e condicionalismos previsto para a área protegida para a gestão de *habitats* ou espécies da Costa e Caldeirão do Corvo e os regimes decorrentes dos planos especiais de ordenamento do território em vigor.

A área protegida para a gestão de recursos da Costa do Corvo integra os objetivos e limites territoriais definidos para o SIC Costa e Caldeirão do Corvo e ZPE Costa e Caldeirão do Corvo e observa, cumulativamente com o regime definido pelo presente diploma, o estabelecido pelo Plano sectorial Rede Natura 2000.

A área protegida para a gestão de recursos da Costa do Corvo integra no seu âmbito as zonas de reserva integral de captura de lapas definidas no n.º 10 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 14/93/A, de 31 de julho.

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 38 - ÁREAS PERIGOSAS DEVIDO À EXISTÊNCIA DE MINAS

Durante a Segunda Guerra Mundial (1939 a 1945), Guerra da Coreia (1950-1951), Guerra Irão/Iraque e Guerra do Golfo, numerosos campos de minas foram lançados em diversas áreas do Mundo.

Muitos destes campos minados foram rocegados, noutros foram abertos canais rocegados. Estas rotas são na sua maioria marcadas por boias, tendo sido usadas com segurança pela navegação durante muitos anos.

No entanto, depois de minada, uma área nunca pode ser certificada como sendo completamente livre de perigos, pois as minas podem permanecer depois da rocega por não serem suscetíveis aos métodos comuns de rocega.

Além disso, navios afundados e baixos não assinalados podem existir nestas áreas, algumas das quais não foram ainda cobertas por modernos levantamentos hidrográficos.

Os navegantes são avisados de que só devem fundear nas rotas de aproximação a um porto e nos fundeadouros autorizados. Em emergência, é melhor fundear num canal rocegado do que em águas não rocegadas.

A navegação em antigos campos de minas, áreas rocegadas ou canais rocegados exige cuidados, nomeadamente:

- Navegar apenas nos canais rocegados, na sua maioria marcados por boias;
- Evitar zonas de águas pouco profundas, onde a rocega é mais difícil;
- Evitar pescar (sobretudo pesca de arrasto) ou desenvolver outras atividades submarinas;
- Fundear apenas em fundeadouros autorizados (em emergência é melhor fundear num canal rocegado do que em águas não rocegadas).

Os limites exteriores das áreas antigamente consideradas como perigosas, porque foram minadas ou eram suscetíveis de o ter sido, não estão mais sujeitos a variações.

Por esse motivo, o documento *Nemedri (NP 730)* foi retirado a partir de 1974, tendo a informação nele contida passado a ser incorporada nas cartas apropriadas do Almirantado Britânico e nas *Sailing Directions (Pilot's)*.

Igualmente a informação contida nos *Chinpacs (NP 731)* referente a detalhes dos campos minados e áreas rocegadas no Mar da China, Oceano Índico e Pacífico foi incorporada nas cartas e roteiros do Almirantado Britânico.

Algumas zonas do Mediterrâneo Oriental (ao largo da Líbia, Síria e aproximações do Canal do Suez e Mar Vermelho) e do Golfo Pérsico constituem ainda perigo para a navegação.

Indicam-se a seguir os limites de algumas áreas assinaladas como minadas:

### *1.* Mar Mediterrâneo

*Tarabulus*

a. 32º 52' 48"N / 013º 24' 30"E
32º 57' 42"N / 013º 24' 30"E
32º 57' 42"N / 013º 18' 00"E
32º 53' 48"N / 013º 22' 18"E

b. 32º 53' 42"N / 013º 20' 36"E
32º 55' 54"N / 013º 18' 00"E
32º 55' 54"N / 013º 15' 00"E
32º 54' 30"N / 013º 15' 00"E

*2.* **Golfo Pérsico**

a. *Bahrain*

26º 17,0'N / 051º 19,5'E
26º 36,0'N / 051º 32,0'E

b. *Ilha Farsi*

28º 00,87'N / 049º 47,87'E
27º 58,00'N / 049º 42,05'E
27º 41,00'N / 049º 53,77'E
27º 41,78'N / 050º 05,82'E

c. *Khor Fakkan*

25º 20'N / 056º 24 E
25º 20'N / 056º 33'E
25º 15'N / 056º 24'E
25º 15'N / 056º 33'E

d) Possível mina na posição

26º 24,7'N / 051º 15,9'E

**Origem** – NGIA – USA [NM 1(38)97]

## * 39 - SISTEMAS DE RADIOPOSICIONAMENTO POR SATÉLITE – *Global Positioning System*

1- CARACTERÍSTICAS DOS SISTEMAS GPS E DGPS

a. Está disponível em águas de jurisdição nacional o sistema de radioposicionamento *Global Positioning System* (GPS). O GPS é um sistema de navegação por satélite operado pelo "*United States Department of Defense*" (US DoD) que proporciona uma cobertura mundial contínua. Este sistema possui 2 níveis de serviço:

- Um nível com melhor performance, disponível aos utilizadores militares autorizados e conhecido por código P (de *Precision*) ou *Precise Positioning Service* (PPS);

- Um nível com performance mais fraca, disponível a todos os utilizadores do GPS e conhecido por código C/A (de *Coarse/Acquisition*) ou *Standard Positioning Service* (SPS).

Além disso, estão instaladas em território nacional 4 estações transmissoras de correções *Differential GPS* (DGPS), que permitem melhorar significativamente a performance do GPS/SPS.

b. O sinal do GPS/PPS é cifrado, só estando disponível a utilizadores militares autorizados, pelo que este Aviso foca apenas a utilização do GPS/SPS e do DGPS.

c. A operação dos recetores GPS/SPS deve tomar em consideração as limitações inerentes a este serviço, nomeadamente:

(1) O GPS/SPS garante uma exatidão horizontal inferior a 9 m em 95% dos casos;
(2) O GPS/SPS pode dar informações erradas durante períodos relativamente longos (até 6 horas) sem ter capacidade de avisar os utilizadores da disfunção, devido à fraca integridade do sistema GPS;
(3) O sinal do GPS/SPS pode ser afetado por interferências não intencionais e é bastante vulnerável a ações de empastelamento ou de mistificação.

d. A operação dos recetores DGPS deve tomar em consideração as limitações inerentes a este serviço, nomeadamente:

(1) O DGPS permite exatidões melhores do que 1 m (95%) nas proximidades das estações DGPS, mas o erro aumenta à medida que o recetor se afasta da estação DGPS, a uma taxa de cerca de 0,4 m por cada 100 milhas de afastamento;
(2) O DGPS garante uma boa integridade aos utilizadores, avisando-os de disfunções ou falhas nos satélites GPS em menos de 10 segundos;
(3) O sinal do DGPS pode ser afetado por interferências não intencionais e é bastante vulnerável a ações de empastelamento ou de mistificação.

2- IMPLANTAÇÃO NAS CARTAS NÁUTICAS DE POSIÇÕES GPS OU DGPS

O sistema GPS e as estações DGPS utilizam como sistema geodésico de referência o WGS-84, que corresponde a um sistema geodésico que relaciona as posições na Terra com um modelo matemático complexo em forma de esferóide, usado para se aproximar tanto quanto possível da forma da Terra. A sua origem é o centro de massa da Terra, constituindo, assim, um sistema geodésico de referência válido para todo o mundo.

As CN portuguesas são construídas com base em *data* locais ou regionais, identificados em cada uma dessas CN, os quais usam elipsoides não geocêntricos que garantem uma boa aproximação à forma da superfície da Terra apenas numa determinada área.

De forma a permitir marcar as posições obtidas por GPS ou por DGPS nas CN portuguesas, estas incluem, uma "Nota" que permite converter as posições obtidas em WGS 84 para o sistema geodésico de referência da CN.

Desde 2006 têm sido publicadas algumas CN no Datum WGS-84 pelo que as posições retiradas dos sistemas GPS não carecem de qualquer tipo de correção.

A maioria dos recetores GPS e DGPS atuais permitem a transformação das posições em WGS 84 para um número elevado de *data* locais ou regionais. No entanto, a fórmula de transformação usada pelo equipamento pode ser diferente da usada pelo IH, o que pode levar a incoerências em que a posição resultante não coincida com a posição na carta.
Assim, recomenda-se aos navegantes que mantenham o seu recetor GPS referenciado ao WGS 84, aplicando às posições nele obtidas a correção indicada em cada CN, antes de as implantar na carta.

As CEN portuguesas são construídas com base em WGS 84, pelo que a marcação de posições obtidas por GPS ou por DGPS é efetuada de uma forma direta, não necessitando de ser aplicada qualquer correção sobre a CEN.

**Origem** – Instituto Hidrográfico. Organização Marítima Internacional

## * 40 - ESTAÇÕES DGPS PORTUGUESAS

1. A costa portuguesa está integralmente coberta quer pelo sistema GPS (Global Positioning Service), que utiliza uma constelação de satélites em órbita, quer pelo sistema DGPS (Differential GPS), que utiliza estações costeiras para, via rádio, transmitir correções locais ao posicionamento obtido através do GPS, aumentando o rigor do posicionamento.

2. Para além deste aumento de rigor a grande mais-valia do sistema diferencial é a monitorização da integridade do sinal GPS, alertando o utilizador sempre que algum dos satélites não se encontra a funcionar em perfeitas condições, de forma a evitar a sua utilização no cálculo da posição do recetor, evitando assim a obtenção de posições incorretas

3. Em Portugal, a Rede DGPS nacional é constituída pelas Estações Diferenciais do Cabo Carvoeiro, de Sagres, da Horta (no Arquipélago dos Açores) e de Porto Santo (no Arquipélago da Madeira). Esta rede garante a cobertura de toda a área marítima sob a jurisdição portuguesa.

4. As estações DGPS portuguesas possuem as seguintes características:

| Nome | Posição | Frequência (kHz) | Taxa transm. (bps) | Identificação | | Alcance (km) | Tipos de mensagens transmitidas |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Estações referência | Estação DGPS | | |
| **Cabo Carvoeiro** | 39º22'N 9º24'W | 311,5 | 200 | 480 481 | 340 | 370 | 3,5,6,7,9,16 |
| **Sagres** | 37º01'N 8º57'W | 305,5 | 200 | 482 483 | 341 | 370 | 3,5,6,7,9,16 |
| **Horta** | 38º32'N 028º37'W | 308,0 | 200 | 484 485 | 342 | 545 | 3,5,6,7,9,16 |
| **Porto Santo** | 33º04'N 016º21'W | 287,5 | 200 | 486 487 | 343 | 370 | 3,5,6,7,9,16 |

**Origem –** Instituto Hidrográfico

## * 41 - TRANSFORMAÇÃO DE DATUM EM RECETORES GPS – Pode provocar erros na interligação a outros sistemas de navegação

O sistema GPS utiliza como sistema geodésico de referência o WGS-84, que corresponde a um sistema que relaciona as posições na Terra com um modelo matemático complexo em forma de esferoide, usado para se aproximar tanto quanto possível da forma da Terra em toda a sua superfície.

As Cartas Náuticas (CN) em papel são, normalmente, construídas com base em *data* locais ou regionais, identificados em cada uma dessas CN os quais usam elipsoides não geocêntricos que garantem uma boa aproximação à forma da superfície da Terra apenas numa dada área.

Alguns recetores GPS possuem a capacidade para apresentar a posição num número elevado de *data* locais:

- Transformando as posições em WGS-84 para um *Datum* local ou;

- Introduzindo manualmente um *offset* correspondente à diferença entre o WGS-84 e um *Datum* local, permitindo assim obter automaticamente a posição no *Datum* das CN da área onde o navio está a navegar.

Recomendação a leitura contida na secção 2 do Aviso Especial n.º 37, sobre "Implantação nas cartas náuticas de posições GPS ou DGPS", em que se aconselha aos navegantes que mantenham o seu recetor GPS referenciado ao WGS 84, aplicando às posições nele obtidas a correção indicada em cada CN, antes de as implantar na carta.

**Origem** - U.S. Coast Guard Safety Alert, Alert 1-05, 4 February 2005.
- Instituto Hidrográfico

## * 42 - OPERAÇÃO DO RADAR MARÍTIMO NA DETEÇÃO DE "RESPONDEDORES RADAR DE BUSCA E SALVAMENTO" (*Search and Rescue Radar Transponder* - SART)

Na sua 39ª reunião, o Subcomité de Segurança de Navegação da OMI preparou um conjunto de orientações para a operação dos radares marítimos quando da deteção dos Respondedores Radar de Busca e Salvamento (*Search and Rescue Radar Transponders* – SART). Apresenta-se seguidamente o conjunto de orientações mencionado:

a. **Seleção da escala**

Na procura de um SART, dever-se-á operar o radar numa escala entre 6 e 12 milhas náuticas. O espaçamento entre impulsos SART é cerca de 0,6 milhas náuticas e torna-se necessário visualizar um certo número de respostas de forma a distingui-las de outros ecos.

b. **Erros de alcance do SART**

Na resposta do SART existe um retardo normal devido quer ao atraso no disparo do sinal, quer também ao facto do SART poder ter de varrer a banda completa de frequências radar antes de atingir a do radar de busca. A uma distância de aproximadamente 6 milhas, o erro poderá variar entre 150 m e 0.6 milhas náuticas, para além da posição do SART.
Na aproximação ao SART, o radar detetará normalmente o varrimento rápido inicial do SART e visualizará dois ecos. O erro na distância do primeiro eco não será superior a 150 m para além da posição do SART.

c. **Largura de banda do radar**

A largura de banda está normalmente relacionada com o Comprimento de Impulso (*Pulse Lengh* - PL) e é em regra estabelecida pelo seletor de escala e PL associado.

Em escalas grandes, com impulsos longos, utilizam-se bandas estreitas entre 3 e 5 MHz e, em escalas pequenas, com impulsos curtos, utilizam-se bandas mais largas entre 10 e 25 MHz.

A utilização de larguras de banda inferiores a 5 MHz provocará uma pequena atenuação do sinal do SART, sendo por isso preferível usar uma largura de banda média para otimizar a deteção do SART.
Para a seleção da largura de banda e dos parâmetros específicos do radar deve consultar-se o respetivo Manual de Operação.

d. **Lóbulos laterais do radar**

Na aproximação ao SART, os lóbulos laterais da emissão da antena do radar poderão mostrar a resposta do SART na forma de séries de arcos concêntricos. Estas respostas poderão ser removidas usando o supressor de ecos de mar, embora possa ser operacionalmente útil observar os lóbulos laterais porque estes confirmarão que o SART se encontra perto do navio.

e. **Dessintonia do radar**

Para melhorar a deteção do SART em condições adversas pode dessintonizar-se o radar, o que não afeta a deteção das respostas do SART e reduz os ecos interferentes. Os radares com controlo automático de frequência poderão não permitir esta operação.

A utilização do radar dessintonizado deverá ser efetuada com cuidado visto poder retirar informação importante de anti colisão ou de navegação.

A sintonia deverá ser recuperada, para operação normal, tão cedo quanto possível.

f. **Ganho**

Para obter a deteção do SART a uma distância máxima deverá ser usado o comando de ganho no máximo.

g. **Supressor de ecos de mar**

Para otimizar a distância de deteção do SART o supressor de ecos de mar deverá ser colocado no mínimo.

Deve ter-se em atenção que, nestas condições, os alvos na zona de ecos de mar poderão não se distinguir.

h. **Supressor de ecos de chuva (Diferenciador)**

Este comando não deverá ser utilizado quando se procura um SART pois as suas respostas podem ser suprimidas.

Nos equipamentos que tenham a possibilidade de este comando ser automático ou manual, o operador deverá colocá-lo em manual.

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 43 - DOCUMENTOS DA UNIÃO INTERNACIONAL TELECOMUNICAÇÕES – Estado dos documentos

Estado dos documentos da União Internacional de Telecomunicações (UIT) de bordo – última edição e número do último suplemento:

| **Documentos** |
|---|
| **Manual para uso dos Serviços Móvel Marítimo e Móvel Marítimo por satélite**.<br><br>"***Manual for Use by the Maritime Mobile and Maritime Mobile-Satellite Services (Maritime Manual)***", *2016 Edition.*<br><br>*De acordo com a prescrição do Apêndice 16 das "Radio Regulations" (RR), todas as estações a bordo de navios para as quais seja obrigatória a instalação do GMDSS, deverão ter esta lista.* |
| **Nomenclatura das Estações Costeiras e Estações de Serviço Especial** – (Lista IV).<br><br>*"**List of Coast Stations and Special Service Stations**", 2015 Edition (**List IV**) .*<br><br>*De acordo com a prescrição do Apêndice 16 das RR, todas as estações a bordo de navios para as quais seja obrigatória a instalação do GMDSS, deverão ter esta lista.* |
| **Nomenclatura das Estações de Navio e de Identidades de Serviço Móvel Marítimo** – (Lista V).<br><br>*"**List of Ships Stations and Maritime Mobile Service Identity Assignments**", 2017 Edition (**List V**).*<br><br>*De acordo com a prescrição do Apêndice 16 das RR, todas as estações a bordo de navios para as quais seja obrigatória a instalação do GMDSS, deverão ter esta lista.* |

A informação enunciada não dispensa a consulta do sítio oficial da ITU disponível na Internet

**Origem** – Estado-Maior da Armada (informação de Outubro de 2017)

## * 44 - DIFERENÇAS HORÁRIAS EM RELAÇÃO AO TEMPO UNIVERSAL COORDENADO - UTC

* - Quando um país tem mais de um fuso horário a representação nesta tabela é referida à capital

| *EUROPA* | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **País** | **Fuso** | **País** | **Fuso** | **País** | **Fuso** |
| Albânia | + 1 | Estónia | + 2 | Moldávia | + 2 |
| Alemanha | + 1 | Finlândia | + 2 | Mónaco | + 1 |
| Andorra | + 1 | França | + 1 | Montenegro | + 1 |
| Arménia | + 4 | Geórgia | + 4 | Noruega* | + 1 |
| Áustria | + 1 | Grécia* | + 2 | Polónia | + 1 |
| Azerbeijão | + 4 | Holanda | + 1 | Portugal* | 0 |
| Bélgica | + 1 | Hungria* | + 1 | Reino Unido | 0 |
| Bielorrússia | + 2 | Irlanda | 0 | República Checa | + 1 |
| Bósnia e Herzegovina | + 1 | Islândia | 0 | Roménia | + 2 |
| Bulgária | + 2 | Itália | + 1 | Rússia* | + 3 |
| Chipre | + 2 | Letónia | + 2 | Sérvia | + 1 |
| Croácia | + 1 | Liechtenstein | + 1 | Suécia | + 1 |
| Dinamarca* | + 1 | Lituânia* | + 2 | Suiça | + 1 |
| Eslováquia | + 1 | Luxemburgo* | + 1 | Turquia | + 2 |
| Eslovénia | + 1 | Macedónia | + 1 | Ucrânia | + 2 |
| Espanha* | + 1 | Malta | + 1 | Vaticano | + 1 |

| *ÁFRICA* | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **País** | **Fuso** | **País** | **Fuso** | **País** | **Fuso** |
| África do Sul | + 2 | Cabo Verde | -1 | Egito | + 2 |
| Angola | + 1 | Camarões | + 1 | Líbia | + 2 |
| Botswana | + 2 | Costa do Marfim | 0 | Marrocos | 0 |
| Comores | + 3 | Gabão | + 1 | Saara Ocidental | 0 |
| Ilha da Reunião (Fr.) | + 4 | Gâmbia | 0 | Sudão | + 3 |
| Lesoto | + 2 | Gana | 0 | Tunísia | + 1 |
| Madagáscar | + 3 | Guiné | 0 | Burundi | + 2 |
| Malawi | + 2 | Guiné Equatorial | + 1 | Djibouti | + 3 |
| Maurícia | + 4 | Guiné-Bissau | 0 | Eritreia | + 3 |
| Moçambique | + 2 | Libéria | 0 | Etiópia | + 3 |

| ÁFRICA (cont.) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **País** | **Fuso** | **País** | **Fuso** | **País** | **Fuso** |
| Namíbia | + 2 | Mali | 0 | Ilha da Ascenção (RU) | 0 |
| Suazilândia | + 2 | Mauritânia | 0 | Ilha de Santa Helena (RU) | 0 |
| Zâmbia | + 2 | Níger | +1 | Ilhas Seychelles | + 4 |
| Zimbabwe | + 2 | Nigéria | + 1 | Quénia | + 3 |
| Chade | + 1 | São Tomé e Príncipe | + 1 | Ruanda | + 2 |
| República Centro-Africana | + 1 | Senegal | 0 | Somália | + 3 |
| República do Congo * | + 1 | Serra Leoa | 0 | Tanzânia | + 3 |
| Benin | + 1 | Togo | 0 | Uganda | + 3 |
| Burkina Faso | 0 | Argélia | + 1 | - | - |

| ÁSIA | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **País** | **Fuso** | **País** | **Fuso** | **País** | **Fuso** |
| Afeganistão | + 4:30 | Cazaquistão* | + 6 | Índia | + 5:30 |
| Arábia Saudita | + 3 | Coreia do Norte | + 9 | Indonésia* | + 7 |
| Bahrein | + 3 | Coreia do Sul | + 9 | Irão | + 3:30 |
| Bangladesh | + 6 | Emirados Árabes Unidos | + 4 | Iraque | + 3 |
| Brunei | + 8 | Filipinas | + 8 | Israel | + 2 |
| Butão | + 6 | Iêmen | + 3 | Japão | + 9 |
| Cambodja | + 7 | Ilhas Cocos (Austrália) | + 6:30 | Jordânia | + 2 |
| Catar | + 3 | Ilhas Maldivas | + 5 | Kuwait | + 3 |
| Laos | + 7 | Paquistão | + 5 | Sri Lanka | + 6 |
| Líbano | + 2 | Quirguistão | + 5 | Tailândia | + 7 |
| Malásia | + 8 | R.da China (Taiwan e Tibete) | + 8 | Tajiquistão | + 5 |
| Mianmar | + 6:30 | R.P.da China (Hong Kong, Macau) | + 8 | Timor Leste | + 9 |
| Mongólia | + 8 | Russia* | + 3 | Turcomenistão | + 5 |
| Nepal | + 5:45 | Singapura | + 8 | Uzbequistão | + 5 |
| Omã | + 4 | Síria | + 2 | Vietname | + 7 |

| OCEANIA | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **País** | **Fuso** | **País** | **Fuso** | **País** | **Fuso** |
| Austrália* | + 10 | Ilhas Marquesas (Fr.) | - 9:30 | Nova Zelândia* | + 12 |
| Fiji | + 12 | Ilhas Marshall | + 12 | Palau | + 9 |
| Gambier (Fr.) | - 9:30 | Ilhas Pitcairn (RU) | - 8 | Papua-Nova Guiné | + 10 |
| Guam | + 10 | Ilhas Salomão | + 11 | Samoa | - 11 |
| Havai (EUA) | - 10 | Kiribati* | + 12 | Taiti (Fr.) | - 10 |
| Ilha Norfolk | + 11:30 | Marianas do Norte | + 10 | Tonga | + 13 |
| Ilha Tuamotu (Fr.) | - 10 | Micronésia, Estados Federados da | + 11 | Toquelau | - 11 |
| Ilha Tubuai (Fr.) | - 10 | Nauru | + 12 | Tuvalu | + 12 |
| Ilhas Cook | + 10 | Nova Caledônia (Fr.) | + 11 | Vanuatu | + 11 |

| AMÉRICA DO SUL | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **País** | **Fuso** | **País** | **Fuso** | **País** | **Fuso** |
| Argentina | - 3 | Equador | - 5 | Peru | - 5 |
| Bolívia | - 4 | Guiana | - 3 | Suriname | - 3 |
| Brasil * | - 3 | Guiana Francesa | - 3 | Uruguai | - 3 |
| Chile * | - 4 | Ilhas Malvinas | - 4 | Venezuela | - 4:30 |
| Colómbia | - 5 | Paraguai | - 4 | - | - |

| AMÉRICA CENTRAL E AMÉRICA DO NORTE | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **País** | **Fuso** | **País** | **Fuso** | **País** | **Fuso** |
| Anguilla | - 4 | El Salvador | - 6 | Martinica | - 4 |
| Antígua e Barbuda | - 4 | Estados Unidos da América* | - 5 | México* | - 6 |
| Antilhas Holandesas | - 4 | Granada | - 4 | Montserrat | - 4 |
| Aruba | - 4 | Gronelândia* | - 3 | Nicarágua | - 6 |
| Bahamas | - 5 | Guadalupe | - 4 | Panamá | - 5 |
| Barbados | - 4 | Guatemala | - 6 | Porto Rico | - 4 |
| Belize | - 6 | Haiti | - 5 | República Dominicana | - 4 |
| Bermuda | - 4 | Honduras | - 6 | Saint Pierre e Miquelon | - 3 |
| Canadá* | - 5 | Ilhas Cayman | - 5 | Santa Lúcia | - 4 |
| Costa Rica | - 6 | Ilhas Turcas e Caicos | - 5 | São Cristóvão e Névis | - 4 |
| Cuba | - 5 | Ilhas Virgens | - 4 | São Vicente e Granadinas | - 4 |
| Dominica | - 4 | Jamaica | - 5 | Trinidad e Tobago | - 4 |

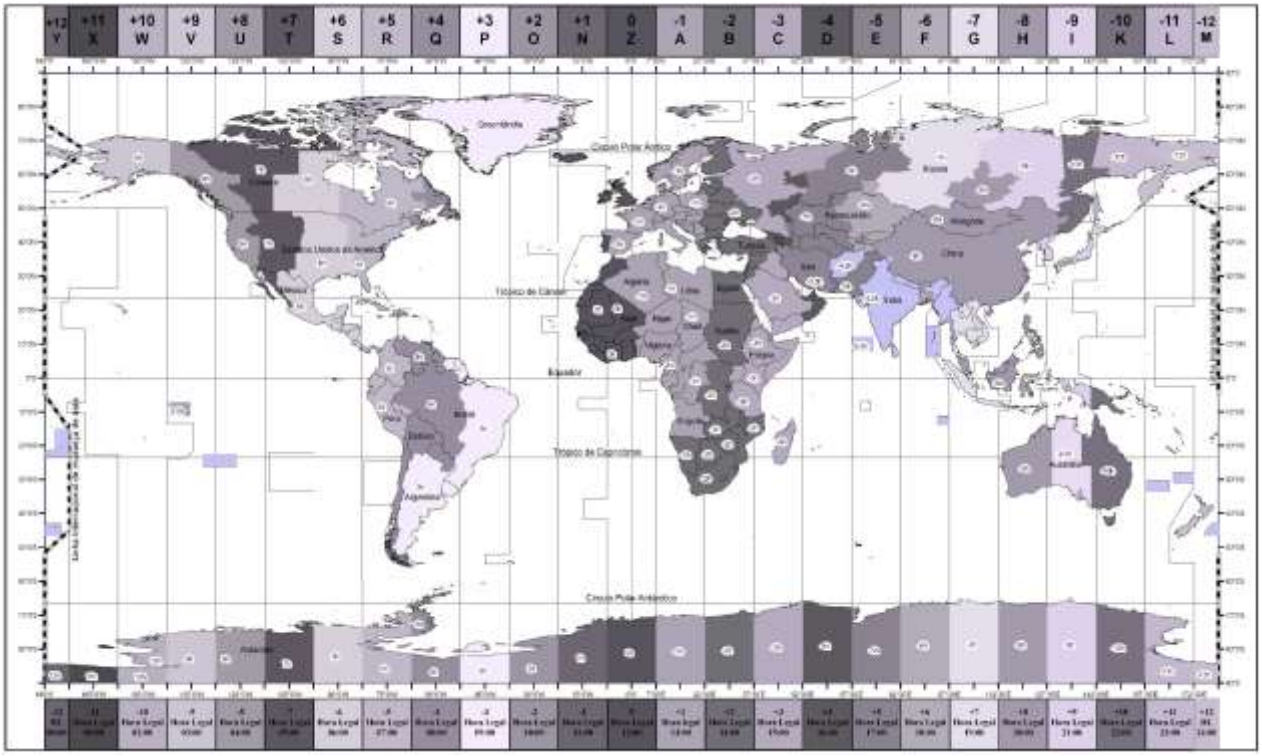



Diagrama de fusos horários – Mundo

## * 45 - HORAS LEGAIS USADAS EM PORTUGAL

1. HORAS LEGAIS

As horas legais usadas em Portugal são as seguintes:

*a.* **Portugal Continental**

1) A hora legal coincide com o Tempo Universal Coordenado (UTC), no período compreendido entre a 1 hora UTC do último domingo de outubro e a 1 hora UTC do último domingo de março seguinte (período de hora de inverno) e coincide com o UTC aumentado de sessenta minutos, no período compreendido entre a 1 hora UTC do último domingo de março e a 1 hora UTC (às 2 horas do tempo legal) do último domingo de outubro seguinte (período de hora de verão).

2) As mudanças de hora efetuar-se-ão adiantando os relógios sessenta minutos à 1 hora UTC do último domingo de março e atrasando-os sessenta minutos à 1 hora UTC do último domingo de outubro seguinte.

*b.* **Arquipélago da Madeira**

1) A hora legal da Região Autónoma da Madeira coincide com o UTC, no período compreendido entre a 1 hora UTC do último domingo de outubro e a 1 hora UTC do último domingo de março seguinte (período de hora de inverno) e coincide com o UTC aumentado sessenta minutos, no período compreendido entre a 1 hora UTC do último domingo de março e a 1 hora UTC do último domingo de outubro seguinte (período de hora de verão).

2) As mudanças de hora efetuar-se-ão adiantando os relógios sessenta minutos à 1 hora UTC (à 1 hora de tempo legal) do último domingo de março e atrasando-os de sessenta minutos à 1 hora UTC (às 2 horas do tempo legal) do último domingo de outubro seguinte.

*c.* **Arquipélago dos Açores**

1) A hora legal dos Açores coincide com o UTC diminuído sessenta minutos, no período compreendido entre a 1 hora UTC do último domingo de outubro e a 1 hora UTC do último domingo de março seguinte (período da hora de inverno), e coincide com o UTC, no período compreendido entre a 1 hora UTC do último domingo de março e a 1 hora UTC do último domingo de outubro seguinte (período da hora de verão).

2) As mudanças de hora efetuar-se-ão adiantando os relógios sessenta minutos à 1 hora UTC (0 horas do tempo legal) do último domingo de março e atrasando-os sessenta minutos à 1 hora UTC (1 hora do tempo legal) do último domingo de outubro seguinte.

2. MUDANÇA DE HORA

As mudanças de hora efetuar-se-ão adiantando os ponteiros do relógio sessenta minutos às 0100 UTC do último domingo de março e atrasando-os sessenta minutos às 0100 UTC do último domingo de outubro.

| *0100 UTC* | **Horas legais de mudança de hora em Portugal** | | |
|---|---|---|---|
| | **Portugal Continental** | **Arquipélago da Madeira** | **Arquipélago dos Açores** |
| Atrasa 60 minutos no último domingo de outubro | 0200 | 0200 | 0100 |
| Adianta 60 minutos no último domingo de março | 0100 | 0100 | 0000 |

Para mais detalhes sobre o assunto consultar o decreto-lei 44-B/86 de 7 de março, o decreto-lei 17/96 de 8 de março, os decretos-regionais da Madeira nº 18/86/M de 1 de outubro e nº6/96/M de 3 de junho e os decretos regionais dos Açores nº9/93/A de 15 de julho e nº16/96/A de 26 de junho.

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 46 - POLUIÇÃO DO MEIO MARINHO POR HIDROCARBONETOS E OUTRAS SUBSTÂNCIAS PERIGOSAS - Regulamentos

A poluição nas águas sob soberania e jurisdição da Autoridade Marítima encontra-se regulamentada pelo decreto-lei 235/00 de 26 de setembro, relativo ao regime das contraordenações no âmbito da poluição do meio marinho, e artigo 279.º do código penal, respeitante à instituição de sanções penais no caso de poluição do meio marinho por navios, com a redação que lhe foi dada pela lei n.º 56/2011, de 15 de novembro (como tal resultante da transposição da diretiva 2005/35/EC, com as alterações que lhe foram introduzidas pela Diretiva 2009/123, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009).

No que ao DL 235/2000 diz respeito, é de salientar o seguinte:

**Artigo 1º** – 1. O presente diploma estabelece o regime de contraordenações no âmbito da poluição do meio marinho nos espaços marítimos sob jurisdição nacional.

**Artigo 4º** – 1. Constitui contraordenação de poluição do meio marinho, 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.

2. Constitui, igualmente, contraordenação de poluição do meio marinho qualquer prática que introduza ou deposite no meio marinho, direta ou indiretamente, substância, organismo ou energia que contribua para a degradação do ambiente e que possa fazer perigar ou danificar bens jurídicos, designadamente:

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.

**Artigo 7º** – 1. O montante mínimo de coima aplicável às pessoas singulares pela prática das contra ordenações previstas no presente diploma é de 750 Euros e o máximo de 7.500 Euros.

2. O montante mínimo de coima aplicável às pessoas coletivas pela prática das contra ordenações previstas no presente diploma é de 50.000 Euros e o máximo de 2.500.000 Euros.

**Artigo 9º** – 1. Quando a gravidade da infração e a culpa do agente o justifique, a autoridade marítima competente para conhecer da contra ordenação pode impor, como sanção acessória sem prejuízo do disposto nos números seguintes, as seguintes medidas:

a) Perda da embarcação e do demais equipamento utilizado na prática da contraordenação;

b) Proibição temporária, por um período mínimo de um ano e máximo de dois, da laboração do arguido;

c) Proibição definitiva da laboração do arguido.

**Artigo17º -** 1. Quando a gravidade da infração o justificar pode a Autoridade Marítima competente ordenar, como medida cautelar:

a) A apreensão da embarcação e demais equipamentos suscetíveis de terem sido utilizados na pratica da contraordenação;

b) O depósito de uma caução cujo limite pode ascender ao máximo da coima abstratamente aplicável pela pratica da contra – ordenação;

c) A suspensão temporária da laboração do arguido.

2. Quando o ilícito ocorrer em áreas sob jurisdição do SAM, de acordo com determinação da Autoridade Marítima e nos termos das disposições de direito internacional marítimo, as unidades navais podem proceder ao apresamento da embarcação causadora de infração ou suspeita de a ter causado, designadamente acompanhando-a ao porto nacional mais próximo.

**Artigo18º** – Das decisões dos capitães dos portos que apliquem uma coima, cabe recurso para os tribunais marítimos.

**Artigo 21º –** 1. Compete à Autoridade Marítima, nos termos da legislação em vigor, adotar todas as medidas indispensáveis ao combate à poluição, sempre que ocorra uma situação de infração nos termos do presente diploma.

2. As despesas efetuadas com as medidas referidas no número anterior são da total responsabilidade do infrator.

3. Nas situações previstas no nº 1 deste artigo e no caso de embarcações com registo comunitário ou de país terceiro, a autoridade marítima pode determinar a constituição de garantia idónea e de valor suficiente para assegurar o pagamento das despesas a efetuar.

Com a adoção do novo regime contra ordenacional, cujo quadro jurídico já vigora, nos termos do seu artigo 24º, desde 26 outubro de 2000, ficou sistematizado um princípio de intervenção do Estado em matéria de ilícito de poluição marítima no âmbito das contraordenações.

Não obstante e porque existe um determinado enquadramento penal, foi preceituada uma norma que visa salvaguardar eventual prosseguimento da infração pela via judicial.
É o nº 3 do artigo 14º do decreto-lei nº 235/2000 de 26 de setembro que estabelece:

**Artigo 14º – nº3** – Sempre que as ocorrências envolvam agressões de grandes proporções ao meio marinho, nomeadamente graves prejuízos para o ecossistema ou perigo de contágio para vidas humanas, deverá o auto de notícia ser remetido à autoridade judicial para eventual instauração de processo-crime.

Encontra-se definida, desde a publicação do decreto-lei n.º192/98, de 10 julho, a intervenção dos departamentos governamentais competentes em matéria de poluição marítima, mais precisamente no âmbito da Convenção MARPOL 73/78, nele se estabelecendo, nomeadamente, em sede dos seus artigos 3º e 5º, que cabe às entidades competentes do Ministério da Defesa Nacional (MDN), as Capitanias dos Portos, o processamento contraordenacional dos ilícitos de poluição marítima.

Complementarmente ao decreto-lei nº235/00 de 26 de setembro, foi publicada a Portaria n.º522/01 de 25 de maio, a qual aprova a constituição, o funcionamento e a periodicidade das reuniões do Conselho Consultivo do Sistema da Autoridade Marítima (CCSAM), ora designado por Conselho Consultivo da Autoridade Marítima Nacional (CCAMN), de acordo com o decreto lei nº 44/02 de 2 de março, como o organismo competente para, no quadro sancionatório dos ilícitos de poluição do meio marinho, proceder à análise técnica dos processos contraordenacionais instruídos naquele âmbito e, designadamente, proceder à determinação dos critérios aplicáveis e fixação de coimas, respetivos parâmetros e ainda sanções acessórias.

Por seu turno, o artigo 279.º do código penal, com a nova redação, estabelece o seguinte:

**Artigo 279.º do código penal (poluição)**

1. Quem, não observando disposições legais, regulamentares ou obrigações impostas pela autoridade competente em conformidade com aquelas disposições, provocar poluição sonora ou poluir o ar, a água, o solo, ou por qualquer forma degradar as qualidades destes componentes ambientais, causando danos substanciais, é punido com pena de prisão até 3 anos ou com pena de multa até 600 dias.

2. Quem, não observando disposições legais, regulamentares ou obrigações impostas pela autoridade competente em conformidade com aquelas disposições, causar danos substanciais à qualidade do ar, da água, do solo, ou à fauna ou à flora, ao proceder:

a) À descarga, à emissão ou à introdução de matérias ionizantes na atmosfera, no solo ou na água;

b) Às operações de recolha, transporte, armazenamento, triagem, tratamento, valorização e eliminação de resíduos, incluindo o tratamento posterior dos locais de eliminação, bem como as atividades exercidas por negociantes e intermediários;

c) À exploração de instalação onde se exerça atividade perigosa ou onde sejam armazenadas ou utilizadas substâncias perigosas;

d) À produção, ao tratamento, à manipulação, à utilização, à detenção, ao armazenamento, ao transporte, à importação, à exportação ou à eliminação de materiais nucleares ou de outras substâncias radioativas perigosas;

É punido com pena de prisão até 3 anos ou com pena de multa até 600 dias.

3. Quando as condutas descritas nos números anteriores forem suscetíveis de causar danos substanciais à qualidade do ar, da água ou do solo ou à fauna ou à flora, o agente é punido com pena de prisão até 2 anos ou com pena de multa até 360 dias.

4. Se as condutas referidas no números 1. e 2. forem praticadas por negligência, o agente é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 240 dias.

5. Se as condutas referidas no n.º3 forem praticadas por negligência, o agente é punido com pena de prisão até 6 meses ou com pena de multa até 120 dias.

6. Para os efeitos dos números 1, 2 e 3, são danos substanciais aqueles que:

a) Prejudiquem, de modo significativo ou duradouro, a integridade física, bem como o bem-estar das pessoas na fruição da natureza;

b) Impeçam, de modo significativo ou duradouro, a utilização de um componente ambiental;

c) Disseminem microrganismo ou substância prejudicial para o corpo ou saúde das pessoas;

d) Causem um impacto significativo sobre a conservação das espécies ou dos seus habitats;

e) Prejudiquem, de modo significativo, a qualidade ou o estado de um componente ambiental.

**Origem** – Direção Geral da Autoridade Marítima

## * 47 - UTILIZAÇÃO DE CARTAS NÁUTICAS, CARTAS ELETRÓNICAS DE NAVEGAÇÃO E PUBLICAÇÕES NÁUTICAS NÃO OFICIAIS

1. O Instituto Hidrográfico adverte os navegantes de que devem usar apenas CN, CEN e PN pois apenas essas cartas náuticas, cartas eletrónicas de navegação e publicações náuticas são corrigidas e atualizadas em permanência por AN.

2. CN, CEN ou outra PN é uma carta náutica, carta eletrónica de navegação ou outra publicação náutica editada por um Governo ou sob a autorização de um Governo, instituição governamental ou Instituto Hidrográfico e que obedece às especificações da OMI/OHI.

3. As únicas CN, CEN e PN portuguesas são as editadas pelo IH, Marinha, as quais são postas em vigor por AN.

4. A representação, do todo ou em parte, das CN, CEN e PN portuguesas, sem autorização prévia do IH, é punível por lei (DL Nº193/95, de 28 de julho).

**Origem** – Organização Marítima Internacional (OMI)
Organização Hidrográfica Internacional (OHI)
Instituto Hidrográfico – Portugal (IHPT)

## *48 - PUBLICAÇÕES NÁUTICAS DESTINADAS À NAVEGAÇÃO – Recomendações

Todos os navios portugueses, quando a navegar, deverão ter a bordo as CN em vigor mais recentemente publicadas e corrigidas à data, mostrando com suficiente detalhe as ajudas e marcas de navegação, perigos conhecidos, esquemas de separação de tráfego e outras informações específicas apropriadas à área em que se vai navegar, de forma a garantir a prática eficiente e segura da navegação.
Os navios navegando para além das 5 milhas da costa deverão transportar consigo as publicações apropriadas à viagem, nomeadamente:

Roteiros
Ajudas à Navegação – Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro
Ajudas à Navegação – Lista de Radioajudas e Serviços
Almanaque Náutico (do ano em curso)
Tábuas Náuticas
Tabelas de Marés (do ano em curso)
Grupo Anual de Avisos aos Navegantes (do ano em curso)
Grupos Mensais de Avisos aos Navegantes (do ano em curso)
Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar – 72
Código Internacional de Sinais
Instruções de operação e manutenção das Radioajudas com que está equipado.

Os navios navegando em águas costeiras deverão ter a bordo as CN mais recentes e atualizadas de escala que garantam a condução da navegação com segurança, referentes às áreas em que navegam ou exercem atividade e as PN convenientes ao apoio dessa navegação, tendo por referência a lista acima indicada.

**Nota:** Recomenda-se a consulta do *Regulamento do Serviço de Cartas, Publicações e Instrumentos Náuticos de que devem ser munidas as Embarcações Mercantes, de Pesca e de Recreio*, decreto-lei 43015 de 8 de junho de 1960.

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 49 - ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA – Cartas e Publicações – Regulamento

A. Aos navios com mais de 1600 toneladas navegando nas águas dos EUA é exigido, pelo Regulamento de Segurança da Navegação dos EUA, que tenham a bordo as seguintes publicações, devidamente atualizadas:

1. Carta da área na escala adequada, com detalhe suficiente para uma condução da navegação com segurança, atualizadas e publicadas pelo *National Ocean Service*, U.S. *Army Corps of Engineers*, ou autoridades ribeirinhas;

2. Roteiro da costa dos EUA e Lista de Faróis da Guarda Costeira dos EUA para a área, atualizadas;

3. Tabelas de Marés da área (edição em vigor), publicadas pelo *National Ocean Service*;

4. Tabelas de Correntes de Marés da área (edição em vigor), publicadas pelo *National Ocean Service*, ou uma publicação de correntes fluviais, publicadas pelo U.S. *Army Corps of Engineers* ou por uma autoridade fluvial.

B. Como alternativa aos requisitos do parágrafo anterior, poderão ser utilizadas cartas e publicações náuticas de um país estrangeiro desde que contenham informação similar aos documentos dos EUA e que estejam corrigidas à data, com exceção das Tabelas de Marés e Correntes de Maré que deverão ser da edição em vigor.

**Origem** – Admiralty Notices to Mariners

## * 50 - TABELA DE MARÉS – 2021

A. As *Tabelas de Marés* publicadas pelo IH estão estruturadas de modo a agrupar, em volumes separados, as informações relativas aos portos localizados em território nacional e aos portos localizados nos Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa, assim como Macau.

Assim:

Volume I – PORTUGAL – compreende os portos de Portugal Continental e dos Arquipélagos dos Açores e Madeira.

Volume II – PAÍSES AFRICANOS DE LÍNGUA OFICIAL PORTUGUESA E MACAU – compreende os portos de Cabo Verde, Guiné-Bissau, S. Tomé e Príncipe, Angola, Moçambique e território de Macau.

As Tabelas incluem a seguinte informação básica:

- Previsão das horas e alturas de água das preia-mares e baixa-mares para os portos principais;
- Concordância de marés entre os portos principais e locais próximos;
- Elemento de maré para os portos principais;
- As 4 constantes harmónicas fundamentais dos portos principais.

B. São também publicadas tabelas de alturas horárias para os seguintes portos e barras do volume I.

- Leixões
- Barra de Setúbal (Tróia)
- Barra de Lisboa (Cascais)
- Sines

C. À data da elaboração da Tabela de Marés para 2021 as horas legais em vigor estão determinadas pela seguinte legislação

- Para Portugal Continental: decreto-lei nº17/96 de 8 de março;

- Para o Arquipélago da Madeira: decreto legislativo regional nº 6/96/M de 25 de junho;

- Para o Arquipélago dos Açores: decreto regional nº 16/96/A de 01 de agosto.

As previsões de marés para os portos que figuram no volume I da Tabela de Marés foram calculadas para os fusos horários que seguidamente se indicam:

Portugal Continental ..... 0 (TU)

Arquipélago da Madeira ..... 0 (TU)

Arquipélago dos Açores ..... +1 (TU - 1)

**Alerta-se os utilizadores do primeiro volume da Tabela de Marés, que as previsões de marés indicadas são referidas a um fuso horário que poderá não coincidir com o fuso horário correspondente à hora legal.**

D – Os volumes I e II da *Tabela de Marés* estão à venda na Loja do Navegante, situada no Instituto Hidrográfico, na Rua Garcia de Orta, nº 10 – 1200-679 Lisboa, assim como nos revendedores oficiais e agentes locais.

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 51 - FÓLIO CARTOGRÁFICO

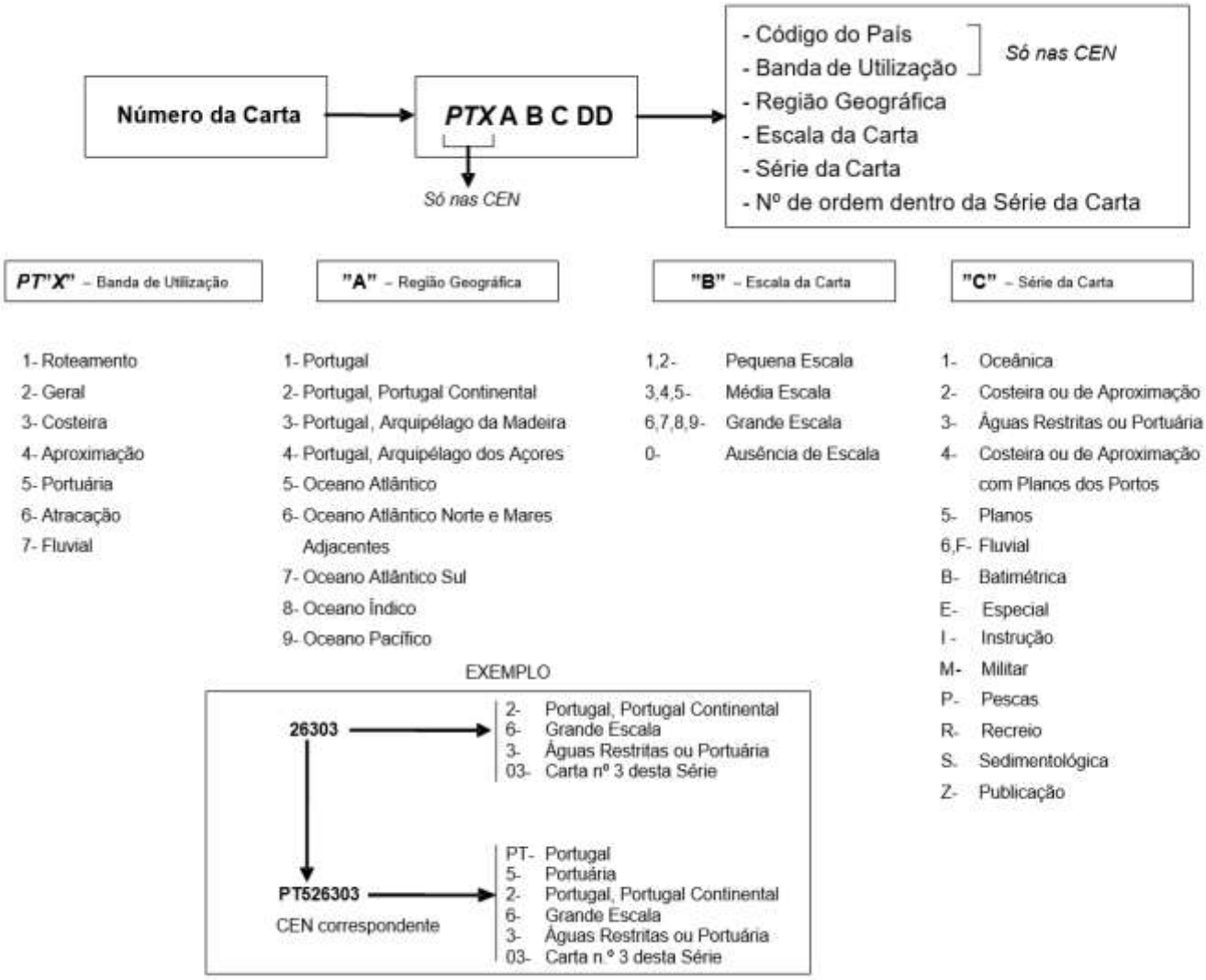
Em Portugal, cabe ao Instituto Hidrográfico a construção, publicação e atualização das Cartas Náuticas e das Cartas Eletrónicas de Navegação, bem como do respetivo Fólio Cartográfico, em conformidade com as normas da OHI.

Cada Carta Náutica possui um número nacional de identificação único, que figura no canto inferior direito e no canto superior esquerdo da carta.

A numeração internacional (INT), quando aplicável, é atribuída pelo respetivo Estado coordenador de cartas INT da OHI para a região geográfica em questão e segue as normas internacionais para a numeração das cartas INT. Este número, que tem como prefixo a sigla INT, é colocado a magenta por cima do número nacional.

O sistema de numeração nacional utilizado é o seguinte.

**SISTEMA DE NUMERAÇÃO DAS CARTAS NÁUTICAS**
**E DAS CARTAS ELETRÓNICAS DE NAVEGAÇÃO**




**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 52 - DIAGRAMA DE COMPILAÇÃO DAS CN E CEN PORTUGUESAS

Na cartografia produzida pelo IH, são utilizados, como indicadores de confiança, a ordem do levantamento hidrográfico e zonas de confiança respetivamente para CN e CEN

a) **CN**

Os Diagramas de Compilação das CN contêm informação relativa à Ordem dos Levantamentos Hidrográficos (LH) e à data da sua realização.

Na publicação "Especificações da OHI para Levantamentos Hidrográficos" (S-44), são estabelecidos os requisitos mínimos que os Serviços Hidrográficos devem observar na execução de LH. No quadro que se segue são apresentadas, de uma forma simplificada, as Ordens de LH, de acordo com exemplos de áreas típicas:

| **ORDEM** | | **Exemplos de Áreas Típicas** |
|---|---|---|
| **ESPECIAL** | | Áreas onde o resguardo à quilha é crítico |
| **1** | **a** | Área com profundidades inferiores a 100 m e onde o resguardo à quilha é menos crítico, mas onde possam existir estruturas com interesse para a navegação de superfície |
| | **b** | Áreas com profundidades inferiores a 100 m e onde o resguardo à quilha não é um requisito para a navegação de superfície esperada na área |
| **2** | | Áreas com profundidades superiores a 100 m, não requerendo busca total do fundo |

b) **CEN**

Nas Cartas Eletrónicas de Navegação, a informação sobre a qualidade/atualidade dos levantamentos hidrográficos e dos dados de batimetria é colocada como meta-informação. Para esse efeito, é utilizado um meta-objeto que, para além de fornecer o mesmo tipo de informação constante nos Diagramas de Compilação das Cartas Náuticas, permite ao navegante avaliar o grau de confiança (ZOC) daquela informação e fazer uma interpretação correta da informação representada.

As ZOC indicam que aqueles dados, em particular, estão de acordo com os critérios mínimos definidos em termos de exatidão, do posicionamento, da profundidade e da cobertura do fundo.

| **Zona de Confiança** | **A1** | **A2** | **B** | **C** | **D** | **U** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Dados não acessíveis | ± 5 m + 5% profundidade | ± 20 m | ± 50 m | ± 500 m | Pior que C | **I.** Dados não acessíveis |
| **Exatidão das profundidades** | 0,5 + 1% da profundidade | 1,00 + 2% da profundidade | 1,00 + 2% da profundidade | 2,00 + 5% da profundidade | Pior que C | |
| **Cobertura do fundo** | Efetuada busca total do fundo; foram detetadas as estruturas significativas do fundo e medidas as respetivas profundidades | Efetuada busca total do fundo; foram detetadas as estruturas significativas do fundo e medidas as respetivas profundidades | Sem busca total do fundo; não são esperadas, mas poderão existir, estruturas não cartografadas perigosas para a navegação de superfície. | Sem busca total do fundo. Podem ser esperadas anomalias nas profundidade s | Sem busca total do fundo. Podem ser esperadas grandes anomalias nas profundidades | |
| **Caraterísticas típicas de um levantamento hidrográfico** | Levantamento controlado e sistemático de elevada exatidão, no posicionamento e na medição da profundidade com utilização de DGPS ou, no mínimo, 3 linhas de posição de elevada qualidade (LOP) e um sondador multifeixe ou multicanal ou rocega mecânica. | Levantamento controlado e sistemático atingindo uma exatidão posicional e de profundidade menor que A1, com utilização de um sondador moderno e um sonar lateral ou rocega mecânica. | Levantamento controlado e sistemático atingindo relativamente a A2, uma exatidão de profundidade semelhante embora posicional inferior, utilizando um sondador moderno mas sem sonar lateral ou rocega mecânica. | Levantamento de baixa exatidão ou dados com origem em sondagem realizada em trânsitos. | Dados de fraca qualidade ou dados cuja qualidade não pode ser avaliada por falta de informação | |

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 53 - CARTAS NÁUTICAS INTERNACIONAIS (INT) E CARTAS SEGUINDO AS ESPECIFICAÇÕES INTERNACIONAIS

A Carta Náutica Internacional (INT) foi instituída e é regulamentada no âmbito da OHI, tendo como principais objetivos a normalização da representação cartográfica e a produção de um número mínimo de cartas para cobertura mundial, garantindo sempre a satisfação da necessidade de realização de uma navegação segura.

Para a produção das cartas INT, os Estados Membros da OHI estão agrupados em comissões hidrográficas regionais, que decidem a cobertura cartográfica para a respetiva área e definem os países responsáveis pela produção das cartas.
As cartas INT são organizadas em séries, de acordo com a escala da representação cartográfica (pequena, média e grande escalas). A produção destas cartas faz-se de acordo com os "Regulamentos da OHI para Cartas Internacionais (INT) e Especificações da OHI para Cartas Náuticas".

Portugal tem como responsabilidade a produção das seguintes cartas INT:

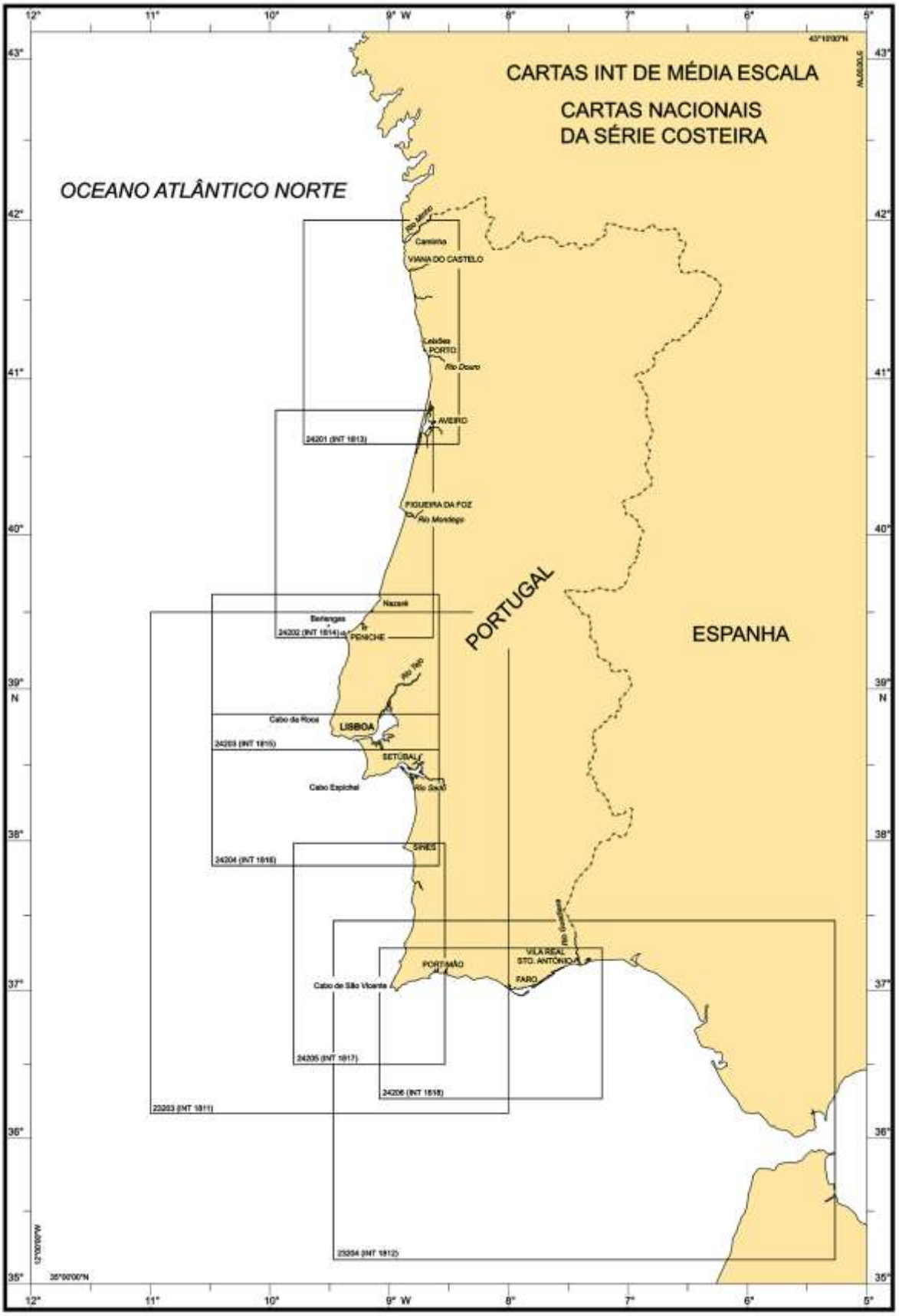
| **Número** | | **Escala** | **Título** |
|---|---|---|---|
| **INT** | **Nacional** | **(1:)** | |
| 104 *(i)* | 61101 | 3 500 000 | Lisboa a Freetown |
| 1081 | 21101 | 1 000 000 | Cabo Finisterre a Casablanca |
| 1089 | 41101 | 1 000 000 | Arquipélago dos Açores |
| 1810 | 23202 | 350 000 | Cabo Silleiro ao Cabo Carvoeiro |
| 1811 | 23203 | 350 000 | Cabo Carvoeiro a Vilamoura |
| 1812 *(ii)* | 23204 | 350 000 | Cabo de São Vicente ao Estreito de Gibraltar |
| 1813 | 24201 | 150 000 | Caminha a Aveiro |
| 1814 | 24202 | 150 000 | Aveiro a Peniche |
| 1815 | 24203 | 150 000 | Nazaré a Lisboa |
| 1816 | 24204 | 150 000 | Cabo da Roca ao Cabo de Sines |
| 1817 | 24205 | 150 000 | Cabo de Sines a Lagos |
| 1818 | 24206 | 150 000 | Cabo de São Vicente à Foz do Guadiana |
| 1870 | 26401 | 30 000 | Aproximações a Viana do Castelo |
| | | 7 500 | A – Porto de Viana do Castelo |
| 1871 | 26402 | 30 000 | Aproximações a Leixões e à Barra do Rio Douro |
| | | 10 000 | A – Porto de Leixões e Barra do Rio Douro |
| 1872 | 26403 | 40 000 | Aproximações a Aveiro |
| | | 10 000 | A – Porto de Aveiro |
| | | 10 000 | B – Porto de Aveiro (continuação) |
| 1873 | 26404 | 30 000 | Aproximações à Figueira da Foz |
| | | 7 500 | A – Porto da Figueira da Foz |
| | | 7 500 | B – Porto da Figueira da Foz (continuação) |
| 1875 | 26303 | 15 000 | Baía de Cascais e Barras do Rio Tejo (Porto de Lisboa) |
| 1876 | 26304 | 15 000 | Porto de Lisboa (de Paço de Arcos ao Terreiro do Trigo) |
| 1877 | 26305 | 15 000 | Porto de Lisboa (de Alcântara ao Canal do Montijo) |
| | | 7 500 | A – Azinheira |
| | | 15 000 | B – Montijo |

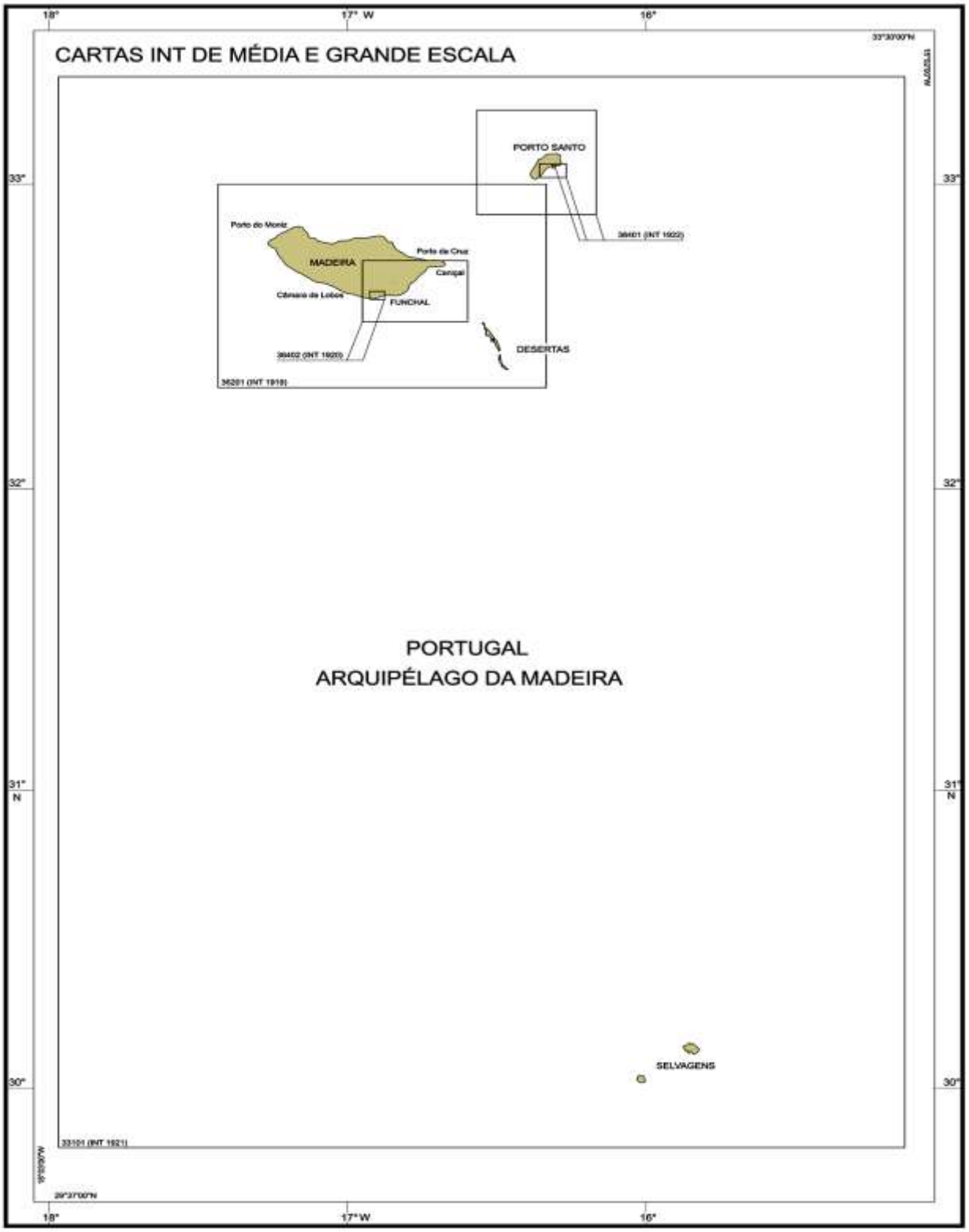
| Número | | Escala (1:) | Título |
|---|---|---|---|
| 1878 | 26306 | 15 000 | Porto de Lisboa (do Cais do Sodré a Sacavém) |
| 1879 | 26307 | 15 000 | Rio Tejo (de Sacavém a Vila Franca de Xira) |
| | | 15 000 | A – de Alhandra a Vila Franca de Xira |
| 1880 | 26308 | 15 000 | Barra e Porto de Setúbal |
| 1881 | 26309 | 15 000 | Porto de Setúbal (da Carraca à Ilha do Cavalo) |
| 1882 | 26408 | 30 000 | Aproximações a Sines |
| | | 12 500 | A – Porto de Sines |
| 1884 | 26310 | 7 500 | Barra e Porto de Portimão |
| 1885 | 26311 | 15 000 | Barra e Portos de Faro e Olhão |
| 1890 | 46406 | 100 000 | Ilha de São Miguel |
| | | 10 000 | A – Porto de Ponta Delgada |
| 1891 | 46403 | 50 000 | Ilha do Faial e Canal do Faial |
| | | 7 500 | A – Porto da Horta |
| | | 7 500 | B – Porto da Madalena |
| 1892 | 43101 | 300 000 | Arquipélago dos Açores – Grupo Ocidental |
| 1893 | 43102 | 300 000 | Arquipélago dos Açores – Grupo Central |
| 1894 | 43103 | 300 000 | Arquipélago dos Açores – Grupo Oriental |
| 1919 | 36201 | 100 000 | Ilha da Madeira e Ilhas Desertas |
| 1920 | 36402 | 30 000 | Ponta Gorda à Ponta de S. Lourenço |
| | | 10 000 | A – Porto do Funchal |
| 1921 | 33101 | 350 000 | Arquipélago da Madeira |
| 1922 | 36401 | 50 000 | Ilha do Porto Santo |
| | | 15 000 | A – Baía do Porto Santo |
| | | 5 000 | B – Porto do Porto Santo |
| 1960 | 62102 | 1:500 000 | Arquipélago de Cabo Verde |
| 1964 | 66401 | 40 000 | Aproximações ao Porto da Praia |
| | | 7 500 | A – Porto da Praia |
| 1965 | 66402 | 40 000 | Aproximações ao Mindelo |
| | | 10 000 | A – Porto Grande |
| 2089 | 72101 *(iii)* | 1 000 000 | Gamba a Luanda |
| 2050 | 72102 *(iii)* | 1 000 000 | Luanda à Baía dos Tigres |
| 2814 | 73201 *(iii)* | 350 000 | Pointe Tchitembo à Cabeça da Cobra |
| 2550 | 73202 *(iii)* | 350 000 | Cabeça da Cobra ao Cabo Ledo |
| 2560 | 73203 *(iii)* | 350 000 | Cabo Ledo ao Lobito |
| 2570 | 73204 *(iii)* | 350 000 | Lobito à Ponta Grossa |
| 2580 | 73205 *(iii)* | 350 000 | Ponta Grossa à Foz do Cunene |

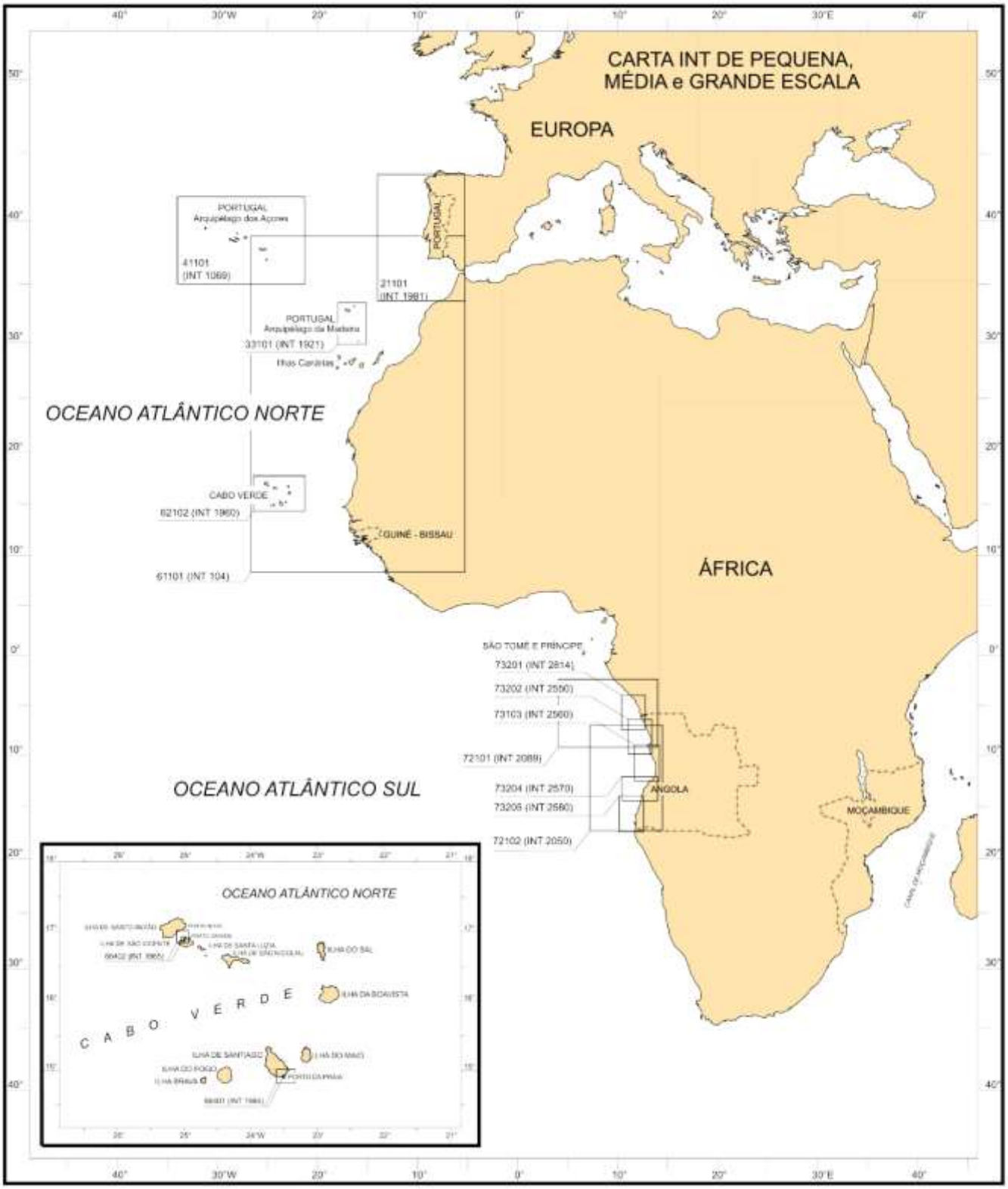
*(i)* - Reprodução modificada da carta INT 104, produzida pela França.
*(ii)* - Reprodução modificada da carta INT 1812, produzida pela Espanha.
*(iii)* - Coprodução Reino Unido (*United Kingdom Hydrographic Office*); Portugal (Instituto Hidrográfico).

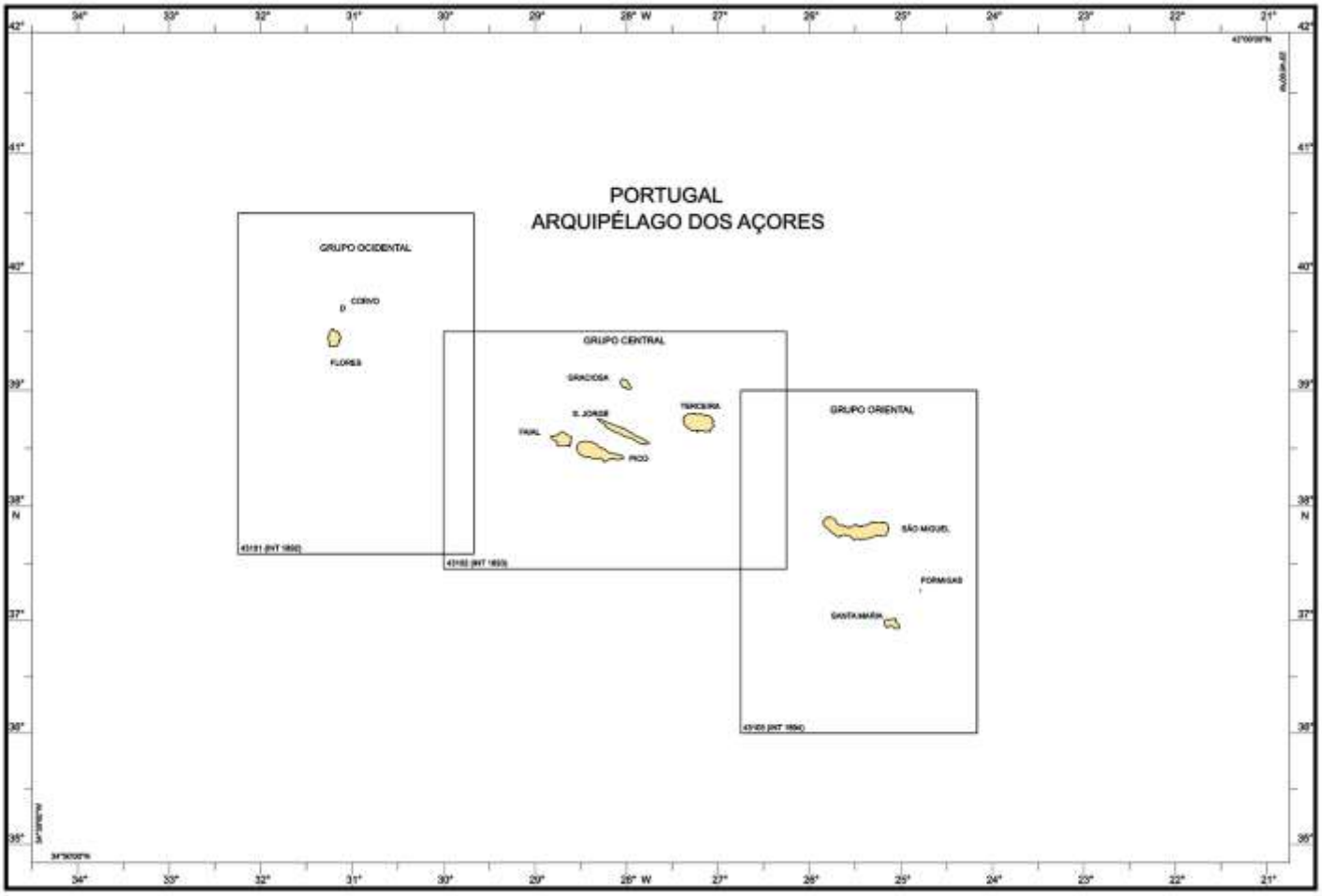
Visando a normalização de toda a produção cartográfica mundial, a OHI aconselha os Estados Membros a produzirem as suas cartas nacionais, de acordo com os "Regulamentos da OHI para Cartas Internacionais (INT) e Especificações da OHI para Cartas Náuticas".

Assim, o IH tem vindo, progressivamente, a adaptar o fólio cartográfico nacional às referidas especificações.


CARTAS INT DE MÉDIA ESCALA
CARTAS NACIONAIS
DA SÉRIE COSTEIRA
OCEANO ATLÂNTICO NORTE
PORTUGAL
ESPANHA
VIANA DO CASTELO
PORTO
AVEIRO
FIGUEIRA DA FOZ
PENICHE
LISBOA
SETÚBAL
SINES
PORTIMÃO
VILA REAL
STO. ANTÓNIO
FARO
Cabo de São Vicente
24201 (INT 1813)
24202 (INT 1814)
24203 (INT 1815)
24204 (INT 1816)
24205 (INT 1817)
24206 (INT 1818)
23203 (INT 1811)
23204 (INT 1812)


CARTAS INT DE MÉDIA E GRANDE ESCALA
PORTO SANTO
MADEIRA
Porto do Moniz
Porto da Cruz
Caniçal
Câmara de Lobos
FUNCHAL
DESERTAS
SELVAGENS
PORTUGAL
ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA
18°
17° W
16°
33°
32°
31° N
30°


CARTA INT DE PEQUENA, MÉDIA e GRANDE ESCALA
EUROPA
ÁFRICA
OCEANO ATLÂNTICO NORTE
OCEANO ATLÂNTICO SUL
PORTUGAL
Arquipélago dos Açores
41101 (INT 1089)
21101 (INT 1981)
PORTUGAL
Arquipélago da Madeira
33101 (INT 1921)
Ilhas Canárias
CABO VERDE
62102 (INT 1960)
61101 (INT 104)
GUINÉ - BISSAU
SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE
73201 (INT 2814)
73202 (INT 2590)
73103 (INT 2560)
72101 (INT 2089)
73204 (INT 2570)
73205 (INT 2580)
72102 (INT 2050)
ANGOLA
MOÇAMBIQUE
OCEANO ATLÂNTICO NORTE
CABO VERDE
ILHA DO SAL
ILHA DA BOAVISTA
ILHA DE SANTIAGO
ILHA DO MAIO
ILHA DO FOGO
ILHA BRAVA
PORTO DA PRAIA




Cartas INT de média escala

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 54 - CARTAS COM DIFERENTES SISTEMAS GEODÉSICOS DE REFERÊNCIA (DATA)

Dando cumprimento aos "Regulamentos da OHI para Cartas Internacionais (INT) e Especificações da OHI para Cartas Náuticas", o IH tem vindo a adotar, preferencialmente, o WGS 84 como sistema geodésico de referência para as CN.

No entanto, tratando-se de um processo moroso, continuam a existir CN referidas a DATA regionais e locais, a saber:

- ED-50 (Portugal Continental);
- Observatório 66 (Arquipélago dos Açores - Grupo Ocidental);
- Base SW (Arquipélago dos Açores - Grupo Central);
- São Brás (Arquipélago dos Açores - Grupo Oriental);
- Base SE (Arquipélago da Madeira – Ilhas da Madeira, Porto Santo e Desertas).

Deve ser dada particular atenção à transformação de posições para as CN referidas aos DATA acima mencionados, sempre que se utilizem sistemas de posicionamento por satélite.
Assim, o utilizador deve **verificar sempre** qual o DATUM da carta que está a utilizar, que vem indicado no respetivo bloco de título. Em caso de transferência de posições entre cartas e, caso se desconheçam as correções a aplicar às posições, **essa transferência deverá ser feita recorrendo apenas a azimutes e distâncias a marcas comuns**.

O sistema geodésico de referência das Cartas Eletrónicas de Navegação é o WGS84, pelo que as posições, que são obtidas através dos sistemas de posicionamento por satélite, deverão estar referenciadas ao WGS 84 e são marcadas diretamente na carta.

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 55 - CARTAS ELETRÓNICAS DE NAVEGAÇÃO (CEN)

As Cartas Eletrónicas de Navegação do Fólio Cartográfico nacional encontram-se agrupadas, consoante a sua utilização, nas seguintes Bandas de Utilização (*Usage Bands* - UB):

UB1 – Oceânica ou Roteamento;
UB2 – Geral;
UB3 – Costeira;
UB4 – Aproximação;
UB5 – Portuária;
UB6 – Atracação.

Cada unidade das Cartas Eletrónicas de Navegação denomina-se "célula".

*1-* Atualizações

As atualizações (*updates*) das células são da responsabilidade do Instituto Hidrográfico e são publicadas semanalmente pelos distribuidores autorizados.

*2- Electronic Chart Display and Information System* (ECDIS)

O equipamento utilizado para ler e visualizar as Cartas Eletrónicas de Navegação é o ECDIS.
Alguns fabricantes apresentam as suas cartas eletrónicas "não equivalentes" como cumprindo com as especificações da Organização Marítima Internacional (OMI) e da OHI, mas as únicas Cartas Eletrónicas de Navegação que, de acordo com o Capítulo V da Convenção SOLAS, substituem as Cartas Náuticas, são as Cartas Eletrónicas de Navegação (S-57), quando utilizadas num sistema ECDIS certificado e produzidas sob a responsabilidade de um organismo oficial.

*3-* Utilização das Cartas Eletrónicas de Navegação no ECDIS

Alertam-se os navegantes para o facto de os ECDIS deverem ser utilizados com cuidado e com o conhecimento completo das suas limitações e erros. A informação cartográfica utilizada deverá ser proveniente de organismos oficiais, de forma a garantir a segurança na utilização do sistema de informação.

As Cartas Eletrónicas de Navegação são compiladas com base em informação hidrográfica existente, que se pretende atual e rigorosa, sendo para tal efetuados diversos controlos da qualidade a nível nacional e internacional. Não obstante o referido, a informação representada nem sempre está completa, atualizada ou foi adquirida pelos mais modernos meios de aquisição de dados.

Cabe ao navegante interpretar, avaliar e aplicar, como julgar adequado à situação, a informação constante na Carta Eletrónica de Navegação, tomando em consideração as circunstâncias particulares existentes, as recomendações da pilotagem local e a utilização criteriosa das Ajudas à Navegação disponíveis, por forma a conduzir a sua navegação com toda a segurança.

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 56 - CARTAS NÁUTICAS E PUBLICAÇÕES NÁUTICAS – Ponto de venda

As CN e PN, editadas pelo IH, podem ser adquiridas no seguinte local:

Instituto Hidrográfico – Loja do Navegante

Rua Garcia de Orta, 10
1200 – 679 Lisboa
Tel. +351 210 943 157
Fax: + 351 210 943 297
lojadonavegante@hidrografico.pt
Loja online: http://ln.hidrografico.pt/pt/
www.hidrografico.pt

Horário da loja

09:00 – 12:00
13:30 – 17:00

**Localização**

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 57 - CARTAS ELETRÓNICAS DE NAVEGAÇÃO – Comercialização

As CEN e as suas atualizações, produzidas pelo Instituto Hidrográfico (IH), são comercializadas através da cadeia de revendedores autorizados (*Value Added Resellers*) do Centro Coordenador de Carta Eletrónica (*International Centre for Electronic Navigational Charts*), ao qual o IH pertence.

Para a obtenção de mais informações sobre as correções e atualizações às CEN, consultar os Grupos de Avisos aos Navegantes editados pelo IH.

Para informações mais detalhadas sobre as CEN e a sua comercialização, consultar o sítio da Internet www.ic-enc.org.

**Origem -** Instituto Hidrográfico

## * 58 - AVISO ESPECIAL 120 – ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

1. Devido aos acontecimentos nos E.U.A. e no Médio Oriente, as Forças Armadas Americanas que operam em qualquer parte do mundo, estão em elevado estado de alerta e prontidão, existindo medidas defensivas adicionais contra o terrorismo e outras potenciais ameaças.
2. Como consequência, é solicitado a todas as forças aéreas, navais e submarinas que se aproximem das Forças dos Estados Unidos, que mantenham contacto via rádio, canal 16 (ponte a ponte), em VHF frequência 121.5 mHz ou UHF frequência 243.0 mHz, a fim de esclarecer as suas intenções.
3. As Forças dos Estados Unidos reservam-se o direito de tomar medidas de proteção adequadas, caso estes contactos não sejam efetuados.

**Origem** – NATIONAL GEOSPATIAL INTELLIGENCE AGENCY

## * 59 - INFORMAÇÃO METEOROLÓGICA – ÁREAS NA METAREA II

Os países aos quais foram atribuídas responsabilidades na difusão de informação meteorológica na METAREA II, sob a égide da Organização Meteorológica Mundial (OMM), são a França (país coordenador), Portugal, Espanha e Marrocos.

As atuais subáreas sob a responsabilidade dos serviços meteorológicos, entraram em vigor em 04 de fevereiro de 2002, sendo a mesma designação utilizada, qualquer que seja o país a difundir informação meteorológica para as áreas marítimas da Metarea II.

As zonas costeiras para Portugal são constituídas por faixas junto da costa, com 20 milhas de largura e apresentam as seguintes designações e limites:

**Zona Norte** – entre a foz do Rio Minho e o Cabo Carvoeiro

**Zona Centro** – entre o Cabo Carvoeiro e o Cabo de S. Vicente

**Zona Sul** – entre o Cabo de S. Vicente e a foz do Rio Guadiana

**Zona costeira da Madeira** – em volta das ilhas da Madeira e do Porto Santo

**Zonas costeiras dos Açores** – As zonas costeiras dos Açores estão divididas em três grupos, igualmente constituídas por faixas junto da costa, com 20 milhas de largura em volta das seguintes ilhas:

**Grupo Oriental** – S. Miguel e Santa Maria

**Grupo Central** – Terceira, S. Jorge, Graciosa, Pico e Faial

**Grupo Ocidental** – Flores e Corvo

**As Subáreas da METAREA II são as seguintes:**

Subárea 1: FARADAY – entre 45°N e 48°27'N; entre 22°W e 35°W

Subárea 2: ROMEO – entre 45°N e 48°27'N; entre 12°W e 22°W

Subárea 3: ALTAIR – entre 40ºN e 45ºN; entre 22ºW e 35ºW

Subárea 4: CHARCOT – entre 40ºN e 45ºN; entre 12ºW e 22ºW

Subárea 5: AÇORES – entre 35ºN e 40ºN; entre 22ºW e 35ºW

Subárea 6: JOSEPHINE – entre 35ºN e 40ºN; entre 12ºW e 22ºW

Subárea 7: IRVING – entre 30ºN e 35ºN; entre 22ºW e 35ºW

Subárea 8: MADEIRA – entre 30ºN e 35ºN; entre 13ºW e 22ºW

Subárea 9: METEOR – entre 25°N e 30°N; entre 22°W e 35°W

Subárea 10: CANARIAS – entre 25°N e 35°N; entre 13°W e 22°W

Subárea 11: PAZENN – entre 45°N e 48°27'N; entre 6°W e 12°W

Subárea 12: IROISE – entre 47°30'N e 48°27'N; a partir da costa de França até 6°W

Subárea 13: YEU – entre 46°30'N e 47°30'N; a partir da costa de França até 6°W

Subárea 14: ROCHEBONNE – entre 45°N e 46°30'N; a partir da costa de França até 6°W

Subárea 15: CANTABRICO – a partir da costa de Espanha até 45°N; a partir da costa de França até 7°W

Subárea 16: FINISTERRE – entre 41º50'N e 45ºN; entre 7ºW e 12ºW

Subárea 17: PORTO – entre 39ºN e 41º50'N; da costa de Portugal até 12ºW

Subárea 18: S. VICENTE – entre 35ºN e 39ºN; entre 7º30'W e 12ºW

Subárea 19: CADIZ – entre 35ºN até à costa de Espanha; entre 6ºW e 7º30'W

Subárea 20: GIBRALTAR STRAIT / ESTREITO – entre a linha Gibraltar/Ceuta e 6°W; a partir da costa de Marrocos até à costa de Espanha

Subárea 21: CASABLANCA – entre 32ºN e 35ºN; da costa de Marrocos até 13ºW

Subárea 22: AGADIR – entre 30ºN e 32ºN; a partir da costa de Marrocos até 13ºW

Subárea 23: TARFAYA – da costa de Marrocos até 30°N; a partir da costa de Marrocos até 13°W

Subárea 24: CAPE VERDE – entre 15°N e 25°N; entre 22°W e 35°W

Subárea 25: CAP BLANC – entre 20°N e 25°N; a partir da costa de África até 22°W

Subárea 26: CAP TIMIRIS – entre 15°N e 20°N; a partir da costa de África até 22°W

Subárea 27: SIERRA LEONE – entre 7°N e 15°N; a partir da costa de África até 35°W

Subárea 28: GULF OF GUINEA – entre o Equador e 7°N; a partir da costa de África até 20°W

Subárea 29: POINTE NOIRE – entre 6°S e o Equador; a partir da costa de África até 20°W

Subárea 30: MILNE – entre 37º30'N e 45ºN; entre 35ºW e 40ºW

Subárea 31: MARSALA – entre 30ºN e 37º30'N; entre 35ºW e 40ºW

**As subáreas sob a responsabilidade do serviço meteorológico português são as seguintes**:

**Portugal Continental:**

Subárea 4 – CHARCOT

Subárea 6 – JOSEPHINE

Subárea 16 – FINISTERRE

Subárea 17 – PORTO

Subárea 18 – S. VICENTE

Subárea 19 – CADIZ

**Região Autónoma da Madeira:**

Subárea 8 - MADEIRA

Subárea 21 - CASABLANCA

Subárea 22 - AGADIR

**Região Autónoma dos Açores:**

Subárea 3 – ALTAIR

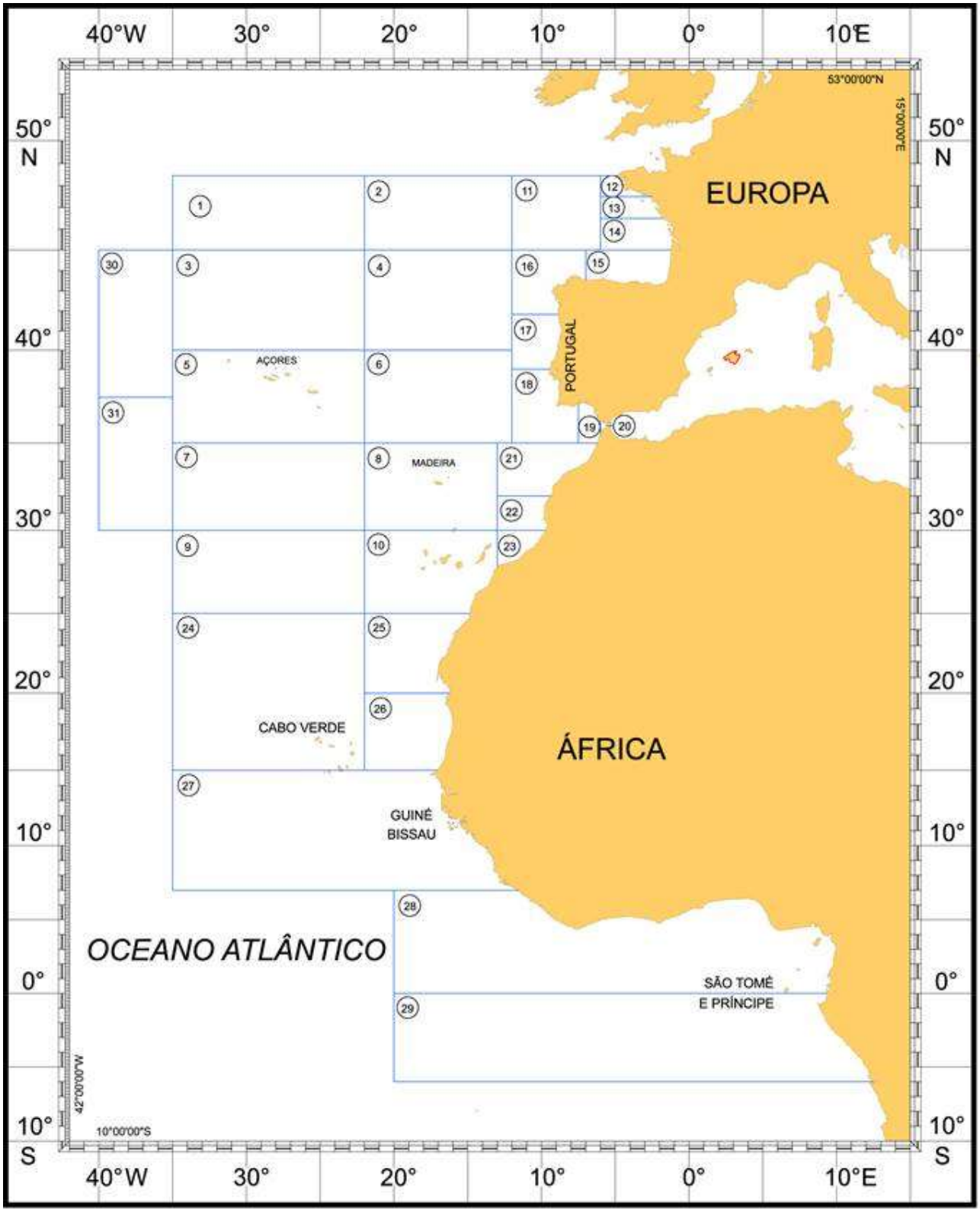
Subárea 5 – AÇORES

Subárea 7 – IRVING

Subárea 30 – MILNE

Subárea 31 – MARSALA

Apresenta-se em seguida um esquema com as subáreas da METAREA II:




**Origem** – Instituto Português do Mar e da Atmosfera.

## * 60 - ÁREAS DE *SCOOPING* EM PORTUGAL CONTINENTAL

### 1 - GENERALIDADES

*Scooping* – nome dado à manobra de abastecimento de água num plano de água por parte de um avião anfíbio de combate aos incêndios florestais. O abastecimento pode ser feito em rios, mar, lagos, barragens ou bacias hidrográficas onde existem condições de operação para que a referida operação possa ser efetuada com segurança. O termo hidroavião é aplicado, genericamente, às aeronaves que apenas podem descolar e aterrar na água. Os aviões utilizados no combate aos incêndios em Portugal (*Canadair* e *Fireboss*) tanto podem aterrar em terra como na água são considerados aviões anfíbios.

### 2 - OBJETIVO

Estas áreas permitem a um avião anfíbio reabastecer-se de água, de forma rápida e o mais próximo possível do incêndio em favor do aumento da cadência de descargas de água sobre o mesmo.
Uma área para *scooping* é identificada por um ponto – ponto de *scooping* - sendo este ativado, após análise do Comando Nacional de Operações de Socorro, pela sua proximidade ao local do incêndio e pelo facto de as suas características permitirem a operação em segurança de determinado avião anfíbio.

### 3 - ENTIDADES COMPETENTES

São entidades competentes no processo de ativação das áreas de *Scooping* o CNOS (Comando Nacional das Operações de Socorro da Autoridade de Proteção Civil) e a Capitania do Porto (Autoridade Marítima) da área de jurisdição respetiva.

### 4 - PROCEDIMENTOS

Quando é ativada uma área de *Scooping* a Capitania do Porto com jurisdição no espaço do ponto de *scooping* executará as seguintes ações:

- Divulga um aviso local à navegação através do canal 16;
- Implementa um plano de interdição de área de forma a garantir a segurança das operações de *Scooping;*
- Estabelece comunicações com a aeronave e acompanha operação de forma a reforçar a segurança da operação.

O navegante deverá evitar a área que está a ser interditada. Se houver alguma falha de escuta ao canal 16 as embarcações destacadas para interdição desta área deverão aproximar-se e comunicar por todos os meios disponíveis, incluindo o megafone, que o navegante está a dirigir-se para uma área perigosa por motivo de operações aéreas.

A duração da interdição da área não é normalmente conhecida com exatidão, sendo comunicado o final das operações, através do canal 16 ou por outros meios julgados convenientes.

O navegante deverá seguir as instruções recebidas de forma a não pôr em perigo a sua segurança nem a segurança das aeronaves envolvidas nas operações de S*cooping*.

### 5 - SIMBOLOGIA

Quando representadas nas cartas náuticas as áreas de *Scooping* serão identificadas pelos símbolos:

6 - LIMITES DAS ZONAS DISPONÍVEIS PARA REALIZAÇÃO DE AÇÕES DE *SCOOPING*

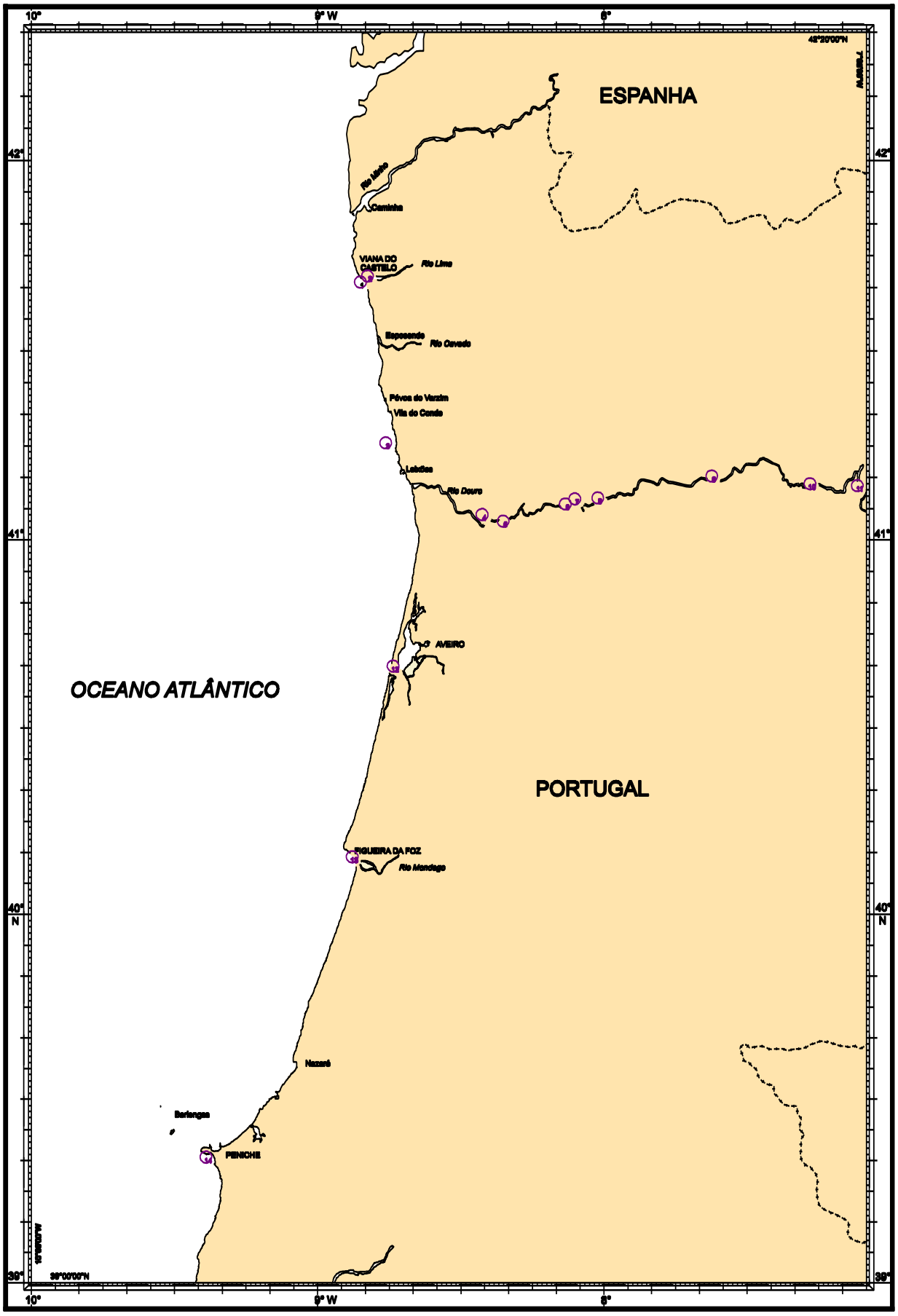
| **Espaço de Jurisdição Marítima (Capitania do Porto)** | **Limites das zonas para efetuar *Scooping*** (coordenadas em WGS 84) | | **Observações** |
|---|---|---|---|
| Capitania do Porto de Caminha | Rio Minho Caminha | 41°52'30"N 8°51'00"W | Validado pelo Capitão de Porto |
| | Rio Minho Valença | 42°01'05"N 8°39'26"W | |
| | Rio Minho Lanhelas | 41°54'55"N 8°47'25"W | |
| | Rio Minho Cerveira | 41°56'00"N 8°45'20"W | |
| Capitania do Porto de Viana do Castelo | Viana do Castelo Barra | 41º40'.766 N/008º50'.700W<br>41º40'.819 N/008º50'.305W<br>(1)<br>41º40'.227N/008º50'.166W<br>41º40'.175N/008º50'.560W | Validado pelo Capitão de Porto<br>A zona de operação é à entrada da barra segundo o rumo 350 (aproximadamente)<br>Impossibilita a navegação durante a operação das aeronaves |
| | Viana do Castelo Porto | 41º41'.0518N / 008º50'.187W<br>41º41'.453N / 008º49'.444W<br>(2)<br>No canal navegável do Rio Lima entre a boia n.º 11 e a boia n.º 6. | Orientação 055-235 Sonda Reduzida Superior a 7 mts.<br>Só existem condições para aeronaves tipo Canadair.<br>Impossibilita toda a navegação comercial e de recreio na zona nos períodos de reabastecimento. |
| Capitania do Porto de Vila do Conde | Não existem rios ou lagoas passíveis de utilização. | | Poderá ser utilizado todo o espaço de jurisdição no mar junto à costa, caso o estado do mar e as características da aeronave o permitam. |
| Capitania do Porto de Póvoa de Varzim | Não existem rios ou Lagoas passíveis de utilização. | | Poderá ser utilizado todo o espaço de jurisdição no mar junto à costa, caso o estado do mar e as características da aeronave o permitam. |
| Capitania do Porto de Leixões | 41º14'.92642N / 008º45'.28614W<br>41º14'.92642N / 008º45'.08614W (3)<br>41º13'.62640N / 008º45'.28611W<br>41º13'.62641N / 008º45'.08611W | | Orientação N-S Sonda Reduzida Superior a 20 mts.<br>**Pré-aviso 1 hora.** |
| Capitania do Douro | Lomba<br>41°02'58"N / 8°25'13"W (4) | | Validado pelo capitão de Porto.. |
| | Relva<br>41°02'32"N / 8°20'36"W (5) | | Validado pelo Capitão de Porto. |
| | Carrapatelo<br>41°05'30"N / 008º05'00''W (6) | | Validado pelo capitão de Porto. |
| | Caldas de Aregos<br>41º06'20''N / 008º00´00''W (8) | | Validado pelo capitão de Porto. |
| | Régua<br>41º08'40''N / 007º41´30''W | | Validado pelo capitão de Porto. |
| | Mós<br>41º07'30''N / 007º11´00''W | | Validado pelo Capitão de Porto. |
| | Entre-os-rios<br>41°04'07"N/ 8°18'05"W | | Validado pelo Capitão de Porto. |
| | Torre de Moncorvo<br>41°10'04"N/ 7°07'39"W | | Validado pelo Capitão de Porto. |
| | Pocinho 1<br>41°02'32"N/ 7°02'20"W | | Validado pelo Capitão de Porto. |
| | Pocinho 2<br>41°04'05"N/ 7°04'14"W | | Validado pelo Capitão de Porto. |
| | Pinhão<br>41°09'55"N/ 7°34'11"W | | Validado pelo Capitão de Porto. |

| **Espaço de Jurisdição Marítima (Capitania do Porto)** | **Limites das zonas para efetuar Scooping**<br><br>(coordenadas em WGS 84) | **Observações** |
|---|---|---|
| Capitania do Porto da Figueira da Foz | 40º08'.72537N / 008º52'.29470W (13)<br>40º08'.72559N / 008º50'.68511W | Validado pelo Capitão de Porto. Orientação W-E Sonda Reduzida Superior a 3 mts. Utilização preferencial no Rio Mondego no canal norte desde a ponte Edgar Cardoso até à foz. |
| | Leste da Ponte<br>40°07'18"N/008°47'52"W | Validado pelo Capitão de Porto em maio de 2014 |
| Capitania do Porto de Aveiro | 40º39'.37650N / 008º43'.72914W<br>40º39'.46201N / 008º43'.53230W (12)<br>40º40'.09618N / 008º43'.45565W<br>40º40'.09618N / 008º43'.40565W | Orientação 010-190.<br>Sonda Reduzida Superior a 5 mts. |
| Capitania do Porto de Cascais | 38°41'00"N / 9°22'00"W (15) | Validado pelo Capitão de Porto.<br>Área da operação um circulo com raio de 1200 jardas centrado na posição |
| Capitania do Porto de Lisboa | 38º39'.35117N / 009º24'.38093W<br>38º39'.29697N / 009º24'.38578W (16)<br>38º39'.19701N / 009º22'.58577W<br>38º39'.19701N / 009º22'.58577W | Orientação 100-280 Sonda Reduzida Superior a 20 mts. Zona a sul da zona de fundeadouros de Cascais e afastada das linhas de aproximação ao Porto de Lisboa, mantendo alguma proteção das condições mar/meteo. **Pré-aviso 20 min.** |
| | Paço de Arcos<br><br>38º41,2'N / 009º16,0'W (17) | Validado pelo Capitão de Porto. Aberto á ondulação; utilizar apenas com a coordenação da APP/TWR Lisboa. Área da operação um circulo com raio de 1200 jardas centrado na posição. |
| | Cala de Samora<br><br>38º44,00'N / 009º03,4'W (18) | Validado pelo capitão de Porto. Situado na zona da Base Área do Montijo. Área da operação um circulo com raio de 1200 jardas centrado na posição. |
| | Estuário do Tejo<br><br>38º41,36´N / 009º05,00'W | Validado pela DGAM. Bom em vários pontos incluindo a baia do Seixal, o canal da Siderurgia (debaixo de linhas de alta tensão) e as baias. Um ponto a evitar é o Mar da Palha, pela falta de profundidade na baixa-mar especialmente na zona do Samouco e Alcochete e, subindo o rio, na Póvoa de Sta. Iria e Alverca. Em direção à barra, aparenta boas condições a partir da ponte 25 de Abril, embora se deva evitar porque interfere com a final do ILS para a pista 03 de Portela; a zona entre o Bugio e a Cova do Vapor (Trafaria) não tem condições de carga por assoreamento. |
| | Vila Franca de Xira<br><br>38º56,09'N / 008º59,82'W (19) | Validado pelo Capitão de Porto. Situado a norte do Mouchão de Alhandra. Área da operação um circulo com raio de 1200 jardas centrado na posição. |

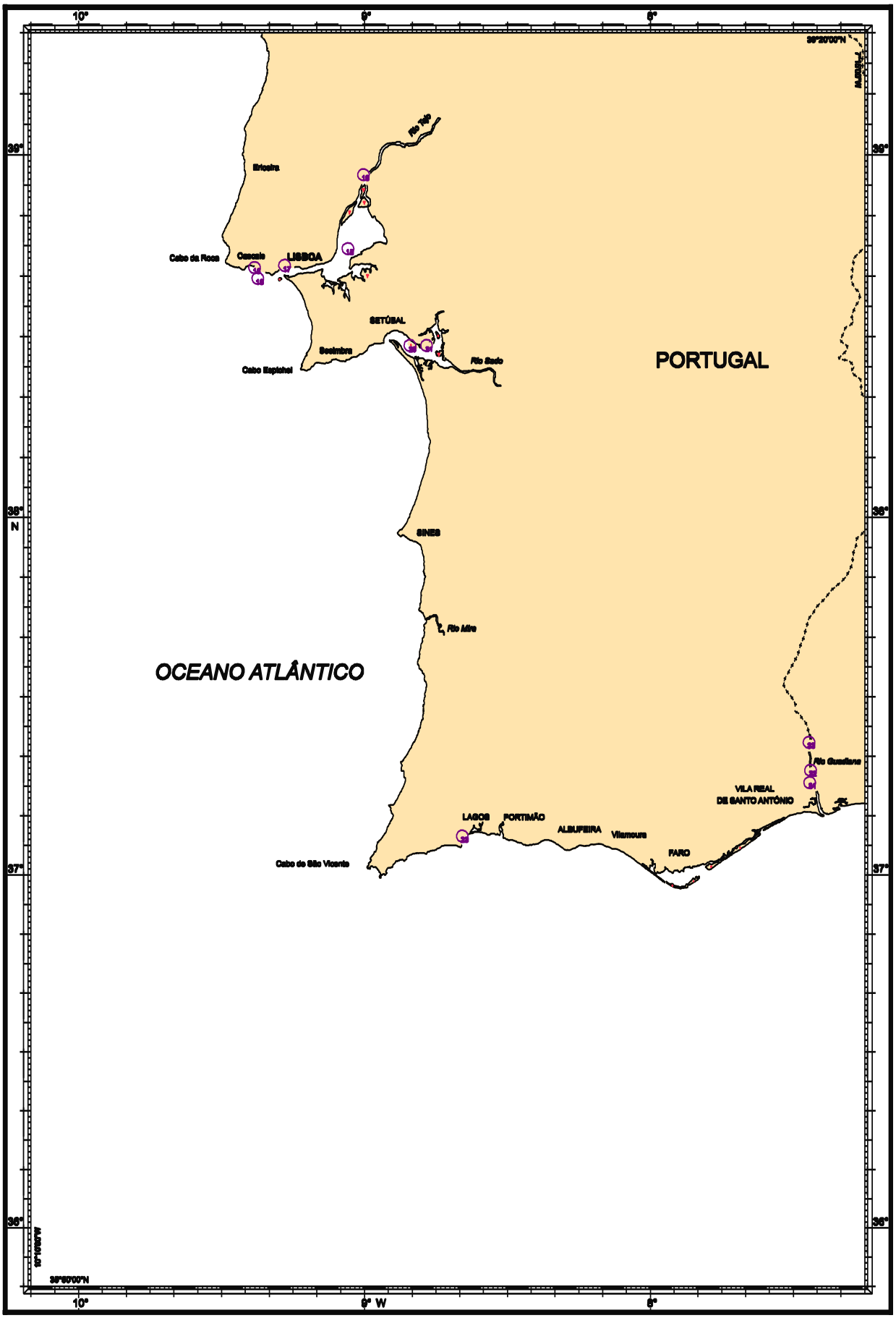
| | | |
|---|---|---|
| Capitania do Porto de Setúbal<br>(20) - (21) | Scooping Oeste:<br><br>Vértice A: 38° 28,73’ N/008° 50,64’ W<br>Vértice B: 38° 28,37’ N/008° 49,50’ W<br>Vértice C: 38° 27,95’ N/008° 49,71’ W<br>Vértice D: 38° 28,30’ N/008° 50,87’ W | Validado pelo Capitão de Porto no estuário do Sado. |
| | Scooping Este:<br><br>Vértice A: 38° 27,98’ N/008° 46,98’ W<br>Vértice B: 38° 28,03’ N/008° 46,39’ W<br>Vértice C: 38° 27,98’ N/008° 46,04’ W<br>Vértice D: 38° 27,75’ N/008° 46,04’ W<br>Vértice E: 38° 27,55’ N/008° 46,37’ W<br>Vértice G: 38° 27,70’ N/008° 46,98’ W | Validado pelo Capitão de Porto no estuário do Sado. |
| | Junto a Alcácer do Sal<br>38º 24, 28’ N / 008º 38, 12 ‘W | Validado pelo Capitão de Porto |
| Capitania do Porto de Lagos | 37º06,00’N / 008º39,00’W (23) | Validado pelo Capitão de Porto. Sem vento, carga paralela à Meia Praia. Área da operação com um círculo com raio de 1200 jardas centrado na posição. |
| Capitania do Porto de Olhão | 36°57'37"N/ 7°49'23"W (29) | Revalidado pelo Capitão do Porto, em 2012, devido a alteração de coordenadas por criação de Recife Artificial na anterior posição.um círculo com raio de 1200 jardas centrado na posição. |
| Capitania do Porto de Vila Real de Santo António | Troço 1<br>37º15’.016N / 007º26’.063W (31)<br>37º16’.065N / 007º25’.506W | Orientação 030-210 Sonda Reduzida Superior a 5 mts. Corredor de 2000 mts;<br>Rio com largura mínima de 250 mts. |
| | Troço 2<br>37º17’.083N / 007º25’.905W (32)<br>37º18’.187N / 007º26’.307W | Orientação 160-340 Sonda Reduzida Superior a 5 mts. Corredor com 2500 mts; Rio com largura mínima de 300 mts; |
| | Troço 3<br>37º21’.780N / 007º26’.209W (33)<br>37º22’.898N / 007º26’.363W | Orientação 170-350 Sonda Reduzida Superior a 10 mts. Corredor com 2700 mts;<br>Rio com largura mínima de 200 mts;<br>Ambas as margens com relevo significativo. |

7 - MAPA DAS ÁREAS *SCOOPING*

*ZONA NORTE*



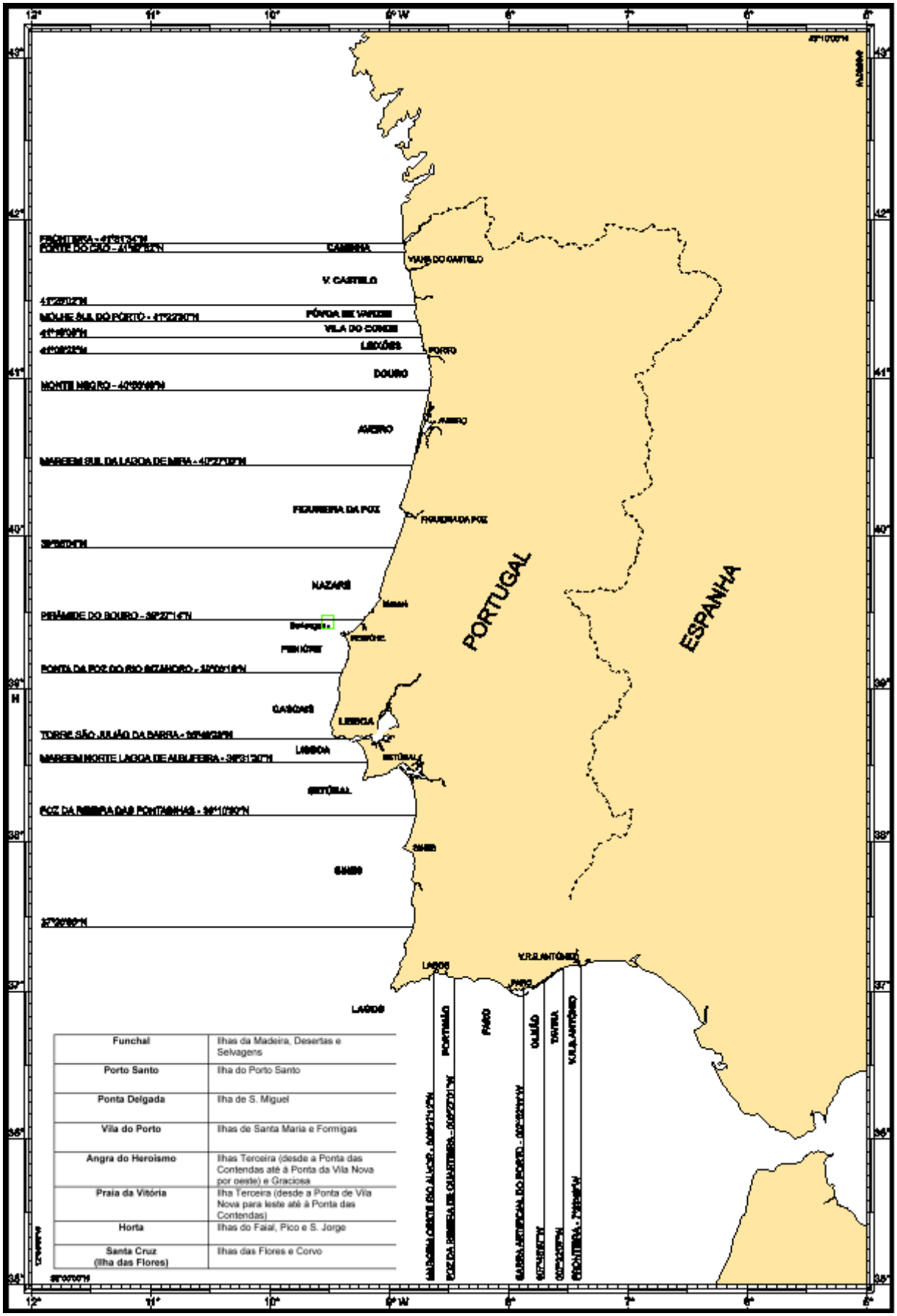
*ZONA SUL*




**Origem** – Direção Geral da Autoridade Marítima

## * 61 - LIMITES DE JURISDIÇÃO DAS CAPITANIAS DOS PORTOS DE PORTUGAL

O quadro presente estabelece os limites de jurisdição das capitanias dos portos de Portugal Continental, do Arquipélago da Madeira e do Arquipélago dos Açores.




**Origem** – Direção Geral da Autoridade Marítima

## * 62 - NÚMERO DE EMERGÊNCIA – 505

Em qualquer parte do mundo em que se encontre, em caso de necessidade, ligue 505 e a sua chamada será reencaminhada para o Centro de Busca e Salvamento (MRCC) mais próximo.

Este número é grátis e exclusivo da *FleetBroandband*.

**505 O SEU NÚMERO DE EMERGÊNCIA**

**Origem** – Inmarsat

## * 63 - CODU-MAR

O Centro de Orientação de Doentes Urgentes Mar (CODU-Mar) tem por missão prestar aconselhamento médico a situações de emergência que se verifiquem a bordo de embarcações.
O CODU-Mar é constituído por uma equipa de médicos que garantem apoio 24 horas por dia, com a cooperação das estações Radionavais, estações Costeiras, Centros Navais de Busca e Salvamento e com a Autoridade Marítima Local (Capitanias de Portos).
Uma equipa de médicos garante os cuidados a prestar, procedimentos e terapêutica a administrar à vítima, podendo também acionar a evacuação do doente, organizar o acolhimento em terra, e encaminhá-lo para o serviço hospitalar adequado.

**Como pode ser ativado:**

- Através do Número Europeu de Emergência 112 ou +351 213 303 258

- Através de frequências apropriadas:

  500Khz na Radiotelegrafia

  2182khz na radiotelefonia e onda média.

- VHF – Canal 16

**INMARSAT**

**Utilize o sinal de urgência antes da Chamada:**

- Em radiotelegrafia – XXX repetido três vezes.
- Em radiotelefonia – Pan (pane) repetido três vezes

**A mensagem a enviar ao CODU-MAR, deverá conter a seguinte informação**

1. Nome do navio e indicativo de chamada;
2. Posição, porto de partida e de chegada, ETA;
3. Medicamentos disponíveis a bordo;
4. Nome do doente/acidentado, sexo, nacionalidade e idade;
5. Informação sobre os sinais vitais, como respiração, pulsação, temperatura e pressão arterial;
6. Sintomas do doente, tipo de dores e localização, bem como outras informações relevantes sobre a doença;
7. Em caso de um acidentado, descrever ao pormenor os sintomas, quando e o local a bordo do acidente;
8. Historial médico do doente;
9. Medicamentos já administrados ao doente.

Para mais informação sobre o CODU-MAR é favor consultar o seguinte endereço:
www.inem.min-saude.pt.

**Origem** – Instituto Hidrográfico

## * 64 - SISTEMA NACIONAL DE CONTROLO DE TRÁFEGO MARÍTIMO

SUMÁRIO

Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de Setembro, Retificação n.º 89/2009, de 25 de Novembro.
Institui o sistema nacional de controlo de tráfego marítimo (SNCTM), criando um quadro geral de intervenção dos órgãos e serviços públicos responsáveis pelo controlo de tráfego marítimo nas zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional, e procede à 1.ª alteração do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de Março, à 3.ª alteração do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, e à 1.ª alteração do Decreto-Lei n.º 198/2006, de 19 de Outubro.

No quadro geral da segurança marítima, a segurança do tráfego marítimo assume particular relevância no caso português desde logo face à extensão da costa continental e à amplitude das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional, as quais são cruzadas por algumas das mais intensas e movimentadas rotas comerciais marítimas.
Nos últimos anos, foram sendo adotadas a nível nacional diversas medidas destinadas ao reforço da segurança do tráfego marítimo, entre as quais se destacam o sistema de notificação e acompanhamento de navios, previsto no Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis números 236/2004, de 18 de Dezembro, e 51/2005, de 25 de Fevereiro, os novos esquemas de separação de tráfego, aprovados pelo Decreto-Lei nº 198/2006, de 19 de Outubro, e as regras de proteção de navios, portos e instalações portuárias, consagradas no Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro.
Presentemente e estando já em funcionamento o *vessel traffic service* (VTS) costeiro do continente, estrutura nuclear que permite assegurar o controlo de todo o tráfego marítimo ao nível da costa continental portuguesa, até uma distância de 50 milhas da mesma, considera-se que é oportuno agora proceder à instituição do sistema nacional de controlo de tráfego marítimo (SNCTM) enquanto quadro geral de intervenção dos órgãos e serviços públicos diretamente responsáveis pelo controlo do tráfego marítimo.
Nessa medida, o presente decreto-lei regulamenta os diferentes serviços de controlo de tráfego marítimo, enquanto conjunto de elementos funcionais do SNCTM dirigidos à prestação de um serviço de controlo de tráfego marítimo quer ao nível costeiro quer ao nível portuário.
O SNCTM é coordenado pela Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo (ANCTM), entidade já referenciada em diversos diplomas legais, mantendo-se a solução legalmente consagrada de atribuição por inerência ao presidente do conselho diretivo do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P. (IPTM, I. P.) (*), do exercício dessas funções. Para a prossecução das suas atribuições e competências, a ANCTM conta com o apoio dos órgãos e serviços do IPTM, I. P., enquanto organismo central responsável em matéria de controlo de tráfego marítimo.
No presente decreto-lei, opta-se por estabelecer desde já as regras de participação, organização, controlo e supervisão de tráfego ao nível do VTS costeiro do continente, remetendo-se para legislação especial as regras a observar nos VTS costeiros regionais e para regulamento próprio no caso dos VTS portuários.

### CAPÍTULO I

Disposições gerais

**Artigo 1º - Objeto**

O presente decreto-lei institui o sistema nacional de controlo de tráfego marítimo (SNCTM), enquanto quadro geral de intervenção dos órgãos e serviços públicos responsáveis pelo controlo do tráfego marítimo em zonas marítimas sob a soberania ou jurisdição nacional, tal como definidas na Lei n.º 34/2006, de 28 de Julho.

**Artigo 2º - Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo**

1 - O SNCTM é coordenado pela Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo (ANCTM), a qual exerce as suas competências em todo o território nacional.

2 - O presidente do conselho diretivo do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P. (IPTM, I. P.), é, por inerência, a ANCTM.

3 - Nos casos de ausência ou impedimento do presidente do conselho diretivo do IPTM, I. P., este é substituído nos mesmos termos previstos para o efeito na respetiva Lei Orgânica, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 146/2007, de 27 de Abril.

4 - Compete aos órgãos e serviços do IPTM, I. P., de acordo com o disposto nos respetivos estatutos, apoiar a ANCTM na prossecução das suas atribuições.

**Artigo 3.º - Missão e atribuições**

1 - A ANCTM tem por missão garantir as condições indispensáveis ao controlo do tráfego marítimo, contribuindo, com as demais entidades com competências na matéria, para a segurança da navegação.

2 - Para além de outras que lhe sejam cometidas por lei, são atribuições da ANCTM:

a) Zelar pelo cumprimento das normas nacionais e internacionais relativas ao controlo de tráfego marítimo e à segurança da navegação;

b) Assegurar que o SNCTM é estruturado e operado de acordo com as normas nacionais e internacionais aplicáveis, designadamente as resoluções da Organização Marítima Internacional (OMI) e as recomendações da Associação Internacional de Sinalização Marítima (AISM/IALA) elaboradas na matéria;

c) Assessorar o Governo, a pedido deste ou por iniciativa própria, na definição de políticas gerais sobre controlo de tráfego e segurança da navegação marítima, designadamente através da emissão de pareceres e, se tal for solicitado, colaborando ativamente na elaboração de legislação no domínio do SNCTM;

d) Colaborar com outras entidades, nacionais ou estrangeiras, com a finalidade de aprofundar os mecanismos tendentes a um mais eficaz controlo da navegação marítima;

e) Assegurar a participação e representação nacional junto das organizações internacionais com competência em matérias de controlo do tráfego marítimo.

…

**Artigo 10.º - Organização, controlo e supervisão de tráfego**

1 - O controlo de tráfego marítimo na área de intervenção do VTS costeiro do continente é organizado de forma a contribuir para reduzir o risco de colisão entre navios e para evitar a congestão do tráfego.

2 - Em cumprimento do disposto no número anterior, o CCTMC pode emitir, designadamente, as seguintes instruções:

a) Restringir a navegação numa área definida;

b) Restringir a ultrapassagem em área definida;

c) Proceder à separação de tráfego em termos de tempo ou distância;

d) Indicar as rotas a serem utilizadas por navios com cargas perigosas ou poluentes;

e) Designar o fundeadouro, em articulação com o capitão do porto.

3 - A título excecional e em articulação com o capitão do porto, se a situação ocorrer em mar territorial e, em especial, no acesso ao porto, o CCTMC pode impor restrições aos navios com fundamento em condições meteorológicas anormais, operações de busca e salvamento ou qualquer outro facto que possa colocar em perigo o tráfego marítimo, designadamente as seguintes:

a) Interdição de uma zona marítima, de um canal de acesso ou parte desse canal;

b) Imposição de limites de velocidade numa determinada zona ou canal.

4 - No âmbito das funções de supervisão, o CCTMC zela, em geral, pela observância das regras nacionais e internacionais sobre o controlo e segurança da navegação, designadamente o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar e, em particular, pela observância das regras aplicáveis aos esquemas de separação de tráfego.

5 - O CCTMC exerce as funções de centro costeiro previstas no Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, na aceção da subalínea 1) da alínea p)do artigo 3.º

…

*****(O Plano de Redução e Melhoria da Administração Central (PREMAC) determinou a extinção do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P. (IPTM), por fusão em diversos organismos, uns da Administração Central do Estado, outros do setor empresarial do Estado,

conforme termos do Decreto-Lei n.º7/2012, de 7 de janeiro, do então designado e Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território (hoje Ministério da Agricultura e do Mar).
De entre as entidades da Administração Pública assumem particular relevância a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), que recebeu as atribuições e competências descritas na alínea ii) do n.º 3 do art.º 34º do referido diploma, designadamente a regulamentação, supervisão e fiscalização do sector marítimo-portuário e da náutica de recreio, e o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT), que recebeu as atribuições e competências descritas alínea iv) do n.º 3 do art.º 34º do mesmo diploma, relacionadas com a supervisão e regulação da atividade económica dos portos comerciais e dos transportes marítimos, bem como da navegação da via navegável do Douro).

**Origem** – Instituto Hidrográfico

*** 65** a **99** - *Vagos*

## * 100 - GLOSSÁRIO DE ABREVIATURAS

| | | |
|---|---|---|
| AISM / IALA | - | Associação Internacional de Sinalização Marítima / *Internacional Association of Lighthouses Authorities* |
| AMVER | - | *Automated Mutual Assistance Vessel Rescue System* Sistema Automatizado de Assistência Mútua no Salvamento de Navios |
| AN | - | Aviso aos Navegantes |
| AN (P) | - | Aviso aos Navegantes (Preliminar) |
| AN (T) | - | Aviso aos Navegantes (Temporário) |
| ANAV | - | Aviso à Navegação |
| ANCTM | - | Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo |
| ATBA | - | *Area to Be Avoid* Área a Evitar |
| CCSAM | - | Conselho Consultivo do Sistema da Autoridade Marítima |
| CEN | - | Carta Eletrónica de Navegação |
| CN | - | Carta Náutica |
| CODU | - | Centro de Orientação de Doentes Urgentes |
| CPA | - | *Closest Point of Approach* |
| DGPS | - | *Differential Global Positioning System* |
| DL | - | decreto-lei |
| ECDIS | - | *Electronic Chart Display and Information System* Sistema de Informação e Visualização de Cartas Eletrónicas de Navegação |
| ECS | - | *Electronic Chart System* Sistemas de Cartas Eletrónicas |
| ED-50 | - | *European Datum 1950* |
| EPSHOM | - | *Établissment Principal du Service Hydrographique et Oceanographique de la Marine* |
| ERN | - | Estação Radionaval |
| EST | - | Esquema de Separação de Tráfego |
| EUA | - | Estados Unidos da América |
| FOC | - | *Final Operational Capability* |
| GLONASS | - | *Global Navigation Satellite System* |
| GMDSS | - | *Global Maritime Distress and Safety System* Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima |
| GPS | - | *Global Positioning System* |
| IEC | - | *International Electronic Committee* |
| IH | - | Instituto Hidrográfico |
| IMDG Code | - | *International Maritime Dangerous Goods Code* |

| | | |
|---|---|---|
| IMSO | - | *International Maritime Satellite Organization* |
| INT | - | *International Nautical Chart*<br>Carta Náutica Internacional |
| INMARSAT | - | Organização Internacional de Telecomunicações Móveis Via Satélite |
| IOC | - | *Initial Operational Capability* |
| IRCC | - | *International Rádio Consultive Commitee* |
| LANBYS- | | *Large Automatic Navigational Buoys*<br>Grandes Boias Automáticas de Navegação |
| LOP - | | *Lines of Position*<br>Linhas de posição |
| MARPOL | - | *Marine Pollution* |
| MSI/ISM | - | *Maritime Safety Information*<br>Informação de Segurança Maritima |
| METAREA | - | *Metereological Area* |
| MRCC | - | *Maritime Rescue Coordination Center* |
| MT | - | Mar Territorial |
| NAVAREAS | - | *Navigational Areas* |
| ODAS | - | *Ocean Data Acquisition System*<br>Sistema Oceânico de Aquisição de Dados |
| OHI | - | Organização Hidrográfica Internacional |
| OMI/IMO | - | Organização Marítima Internacional<br>*International Maritime Organization* |
| OMM/WMO | - | Organização Meteorológica Mundial<br>*World Maritime Organization* |
| PL | - | *Pulse Length*<br>Comprimento de Impulso |
| POOC | - | Plano de Ordenamento da Orla Costeira |
| POGIS | - | Plano de Ordenamento e Gestão das Ilhas Selvagens |
| PN | - | Publicação Náutica |
| PRN | - | Postos Rádio Marítimos |
| RIEAM | - | Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamentos no Mar |
| SA | - | *Selective Availability* |
| SAM | - | Sistema de Autoridade Marítima |
| SAR | - | *Search and Rescue*<br>Busca e Salvamento |
| SART | - | *Search and Rescue Radar Transponder*<br>Respondedores Radar de Busca e Salvamento |
| SIC | - | Sítio de Importância Comunitário |

| | | |
|---|---|---|
| SCOOPING | - | Amaragem temporária efetuada por aeronaves de combate a incêndios |
| SOLAS | - | *Safety of Life at Sea*<br>Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar |
| SNCTM | - | Sistema Nacional De Controlo de Tráfego Marítimo |
| SPP | - | Serviço de Posicionamento Padrão<br>*Standard Positioning Service* |
| SPR | - | Serviço de Posicionamento Restrito<br>*Precise Positioning Service* |
| SRCM | - | Sistema de Radionavegação de Cobertura Mundial<br>*World Wide Radionavigation System* |
| TU | - | Tempo Universal |
| UB | - | *Usage Band* |
| UTC | - | *Universal Time Coordinated*<br>Tempo Universal Coordenado |
| VOS | - | *Voluntary Observing Ships*<br>Navios Observadores Voluntários |
| VTS | - | *Vessel Traffic Service*<br>Serviço de Controlo de Tráfego Marítimo |
| WEND | - | *World Electronic Navigational Database*<br>Base de Dados Mundial de Cartas Eletrónicas de Navegação |
| WETREP | - | *West European Tanker Reporting System* |
| WGS 84 | - | *World Geodetic System 1984* |
| WHO/OMS | - | *World Health Organization*<br>Organização Mundial de Saúde |
| WWNWS | - | *World Wide Navigational Warning Service*<br>Serviço Mundial de Avisos à Navegação |
| ZC | - | Zona Contigua |
| ZOC | - | *Zone of Confidence*<br>Zona Contígua |
| ZEE | - | Zona Económica Exclusiva |
| ZMPS | - | Zona Marítima Particularmente Sensível |
| ZP | - | Zona de Pesca |
| ZPE | - | Zona de Proteção Especial |
| ZPP | - | Zona de Pesca Profissional |

**Origem** – Instituto Hidrográfico

# SECÇÃO III

## AVISOS TEMPORÁRIOS E PRELIMINARES EM VIGOR

*** 393/10(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE - Porto da Figueira da Foz – Sinal sonoro inoperativo**

**Aviso cancelado** – ANAV 2421/10

Sinal sonoro farolim Molhe N, posição 40º08,60'N / 008º52,70'W (WGS 84), inoperativo.

**CN afetadas** – 24202 (INT 1814) [224/08,349/10], 26404 (INT 1873) [218/05;347/10], 25R03 [103/09;334/10], 25R04 [263/08,334/10]
**CEN afetadas** – PT324202, PT426404, PT528507
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**108** (D-2066)]
**Origem** – Capitania do Porto da Figueira da Foz

*** 109/14(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE - Viana do Castelo – Boia retirada**

**Aviso cancelado** – ANAV 2570/13

Boia nr 1, posição 41º40,68'N / 008º50,29'W (WGS 84), retirada.

**CN afetada** – 26401 (INT 1870) [443/01;107/14]
**CEN afetada** – PT528501 [235/06;312/13]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**27.1**]
**Origem** – Capitania do Porto de Viana do Castelo

*** 169/14(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE - Foz do Arelho – Boia retirada**

**Aviso cancelado** – ANAV 665/14

Boia FA1, posição 39º26,87'N / 009º14,78'W (WGS 84), retirada.

**CN afetadas** – 23202 (INT 1810) [315/01;389/13], 24202 (INT 1814) [381/11;150/14], 24203 (INT 1815) [184/12;359/13], 26405 [225/08;316/13], 24P02 [382/11;150/14], 24P03 [101/12;359/13], 25R05 [264/08;328/13]
**CEN afetadas** – PT324203 [133/13;362/13(T)], PT426405 [221/09;362/13(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**130**]
**Origem** – Capitania do Porto de Peniche

*** 175/14(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – ARQUIPELAGO DA MADEIRA – ILHA DA MADEIRA Terminal de Socorridos – Boia retirada**

**Aviso cancelado** – ANAV 668/14

Boia MACSIMAR 2, posição 32º38,47'N / 016º57,92'W, retirada para manutenção. Em sua substituição foi fundeado um balão circular amarelo, sem luz, com a inscrição APRAM.

**CN afetada** – 36403 [136/08;271/13]
**CEN afetada** – PT436403 [226/08;271/13]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**646**]
**Origem** – Comando da Zona Marítima da Madeira

*** 111/15(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA OESTE – Porto de Lisboa – Canal do Seixal – Farolim apagado**

Farolim Pilar, posição 38º38,89'N / 009º05,98'W (WGS 84), apagado.

**CN afetada** – 26305 (INT 1877) [201/13;108/14]
**CEN afetada** – PT526305 [132/14;236/14(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**317** (D-2136)]
**Origem** – Capitania do Porto de Lisboa

*** 257/15(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO MADEIRA – ILHA DA MADEIRA Ilhéu de S. Lourenço – Farol com alcance reduzido**

**Aviso cancelado** – ANAV 2048/15

Farol S. Lourenço, 32º43,82'N / 016º39,41'W (WGS 84), com alcance reduzido.

**CN afetadas** – 11101 [238/12;187/15], 33101 (INT 1921) [110/04;210/14], 36201 (INT 1919) [149/03;211/14], 36402 (INT 1920) [223/07;270/13], 36406 [305/10;272/13], 61101 (INT 104) [202/13;140/15]
**CEN afetadas** – PT111101 [102/14;206/15(T)], PT233101 [205/14;210/14], PT336201 [266/08;226/14(T)], PT436406 [178/11;272/13]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**624** (D-2726)]
**Origem** – Capitania do Porto do Funchal

*** 276/15(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE - Nazaré – Mastro de Sinais inoperativo**

**Aviso cancelado** – ANAV 2288/15

O mastro de sinais do porto da Nazaré encontra-se inoperativo.
A informação relativa a sinais de temporal será distribuída através de afixação de aviso escrito nos seguintes locais:
- Capitania do porto da Nazaré
- Delegação Marítima de S. Martinho do Porto
- Placa de afixação de avisos da lota (polícia marítima)
- Instalações da Docapesca

Em caso de dúvida sobre os avisos de temporal em vigor devem os navegantes e praticantes do porto da Nazaré contactar o piquete da polícia marítima da Nazaré através dos números - 918 498 031 / 262 561 255.

**CN afetadas** – 26302 [130/14;225/15]
**CEN afetada** – PT526302 [244/14;225/15]
**Origem** – Capitania do Porto da Nazaré

*** 288/15(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA OESTE – Porto de Lisboa – Mouchão Lombo do Tejo/Mouchão das Garças – Assinalamento**

**Aviso cancelado** – AN 154/13(T)

Baliza Lombo, 38º52,95'N / 009º00,26'W, baliza Baixo, 38º53,09'N / 008º59,95'W e baliza Garças, 38º53,17'N / 008º59,65'W apagadas.
Todas as posições referidas ao WGS 84.

**CN afetada** – 26307 (INT 1879) [318/11;134/14]
**CEN afetada** – PT526307 [315/12;134/14]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**270** (D-2134.67)], [**270.1** (D-2134.68)], [**270.2** (D-2134.69)]
**Origem** – Capitania do Porto de Lisboa

*** 274/16(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA SUL – Fuseta – Farolim com características alteradas**

**Aviso cancelado** – ANAV 2258/16

O farolim Barra na posição 37º03,23'N / 007º43,55'W (WGS 84) alterou provisoriamente as características para Fl.W.8s (Fl 0,5s; Ec 7,5s).

**CN afetada** – 24206 (INT 1818) [101/07;145/16], 24P06 [373/06;145/16], 25R12 [231/06;145/16]
**CEN afetada** – PT324206 [196/09;145/16]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**571** (D-2232.8)]
**Origem** – Capitania do Porto de Olhão

*** 293/16(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA SUL – Faro/Olhão – Farolim apagado**

**Aviso cancelado** – AN 254/14(T)

Farolim Salva-Vidas Velho, 36º59,46'N / 007º50,45'W (WGS 84), apagado.

**CN afetada** – 26311 (INT 1885) [215/04;103/16]
**CEN afetada** – PT526311 [226/11;171/16]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**538** (D-2224.1)]
**Origem** – Capitania do Porto de Olhão

*** 162/17(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA SUL – Olhão – Farolim apagado**

**Aviso cancelado** – ANAV 639/17

Farolim Ponte-Cais, 36º59,77'N / 007º50,57'W (WGS 84), apagado.

**CN afetada** – 26311 (INT 1885) [215/04;103/16]
**CEN afetada** – PT526311 [226/11;171/16]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**540** (D-2219)]
**Origem** – Capitania do Porto de Olhão

*** 169/17(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE - Porto de Lisboa – Canal de Cabo Ruivo – Boia substituída**

Boia 1T, posição 38º42,77'N / 009º06,48'W (WGS 84), retirada para manutenção sendo substituída por outra com as mesmas características de luz, mas sem identificação.

**CN afetadas** – 26305 (INT 1877) [201/13;108/14], 26306 (INT 1878) [330/08;285/15]
**CEN afetada** – PT526306 [205/09;158/17(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**253**]
**Origem** – Capitania do Porto de Lisboa

*** 230/17(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE - Porto de Lisboa – Cala das Barcas – Boia com alvo danificado**

**Aviso cancelado** – AN 199/16(T)

Boia B3, posição 38º47,29'N / 009º04,56'W (WGS 84), encontra-se com o alvo danificado.

**CN afetada** – 26306 (INT 1878) [330/08;175/17]
**CEN afetada** – PT526306 [285/09;169/17(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**263.5**]
**Origem** – Capitania do Porto de Lisboa

*** 243/17(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE - Viana do Castelo – Boia retirada**

**Aviso cancelado** – AN 271/15(T)

Boia nr 12, posição 41º41,43'N / 008º49,59'W (WGS 84), retirada.

**CN afetada** – 26401 (INT 1870) [118/15;203/15]
**CEN afetada** – PT528501 [239/15;168/17(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**27.12**]
**Origem** – Capitania do Porto de Viana do Castelo

*** 260/17(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES – ILHA SANTA MARIA Boia retirada**

**Aviso cancelado** – ANAV 2401/17

Boia ODAS BOND 6, posição 36º55,27'N / 025º09,99'W (WGS 84), retirada.

**CN afetadas** – 43103 (INT 1894) [384/11;217/17], 46407 [221/15;221/15]
**CEN afetadas** – PT343103 [227/10;215/16], PT446407 [125/16;205/16(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**681**]
**Origem** – Instituto Hidrográfico

*** 268/17(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE - Porto de Lisboa – Canal do Barreiro – Boia com alvo danificado**

Boia 11B, posição 38º39,81'N / 009º06,67'W (WGS 84), encontra-se com o alvo danificado.

**CN afetada** – 26305 (INT 1877) [201/13;174/17]
**CEN afetada** – PT526305 [132/14;259/17(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**311.7**]
**Origem** – Instituto Hidrográfico

*** 113/18(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA OESTE – Praia de Mira – Boias emissário submarino danificadas e apagadas**

**Avisos cancelados** – ANAV 2876/17, AN 371/12(T)

Boia M1, posição 40º26,02'N / 008º50,38'W e boia M2 posição 40º25,45'N / 008º50,57'W (WGS 84), encontram-se danificadas e apagadas.

**CN afetada** – 24202 (INT 1814) [381/11,105/18], 24P02 [382/11,105/18], 25R03 [103/09;347/14],
**CEN afetada** – PT324202 [283/14;274/17(P)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**100.5**], [**100.6**]
**Origem** – Capitania do Porto da Figueira da Foz

*** 128/18(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE - Porto de Aveiro – Assoreamento**

**Aviso cancelado** – ANAV 300/18

Detetado assoreamento no prolongamento do Molhe Norte da entrada do Porto de Aveiro. Toda a navegação que demanda o Porto de Aveiro deve contatar com os Serviços de Pilotagem através do Canal 14/16. Todas as embarcações que pratiquem a barra, sem piloto a bordo, devem fazê-lo sempre pelo sul do enfiamento de entrada do porto.

**CN afetada** – 26403 (INT 1872) [220/09;144/16]
**CEN afetadas** – PT426403 [152/10;131/17(T)], PT528506 [155/10;112/18(T)]
**Origem** – Capitania do Porto de Aveiro

*** 131/18(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA OESTE – Cascais – Boia retirada**

**Avisos cancelados** – ANAV 344/18, AN 134/17(T)

Boia MC2, posição 38º41,41'N / 009º24,96'W (WGS 84), retirada para manutenção.

**CN afetadas** – 26303 (INT 1875) [203/12;237/17], 27504 [382/10;237/17]
**CEN afetada** – PT526303 [339/14;130/18(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**195.6**]
**Origem** – Capitania do Porto de Cascais

*** 216/18(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA SUL – Lagos – Barra assoreada**

**Aviso cancelado** – ANAV 1872/18

A barra do porto de Lagos encontra-se assoreada. Aconselha-se todos os navegantes com embarcações com calado superior a 2 metros, a praticar a barra com uma profundidade de água superior a meia maré.

**CN afetadas** – 24205 (INT 1817) [236/05;127/18], 24206 (INT 1818) [101/07;127/18], 27502 [219/99;185/18], 24P05 [238/05;127/18], 24P06 [373/06;127/18], 25R11 [104/08;127/18]
**CEN afetadas** – PT324205 [195/09;141/18], PT528516 [203/07;185/18]
**Origem** – Capitania do Porto de Lagos

*** 252/18(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA SUL – Ilha da Culatra – Embarcação afundada**

Avisa-se a navegação que se encontra encalhada e totalmente submersa uma draga com 70 metros de comprimento na posição 36º59,44N / 007º47,32W (WGS 84), ao largo da ilha da Culatra, sem sinalização. A navegação deve dar resguardo de 500 metros e evitar praticar a barra da Armona, utilizando alternativamente a barra de Faro/Olhão.

**CN afetadas** – 21101 (INT 1081) [247/02;129/16], 23204 (INT 1812) [131/02;127/18], 24206 (INT 1818) [101/07;127/18], 26311 (INT 1885) [215/04;103/16], 24P06 [373/06;127/18], 25R12 [231/06;145/16]
**CEN afetadas** – PT221101 [131/14;247/18(T)], PT324206 [183/17;217/18(T)], PT526311 [226/11;133/18(T)]
**Origem** – Capitania do Porto de Olhão

*** 266/18(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA SUL – Fuseta – Boia retirada**

**Aviso cancelado** – ANAV 2803/18

Boia nr 1, posição 37º03,04'N / 007º44,12'W (WGS 84) retirada.

**CN afetadas** – 24206 (INT 1818) [101/07;261/18], 24P06 [373/06; 261/18], 25R12 [231/06;145/16]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**572.1**]
**Origem** – Capitania do Porto de Olhão

*** 108/19(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE - Viana do Castelo – Boia retirada**

**Avisos cancelados** – ANAV 74/19, AN 264/18(T)

Boia nr 2, posição 41º40,53'N / 008º50,48'W (WGS 84), retirada.

**CN afetada** – 26401 (INT 1870) [118/15;203/15]
**CEN afetada** – PT528501 [239/15;243/17(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**27.2**]
**Origem** – Capitania do Porto de Viana do Castelo

*** 164/19(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA OESTE – Esposende - Assoreamento**

**Aviso cancelado** – AN 186/18(T)

Face ao assoreamento verificado na barra de Esposende e até que sejam repostas as condições normais de navegabilidade do rio Cávado, por razões de segurança, a navegação está condicionada a condições ambientais e de maré.
Assim, as embarcações de calado superior a 0,3 metros devem praticar a barra apenas 3 horas antes até 3 horas após a preia-mar.
Para efeitos de informação das restrições impostas aos navegantes, será ativada a correspondente sinalização do mastro de sinais da estação salva-vidas de Esposende:

i. Sinal diurno: cone e balão cilíndrico preto dispostos na vertical;
ii. Sinal noturno: três luzes de cima para baixo - verde/vermelho/branco.

**CN afetadas** – 24201 (INT 1813) [166/07;258/18], 24P01 [185/07;258/18], 25R01 [101/09;258/18]
**CEN afetada** – PT324201 [119/15;258/18]
**Origem** – Capitania do Porto de Viana do Castelo

*** 167/19(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE - Porto de Lisboa – Assoreamento**

**Avisos cancelados** – ANAV 1577/19, AN 116/17(T)

Detetado assoreamento junto à boia nr 5 do Porto de Lisboa.
(Ler duas colunas: coordenadas WGS 84 – Sonda em metros):

| | |
|---|---|
| 38º40,377'N / 009º18,106'W | 20,1m |
| 38º40,467'N / 009º17,950'W | 19,8m |
| 38º40,627'N / 009º17,603'W | 19,7m |
| 38º40,501'N / 009º17,721'W | 15,0m |
| 38º40,508'N / 009º17,529'W | 1,6m |
| 38º40,551'N / 009º17,517'W | 10,1m |

Constitui perigo para a navegação.

**CN afetada** – 26303 (INT 1875) [203/12;112/19], 26304 (INT 1876) [204/12;254/18]
**CEN afetada** – PT526303 [339/14;112/19]
**Origem** – Instituto Hidrográfico

*** 168/19(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA OESTE – Porto de Lisboa – Canal da Azinheira – Assoreamento**

O Canal da Azinheira, nas imediações da posição 38º38,51'N / 009º04,47'W (WGS 84), encontra-se assoreado. Não se aconselha o uso do canal à navegação.

**CN afetada** – 26305 (INT 1877) [201/13;124/19]
**CEN afetada** – PT526305 [132/14;124/19]
**Origem** – Instituto Hidrográfico

*** 185/19(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA OESTE – Canal de ferries – Boia apagada**

Boia nr 1, posição 40º39,33'N / 008º43,92'W (WGS 84), apagada.

**CN afetada** – 26403 (INT 1872) [220/09;144/19]
**CEN afetada** – PT528506 [155/10;133/19(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**96.51**]
**Origem** – Capitania do Porto de Aveiro

*** 189/19 (T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE - Porto de Lisboa – Cala das Barcas – Baliza apagada**

Baliza 8, posição 38º49,31'N / 009º03,16'W (WGS 84), apagada.

**CN afetada** – 26307 (INT 1879) [318/11;102/17]
**CEN afetada** – PT526307 [315/12;102/17]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**264.1**]
**Origem** – Capitania do Porto de Lisboa

*** 215/19(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA SUL – Lagos – Farolim apagado**

**Aviso cancelado** – ANAV 2466/19

Farolim Molhe E, 37º05,96'N / 008º39,94'W (WGS 84), apagado.

**CN afetadas** – 24205 (INT 1817) [236/05;127/18], 24206 (INT 1818) [101/07;261/18], 27502 [219/99;185/18], 24P05 [238/05;127/18], 24P06 [373/06;261/18], 25R11 [104/08;127/18]
**CEN afetadas** – PT324205 [241/18;198/19(T)], PT528516 [203/07;185/18]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**448** (D-2176)]
**Origem** – Capitania do Porto de Olhão

*** 223/19(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA OESTE – Figueira da Foz – Boia apagada**

**Aviso cancelado** – ANAV 2554/19

Boia nr 2, posição 40º08,72'N / 008º52,38'W (WGS 84), apagada.

**CN afetada** – 26404 (INT 1873) [101/14;219/19]
**CEN afetadas** – PT426404 [230/14;219/16)], PT528507 [231/14;299/16]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**109**]
**Origem** – Capitania do Porto da Figueira da Foz

*** 224/19(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA OESTE – Ilhas Berlengas – Farolim apagado**

**Aviso cancelado** – ANAV 2786/19

Farolim Farilhão, 39º28,73'N / 009º32,70'W (WGS 84), apagado.

**CN afetadas** – 11101 [238/12;249/17], 21101 (INT 1081) [247/02;261/18], 23202 (INT 1810) [315/01;105/18], 23203 (INT 1811) [312/06;261/18], 24202 (INT 1814) [381/11;105/18], 24203 (INT 1815) [184/12;226/17], 26405 [225/08;180/18], 24P02 [382/11;105/18], 24P03 [101/12;226/17], 25R05 [264/08;226/17], 25R06 [101/08;136/16]
**CEN afetadas** – PT111101 [102/14;283/18(T)], PT221101 [131/14;197/19(T)], PT324203 [133/13;197/19(T)], PT426405 [206/18;206/18]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**132** (D-2084)]
**Origem** – Capitania do Porto de Peniche

*** 228/19(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA SUL – Canal de Faro – Assoreamento**

**Aviso cancelado** – ANAV 2587/19

Verificado um assoreamento generalizado entre as boias nr 2 e nr 4 da Barra Comum Faro/Olhão.
O assoreamento prolonga-se no sentido transversal ao enfiamento, materializado através das seguintes sondas mínimas:

- 2.9 m na posição 36º 58,051' N / 007º 52,144´ W
- 4.7 m na posição 36º 58,030' N / 007º 52,118´ W

A navegação que demandar aquela zona deverá dar o devido resguardo.

**CN afetada** – 26311 (INT 1885) [215/04;103/16]
**CEN afetada** – PT526311 [226/11;252/18(T)]
**Origem** – Capitania do Porto de Faro

*** 243/19(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE - Vila Nova de Gaia – Boia retirada**

**Aviso cancelado** – AN 273/15(T)

Boia G2, posição 41º06,82'N / 008º40,62'W (WGS 84), retirada.

**CN afetadas** – 24201 (INT 1813) [166/07;236/19], 26402 (INT 1871) [205/18;180/19], 24P01 [185/07;236/19], 25R02 [102/09; 348/14]
**CEN afetadas** – PT324201, PT426402
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**87.2**]
**Origem** – Capitania do Porto do Douro

*** 250/19(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA SUL – Armona – Área Produção Aquícola - Boia apagada**

Boia W, posição 37º00,30'N / 007º46,80'W (WGS 84) apagada.

**CN afetadas** – 23204 (INT 1812) [131/02;261/18], 24206 (INT 1818) [101/07;261/18], 24P06 [373/06; 261/18], 25R12 [231/06;145/16]
**CEN afetada** – PT324206
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**578.2**]
**Origem** – Capitania do Porto de Olhão

*** 251/19(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA SUL – Armona – Área Produção Aquícola - Boia apagada**

Boia SE, posição 37º00,01'N / 007º43,99'W (WGS 84) apagada.

**CN afetadas** – 23204 (INT 1812) [131/02;261/18], 24206 (INT 1818) [101/07;261/18], 24P06 [373/06; 261/18], 25R12 [231/06;145/16]
**CEN afetada** – PT324206
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**578.3**]
**Origem** – Capitania do Porto de Olhão

*** 252/19(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA SUL – Armona – Área Produção Aquícola - Boia apagada**

Boia E, posição 37º00,87'N / 007º41,60'W (WGS 84) apagada.

**CN afetadas** – 23204 (INT 1812) [101/07;261/18], 24206 (INT 1818) [101/07;261/18], 24P06 [373/06; 261/18], 25R12 [231/06;145/16]
**CEN afetada** – PT324206
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**578.5**]
**Origem** – Capitania do Porto de Olhão

*** 253/19(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA SUL – Armona – Área Produção Aquícola - Boia apagada**

Boia N, posição 37º01,95'N / 007º42,20'W (WGS 84) apagada.

**CN afetadas** – 23204 (INT 1812) [101/07;261/18], 24206 (INT 1818) [101/07;261/18], 24P06 [373/06; 261/18], 25R12 [231/06;145/16]
**CEN afetada** – PT324206
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**578.6**]
**Origem** – Capitania do Porto de Olhão

*** 280/19(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE - Praia da Aguda – Estrutura de bivalves - Boias retiradas**

**Avisos cancelados** – AN 167/14(T), AN 168/14(T), AN 149/15(T), AN 274/15(T)

A estrutura de bivalves que se encontrava instalada na Praia da Aguda foi temporariamente retirada.

Por este facto as boias Aguda A, posição 41º03,70'N / 008º45,50'W (WGS 84), boia Aguda B, posição 41º02,00'N / 008º45,50'W (WGS 84), boia Aguda C, posição 41º02,00'N / 008º46,25'W (WGS 84) e boia Aguda D, posição 41º03,70'N / 008º46,25'W (WGS 84) foram retiradas.

**CN afetadas** – 23202 (INT 1810) [315/01; 273/19], 24201 (INT 1813) [166/07; 271/19], 24P01 [185/07; 271/19], 25R02 [102/09;307/14]
**CEN afetada** – PT324201 [119/15;279/19(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**88.3**], [**88.4**], [**88.5**], [**88.6**]
**Origem** – Capitania do Porto do Douro

*** 286/19(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA OESTE – Cascais – Boia recolocada e apagada**

**Aviso cancelado** – AN 221/18(T)

Boia C3, posição 38º40,69'N / 009º27,96'W (WGS 84), recolocada e apagada.

**CN afetadas** – 24203 (INT 1815) [184/12; 274/19], 24204 (INT 1816) [235/05; 275/19], 27504 [382/10; 266/19], 24P03 [101/12; 274/19], 24P04 [237/05; 275/19], 25R07 [271/06; 275/19]
**CEN afetada** – PT324204 [134/13; 275/19]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**191.2**]
**Origem** – Capitania do Porto de Cascais

*** 290/19(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA SUL – Vila Real de Santo António – Boia retirada**

**Aviso cancelado** – ANAV 3287/19

Boia ODAS Guadiana, posição 37º11,30'N / 007º24,67'W (WGS 84), retirada.

**CN afetada** – 26312 [238/18; 238/18]
**CEN afetada** – PT526312 [179/18; 269/18(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**596.3**]
**Origem** – Capitania do Porto de Vila Real de Santo António

*** 108/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE - Viana do Castelo – Boia retirada**

Boia nr 10, posição 41º41,23'N / 008º50,00'W (WGS 84), retirada.

**CN afetadas** – 26401 (INT 1870) [118/15; 104/20]
**CEN afetada** – PT528501 [239/15; 107/20(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**27.10**]
**Origem** – Capitania do Porto de Viana do Castelo

*** 109/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE - Leça – Boia Etar retirada**

Boia M1, posição 41º12,53'N / 008º44,68'W (WGS 84), retirada.

**CN afetadas** – 24201 (INT 1813) [166/07; 103/20], 26402 (INT 1871) [205/18; 180/19], 24P01 [185/07;103/20], 25R01 [101/09; 103/20], 25R02 [102/09; 307/14]
**CEN afetadas** – PT324201 [119/15;107/20(T)], PT426402 [184/15;243/19(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**69**]
**Origem** – Capitania do Porto de Leixões

*** 114/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE - Porto de Cascais – Boia retirada**

Boia CC2, posição 38º41,66'N / 009º24,76'W (WGS 84), retirada.

**CN afetadas** – 26303 (INT 1875) [203/12;266/19], 27504 [382/10;266/19]
**CEN afetada** – PT526303 [339/14;266/19]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**196**]
**Origem** – Capitania do Porto de Cascais

*** 116/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA OESTE – Setúbal – Boia retirada**

**Avisos cancelados** – AN 154/18(T), AN 171/19(T)

A boia nr 1, posição 38º26,99'N / 008º58,17'W (WGS 84), foi retirada para reparação e o AIS associado foi desativado.

Foi ativado um AIS AtoN Virtual na mesma posição com o número de MMSI – 992636106.

**CN afetadas** – 24204 (INT 1816) [235/05;275/19], 26308 (INT 1880) [301/08;184/18], 26407 [101/16;275/19], 24P04 [237/05;275/19], 25R08 [102/08;275/19]
**CEN afetadas** – PT324204 [134/13; 286/19(T)], PT426407 [216/16; 286/19(T)], PT526308 [153/10;213/19(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**375.1**]
**Origem** – Capitania do Porto de Setúbal

*** 124/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE - Porto de Lisboa – Canal do Arsenal do Alfeite – Boia retirada**

Boia nr 1, posição 38º40,12'N / 009º08,38'W (WGS 84), retirada.

**CN afetadas** – 26304 (INT 1876) [204/12;238/19], 26305 (INT 1877) [201/13;122/20]
**CEN afetadas** – PT526304 [340/14;115/20(T)], PT627M01 [342/14; 115/20(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**300**]
**Origem** – Capitania do Porto de Lisboa

*** 137/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE - Viana do Castelo – Farolim apagado**

Farolim Neiva, 41º37,31'N / 008º48,81'W (WGS 84), apagado.

**CN afetadas** – 24201 (INT 1813) [166/07; 133/20], 26401 (INT 1870) [118/15; 104/20], 24P01 [185/07;133/20], 25R01 [101/09; 133/20]
**CEN afetadas** – PT324201 [119/15;133/20], PT426401 [238/15;107/20(T)], PT528501 [239/15;109/20(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**28.1** (D-2015.1)]
**Origem** – Capitania do Porto de Viana do Castelo

*** 138/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE - Boia ODAS retirada**

**Avisos cancelados** – ANAV 640/20, AN 110/20(T)

Boia ODAS CSA 89/1, posição 41º08,92'N / 009º34,90'W (WGS 84), retirada.

**CN afetadas** – 11101 [238/12; 234/19], 21101 (INT 1081) [247/02; 275/19], 23202 (INT 1810) [315/01; 133/20], 24201 (INT 1813) [166/07; 133/20], 24P01 [185/07; 133/20]
**CEN afetadas** – PT221101 [131/14; 285/19(T)], PT324201 [119/15; 133/20]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**80.5**]
**Origem** – Instituto Hidrográfico

*** 142/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE - Sines – Fundeamento de uma amarração**

Fundeada estrutura com equipamento oceanográfico na posição 37º55,203'N / 008º48,893'W (WGS 84) com uma sonda de 15m.
Solicita-se resguardo.

**CN afetada** – 26408 (INT 1883) [102/10;267/19]
**CEN afetada** – PT426408 [314/12;267/19]
**Origem** – Instituto Hidrográfico

*** 161/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA SUL – Portimão – Sonda reduzida**

Detetada junto ao cais comercial e de turismo de Portimão uma sonda mínima de 7,8 metros na posição 37°07.675'N/008°31.805'W (WGS 84).
A carta da área apresenta, nesta posição, uma sonda de 8,3 metros. Navegação deve tomar precauções.

**CN afetada** – 26310 (INT 1884) [338/14;226/15]
**CEN afetada** – PT526310 [226/11;252/18(T)]
**Origem** – Capitania do Porto de Portimão/Instituto Hidrográfico

*** 162/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA SUL – Faro – Boia provisória**

**Aviso cancelado** – AN 147/20(T)

Devido ao crescente avanço de um cabeço de areia, entre as boias nº 15 e nº 17 do canal de Faro, foi colocada uma boia provisória verde, sem numeração nem número de lista de luzes, com o intuito de proteger a navegação.

Esta boia foi fundeada na posição 36º59,85' N 007º55,60' W (WGS 84), sendo a sua característica luminosa:

- FL G 5seg (Lt 0,3seg Ec 4,7seg).

**CN afetada** – 26311 (INT 1885) [215/04;158/20]
**CEN afetada** – PT526311 [226/11;158/20]
**Origem** – Capitania do Porto de Faro

*** 163/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES – ILHA DO FAIAL Fundeadouro estabelecido**

**Aviso cancelado** – ANAV 891/20

No exterior do Porto da Horta, foi estabelecida, provisoriamente, uma área de fundeadouro, com as seguintes características:

a) Para navios e embarcações com comprimento de fora-a-fora até 50 metros;
b) Sonda reduzida entre 20 metros e 33 metros e fundo de areia;
c) Limites geográficos (WGS 84):

i) Norte - 38º31,9'N
ii) Sul – 38º31,5'N
iii) Este – 028º37.2'W
iv) Oeste – 028º37,0'W

**CN afetada** – 46403 (INT 1891) [276/16;199/18]
**CEN afetadas** – PT446403 [148/17;199/18], PT548504 [122/17;122/17]
**Origem** – Capitania do Porto da Horta

*** 170/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA OESTE – Boia ODAS retirada**

**Aviso cancelado** – ANAV 1056/20

Boia ODAS CSA 88/1, posição 39º30,94'N / 009º38,24'W (WGS 84), retirada.

**CN afetadas** – 21101 (INT 1081) [247/02;153/20], 23202 (INT 1810) [315/01;154/20], 24202 (INT 1814) [381/11;274/19], 24203 (INT 1815) [184/12;274/19], 26405 [225/08;105/20], 24P02 [382/11;274/19], 24P03 [101/12;274/19], 25R05 [264/08;274/19]
**CEN afetadas** – PT221101 [131/14;153/20)], PT324203 [133/13;197/19285/19(T)], PT426405 [206/18;140/20(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**131**]
**Origem** – Instituto Hidrográfico

*** 174/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES – ILHA GRACIOSA Vila da Praia – Boia retirada**

Boia nr 4, posição 39º03,09´N / 27º58,02´W (WGS 84), retirada.

**CN afetada** – 46404 [101/11;147/16]
**CEN afetada** – PT548507 [273/11;231/19(T)
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**811.9**]
**Origem** – Capitania do Porto de Angra de Heroísmo

*** 178/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA OESTE – Aveiro – Bacia de Manobra - Darsena**

Boia Cardeal W, posição 40º39,00'N / 008º43,30'W (WGS 84), retirada.

**CN afetada** – 26403 (INT 1872) [220/09;106/20]
**CEN afetada** – PT528506 [155/10;112/20(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**96.65**]
**Origem** – Capitania do Porto de Aveiro

*** 179/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA OESTE – Aveiro – Bacia de Manobra - Darsena**

Boia Cardeal N, posição 40º39,04'N / 008º43,16'W (WGS 84), retirada.

**CN afetada** – 26403 (INT 1872) [220/09;106/20]
**CEN afetada** – PT528506 [155/10;178/20(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**96.66**]
**Origem** – Capitania do Porto de Aveiro

*** 180/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA OESTE – Aveiro – Bacia de Manobra - Darsena**

Boia Cardeal E, posição 40º39,10'N / 008º42,95'W (WGS 84), retirada.

**CN afetada** – 26403 (INT 1872) [220/09;106/20]
**CEN afetada** – PT528506 [155/10;179/20(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**96.67**]
**Origem** – Capitania do Porto de Aveiro

*** 184/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA SUL - Faro - Boia ODAS retirada**

Boia ODAS CSA 82/D, posição 36º54,28'N / 007º53,90'W (WGS 84), retirada.

**CN afetadas** – 21101 (INT 1081) [247/02; 153/20], 24206 (INT 1818) [101/07; 176/20], 24P06 [373/06; 176/20], 25R12 [231/06; 176/20]
**CEN afetadas** – PT221101 [131/14; 170/20(T)], PT324206 [183/17; 176/20]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**498**]
**Origem** – Instituto Hidrográfico

*** 187/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA OESTE – Aguçadoura – Boia retirada**

**Aviso cancelado** – ANAV 1432/20

Boia Cabo 2, posição 41º27,18'N / 008º48,83'W (WGS 84), retirada.

**CN afetadas** – 24201 (INT 1813) [166/07; 155/20], 26410 [178/14; 271/19],24P01 [185/07; 155/20], 25R01 [101/09; 133/20]
**CEN afetadas** – PT324201, PT528503
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**40.2**]
**Origem** – Capitania do Porto da Póvoa de Varzim

*** 188/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA OESTE – Boia ODAS retirada**

**Avisos cancelados** – ANAV 1488/20, AN 171/20(T)

Boia ODAS CSA 83, posição 37º41,5'N / 009º43,5'W (WGS 84), retirada.

**CN afetadas** – 23203 (INT 1811) [312/06; 160/20], 24205 (INT 1817) [236/05; 160/20]; 24P05 [238/05; 160/20]
**CEN afetadas** – PT221101, PT324205
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**422**]
**Origem** – Instituto Hidrográfico

*** 189/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA SUL - Vilamoura – Farolim apagado**

Farolim Marina Vilamoura E, 37º04,22'N / 008º07,38'W (WGS 84), apagado

**CN afetadas** – 24206 (INT 1818) [101/07; 176/20], 27503 [343/09; 121/20], 24P06 [373/06; 176/20], 25R12 [231/06; 176/20]
**CEN afetada** – PT324206
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**493** (D-2197.4)]
**Origem** – Instituto Hidrográfico

*** 190/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES – ILHA DAS FLORES**
**Lajes das Flores – Boia substituição farolim recolocada**

**Avisos cancelados** – ANAV 1452/20, AN 150/20(T)

Farolim Porto das Lajes inoperativo. Em sua substituição é estabelecida, provisoriamente, uma boia vermelha com alvo cilíndrico na posição 39º22,804'N / 031º09,876'W (WGS 84), com as seguintes características:

Fl(2)R 12s – (Lt 0,5s;Ec 1s / Lt 0,5s;Ec 10s)

**CN afetada** – 46401 [119/03;186/20]
**CEN afetadas** – PT446401, PT548503
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**874**]
**Origem** – Capitania do Porto de Santa Cruz das Flores

*** 191/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES – ILHA DAS FLORES**
**Lajes das Flores – Condicionamentos**

**Aviso cancelado** – AN 292/19(T)

O porto comercial, a marina e o núcleo de pesca encontram-se abertos à navegação, condicionados da seguinte forma:

1. No cais comercial:

   a. O porto comercial pode ser praticado durante a noite, devendo para o efeito ser contactada em antecedência a Autoridade Portuária e a Autoridade Marítima;

   b. Pode ser praticado o cais -5, para navios até 90 metros de comprimento e com calado até 5 metros.

2. Na marina e núcleo de pesca:

   a. Podem ser praticados de noite por mestres, arrais, patrões e navegadores de recreio com conhecimento local (embarcações que fazem porto de armamento nas Lajes das Flores);

   b. Todas as embarcações não residentes devem contactar previamente a Autoridade Portuária para indagar sobre a possibilidade de atracar ou fundear;

   O canal de navegação para entrada na marina e núcleo de pesca das Lajes das Flores encontra-se assinalado pelos farolins Molhe de Abrigo (LL 874.2) e Farolim Cais (LL 874.3)

**CN afetada** – 46401 [119/03;186/20]
**CEN afetada** – PT548503 [178/19;257/19(T)]
**Origem** – Capitania do Porto de Santa Cruz das Flores

*** 195/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA OESTE –**
**Póvoa de Varzim – Boia retirada**

Boia nr 1, posição 41º22,37'N / 008º46,02'W (WGS 84), retirada.

**CN afetada** – 26410 [178/14; 271/19]
**CEN afetada** – PT528503 [233/17; 220/19(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2020* [**50.1**]
**Origem** – Capitania do Porto da Póvoa de Varzim

*** 203/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA OESTE – Aveiro – Canal Principal – Boia apagada**

Boia nr 14, na posição 40º38,70'N / 008º41,75'W (WGS 84), apagada.

**CN afetada** – 26403 (INT 1872) [220/09; 106/20]
**CEN afetada** – PT528506 [155/10; 181/20(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2020* [**98.2**]
**Origem** – Capitania do Porto de Aveiro

*** 204/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA OESTE – Aveiro – Canal de Mira - Boia retirada**

Boia GE, 40º36,79'N / 008º44,75'W (WGS 84), retirada.

**CN afetada** – 26403 (INT 1872) [220/09; 106/20]
**CEN afetada** – PT528506 [155/10; 181/20(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2020* [**99.8**]
**Origem** – Capitania do Porto de Aveiro

*** 205/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE – Sines - Fundeamento de equipamentos oceanográficos**

Fundeada uma estrutura de 1 m com equipamentos oceanográficos na posição 38º01,628'N / 008º51,870'W (WGS 84) com uma sonda de 29 m. Esta estrutura não tem assinalamento à superfície e irá permanecer no local até abril de 2021.
Solicita-se resguardo de 50 m.

**CN afetadas** 24204 (INT 1816) [235/05; 275/19], 26408 (INT 1883) [102/10; 198/20], 24P04 [237/05; 275/19], 25R09 [103/08; 167/20],
**CEN afetadas** PT324205 [241/18; 188/20(T)], PT426408 [314/12; 198/20]
**Origem** Instituto Hidrográfico

*** 207/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO AÇORES – ILHA DE SÃO JORGE – Porto das Velas – Farolim apagado**

Farolim Central W, 38º40,70'N / 28º12,51'W (WGS 84), apagado.

**CN afetadas** – 46201 [343/12; 135/20], 47501 [383/10; 135/20]
**CEN afetadas** – PT446201, [347/13; 135/20], PT548509 [186/16; 135/20]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2020* [**785** (D-2682.4)]
**Origem** – Capitania do Porto da Horta

*** 208/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO AÇORES – ILHA GRACIOSA – Porto de Vila da Praia – Boia retirada**

Boia nr 2, posição 39º03,06'N / 27º58,00'W (WGS 84), retirada.

**CN afetada** – 46404 [101/11; 147/16]
**CEN afetada** – PT548507 [273/11; 174/20(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2020* [**811.8**]
**Origem** – Capitania do de Angra do Heroísmo

*** 214/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA OESTE – Leixões – Boia ODAS retirada**

**Aviso cancelado** – ANAV 2126/20

Boia ODAS APDL2, posição 41º10,14'N / 008º41,74'W (WGS 84), retirada.

**CN afetada** – 26402 (INT 1871) [205/18; 202/20].
**CEN afetada** – PT528505 [185/15; 202/20]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2020* [**80.4**]
**Origem** – Instituto Hidrográfico

*** 216/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE – Aveiro – Boia apagada**

**Aviso cancelado** – ANAV 2145/20

Boia Aveiro, 40º37,86'N / 008º46,98'W (WGS 84), apagada.

**CN afetada** – 26403 (INT 1872) [220/09; 106/20]
**CEN afetada** – PT426403 [152/10; 248/18(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2020* [**92.5**]
**Origem** Capitania do Porto do de Aveiro

*** 217/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE – Aveiro – Canal Principal - Farolim apagado**

**Aviso cancelado** – ANAV 2315/20

Farolim Molhe S, posição 40º38,53'N / 8º45,48'W (WGS 84), apagado.

**CN afetadas** – 24201 (INT 1813) [166/07; 155/20], 24202 (INT 1814) [381/11; 274/19], 26403 (INT 1872) [220/09; 106/20], 24P01 [185/07; 155/20], 24P02 [382/11; 274/19], 25R02 [102/09; 307/14], 25R03 [103/09; 347/14]
**CEN afetadas** – PT324202 [283/14; 166/19(T)], PT426403 [152/10; 248/18(T)], PT528506 [155/10; 204/20(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2020* [**94** (D-2056.1)]
**Origem** – Capitania do Porto de Aveiro

*** 218/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE – Lisboa - Boia fora da posição**

**Aviso cancelado** – ANAV 2233/20

Boia Lage, 38º40,75'N / 9º18,61'W (WGS 84), fora da posição.

**CN afetada** – 26303 (INT 1875) [203/12; 266/19]
**CEN afetada** – PT526303 [339/14; 114/20(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2020* [**210.5**]
**Origem** – Capitania do Porto de Lisboa

*** 219/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE – Lisboa – Canal do Alfeite - Boia retirada**

**Aviso cancelado** – ANAV 2344/20

Boia nr 2A, na posição 38º40,91'N / 9º07,75'W (WGS 84), retirada.

**CN afetadas** – 26304 (INT 1876) [204/12; 238/19], 26305 (INT 1877) [201/13; 193/20]
**CEN afetadas** – PT526304 [340/14; 141/20(T)], PT627M01 [342/14; 141/20(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2020* [**286**]
**Origem** – Capitania do Porto de Lisboa

*** 220/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE – Sines - Boia fora da posição**

**Aviso cancelado** – ANAV 2221/20

Boia Sines W, 37º56,12'N / 8º53,25'W (WGS 84), fora da posição.

**CN afetadas** – 24204 (INT 1816) [235/05; 275/19], 24205 (INT 1817) [236/05; 160/20], 26408 (INT 1883) [102/10; 198/20], 24P04 [237/05; 275/19], 24P05 [238/05; 160/20], 25R09 [103/08; 167/20]
**CEN afetadas** – PT324205 [241/18; 210/20], PT426408 [314/12; 205/20(T)], PT528514 [129/20; 198/20]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2020* [**404**]
**Origem** – Capitania do Porto de Sines

*** 221/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE – Sines – Terminal Graneis Líquidos –Lanterna apagada**

**Aviso cancelado** – ANAV 2181/20

Lanterna Posto 10, na posição 37º56,89'N / 8º52,79'W (WGS 84), apagada.

**CN afetada** – 26408 (INT 1883) [102/10; 198/20]
**CEN afetada** – PT528514 [129/20; 198/20]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2020* [**407.6** (D-2160.358)]
**Origem** – Capitania do Porto de Sines

*** 222/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA SUL - Alvor – Estabelecimento de aquacultura**

**Aviso cancelado** – AN 183/20(T)

Encontra-se em fase de instalação um estabelecimento de aquacultura denominado "Mar Salgado" delimitado por 4 boias de assinalamento, com luz sincronizada, nas seguintes posições em WGS 84:

NW: 37°04,828'N 008°36,671'W
NE: 37°04,840'N 008°35,739'W
SW: 37°04,411'N 008°36,670'W
SE: 37°04,422'N 008°35,720'W

Solicita-se a toda a navegação que demandar a área um resguardo de segurança de 250 jardas, sendo que no interior desta área é proibido pescar e navegar.

**CN afetadas** – 24205 (INT 1817) [236/05; 160/20], 24206 (INT 1818) [101/07; 176/20], 27502 [219/99;185/18],.24P05 [238/05; 160/20], 24P06 [373/06; 176/20], 25R11 [104/08; 127/18]
**CEN afetadas** – PT324205 [241/18; 205/20(T)], PT528516 [203/07; 185/18]
**Origem** – Capitania do Porto de Portimão

*** 224/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES – ILHA TERCEIRA – Praia da Vitória – Farolim apagado**

**Aviso cancelado** – ANAV 2161/20

Farolim Praia da Vitória, 38º43,60'N / 27º03,11'W (WGS 84), apagado.

**CN afetada** – 46405 [282/01; 107/19]
**CEN afetadas** – PT446405 [228/10; 107/19], PT548515 [139/15; 139/15]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2020* [**735** (D-2662)]
**Origem** – Capitania do Porto de Praia da Vitória

*** 229/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES – ILHA DAS FLORES Porto das Poças – Obras e alteração no assinalamento**

**Aviso cancelado** – AN 286/18(T)

No âmbito da empreitada de alargamento e requalificação do Porto das Poças, foram estabelecidas novas condições de entrada e saída.

Está estabelecido um canal de acesso provisório, com a sonda reduzida mínima de 2,0 m.

O canal provisório é assinalado por:

a. Dois farolins no enfiamento Zv = 307,6º
b. Os limites laterais do canal estão assinalados por duas boias conforme se indica:

| | **Luz** | **Latitude (WGS84)** | **Longitude (WGS84)** |
|---|---|---|---|
| Verde (exterior) | Fl G 3s 3M | 39º 26' 58.475 N | 031º 07' 32.057 W |
| Boia verde retirada para manutenção | | | |
| Vermelha (interior) | Fl (5) R 11s 2M | 39º27' 00.343 N | 031º 07' 35.057 W |
| Boia vermelha substituída por boia amarela | | | |

**NESTAS CONDIÇÕES SÃO ESTABELECIDAS AS SEGUINTES INSTRUÇÕES DE ENTRADA:**

Embarcações que se aproximam **vindas de sul**:
a. Devem manter-se afastadas de costa, pelo menos 0,25 milhas, até avistar o enfiamento de entrada;
b. Navegar sobre o enfiamento;
c. Não ultrapassar a boia vermelha que assinala as zonas de menor profundidade a oeste;
d. Prosseguir para o cais.

Embarcações que se aproximam **vindas de norte**:
a. Identificar o enfiamento de entrada;
b. Navegar sobre o enfiamento;
c. Não ultrapassar a boia vermelha que assinala as zonas de menor profundidade a oeste;
d. Prosseguir para o cais.

**Saída do porto**:
a. Não se aproximar da boia vermelha
b. Identificar o enfiamento de entrada;
c. Navegar sobre o enfiamento;
d. Afastar de costa pelo menos 0,25 milhas e só depois alterar o rumo para estibordo.

**CN afetada** – 46401 [119/03; 186 /20]
**CEN afetadas** – PT446401 [242/18; 190/20(T)], PT548502 [177/19; 177/19]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2017* [**873** (D-2703)], [**873.1** (D-2703.1)]
**Origem** – Capitania do Porto de Santa Cruz das Flores

*** 231/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE – Porto de Viana do Castelo – Fundeadouro estabelecido**

**Aviso cancelado** – ANAV 2326/20

No âmbito dos trabalhos em curso foi criada uma área de fundeadouro temporária, entre a boia n.º 4 e o molhe de proteção da bacia de manobra, delimitada pelo polígono com as seguintes coordenadas (WGS 84):

P1: 41º41,013'N / 08º50,376'W;
P2: 41º40,999'N / 08º50,334'W;
P3: 41º40,928'N / 08º50,335'W;
P4: 41º40,906'N / 08º50,352'W.

Toda a navegação que pratique o porto deve dar o devido resguardo à área do fundeadouro.

**CN afetada** – 26401 (INT 1870) [118/15; 104/20]
**CEN afetada** – PT528501 [239/15; 109/20(T)]
**Origem** Capitania do Porto de Viana do Castelo

*** 232/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE – Vila do Conde – Farolim apagado**

**Aviso cancelado** – ANAV 2448/20

Farolim Molhe Norte, 41º20,20'N / 008º44,98'W (WGS 84), apagado.

**CN afetadas** – 24201 (INT 1813) [166/07; 230/20], 26410 [178/14; 271/19], 24P01 [185/07; 230/20], 25R01 [101/09; 133/20]
**CEN afetadas** – PT324201 [119/15; 215/20(T)], PT528503 [233/17; 195/20(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2020* [**55** (D-2023.7)]
**Origem** Capitania do Porto de Vila do Conde

*** 233/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – PORTUGAL CONTINENTAL – COSTA OESTE – Leixões – Boia ODAS retirada**

**Aviso cancelado** – ANAV 2627/20

Boia ODAS APDL 4, posição 41º10,37'N / 008º41,72'W (WGS 84), retirada.

**CN afetada** – 26402 (INT 1871) [205/18; 202/20].
**CEN afetada** – PT528505 [185/15; 214/20(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2020* [**80.2**]
**Origem** – Instituto Hidrográfico

*** 234/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE – Aveiro – Canal Principal - Farolim apagado**

Farolim Comercial N, posição 40º39,22'N / 008º43,63'W (WGS 84), apagado.

**CN afetada** – 26403 (INT 1872) [220/09; 106/20]
**CEN afetadas** – PT426403 [152/10; 248/18(T)], PT528506 [155/10; 204/20(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2020* [**96.6** (D-2059.5)]
**Origem** Capitania do Porto de Aveiro

*** 235/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL - PORTUGAL CONTINENTAL - COSTA OESTE – Lisboa – Canal do Arsenal do Alfeite – Boia fora da posição**

A boia nr 8, encontra-se deslocada na posição 38º39,853'N / 009º08,299'W (WGS 84).

**CN afetadas** – 26304 (INT 1876) [204/12; 238/19], 26305 (INT 1877) [201/13; 193/20].
**CEN afetadas** – PT526304 [340/14; 219/20(T)], PT627M01 [342/14; 219/20(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2020* [**305**]
**Origem** Instituto Hidrográfico

*** 236/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA – ILHA DA MADEIRA – Porto do Machico – Farolim apagado**

**Aviso cancelado** – ANAV 2619/20

Farolim São Roque, 32º42,85'N / 016º45,84'W (WGS 84), apagado.

**CN afetadas** – 33101 (INT 1921) [110/04; 199/17], 36201 (INT 1919) [149/03; 278/19], 36402 (INT 1920) [223/07; 134/20], 37501 [224/07; 188/17]
**CEN afetadas** – PT233101 [205/14; 210/14], PT336201 [196/18; 226/18], PT436402 [151/20; 151/20], PT538504 [124/08; 121/19(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2020* [**631** (D-2728)]
**Origem** – Capitania do Porto do Funchal

*** 237/20(T) - ATLÂNTICO NORTE – PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA – ILHAS DESERTAS – Ilhéu do Chão – Farolim apagado**

**Aviso cancelado** – ANAV 2618/20

Farolim Ilhéu Chão, 32º35,37'N / 016º32,75'W (WGS 84), apagado.

**CN afetadas** – 36201 (INT 1919) [149/03; 278/19], 36403 [136/08; 227/18]
**CEN afetadas** – PT111101 [102/14; 197/20], PT233101 [205/14; 210/14], PT336201 [196/18; 226/18], PT436406 [178/11; 121/19(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2020* [**663** (D-2720)]
**Origem** – Capitania do Porto do Funchal

*** 238/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES – ILHA DE S. MIGUEL – Ponta Delgada – Área interdita à navegação**

**Aviso cancelado** – ANAV 2389/20

Foi criada uma área de trabalho, denominada "Área de Pré-fabricação dos Caixotões", que se encontra interdita à navegação.

Esta área localiza-se a sudoeste do porto e é delimitada por um retângulo definido entre o cais e os vértices nas seguintes posições (WGS 84):

NW: 37º44,153'N / 025º40,181'W;
NE: 37º44,148'N / 025º40,085'W.

A navegação que pratica o porto nas vizinhanças desta área deve proceder com cautela e manter-se atenta.

**CN afetada** – 46406 (INT 1890) [387/01; 126/19]
**CEN afetada** – PT548519 [288/09; 258/12]
**Origem** – Capitania do Porto de Ponta Delgada

*** 239/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES – ILHA DE S. MIGUEL – Ponta Delgada – Área interdita à navegação**

**Aviso cancelado** – ANAV 2389/20

Foi criada uma área de trabalho, "Área Frente Cais", que se encontra interdita à navegação.

Esta área localiza-se junto aos atuais cais 4 e 10 e é delimitada por um retângulo definido entre o cais e os vértices nas seguintes posições (WGS 84):

NW: 37º44,128'N / 025º40,086'W;
NE: 37º44,123'N / 025º39,987'W.

A navegação que pratica o porto nas vizinhanças desta área deve proceder com cautela e manter-se atenta.

**CN afetada** – 46406 (INT 1890) [387/01; 126/19]
**CEN afetada** – PT548519 [288/09; 238/20(T)]
**Origem** – Capitania do Porto de Ponta Delgada

*** 240/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES – ILHA DE S. MIGUEL – Ponta Delgada – Área interdita à navegação**

**Aviso cancelado** – ANAV 2628/20

Foi criada uma área de trabalho, "Área de Stock Provisório dos Caixotões", que se enconra interdita à navegação.

1 - Esta área localiza-se entre o Molhe de Pesca e o Quebra-mar da Marina Poente e está definida pelo polígono com vértices nas seguintes posições (WGS 84):

SW: 37º44,197'N / 025º40,050'W;
NW: 37º44,230'N / 025º40,048'W;
NE: 37º44,228'N / 025º40,016'W;
NW: 37º44,196'N / 025º40,018'W.

2 - Nesta área, os caixotões que estiverem nas extremidades terão uma luz fixa de cor amarela a assinalar a sua presença.

A navegação que pratica o porto nas vizinhanças desta área deve proceder com cautela e manter-se atenta.

**CN afetada** – 46406 (INT 1890) [387/01; 126/19]
**CEN afetada** – PT548519 [288/09; 239/20(T)]
**Origem** – Capitania do Porto de Ponta Delgada

*** 241/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES – ILHA TERCEIRA – Praia da Vitória – Baía da Praia da Vitória - Plataforma fundeada**

**Aviso cancelado** – AN 225/20(T)

Foi fundeada, provisoriamente, uma plataforma de betão assinalada:

1. Com sinalização noturna, características: Fl(2)Y.5s
2. Por quatro boias cilíndricas de cor amarela:
   - Com sinalização noturna, características: Fl.R.6s1M
   - Fundeadas nas posições (WGS 84):

     Boia 1.1: 38º42,906'N / 027º03,334'W;
     Boia 1.2: 38º42,905'N / 027º03,287'W;
     Boia 1.3: 38º42,878'N / 027º03,302'W;
     Boia 1.4: 38º42,879'N / 027º03,336'W.

A navegação deverá manter resguardo.

**CN afetada** – 46405 [282/01; 107/19]
**CEN afetada** – PT548515 [139/15; 227/20(T)]
**Origem** – Capitania do Porto de Praia da Vitória

*** 242/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES – ILHA TERCEIRA – Praia da Vitória – Baía da Praia da Vitória - Plataforma fundeada**

**Aviso cancelado** – AN 226/20(T)

Foi fundeada, provisoriamente, uma plataforma de betão numa zona representada pelo polígono com os vértices nas seguintes coordenadas (WGS 84):

2.1: 38º42,977'N / 027º02.976'W;
2.2: 38º43,004'N / 027º02,974'W;
2.3: 38º43,002'N / 027º02,940'W;
2.4: 38º42,975'N / 027º02,941'W.

Esta plataforma encontra-se assinalada por duas boias cilíndricas de cor amarela:

- Com sinalização noturna, características: Fl(2)WR.6s1M
- Fundeadas nas posições (WGS 84):

  Boia 2.1: 38º42,977'N / 027º02,976'W;
  Boia 2.2: 38º43,004'N / 027º02,974'W.

A navegação deverá manter resguardo.

**CN afetada** – 46405 [282/01; 107/19]
**CEN afetada** – PT548515 [139/15; 241/20(T)]
**Origem** – Capitania do Porto de Praia da Vitória

*** 243/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES – ILHA TERCEIRA – Praia da Vitória – Baía da Praia da Vitória – Cais interdito**

**Aviso cancelado** – AN 227/20(T)

Devido às obras em curso foi interdito o acesso à navegação junto aos cais -10 (menos dez).

Esta zona estende-se desde o cais até ao limite assinalado por duas boias cilíndricas, de cor amarela:

- Com sinalização noturna, características: Fl(2)WR.5s.
- Fundeadas nas posições (WGS 84):

Boia 1: 38º42,783'N / 027º03,117'W;
Boia 2: 38º42,783'N / 027º03,017'W.

A navegação deverá manter resguardo.

**CN afetada** – 46405 [282/01; 107/19]
**CEN afetada** – PT548515 [139/15; 242/20(T)]
**Origem** – Capitania do Porto de Praia da Vitória

*** 244/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES – ILHA TERCEIRA – Porto Judeu – Farolim apagado**

**Aviso cancelado** – ANAV 2478/20(T)

Farolim Porto Judeu, 38º38,84'N / 027º07,04'W (WGS 84), apagado.

**CN afetada** – 46405 [282/01; 107/19]
**CEN afetada** – PT446405 [139/15; 107/19]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2020* [**747** (D-2665)]
**Origem** – Capitania do Porto de Angra do Heroísmo

*** 245/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES – ILHA TERCEIRA – Angra do Heroísmo – Porto das Pipas – Cais impraticável**

**Aviso cancelado** – AN 228/20(T)

Decorrendo das obras de requalificação, o cais, posição 38º39,067'N / 027º12,917'W (WGS 84), encontra-se impraticável.

**CN afetada** – 46405 [282/01; 107/19]
**Origem** – Capitania do Porto de Angra do Heroísmo

*** 246/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES – ILHA DO PICO – Areia Larga – Farolim apagado**

**Aviso cancelado** – ANAV 2582/20

Farolim Areia Larga (post.), 38º31,64'N / 028º32,15'W (WGS 84), apagado.

**CN afetadas** – 46201 [343/12; 135/20], 46403 (INT 1891) [276/16; 199/18]
**CEN afetadas** – PT446403 [139/15; 107/19], PT548505 [278/16; 270/18(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2020* [**830.1** (D-2684.1)]
**Origem** Capitania do Porto da Horta

*** 247/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES – ILHA DO PICO – Porto da Madalena – Farolim com características alteradas**

**Aviso cancelado** – ANAV 2447/20

Farolim Molhe, 38º32,17'N / 028º31,99'W (WGS 84), com períodos de funcionamento irregular ficando com luz contínua, sem oclusões.

**CN afetadas** – 43102 (INT 1893) [103/13; 263/18], 46201 [343/12; 135/20], 46403 (INT 1891) [276/16; 199/18]
**CEN afetadas** – PT446403 [139/15; 107/19], PT548505 [278/16; 270/18(T)]
**PN afetada** – *Lista de Luzes, Boias, Balizas e Sinais de Nevoeiro, Vol I, 2020* [**836** (D-2687.2)]
**Origem** Capitania do Porto da Horta

*** 248/20(T) - ATLÂNTICO NORTE - PORTUGAL – ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES – ILHA DAS FLORES – Santa Cruz das Flores - Porto das Poças – Espaço de manobra reduzido**

Decorrendo das obras de requalificação, está a ser construído um aterro temporário no lado Este da bacia do porto implicando uma redução do espaço disponível para manobra.

A navegação deve prosseguir com cautela.

**CN afetada** – 46401 [119/03; 186 /20]
**CEN afetadas** – PT446401 [242/18; 229/20(T)], PT548502 [177/19; 229/20(T)]
**Origem** – Capitania do Porto de Santa Cruz das Flores