

**\* 142/16 - PUBLICAÇÕES NÁUTICAS DO INSTITUTO HIDROGRÁFICO –  
Roteiro da Costa de Portugal – Arquipélago da Madeira - Correções**

No Roteiro da Costa de Portugal – Arquipélago da Madeira, substituir as páginas 31/32 pela contida na Secção VII.

**PN afetada** – *Roteiro da Costa de Portugal – Arquipélago da Madeira, 2009*  
**Origem** – Instituto Hidrográfico

O Centro Coordenador de Busca e Salvamento Marítimo de Lisboa – MRCC LISBOA está ligado ao SARSAT/COSPAS, um sistema de detecção de sinistros, que utiliza satélites para a recepção e retransmissão de pedidos de socorro emitidos através de radiobalizas automáticas próprias, lançadas pelo navio, embarcação ou aeronave em perigo.

O MRCC LISBOA – encontra-se, também, ligado à rede de Estações Radionavais que mantém escuta permanente nas frequências de socorro (VHF – Canal 16 e MF 2182 kHz), garantindo a cobertura de toda a orla costeira do território nacional e podendo desencadear as ações de socorro necessárias, sempre que detectar a emissão de qualquer pedido de auxílio.

No território nacional, o Sistema Global de Socorro e Segurança Marítima (GMDSS), encontra-se em fase de implementação das suas diversas valências.

**MRCC Lisboa** (38º 40' N 009º 19' W)  
 Tel.: +351 214 401 950, ou  
 +351 214 401 919 (emergências apenas)  
 Fax: +351 214 401 954  
 E-mail: [mrcc.lisboa@marinha.pt](mailto:mrcc.lisboa@marinha.pt)  
[comar.dir@marinha.pt](mailto:comar.dir@marinha.pt)  
 MMSI:002630100  
 INMARSAT B: +870776600080  
 INMARSAT C: +426300032

**MRSC FUNHAL** (32º 38' N 016º 54' W)  
 Tel.: +351 291 213 112 (emergências apenas)  
 + 351 919 678 140  
 Fax: +351 291 938 582  
 E-mail: [mrsc.funhal@marinha.pt](mailto:mrsc.funhal@marinha.pt)  
 MMSI: 002550100

#### 4.10 ACOLHIMENTO DE NAVIOS EM DIFICULDADES (LOCAIS DE REFÚGIO)

Outra das consequências dos acidentes marítimos ocorridos no passado recente foi a adopção em diversos organismos ou entidades internacionais de medidas legislativas visando a minimização dos efeitos nocivos de eventuais acidentes similares, tais como a adopção de medidas relativas às condições mínimas exigidas aos navios que, transportando mercadorias perigosas ou poluentes, tivessem destino a portos marítimos da União Europeia ou deles saíssem, a elaboração pelos diversos estados comunitários de planos de acolhimento de navios em dificuldades, com indicação das entidades competentes nestas matérias e ainda a instalação de um sistema de acompanhamento e informação do tráfego de navios, designadamente os considerados de risco, em articulação com os sistemas de

organização de tráfego e com os serviços de tráfego marítimo existentes ou a criar.

No caso Português esta matéria está regulamentada através do Decreto-Lei n.º 184/04 de 27 de Julho, tendo a competência para autorizar a entrada de um navio em dificuldade num qualquer local de refúgio em águas sob jurisdição portuguesa e para decidir sobre o seu destino ou a melhor forma de o assistir sido atribuída ao ministro que tutela o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), que deve em cada caso ouvir a Comissão Técnica para Acolhimento de Navios em Dificuldade (CTAND).

A CTAND é assim a entidade competente para emitir parecer sobre as circunstâncias relacionadas com a necessidade de acolhimento de um navio, tendo em conta um vasto conjunto de factores pertinentes para o evoluir da situação.

Os procedimentos e os planos de actuação devem ser elaborados com base na análise objectiva das vantagens e inconvenientes do acesso de navios em dificuldades aos locais de refúgio, levando em consideração aspectos relacionados essencialmente com o tipo de emergência e o seu potencial impacto ambiental e sócio económico na área escolhida, bem assim como os recursos e meios disponíveis para fazer face à emergência e às suas eventuais consequências.

O processo de acolhimento de um navio em dificuldade é iniciado por solicitação, devidamente fundamentada, do seu comandante ao Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo da área onde o navio se encontra, o qual deve imediatamente encaminhar esse pedido para o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos e para a Direcção-Geral da Autoridade Marítima.

#### 4.11 SISTEMAS DE ACOMPANHAMENTO E INFORMAÇÃO DO TRÁFEGO DE NAVIOS

Foi entendimento do Estado Português, em consonância com outras instituições internacionais, que a prevenção de acidentes e a prevenção da poluição do mar exige a instalação nas águas sob a sua jurisdição, de um sistema de acompanhamento e informação do tráfego de navios, com especial atenção aos navios considerados de risco, que se articule com os sistemas de organização de tráfego e com os serviços de tráfego marítimo existentes ou a criar, bem assim como a obrigatoriedade de os navios que entram ou circulam nesse espaço se identificarem de forma automática.

Está assim estabelecida a obrigação de comunicação pelo comandante de um navio em águas

nacionais de qualquer acidente ou incidente marítimo, bem assim como a forma de actuação das entidades responsáveis.

Assinala-se ainda a obrigatoriedade de utilização a bordo de um registador de dados da viagem para todos os navios que entrem ou circulem no espaço comunitário, a qual visa facilitar os inquéritos a acidentes ou incidentes marítimos.

O Decreto-Lei n.º 180/04 de 27 de Julho, transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho, estabelecendo assim regras relativas à instituição de um sistema de acompanhamento e de informação do tráfego de navios com vista a aumentar a segurança e a eficácia do tráfego marítimo, melhorar a resposta das autoridades a incidentes, a acidentes ou a situações potencialmente perigosas no mar, incluindo operações de busca e de salvamento, e contribuir para uma melhor prevenção e detecção da poluição causada pelos navios.

As disposições deste Decreto-Lei aplicam-se aos navios de arqueação bruta igual ou superior a 300 toneladas, não se aplicando a navios de guerra e unidades auxiliares da Marinha, qualquer que seja a sua nacionalidade, bem assim como a outros navios pertença de estados membros da União Europeia ou ao seu serviço em actividades de serviço público de natureza não comercial, a embarcações de pesca, embarcações tradicionais, embarcações de recreio de comprimento inferior a 45 m, depósitos de combustível de menos de 5000 t.

Entre outras, este diploma estabelece as seguintes definições:

i) **MARPOL**, a Convenção Internacional de 1973 para a Prevenção da Poluição por Navios, bem como o seu Protocolo de 1978;

ii) **SOLAS**, a Convenção Internacional para a salvaguarda da Vida Humana no Mar, bem como os seus protocolos e alterações;

...

v) **Convenção SAR**, a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos de 1979;

...

xii) **Resolução A.851(20) da OMI**, a resolução A.851(20) da OMI intitulada «General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants»;

...

f) **«Navio»** qualquer navio de mar ou veículo marinho;

...

m) **«Autoridades Portuárias»** as administrações portuárias e as delegações regionais do IPTM, em cada porto, para receber e disponibilizar as informações comunicadas em conformidade com o presente diploma;

n) **«Autoridade Marítima»** as capitánias dos portos;

o) **«Local de refúgio»** um porto, parte de porto ou outro espaço para manobrar ou fundeadouro de protecção, ou qualquer outra área de refúgio identificada em plano de acolhimento de navios em dificuldade;

p) **«Centro costeiro»:**

1) O centro de serviço de tráfego marítimo e instalações em terra responsáveis por sistemas de notificação obrigatória dos navios aprovados pela OMI e sob a responsabilidade do IPTM;

2) O Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo (MRCC), nos termos do Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de Janeiro;

q) **«Serviço de tráfego marítimo (VTS)»** um serviço destinado a aumentar a segurança e a eficácia do tráfego marítimo e a proteger o ambiente, com capacidade para intervir no tráfego e reagir a situações de tráfego que surjam na zona por ele abrangida;

r) **«Sistemas de organização do tráfego»** qualquer sistema que inclua uma ou várias rotas ou medidas de organização do tráfego destinadas a reduzir o risco de acidentes; inclui esquemas de separação do tráfego, rotas com dois sentidos, vias recomendadas, zonas a evitar zonas de tráfego costeiro, desvios, zonas de precaução e rotas de águas profundas, nomeadamente como aqueles a que se refere o Decreto-Lei n.º 200/86, de 22 de Julho;

s) **«Embarcações tradicionais»** qualquer tipo de embarcação histórica e suas réplicas, incluindo as embarcações destinadas a incentivar ou promover competências e a navegação tradicionais, que constituam simultaneamente monumentos culturais vivos, manobrados de acordo com princípios de navegação e técnica tradicionais;

...

Qualquer dos navios abrangidos por esta legislação e que se dirija a um porto nacional, antes de efectuar a sua entrada e respeitando os prazos definidos, deverá, através do seu operador, agente ou comandante, notificar a autoridade portuária respectiva, das seguintes informações:

a) Identificação do navio (nome, indicativo de chamada, número de identificação OMI ou número MMSI);