

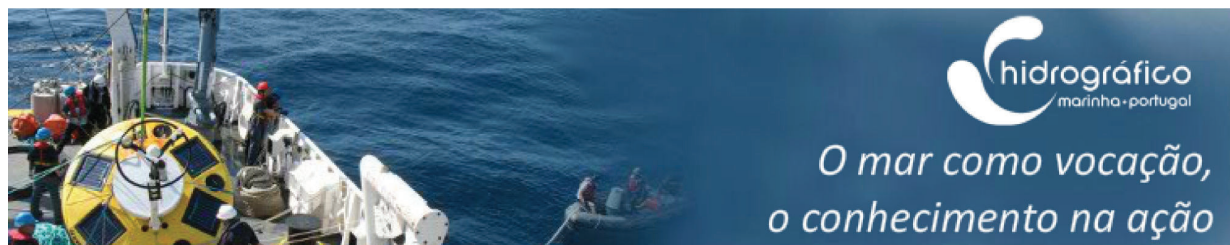
ANEXOS



Sut



Tradução automática:

ANEXO 2

Loja do Navegante

[Página Inicial](#)[O Instituto](#)[Contactos](#)[Qualidade](#)[Portefólio IH](#)[Produtos](#)

- [Previsão Marés](#)
- [Agitação Marítima](#)
- [Segurança Navegação](#)
 - [ANAVnet](#)
 - [ANAV](#)
 - [NAVTEX](#)
 - [Grupos Periódicos](#)
 - [Com. Hidrográfico](#)
- [Qual é a tua Onda](#)
- [Cartografia Náutica](#)
- [Publicações Náuticas](#)
- [Manuais Técnicos](#)
- [Avisos aos Navegantes](#)

[Formação](#)[Serviços](#)[I & D](#)[Meios](#)[Cedência Dados](#)[Recrutamento](#)[Contratação Pública](#)[Documentos Oficiais](#)[Página Inicial](#) ▶ [Produtos](#) ▶ [Segurança Navegação](#) ▶ [NAVTEX](#)

Avisos à Navegação - NAVTEX

O sistema NAVTEX é um serviço de radiodifusão e recepção automática da informação de segurança marítima, através de telegrafia, por impressão directa em banda estreita. Tendo já uma cobertura mundial apreciável, em Portugal, está activado a partir da Estação Radionaval «Comandante Nunes Ribeiro» (Monsantoradio) e da Estação Radionaval da Horta (Hortaradio).

Características e formato técnico da transmissão:

Em inglês:

- ✦ Frequência: 518 kHz
- ✦ Horário (Horas UTC):
- ✦ MonsantoRadio: 0250 / 0650 / 1050 / 1450 / 1850 / 2250

- ✧ HortaRadio: 0050 / 0450 / 0850 / 1250 / 1650 / 2050
- ✧ Período: 10 minutos

Em português:

- ✧ Frequência: 490 kHz
- ✧ Frequência: 490 kHz
- ✧ Horário (Horas UTC):
- ✧ MonsantoRadio: 0100 / 0500 / 0900 / 1300 / 1700 / 2100
- ✧ HortaRadio: 0130 / 0530 / 0930 / 1330 / 1730 / 2130
- ✧ Período: 10 minutos

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

- ✧ **B1 – Letra identificadora da Estação**
- ✧ R – MonsantoRadio (inglês)
- ✧ F – HortaRadio (inglês)
- ✧ G – MonsantoRadio (português)
- ✧ J – HortaRadio (português)
- ✧ **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 electrónicas
- ✧ L – Avisos à Navegação
- ✧ Z – Inexistência de serviço
- ✧ **B3 B4 – Numeração das mensagens de 01 a 99 dentro de cada assunto (B2).**

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



Última actualização: 24.01.2018



Acessibilidade



Contactos

Localização

Mapa do sítio

Termos e Condições

Política de Privacidade



Mantenha-se actualizado:

Notícias Institucionais

Recrutamento Recursos Humanos

Concursos Contratação Pública

Avisos aos Navegantes

RSS - Como utilizar ?

Copyright © 2018 Instituto Hidrográfico

Lindley Guia Buoys

Guide Lines for Recommended Inspection and Maintenance Programmed

General

This schedule should be used as a guide, and depending on each location the maintenance operations and frequency of the inspections should be adjusted according to specific needs and experience acquired.

Hull

The polyurethane elastomer/foam buoys are manufactured from a core of thermo laminated closed cell polyethylene foam, and covered with a self-colored tough yet flexible polyurethane elastomer skin.

The advantages of this fabrication method are:

- Virtually unsinkable;
- Light weight;
- Very good resistance to shock;
- Low maintenance costs;

The buoy hull needs very little attention:

Depending on the amount of marine growth, the buoy should be cleaned from time to time (Mollusks should be scraped off, and weed brushed off with a stiff broom).

If the hull should become fractured by collision, the area should be dried and thoroughly cleaned, and then repaired with our two pack repair kit, which carries full instructions for its use.

Superstructure

The superstructure should be inspected at least twice a year. Check for signs of rust and for areas needing repainting, and then take action accordingly.

In case of collision damage, replacement sections can be changed locally.

Connecting bolts at all points should also be inspected for tightness or signs of deterioration and hence replaced if necessary.

Underwater steelwork

The tail should be inspected at least once a year, at the same time as one should inspect the mooring chain and shackles.

If the buoy as been in collision, it may need to be brought ashore and the steelwork cleaned of and given a coat of cold galvanization paint.

Moorings

Special attention should be paid to the moorings.

At least twice a year, one thorough dive inspection should be carried out.

The mooring eye should be checked for wear;

The swivel should be checked for correct operation;

The chain links thickness should be measured every 5 m and photographed.

If wear is < 15%, no special attention required;

If wear is =>30%, special attention on next inspection;

If wear is > 60%, immediate replacement required.

The shackles should be checked for wear and confirmed that the safety pin is present.

It is good practice to invert the chain ends every to years and replaced every 5 years.

A critical portion of the chain is usually the section on the seabed subject to tidal variation, particularly on rocky or sandy bottoms.

In certain areas has sewage outfalls for example, chemical corrosion may occur. This phenomenon may occur in different parts of the chain and should be closed monitored.

The sinker, if not sunk on the sand, should be inspected for wear on the mooring eye.

ANEXO 3

Lantern VLB 36 GENERAL

TECHNICAL SPECS:

Make: VEGA Industries
Model: VLB 36
Light Source: Light Emitting Diodes
LEDS Life span: 100.000 hours
Battery: AGM 12V 18Ah
Battery life span: From 5 to 2 years
Flash character: Fl 7s 1.0 (1.00on;6.00off)

INSTRUCTIONS

Visual inspection for any damaged part.

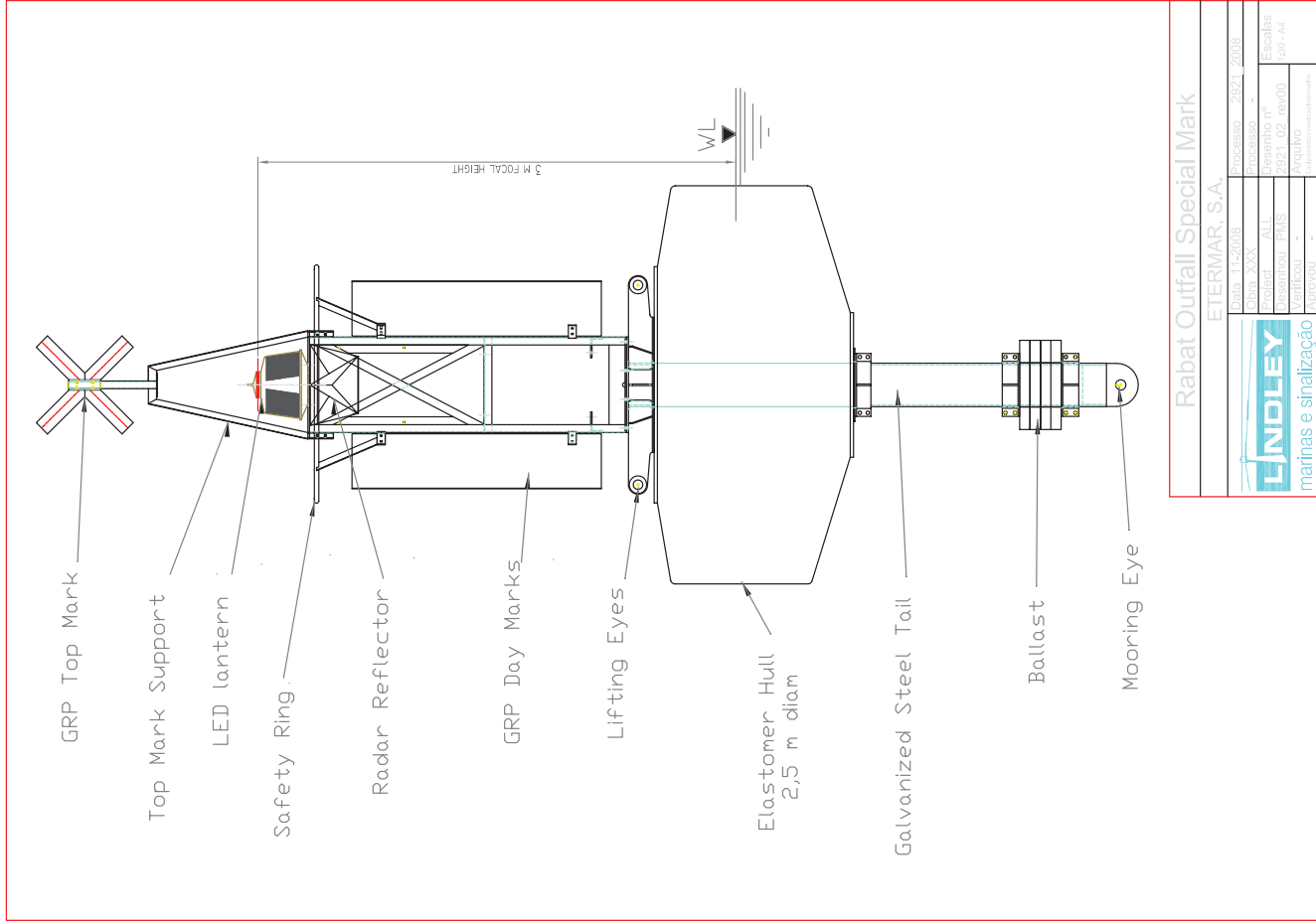
The battery charge state should be tested has per lantern instructions provided with the lantern.

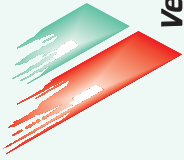
The flash character should be checked.

The solar panels should be cleaned with a dampened piece of fabric.

Maintenance summary

Item	6 Months (Spring)	12 Months (Autumn)
Hull	Visual inspection; Clean growth if necessary	Visual inspection; Lift clear out of the water if possible
Tail	Visual examination	Check for wear in mooring eye and connecting shackle; Tightening/wear of retaining bolts; Touch up worn galvanization
Superstructure	Visual examination	Visual examination; Tighten bolts
Lantern	Visual inspection; Clean solar panels	Visual inspection; Clean solar panels; Check battery charge; Check flash operation
Moorings	Measure wear of chain links; Check shackles and swivel	Measure wear of chain links; Check shackles and swivel





Vega *guides the way*

VLB-36 SELF CONTAINED LED MARINE BEACON

SELF CONTAINED BEACON



ENERGY EFFICIENCY AS HIGH AS:
90 candela per watt at 5NM
108 candela per watt at 4NM
3.0NM to 7.0NM at 0.74T
Option of 7° or 10° Vertical Divergence



VLB-36 SELF CONTAINED LED MARINE BEACON

The VLB-36 Self Contained Beacon forms part of the Vega LED marine beacon family. It is available with two vertical divergence options: 7° and 10°. The unique optical system utilises an acrylic lens to maximise the light capture from the LEDs. The LEDs are precisely graded and placed to produce a light beam with minimum variation in intensity.

The beacon is available in 5 colours, red, green, white, yellow and blue (on request). All colours meet the IALA chromaticity recommendation.

The VLB-36 optics have been maximised for buoy applications by shaping the optical performance for higher output across the vertical divergence of the beacon.

The use of high efficient optics and electronics has resulted in energy efficiency as high as 90 Candela per Watt at 5NM. The low energy need reduce the solar panel and battery requirements in the overall design.

All VLB-36 beacons are tested in the Vega zero range light tunnel prior to shipment to ensure the light output meet the required specification.

The Solar Charger with its 3 side pyramid shape can be ordered with 2 solar panels for platform mounting (FIXED) or with 3 solar panels for buoy mounting (BUOY). To provide flexibility depending on the latitude where the beacon would be used and to accommodate different flash characters the body is available with five different solar capacities.

	FIXED	BUOY	BATTERY
Small	4W	6W	12Ah
Medium	6.5W	9.75W	12/18/35Ah
Large	12W	18W	12/18/35Ah
XLarge	16W	24W	12/18/35Ah
XXLarge	28W	42W	35/55Ah

BATTERY IS NOT INCLUDED (must be ordered separately). The battery sizes that can fit in each size unit are indicated.

The Solar Charger contains a microprocessor based charge controller to manage the charge rate to the battery depending on the ambient temperature and battery voltage.

The base contains threaded inserts to take 3 M12 bolts. These are located on a 200mm PCD. An adapter plate is available where 4-hole mounting is required.

The selection of the correct Solar Charger unit depends on

- The available solar energy at the location
- The energy needed for the flash character
- The range of the light

EASY PROGRAMMING

Programming of the VLB-36 could not be easier. There are up to 15 programmable effective intensity settings. Once set the VLB-36 provides automatic Schmitt Clausen correction to increase intensity for the flash character and maintain the effective range of the light. The output intensity cannot exceed the maximum candela output of the beacon.

- Other programmable features include:
- Nine daytime transition settings.
 - Up to 245 standard flash characters.
 - One programmable custom character.
 - Up to 20 factory set customer characters.

Programming is done using the low cost Vega IR programmer.

Additional options include:

- Internal GPS sync to allow the VLS-36 to synchronise with other marine lanterns.
- VegaWeb web or SMS based monitoring system interface.
- 4 Hole mounting plate.
- Battery if required to be supplied by Vega.

SPECIFICATIONS

Optical Performance

MAX CANDELA

VD	Red	Green	White	Yellow	Blue
7°	420	320	540	260	70
10°	300	220	170	180	40

- Up to fifteen effective intensity settings matching common range requirements.
- Automatic Schmitt Clausen intensity correction up to the maximum intensity available.
- Colours meet IALA chromaticity requirement.
- Candela output reduces at higher temperatures.



- Vertical divergence 7° or 10° measured at 50% of peak intensity.
- 246 standard flash characters and one programmable custom character.
- 20 factory set custom characters.
- Calibrated lux measurement with nine levels to determine day/night transition. IALA recommendation included.
- Has the ability with GPS option fitted to synchronize flash character with other lights plus sync delay of up to 9.9 seconds.
- Programmable low voltage cutoff threshold.
- Programmable storage mode.
- Features programmable using low cost Vega IR programmer.
- Optional security code for programming.

Electrical

Battery Voltage	12VDC
Operating Voltage	9 to 18 VDC
Battery Type	Powersonic AGM Haze Solar GEL
Battery charger	Charge current stops at -20° C
Expected battery life	6 years
Solar Panels	Mono-crystalline
Solar panel orientation	80° to horizontal, 120° in azimuth

Typical Current at 77 candela (GNM) for 7° beacon:

Red	Green	White	Yellow	Blue
110mA	100mA	70mA	150mA	320mA (at 4NM)

Night off current 4mA
Day current 0.5mA

BATTERIES

	Powersonic	Haze
12Ah	PS-12120	HZY-SL12-12
18Ah	PS-12180	HZY-SL12-18
35Ah	PS-12350	HZY-SL12-33
55Ah	PS-12550	HZY-SL12-55

- For on currents at other intensity settings refer to Appendix A or B of product manual.
- The GPS module needs 10mA when acquiring satellite information. Acquisition normally takes 2 minutes. Factory setting 3 times per hour.
- VegaWeb current requirement depends on the frequency monitoring occurs.

Refer to VegaWeb technical information.

Mechanical & Environment

Temperature	-30° to +50° Celsius
Intrusion rating	IP 68, 2 hours immersion in 1 metre of water
Cooling	Convection only
Pressure	Membrane in solar body
Salt	Continuous exposure saltwater and spray
Wind	Withstand winds to 140knt
Ice loading	22Kg/square metre
Shock/Vibration	Shock 75G horizontal and 35G vertical 5G vibration

Approved for use as Class A, B, and C lights for artificial island and structures in USCG 11th District under 33 CFR Part 67.

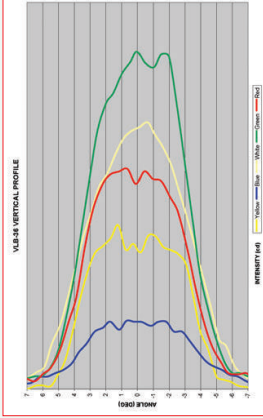
EMI Interference Withstands 200V/m 1 to 12 GHz, 10V/m 0.1 to 1 GHz (without GPS) withstands 25kV static discharge

Material for Lantern

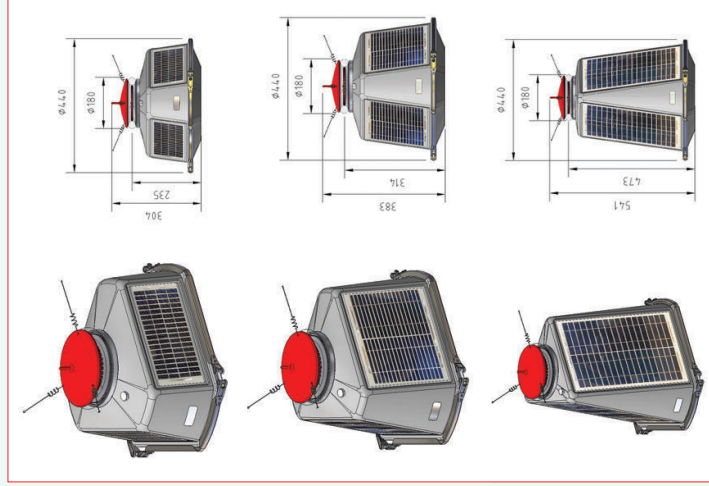
Lens	Acrylic
Housing	Anodised marine grade aluminium base, ABS plastic top
Sealing	Silkflex on lens
Bird Spikes	Plastic spike, stainless steel optional
Material for Solar Charger:	
Body	Vacuum formed UV stabilised ASA plastic, 31.6 stainless steel base plate within base, 316 stainless connection clamps
Sealing	Silkflex in base and O-rings elsewhere
Lantern Weight	Without battery: small 4.5kg, Medium 5.4kg, (V) Large 7.3kg
Dimensions	See drawings
Mounting	3 hole 200mm diameter PCD using 16mm bolts, 4 hole adapter plate optional
Focal Plane	Above base: Small 235mm, Medium 314mm, (V) Large 473mm
Service Life	12 years
Warranty	1 year. Refer Vega warranty conditions.

Standards

EMI/EMC	EN55015 radiated and conducted emissions EN61000-4-2:1995 Electrostatic Discharge Immunity EN61000-4-3 Radiation Immunity EN61000-4-5:1995 Class 3 Surge Immunity IALA recommendation E-122(2001) IALA recommendation E-200-1 part 1 IALA recommendation 1038 IALA recommendation 1038 IEC60945 section 7 normal and peak voltage, and reverse polarity protection IP68 to EN60529 MIL-STD-202F Method 103B CondB MIL-STD-202F Method 213B CondH MIL-STD-202 Method 204 CondB IEC60945 section 8.12 MIL-STD-202F Method 104B CondB, 1m depth IEC61215
Optical	
Colour	
Daylight	
Power supply	
Ingress	
Humidity	
Shock	
Vibration	
Salt air/sea water	
Immersion	
Hail and Ice	



DIMENSIONS



BASE

Base diameter fits inside 440 mm dia circle

SMALL SIZE

Overall height 304 mm
Focal plane height 235 mm
Total weight 8.4 kg
Battery weight 3.9 kg
Battery dimensions 151 x 98 x 100 mm high
Battery capacity 12 Amp-hrs @12Vdc
Connection type F2 Faston 0.25 inch
Solar panel size 240 mm wide x 110 mm high
Solar panel output 2.0 Watts each panel
Total solar fixed 4 Watts buoy 6 Watts

MEDIUM SIZE

Overall height 383 mm
Focal plane height 314 mm
Total weight 11.1 kg
Battery weight 5.7 kg
Battery dimensions 181 x 76 x 167 mm high
Battery capacity 18 Amp-hrs @12Vdc
Connection type F2 Faston 0.25 inch
Solar panel size 240 mm wide x 195 mm high
Solar panel output 3.25 Watts each panel
Total solar fixed 6.5 Watts buoy 9.75 watts

LARGE AND X-LARGE SIZES

Overall height 541 mm
Focal plane height 473 mm
Total weight 19.3 kg
Battery weight 12.0 kg
Battery dimensions 198 x 132 x 180 mm high
Battery capacity 35 Amp-hrs @12Vdc
Connection type nut and bolt
Solar panel size 240 mm wide x 365 mm high
Solar panel output large 6.0 Watts each panel and X-large 8 Watts each panel
Total solar large fixed 12 Watts buoy 18 Watts
Total solar X-large fixed 16 Watts buoy 24 Watts

PARTS FOR ORDERING

DESCRIPTION

VLB-36 Buoy Lantern (small powerpack 6W)
VLB-36 Buoy Lantern (medium powerpack 9.75W)
VLB-36 Buoy Lantern (large powerpack 18W)
VLB-36 Buoy Lantern (extra-large powerpack 24W)
VLB-36 Fixed Lantern (small powerpack 6W)
VLB-36 Fixed Lantern (medium powerpack 9.75W)
VLB-36 Fixed Lantern (large powerpack 18W)
VLB-36 Fixed Lantern (extra-large powerpack 24W)
VLB-36 Lantern Base Adapter 4 hole (adds 60 mm height)

Note: X is colour (G, R, W, Y, B), DD is vertical divergence (07 or 10)

CODE

VLB-36-cdd-Sm-By
VLB-36-cdd-Md-By
VLB-36-cdd-Lg-By
VLB-36-cdd-Xl-By
VLB-36-cdd-Sm-Fx
VLB-36-cdd-Md-Fx
VLB-36-cdd-Lg-Fx
VLB-36-cdd-Xl-Fx
136-045-BA4H

DISTRIBUTOR

Vega Industries Ltd

21 Heriot Drive, Porirua 5022, New Zealand **T:** +64 4 238 0200 **F:** +64 4 237 4392 **E:** sales@vega.co.nz **www.vega.co.nz**



VEGA VLB-36 LED Beacon Test Certificate

Serial Number	36-01027
Model Type	VLB-36-YEL - 07D

Contract Detail	
Sales Order	2140
Customer	Almarin
Customer Reference	2008620

Configuration	
Vertical Divergence	7°
Colour	Yellow
Day Intensity	N/A
Night Intensity	54cd
Flash Character	4(3) 5s 0.5
Photosensor Level	5
Base Type	Helvic
GPS	N/A

Optic Checks	
Beacon Firmware Version	v9.05
Programming Sequence Number	2010
Beacon Temperature (15°C-30°C)	✓
Day Mode Detect	✓
IR Programmer Response	✓
Sync Test	✓
Confirm Current at 12V with fixed character at 150 Cd	938A
Low Battery Disconnect (10.7V-11.1V)	✓
GPS Firmware Version	✓
Light Tunnel Criteria	✓
Pressure test	✓
Customer Configuration Set	N/A

Base / Power Pack Checks	
Charger Firmware Version	✓
Solar Power Pack # (charger controller #)	✓
Charge Stop Voltage(14V±0.3V)	✓
Charger Cabling	✓
Power Pack Type (Fixed / Buoy)	✓
Panel Power 1	✓
Panel Power 2	✓
Panel Power 3 (If Applicable)	✓
Battery Model and Size (If fitted)	✓
Battery Retainer Tight	✓
Battery charged	✓
Battery disconnected	✓

Certification	
Acceptance based on test results above:	
Electrical Engineer:	✓
Product Manager:	✓
Quality Officer:	✓
Date:	4/12/08

Vega Form TS-36
Version 2.84

04/22/2008

QinetiQ



NOTIFIED BODY
No 0131

CERTIFICATE OF TYPE APPROVAL (EC Certificate of Type Examination - Module B) (Marine Equipment Directive - 96/98/EC)

Applicant:-
Aquamate Products Limited
T/a, EchoMax
Chambers Farm, Bardfield End Green
Thaxted, Essex, CM6 3PX

Manufacturer:-
Aquamate Products Limited
T/a, EchoMax
Chambers Farm, Bardfield End Green
Thaxted, Essex, CM6 3PX

This is to certify that the applicant has submitted details of a:-

RADAR REFLECTOR FOR LIFEBOATS AND RESCUE BOATS
(Commission Directive 2002/75/EC - Item A.1/1.33)

also recognised as a:-

RADAR REFLECTOR
(Commission Directive 2002/75/EC - Item A.1/4.39)

Of type known and designated as:-

EchoMax type - PM230

(Comprising component parts and having technical characteristics shown in schedule 1) and that this has been assessed, tested and when used as described in the attached schedules, is CERTIFIED as complying with the relevant parts of

ISO 8729:1997, "Ships and marine technology - Marine Radar reflectors"
IEC 60945:1996 "General Requirements for Marine Navigation Equipment"

(being specifications for Technical Characteristics and Methods of measurements equivalent to BS EN ISO 8729 and BS EN 60945, published by the British Standards Institute).

It is also RECOGNISED that the equipment conforms to performance standards not inferior to those adopted by the International Maritime Organisation, and which are contained in Resolution A384(XI) and certain relevant parts of Resolution A694(17).

SIGNED:

DATE of ISSUE: 28th October 2003

DATE of EXPIRY: 27th October 2008

P J Goddard Authorised Signatory

Certificate Number: QQ-MED-44/03-0282

This Certificate is Valid until expiry date shown, subject to the standard conditions of issue printed on the attached schedule See Condition 3 for Module D statement.



QinetiQ
Fraser Range
Fort Cumberland Road, Eastney
Portsmouth, Hampshire. PO4 9LJ

Maritime and Coastguard Agency
The MCA is an Executive Agency of the Department
of Transport, Local Government and the Regions

Under the terms of the United Kingdom Statutory Instrument, No 1957:1999, the QinetiQ Group PLC (formerly known as DEEA) has been notified to the European Commission by the Maritime and Coastguard Agency as a body authorised to conduct Conformity Assessment procedures under the provisions of the European Council Directive 96/98/EC on Marine Equipment and issue Certificates of Type Approval.

QinetiQ/SPS/FRG/MTA/MED/002/1.1
Sheet 1 of 2

Certificate of Type Approval - Schedule 1 ECHOMAX 230 – Radar Reflector

The applicant declared that the following unit is an operational Marine Radar Reflector. The units below have been assessed & tested and satisfactory details of these units were included in the technical file.. This unit forms a radar reflector consistent with the Item Descriptions A1/1.33 and A1/4.39, given in Annex A1 of Directive 2002/75/EC .

MAIN UNIT: Radar Reflector Unit EM230
OPTIONAL UNITS: Mast Mount Bracket EM230MB
Deck Mount Bracket EM230DB
SOFTWARE None

----- End of List -----



Technical Characteristics

*Note: Where appropriate results taken from Type Approval Test Report

Parameter	Measured*	Comment
Reflective Pattern in Horizontal Plane (ISO 8729, Clause 5.1)	Worst case gap -3° wide (>300° coverage at 2.5Hz)	By assessment over +/- 3° band of related polar diagrams
Reflective Pattern in Vertical Plane (ISO 8729, Clause 5.2)	262° 249°	Coverage at >0.625m2, +15° plot Coverage at >0.625m2, -15° plot
Recommended mounting height	>3.5m above sea level	See ISO 8729, Annex A
Size	245mm Dia. X 610mm High	The Reflector is a solid assembly and is not Collapsible
Weight	2.5kg	
Temperature Range & IEC 945 Class	Exposed -25°C to +70°C	Tested to -25°C to +55°C and with a thermal shock of +70°C to +15°C.
Power Source	None	Passive Device

Conditions of issue of this certificate are printed the reverse of this sheet.

QinetiQ
Fraser Range
Fort Cumberland Road, Eastney
Portsmouth, Hampshire. PO4 9UJ

Certificate Number

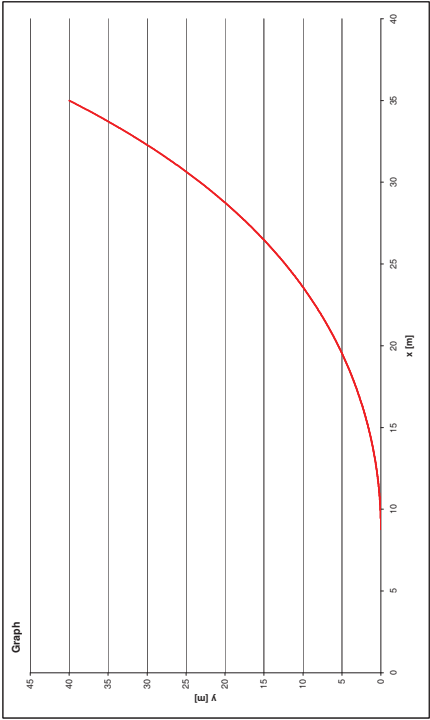
OO-MED-44/03-02K2



Mooring Calculation for model GUJA 2.5
Project 2921_2008 – Rabat Outfall Special Mark

Float	2,50 m 1,10 m 4,500 l 530,00 kg 50,41 kg/cm
Structure	Tower 2,00 m Tail 490,00 kg Tower 308,00 kg Accessories 100,00 kg Ballast 210,00 kg Total Weight 1,428,00 kg
Buoy Free (without mooring)	Draft 0,28 m Float Free Board 0,82 m Min Free Board 0,40 m Max mooring chain 2101 kg Focal Height (without Lantern) 2,82 m Buoyancy (without mooring chain) 3194 kg Buoyancy with max mooring chain 971 kg
Site	Depth 24 m Tidal Range 3,4 m Max Wave 20,1 m Max Depth 37,45 m
Mooring Chain	Chain factor (x water depth) 2,5 x Chain length 60 m
Riser	Electcd chain 18 mm weight/ml 0 kg aparent weight 0,0 kg Length 0 m weight 0,0 kg
Ground chain	Electcd chain 36 mm weight/ml 29,5 kg aparent weight 25,7 kg Length 60,0 m weight 1544,5 kg
Mooring chain load on buoy	Minimal weight (low tide/flat sea) 617,81 kg weight of chain on high tide 705,33 kg weight high tide plus wavy 964,04 kg total mooring chain weight 1544,5 kg
Float free board with mooring chain loads	Low tide 0,694 m High tide 0,677 m High tide + Wave 0,626 m total mooring chain weight 0,510 m
Buoyancy reserve	Low tide 2557,7 kg High tide 2470,2 kg High tide + Wave 2211,5 kg total mooring chain weight 1631,0 kg

COMPUTATIONAL CATENARY CALCULATION PROGRAM	
Project: 11-11-2008	vt.0 © 2005
Date: 11-11-2008 14:06	
INPUT PARAMETERS	
CATENARY SHAPE CALCULATION	
Waterdepth:	40 [m]
Offset:	35 [m]
Anchor Line Type:	Steel Chain
Anchor Line Diameter:	16 [mm]
Anchor Line Weight:	8000 [kg/m]
Anchor Line Density:	1023 [kg/m ³]
Ambiant Density:	23.38 [kg/m ³]
Anchor Line Mass:	24.7 [kg/m]
Start Point Anchor Line Mass:	24.7 [kg/m]
Lateral Force:	-3 [t]
CALCULATION RESULTS	
Anchor Line Length:	60 [m]
Start Point:	
Lateral Force:	-3.00 [t]
Vertical Force:	0.00 [t]
End Point:	
Lateral Force:	3.00 [t]
Vertical Force:	-1.26 [t]
Error Margins:	
Waterdepth:	0.004 [m]
Lateral Force:	0.000 [t]
Offset:	0.000 [m]
Total Force End Point	3.25 [t]
Resulting Stress	16 [MPa]





CARLIER CHAINES

LEVAGE MARINE INDUSTRIE OFFSHORE INDUSTRY MOORING LIFTING
phone 33 (0) 3.27.48.12.00 - fax 33 (0) 3.27.48.95.27 - email : info@carlier-chain.com



001

AHLERS LINDLEY LDA

EDIFICIO MICAL
ESTRADA DE MANIQUE / ALCOITAO
2649-502 ALCABIDECHÉ
PORTUGAL

351 21 469 2174

TEST, CONFORMITY AND GUARANTEE CERTIFICATE n° 0911007

Customer Order	AHLERS LINDLEY LDA 5216
-------------------	----------------------------

66.00 m Chaîne 5D DN35pas175x52,5mm CL40 Coaltaée
Open Link Chain 5D DN35pitch175x52,5 GR40 Black varnish

CMU-SWL: 15T69 CE-PL: 31T39 CR-BL: 78T49
1 lenght of 66 meters / IN STOCK

44.00 m Chaîne 5D DN32pas160x48mm CL40 Coaltaée

Open Link Chain 5D DN32pitch160x48 GR40 Black Varnish

CMU-SWL: 13T12 CE-PL: 26T24 CR-BL: 65T60
1 lenght of 39 meters + 1 lenght of 5 meters

IN STOCK

1.00 Pc Emerillon DN35 Réf AKOU 5300

+2 ME DN42 pas165x70mm(pour chaîne DN35mm)

Swivel for chain Diam35mm with 1 end link Diam42pitch165x70mm at each end

IN STOCK

4.00 Pc Manille à Clou à Axe Ovale pour chaîne DN32mm

Forelock shackle for chain diam 32mm

DN Corps: 38 / Ouverture: 65mm / Haut utile: 137mm /

Clou diam 14

Tête: Larg 96x ep38mm / Axe ovale: 38x55mm / IN STOCK

Page : 1/2

DA/12 Indice 2

37-41 rue salengro - bp 10145 - 59733 Saint-Amand cedex - France

S.A.S. au capital de 91.470 € - 588.800.615 RCS Valenciennes - Producteur Nord 10.416 - Siret 588.800.615.00019 - APE 2593Z TVA FR 4 588.800.615



CARLIER CHAINES

LEVAGE MARINE INDUSTRIE OFFSHORE INDUSTRY MOORING LIFTING
phone 33 (0) 3.27.48.12.00 - fax 33 (0) 3.27.48.95.27 - email : info@carlier-chain.com



001

AHLERS LINDLEY LDA

EDIFICIO MICAL
ESTRADA DE MANIQUE / ALCOITAO
2649-502 ALCABIDECHÉ
PORTUGAL

351 21 469 2174

TEST, CONFORMITY AND GUARANTEE CERTIFICATE n° 0911007

Claude CARLIER, General Manager of CARLIER CHAINES, 37, rue Roger Salengro, 59230 Saint Amand Les Eaux, attests that the above material has been tested on the long bed test machines certified by Bureau Veritas and Lloyds Register Of Shipping. We are ISO 9001 2000 certified under N°353224 by LRQA since may 2001.

Saint Amand, 18/11/2009

General Manager

for

CARLIER CHAINES SAS

37 rue Salengro - BP 10145
59733 St AMAND les EAUX - France
Tél. 03 27 48 12 00 - Fax 03 27 48 95 27
info@carlier-chain.com

Page : 2/2

DA/12 Indice 2

37-41 rue salengro - bp 10145 - 59733 Saint-Amand cedex - France

S.A.S. au capital de 91.470 € - 588.800.615 RCS Valenciennes - Producteur Nord 10.416 - Siret 588.800.615.00019 - APE 2593Z TVA FR 41 588.800.615



CARLIER Chaines

LEVAGE MARINE INDUSTRIE OFFSHORE INDUSTRY MOORING LIFTING
phone 33 (0) 3.27.48.12.00 - fax 33 (0) 3.27.48.95.27 - email : info@carlier-chain.com



001

AHLERS LINDLEY LDA

EDIFICIO MICAL
ESTRADA DE MANIQUE / ALCOITAO
2649-502 ALCABIDECHÉ
PORTUGAL

351 21 469 2174

TEST, CONFORMITY AND GUARANTEE CERTIFICATE n° 0911008

Customer AHLERS LINDLEY LDA
Order 5218

60.00 m Chaîne 5D DN35pas175x52,5mm CL40 Coaltaarée

Open Link Chain 5D DN35pitch175x52,5 GR40 Black Varnish

CMU-SWL: 15T69 CE-PL: 31T39 CR-BL: 78T49

1 lenght of 55 meters + 1 lenght of 5 meters

3.00 Pc Manille à Clou à Axe Ovale pour chaîne DN35mm

Forelock shackle for chain diam 35mm

DN Corps: 45 / Ouverture: 65mm / Haut utile: 140mm /

Clou diam 14 (Hamerpen Type 14)

Tête: Larg 109x ep45mm / Axe ovale: 45x67mm Marquage : 4CC1

1.00 Pc Emerillon DN35 Réf AKOU 5300

+2 ME DN42 pas165x70mm(pour chaîne DN35mm)

Swivel for chain Diam35mm with 1 end link Diam42pitch165x70mm at each end

Marquage : CC 03/09

Claude CARLIER, General Manager of CARLIER CHAINES, 37, rue Roger Salengro, 59230 Saint Amand Les Eaux, attests that the above material has been tested on the long bed test machines certified by Bureau Veritas and LloydsRegister Of Shipping. We are ISO 9001 2000 certified under N°353224 by LRQA since may 2001.

Saint Amand, 18/11/2009

for General Manager

CARLIER CHAINES SAS

37 rue Salengro - BP 10145

59733 St AMAND les EAUX - France

Tél. 03 27 48 12 00 - Fax 03 27 48 95 27

info@carlier-chain.com

37-41 rue salengro - bp 10145 - 59733 Saint-Amand cedex - France

S.A.S. au capital de 914 470 € - 588 800 615 RCS Valenciennes - Producteur Nord 10.116 - Siret 588 800 615 00019 - APE 2593Z - TVA FR 41 588 800 615



TECHNICAL SPECIFICATIONS

SPECIAL MARKS FOR RABAT SUBMARINE EMISSARY

1 off Special Marks complete with:

- ✓ 2.5M DIA. BUOY HULL
- ✓ Hull Dimensions: 2500mm dia. x 1100mm deep (excluding end castings)
- ✓ Top casing recess: 605x605mm
- ✓ Base profile: Chamfered
- ✓ Thermolaminated polyethylene foam, density 35kg/cu.m in a self-colour polyurethane elastomer skin 12mm thick.
- ✓ Non-slip deck included.
- ✓ Colour: Yellow to RAL 1021.
- ✓ Gross Buoyancy: 4500kg.
- ✓ Approx. hull weight: 530kg.
- ✓ Galvanized steel tower with 600x600x2000mm
- ✓ Top and Day Marks in GRP
- ✓ Galvanized tail with mooring points
- ✓ Radar Reflector
- ✓ Self contained 5 nm range LED lantern with GPS synchronization (see attached tech specs)

AHLERS LINDLEY LDA, Edifício Mical, Estrada de Manique, Alcoitão - 2649-502

Alcabideche - Portugal

Tel. +351 214 692 024 - Fax. +351 214 692 174 - geral@lindley.pt - www.lindley.pt

Sociedade por Quotas - Capital Social € 340 000.00. Cnra. Reg. Com. de Cascais, Matrícula nº 06608
Contribuinte nº 500 012 261

IMP.03.06-nw/02



MOORING SYSTEM

- ✓ 60 m of 36mm open link coal tar chain U2 grade
- ✓ 3 off 38mm Forelock shackles
- ✓ 1 off swivel



FenderCare Marine Solutions

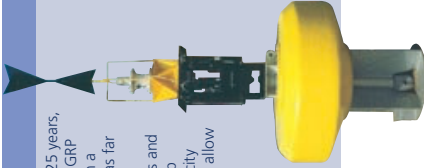
Type
A3-30005

NAVIGATION BUOYS

Hippo Marine has been manufacturing plastic navigation buoys for over 25 years, moving from GRP into our current foam elastomer technology (although GRP buoys can still be supplied if so required). We can supply them fitted with a range of modern lighting and monitoring systems. Our buoys are in use as far afield as the Caspian, South America, South-East Asia and Australasia.

The standard Hippo range extends from small markers for minor channels and harbours offering a diameter of 0.5m and a reserve buoyancy of 50kg, up to major channel/open sea buoyage offering 2.5t of mooring chain capacity under a hull 3m in diameter. But our flexible manufacturing process does allow us to manufacture tailor-made buoys without charging for tooling.

The drawing beneath summarises the specifications of our buoys from 1.5m in diameter upwards. Please contact us for details of our range of smaller markers or to give us the criteria to allow us to design a buoy which will best suit your needs.



Technical

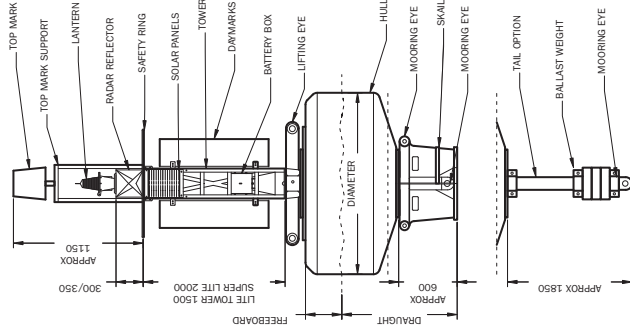


Table of dimensions overleaf

Note: drawings and picture references are for illustration purposes only.

Contact

FenderCare Marine Solutions Limited
A JAMES FISHER GROUP COMPANY
Enterprise House, Harveys Lane,
Seething, Norfolk, UK
Tel: +44 1508 482710
Fax: +44 1508 482711
Email: sales@fendercare.com
Web: www.fendercare.com

11 Pandan Crescent,
Singapore 128467
Tel: +65 67791167
Fax: +65 67791168
Email: fcm-ap@fendercare.com



FenderCare Marine Solutions

Type A3 30005		Hippo-Lite/1.5	Hippo-Lite/1.8
Diameter		1500mm	1800mm
Draught		1000mm	1100m
Freeboard		200mm	300mm
Focal Plane (When Lit)		2300mm	2400mm
Displacement		17kg/Cm	25kg/Cm
Weight (Without Ballast)		540kg	650kg
Recommended Moorings		19/25/32mm Max Weight: 160kg	25/32mm Max Weight: 350kg
Sinker (Cast Iron)		1000kg	1000kg
Drawing Ref:		Hip/00/04/064	Hip/00/04/063
Recommended Operation		Minor Channels & Harbours	Major Channel, Part Open Sea

		Hippo-Lite/2.0	Hippo Super-Lite/2.2
Diameter		2000mm	2200mm
Draught		1200mm	2500mm
Freeboard		400mm	500mm
Focal Plane (When Lit)		2500mm	3000mm
Displacement		31kg/Cm	38kg/Cm
Weight (Without Ballast)		750kg	1400kg
Recommended Moorings		25/32mm Max Weight: 930kg	32mm Max Weight: 1000kg
Sinker (Cast Iron)		1500kg	2500kg
Drawing Ref:		Hip/00/04/065	Hip/00/04/059
Recommended Operation		Major Channel, Part Open Sea	Major Channels & Open Sea

		Hippo Super-Lite/2.5	Hippo Super-Lite/3.0
Diameter		2500mm	3000mm
Draught		2500mm	2500mm
Freeboard		500mm	500mm
Focal Plane (When Lit)		3000mm	3000mm
Displacement		49kg/Cm	71kg/Cm
Weight (Without Ballast)		1450kg	1600kg
Recommended Moorings		32mm Max Weight: 1400kg	32mm Max Weight: 2400kg
Sinker (Cast Iron)		2500kg	2500kg
Drawing Ref:		Hip/00/04/060	Hip/00/04/061
Recommended Operation		Major Channel, Part Open Sea	Major Channels & Open Sea

Note: drawings and picture references are for illustration purposes only.

Contact

FenderCare Marine Solutions Limited

A JAMES FERRIS GROUP COMPANY

Enterprise House, Harvey's Lane,
Seething, Norfolk NR15 1BN, UK
Tel: +44 1603 852911 (24hr service)
Fax: +44 1603 482270
Email: sales@fendercare.com
Web: www.fendercare.com

PO Box 23896, Sharjah Port,
Sharjah, UAE
Tel: +971 6 5291109
Fax: +971 6 5291207
Email: fc-me@fendercare.com

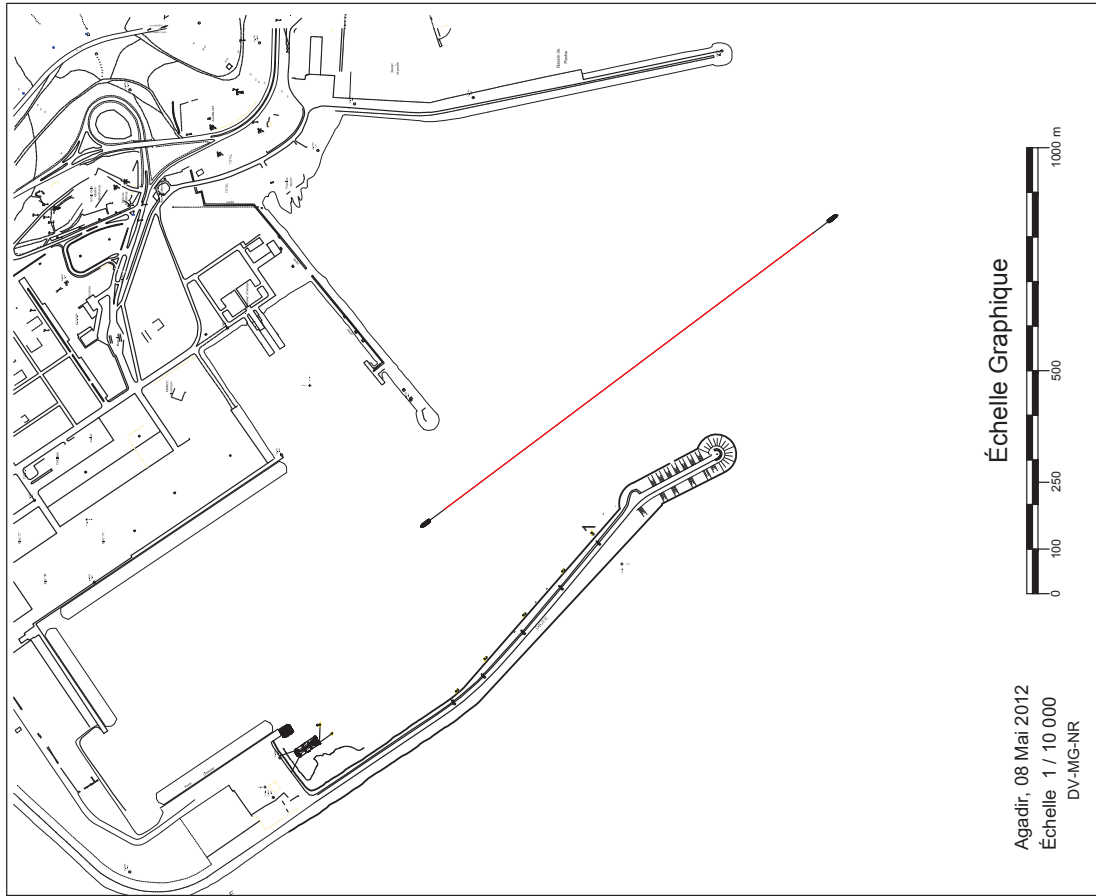
11 Pandan Crescent,
Singapore 128467
Tel: +65 6373 1167
Fax: +65 6373 1658
Email: fcm-ap@fendercare.com



ENTRÉE DES CONDUITES AU PORT D'AGADIR

ENTRÉE AU PORT AVEC LE REMORQUEUR "REBOMAR" AVANT
ET LE REMORQUEUR "TRANSMAR" ARRIÈRE
DU TUYAU DE 1035 m

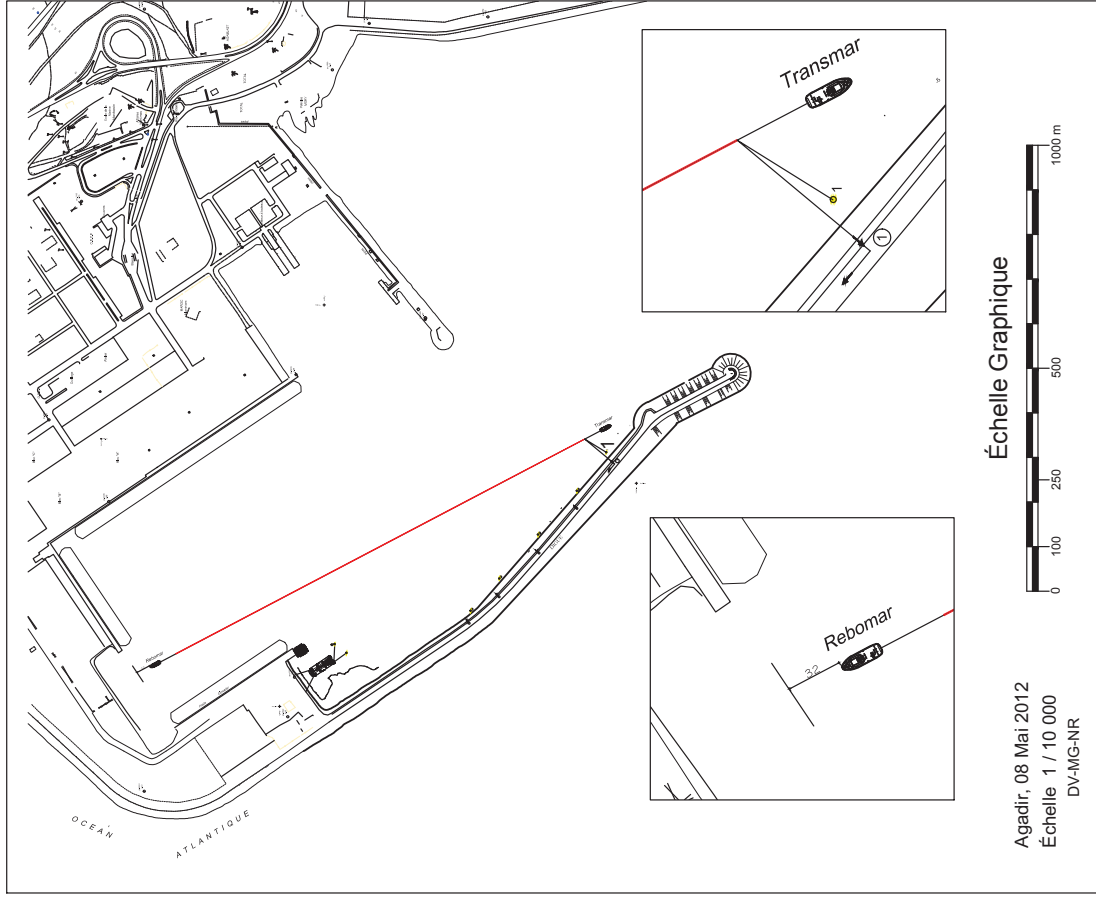
PHASE - 1



ENTRÉE DES CONDUITES AU PORT D'AGADIR

REMORQUEURS ARRÊTENT
PASSER LE CÂBLE DU TUYAU A LA BOUÉE 1 ET À TERRE

PHASE - 2

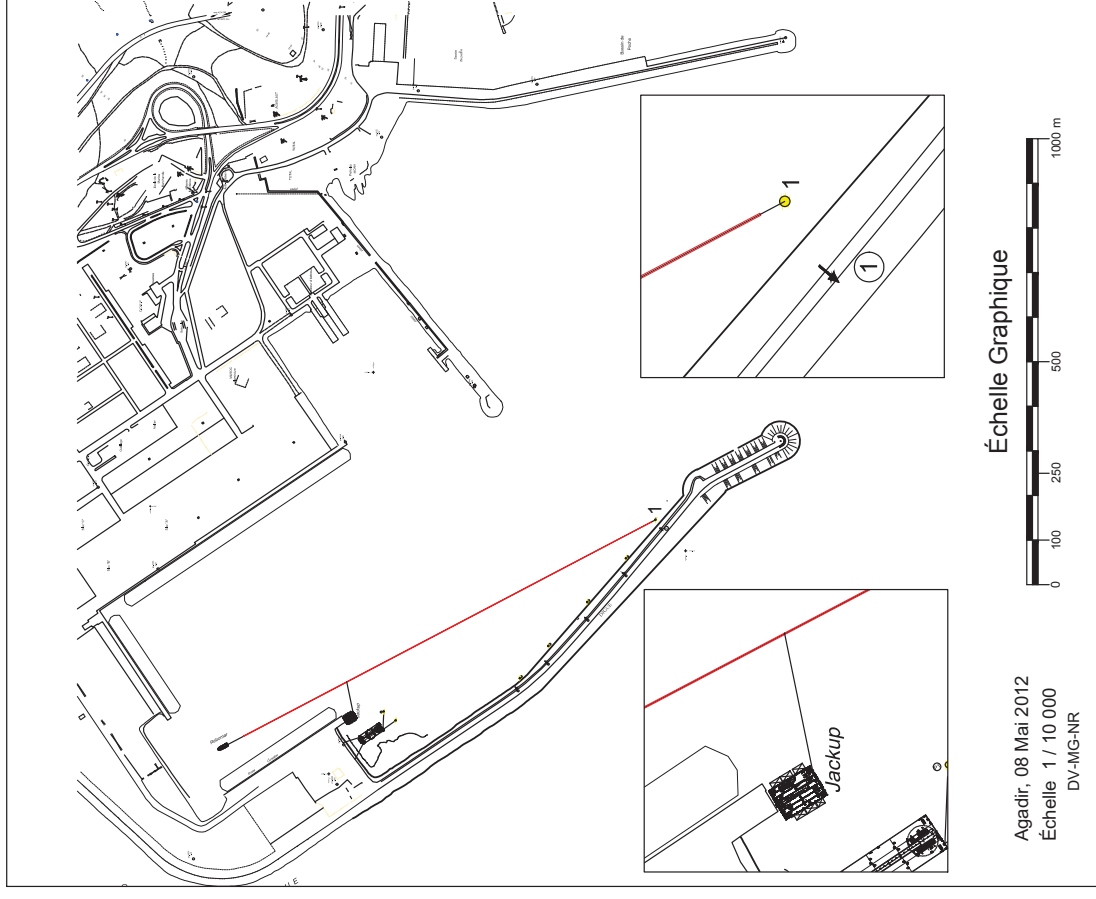


ANEXO 4

ENTRÉE DES CONDUITES AU PORT D'AGADIR

TUYAU FIXE À LA BOUÉE 1
PASSER CÂBLE ENTRE " JACKUP " ET LE TUYAU

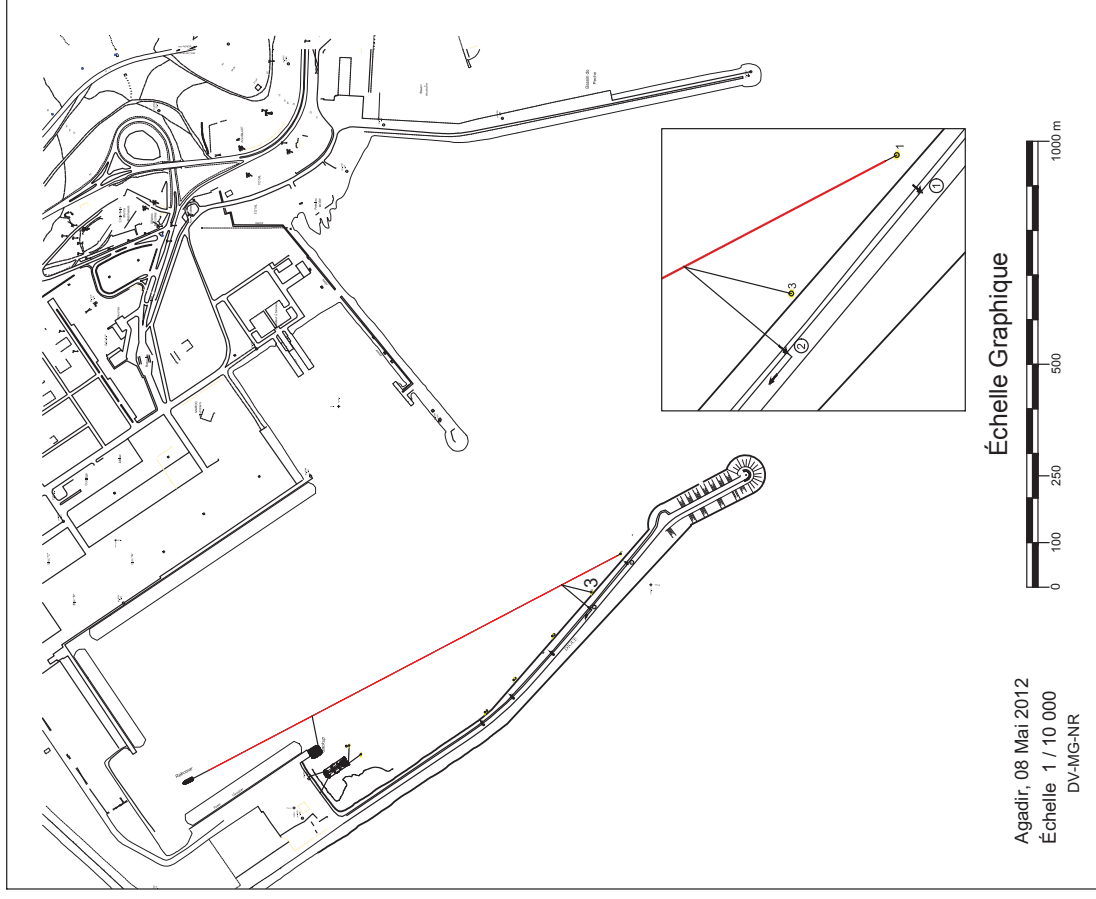
PHASE - 3



ENTRÉE DES CONDUITES AU PORT D'AGADIR

PASSER CÂBLE DE LA POSITION 2 DE LA DIQUE
AU TUYAU , ET FICHER LE TUYAU A LA BOUÉE 3

PHASE - 4

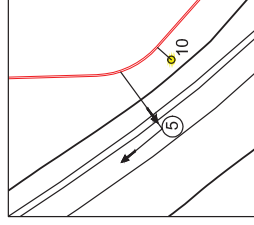
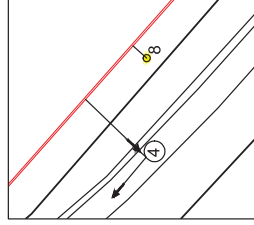
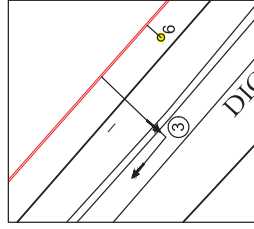
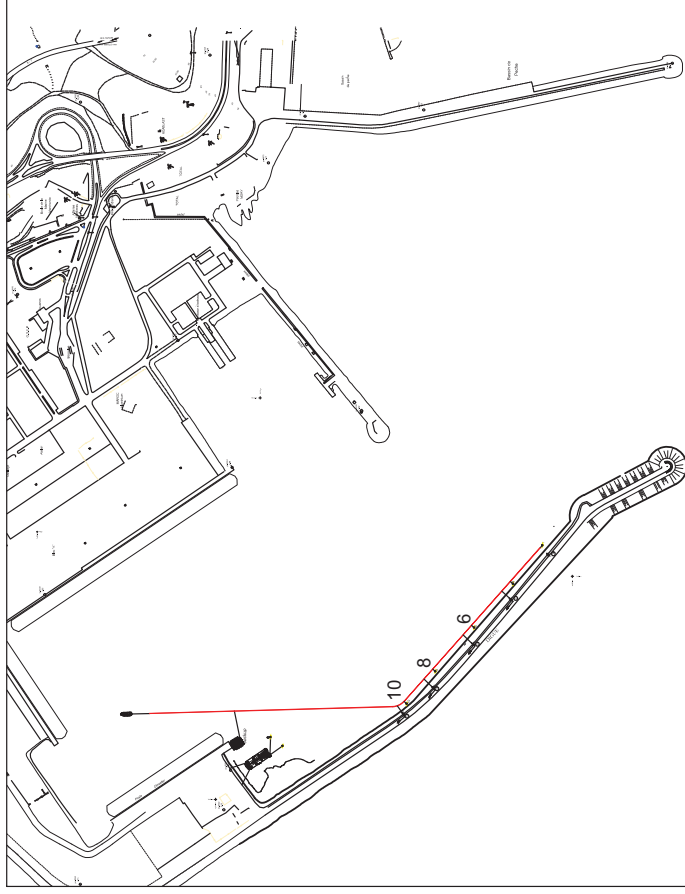


ENTRÉE DES CONDUITES AU PORT D'AGADIR

PASSER CÂBLES

PHASE
5

DE LA POSITION 3 DE LA DIQUE AU TUYAU , ET FICHER LE TUYAU A LA BOUÉE 6
DE LA POSITION 4 DE LA DIQUE AU TUYAU , ET FICHER LE TUYAU A LA BOUÉE 8
DE LA POSITION 5 DE LA DIQUE AU TUYAU , ET FICHER LE TUYAU A LA BOUÉE 10



Échelle Graphique

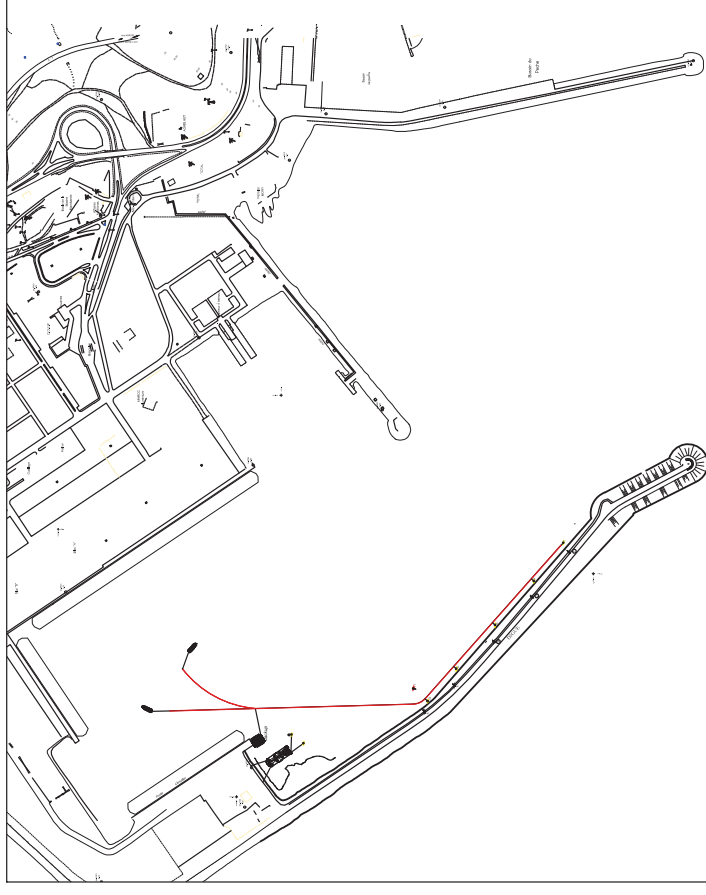


Agadir, 08 Mai 2012
Échelle 1 / 10 000
DV-MG-NR

ENTRÉE DES CONDUITES AU PORT D'AGADIR

DÉBUT DE LA ROTATION DU REMORQUEUR
(EVENTUEL CHANGEMENT DU REMORQUEUR)

PHASE - 6



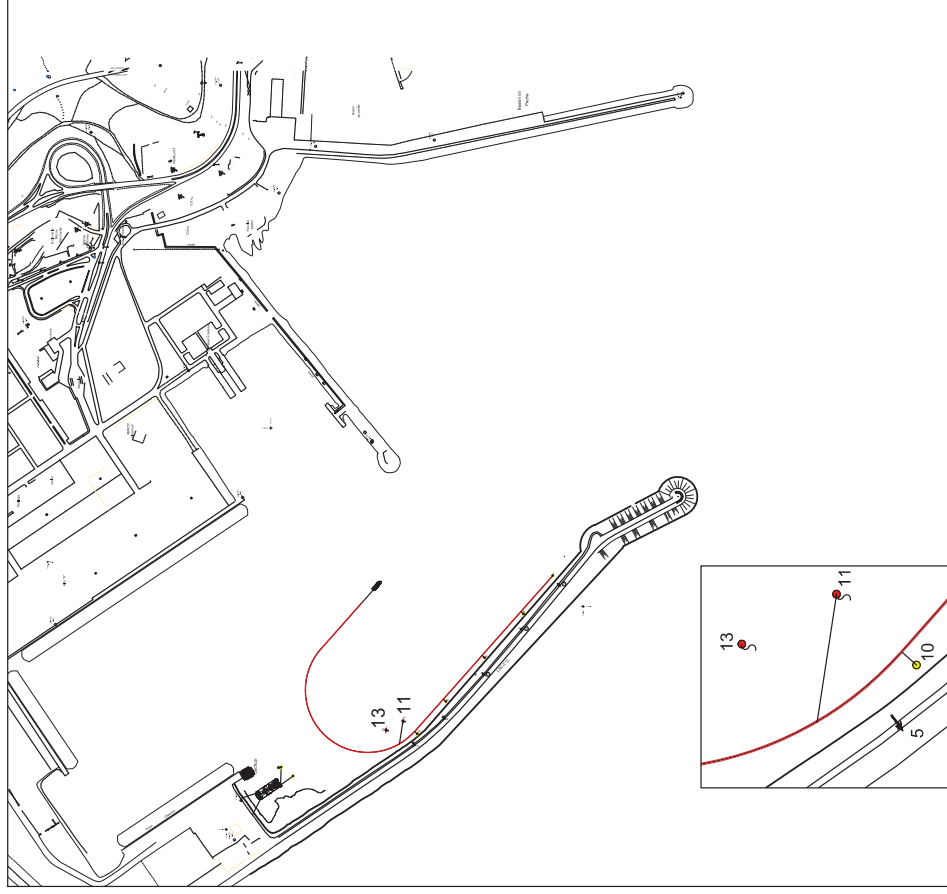
Échelle Graphique



Agadir, 08 Mai 2012
Échelle 1 / 10 000
DV-MG-NR

ENTRÉE DES CONDUITES AU PORT D'AGADIR

PASSER CÂBLE DU BLOC 11 AU TUYAU
ET PLACER 1 BALLON ROUGE DANS LA POSITION DE BOUÉE 13
PHASE - 7



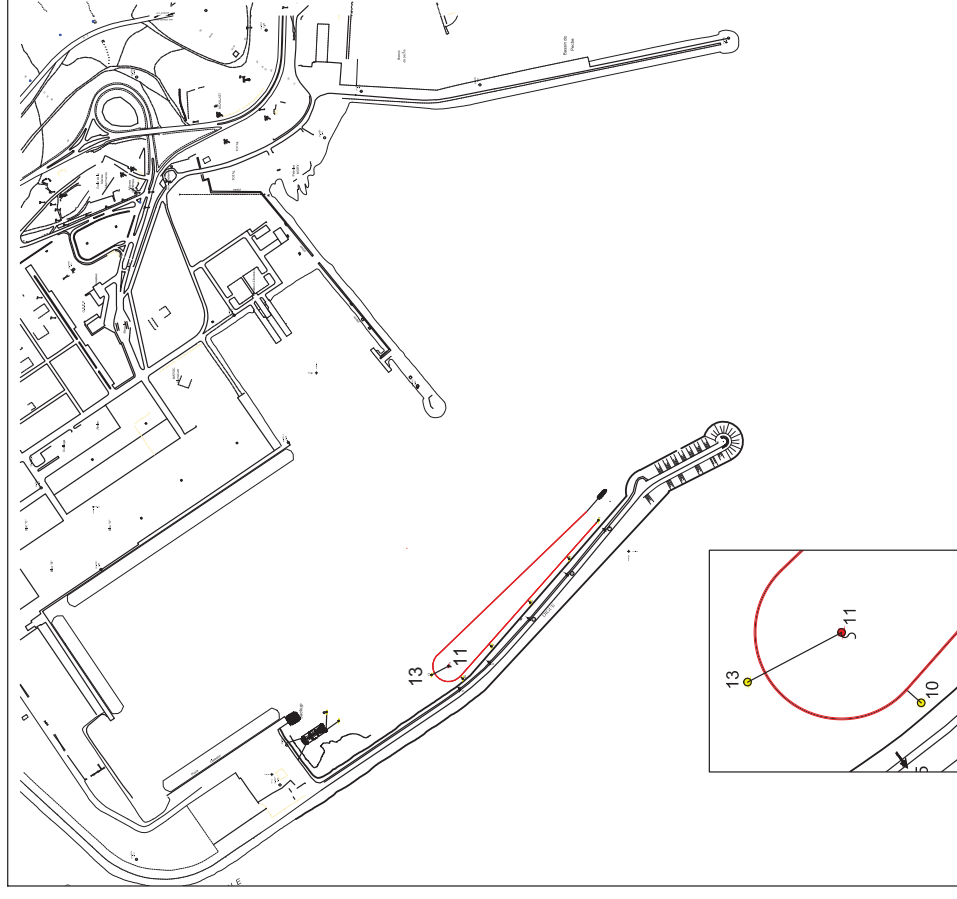
Échelle Graphique



Agadir, 08 Mai 2012
Échelle 1 / 10 000
DV-MG-NR

ENTRÉE DES CONDUITES AU PORT D'AGADIR

PLACER AVEC "AQUARIUS" LA BOUÉE 13 ET
FICHER LE TUYAU
PHASE - 8



Échelle Graphique

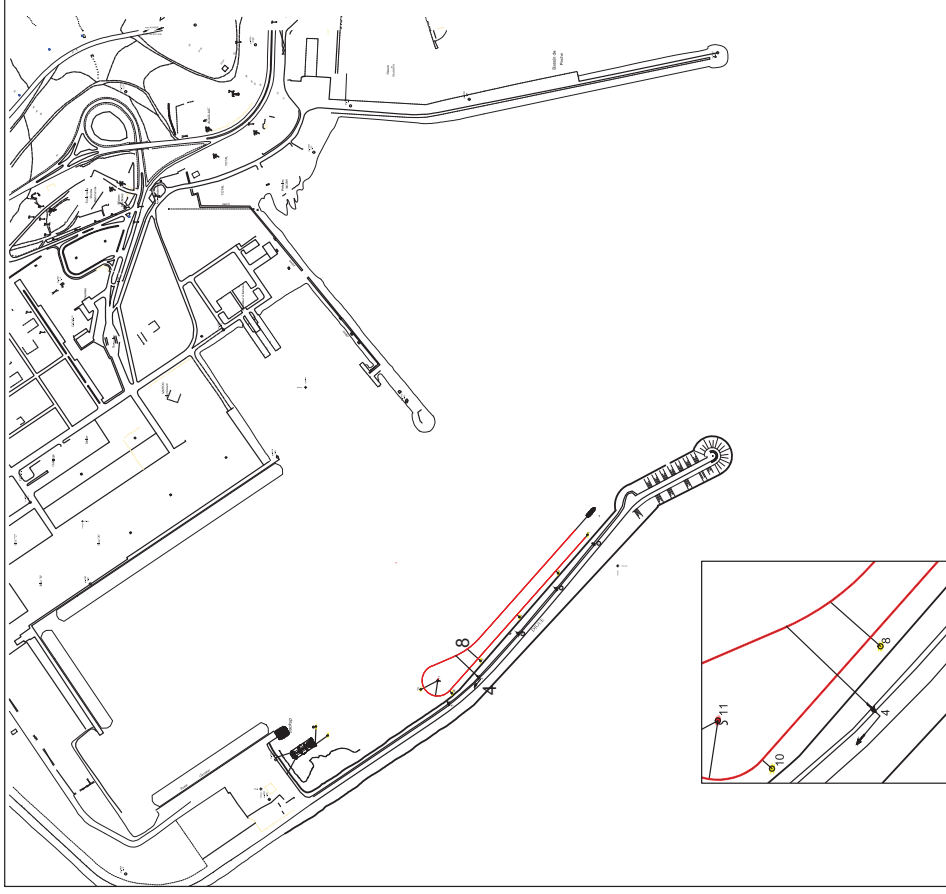


Agadir, 08 Mai 2012
Échelle 1 / 10 000
DV-MG-NR

ENTRÉE DES CONDUITES AU PORT D'AGADIR

FERMER LE TUYAU
PASSER CÂBLE DE LA POSITION 4 DU DIQUE AU TUYAU
PASSER CÂBLE DU TUYAU À LA BOUÉE 8

PHASE - 9



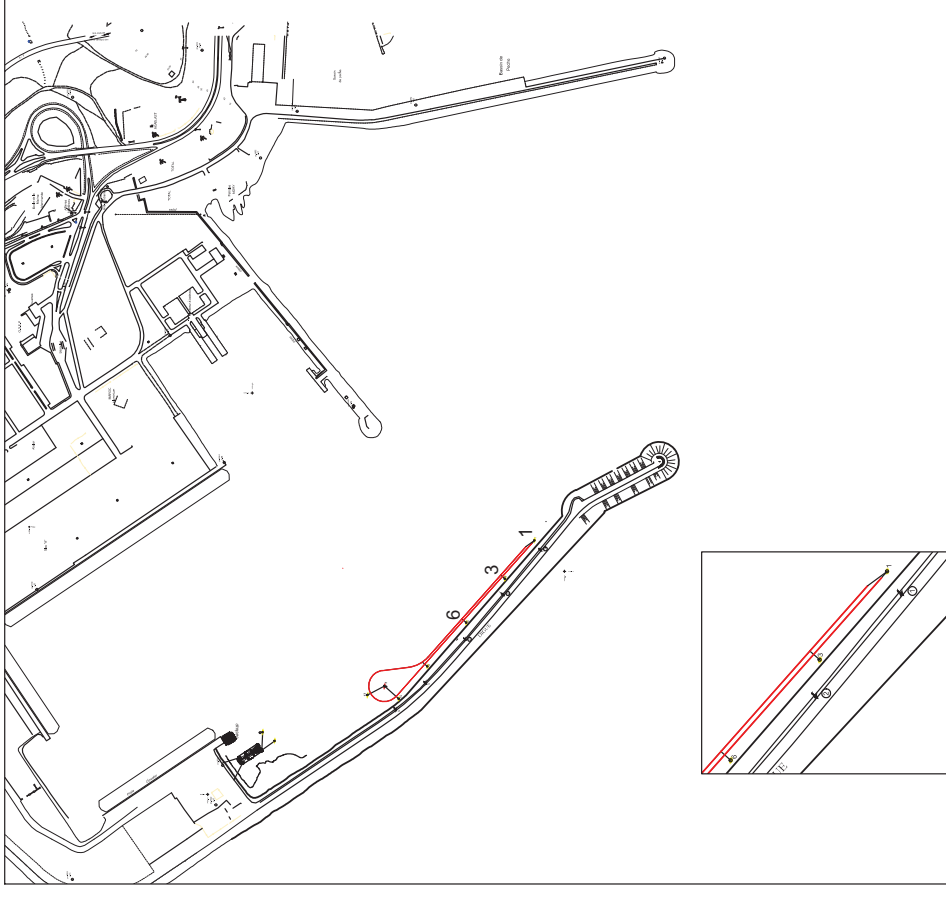
Échelle Graphique

Agadir, 08 Mai 2012
Échelle 1 / 10 000
DV-MG-NR

ENTRÉE DES CONDUITES AU PORT D'AGADIR

FERMER LE TUYAU
BOUÉE 6, 3 ET 1

PHASE - 10



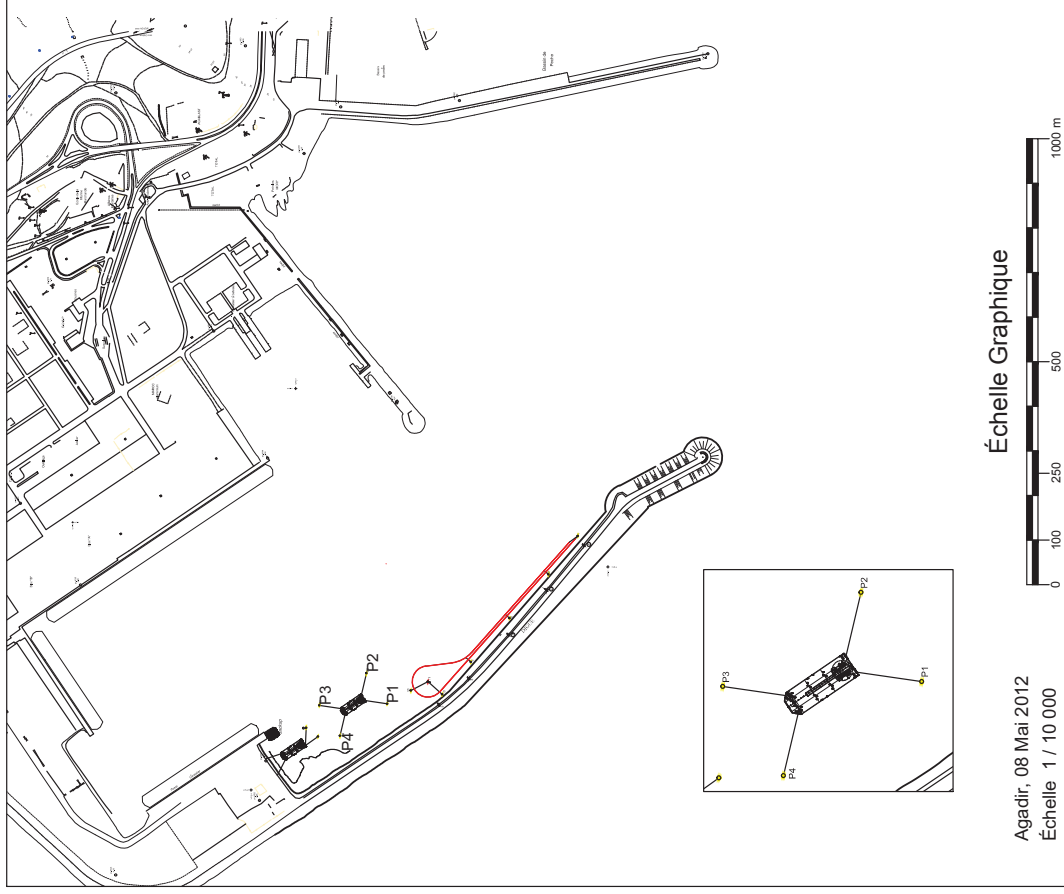
Échelle Graphique

Agadir, 08 Mai 2012
Échelle 1 / 10 000
DV-MG-NR

ENTRÉE DES CONDUITES AU PORT D'AGADIR

PLACER AVEC "AQUARIUS" LES BOUÉES
DE AMARRAGE DU " PANDA" P1 - P2 - P3 - P4
AMARRAGE DU " PANDA"

PHASE - 11

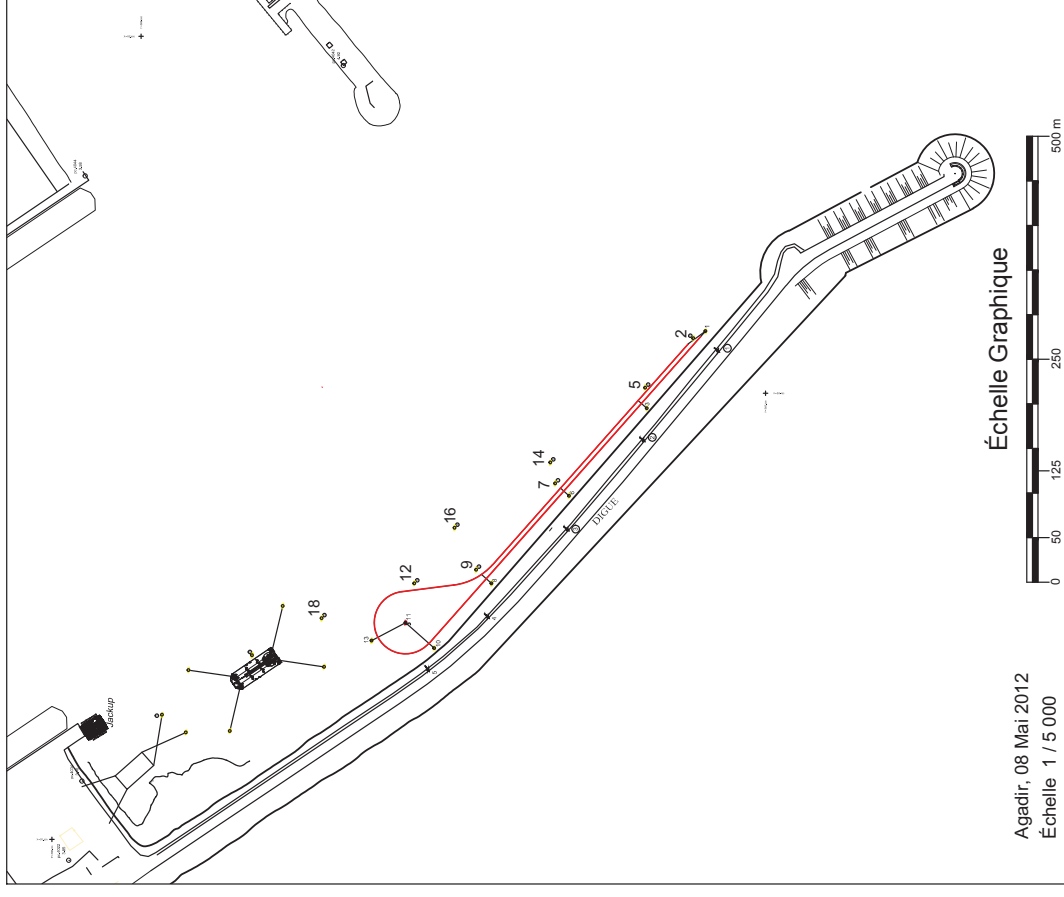


Agadir, 08 Mai 2012
Échelle 1 / 10 000
DV-MG-NR

ENTRÉE DES CONDUITES AU PORT D'AGADIR

PLACER AVEC "AQUARIUS" LES BOUÉES
12 - 9 - 7 - 5 - 2 - 14 - 16 - 18

PHASE - 12

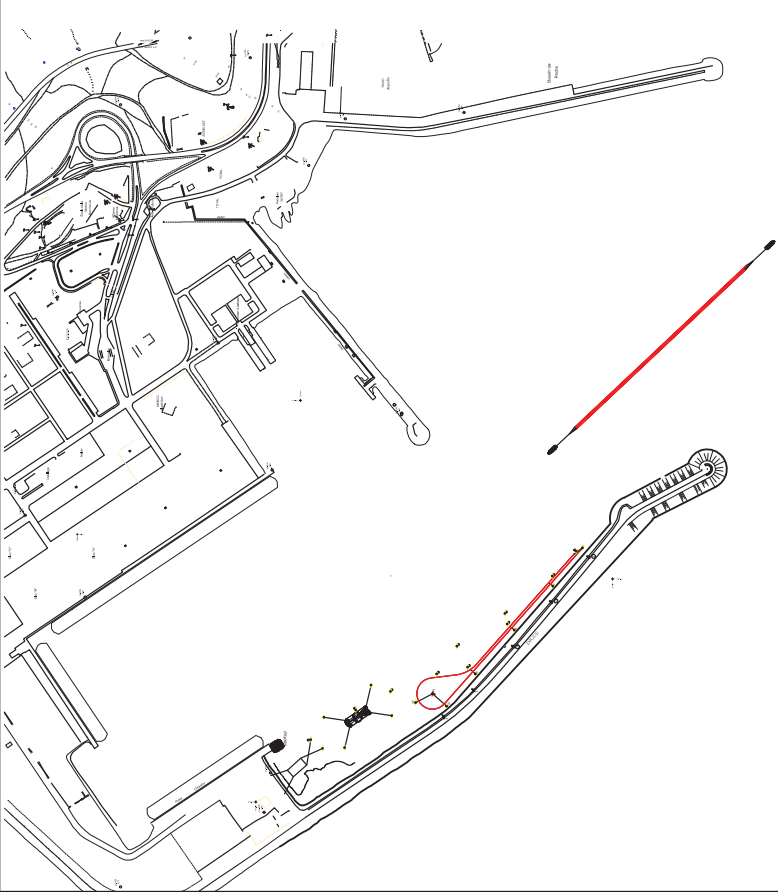


Agadir, 08 Mai 2012
Échelle 1 / 5 000
DV-MG-NR

ENTRÉE DES CONDUITES AU PORT D'AGADIR

ENTRÉE AU PORT DES 3 CONDUITES DE 520 m AVEC
LES REMOURQUEURS

PHASE - 13



Échelle Graphique

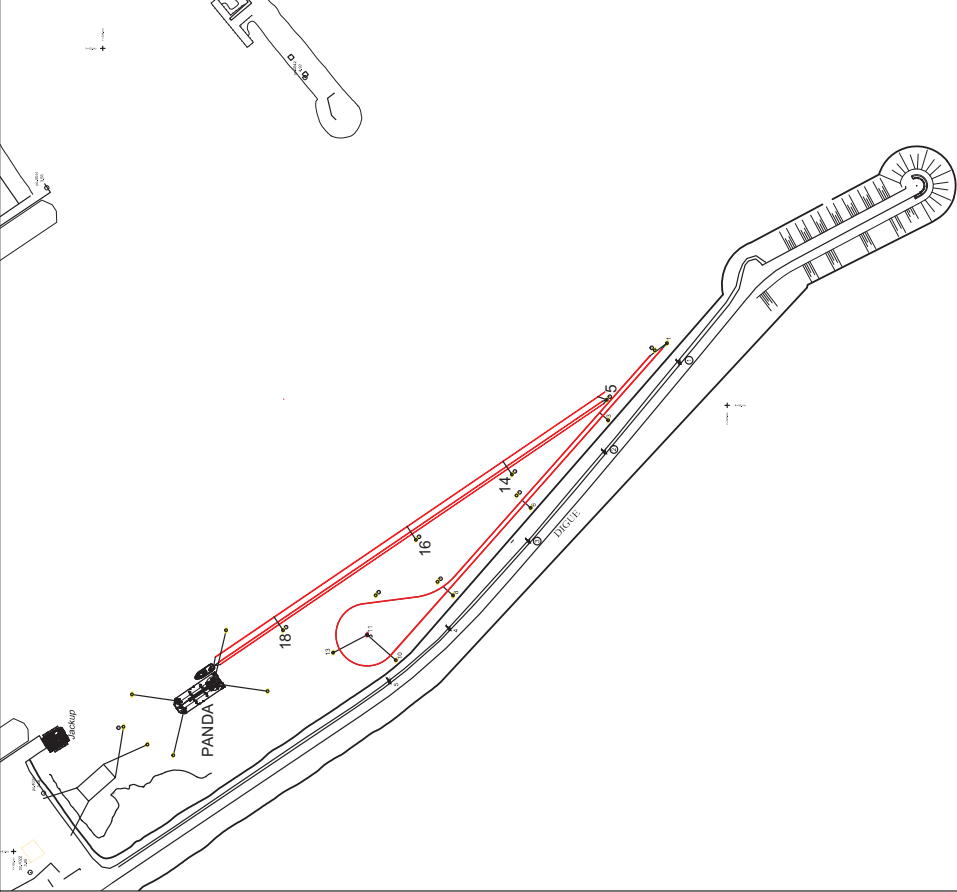


Agadir, 08 Mai 2012
Échelle 1 / 10 000
DV-MG-NR

ENTRÉE DES CONDUITES AU PORT D'AGADIR

FICHER DES TUYAUX À LES BOUÉES
18 - 16 - 14 - 5 , ET AU " PANDA "

PHASE - 14



Échelle Graphique



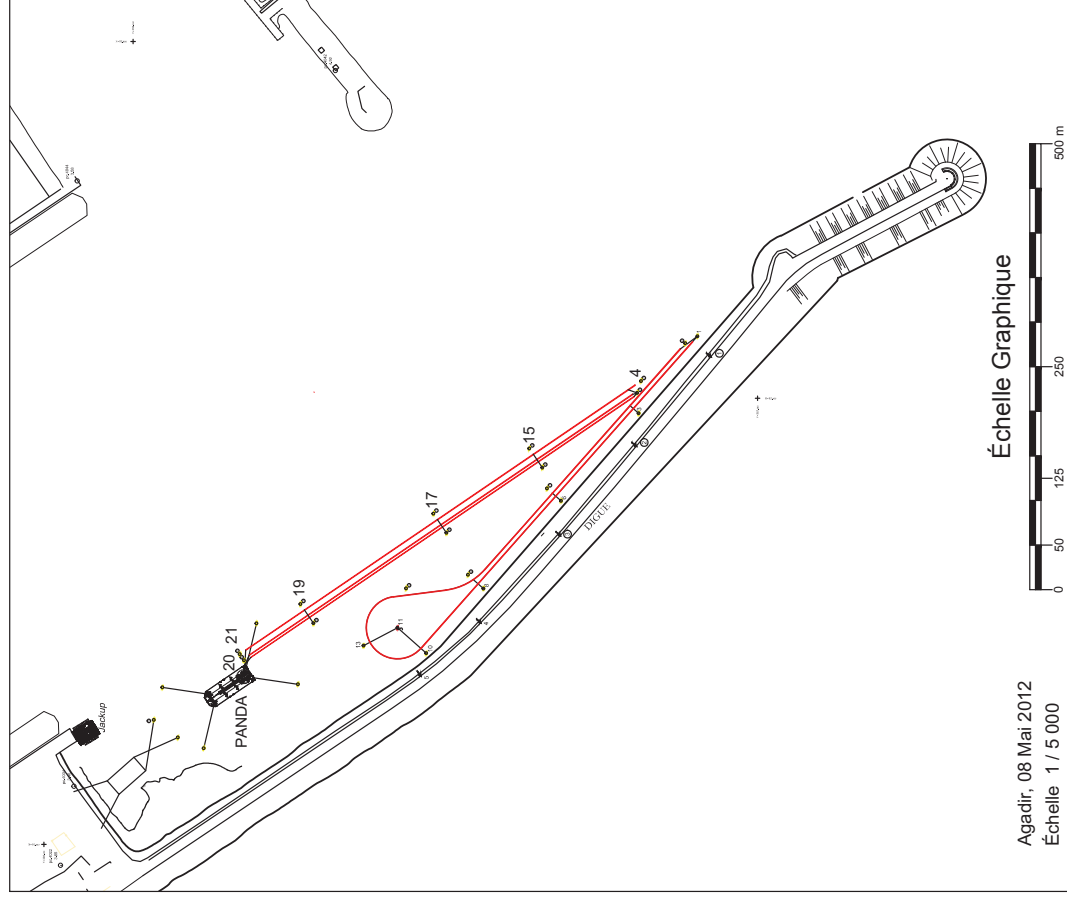
Agadir, 08 Mai 2012
Échelle 1 / 5 000
DV-MG-NR

ENTRÉE DES CONDUITES AU PORT D'AGADIR

PLACER AVEC "PANDA" LES BOUÉES 20 - 21

PLACER AVEC "AQUARIUS" LES BOUÉES 19 - 17 - 15 - 4

PHASE - 15

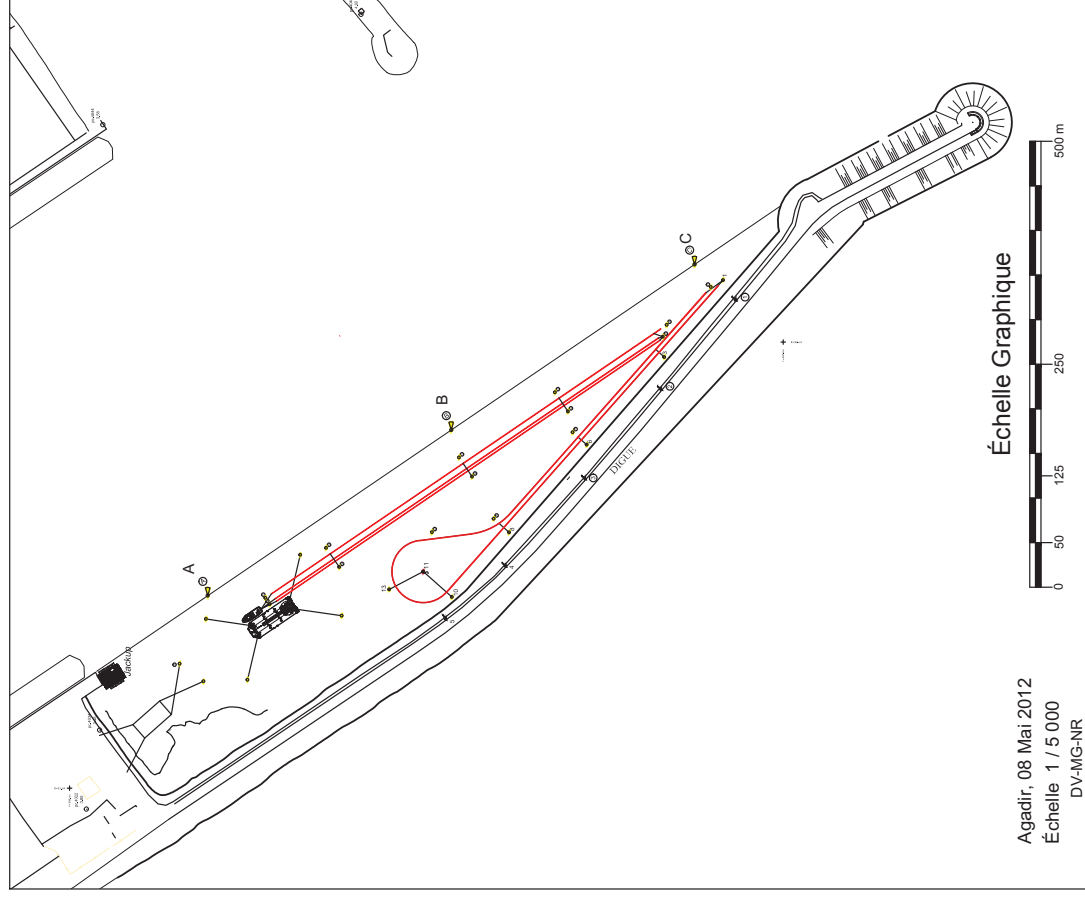


ENTRÉE DES CONDUITES AU PORT D'AGADIR

PLACER AVEC "AQUARIUS" LES BOUÉES

DE SIGNALISATION A - B - C

PHASE - 16



EMISSAIRE EN MER DE RABAT

Procedimento para os rebentamentos

ANEXO 5

- 1 - **Uma hora e meia antes do rebentamento**, o representante do Consórcio e o encarregado da Etermar (ou o mestre do Aquáriu) serão informados pelo chefe dos mergulhadores, da hora prevista para o rebentamento. Caso haja operações com outros mergulhadores, o chefe dessa equipa será também informado.
- 2 – As autoridades serão informadas se necessário;
- 3 - **Quinze (15) minutos antes do rebentamento**, o Pontão Aquáriu, dará **dois (2) sinais sonoros e içará uma bandeira vermelha** no mastro para indicar que o rebentamento está iminente. O Pontão movimenta-se para a distância de segurança; Todas as outras embarcações na zona, devem ficar também a distancia segura;
- 4 -**Cinco (5) minutos antes do rebentamento**, o representante do Consórcio será contactado, via VHF ou telemóvel, para confirmar a autorização das entidades; Nesta altura deverão ser **desligados** todos os equipamentos electrónicos a bordo das embarcações (**sonda, GPS, computadores**), todo o equipamento de dragagem deverá ser retirado para fora de água;
- 5 - **Após autorização** do representante do Consórcio, o responsável a bordo procederá a um **controlo visual da zona**, e se estiver tudo em segurança, executará a operação de rebentamento. Deverá ser **confirmado**, também, que **não existem mergulhadores dentro da água**;
- 6 - Após a autorização do responsável a bordo, **quatro (4) sinais sonoros curtos serão dados, e o rebentamento inicia-se ao quarto sinal sonoro**;
- 7 - Se o rebentamento decorreu com sucesso, **um sinal sonoro longo será dado** e o representante do Consórcio será informado que o rebentamento foi efectuado;
- 8 - A bandeira vermelha será arriada, e o pontão movimenta-se para a próxima zona de rebentamento, ou eventualmente entrará no Porto.
- 9 -*Se, eventualmente, o rebentamento não tiver sucesso, o representante do Consórcio deverá ser avisado. Quando se estiver novamente pronto para efectuar o rebentamento, deverão ser repetidas as operações 4, 5 e 6.*



ANEXO 6

REALISATION DE L'EMISSAIRE EN MER DE RABAT



Première Pose

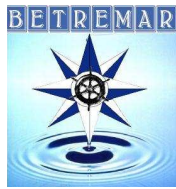
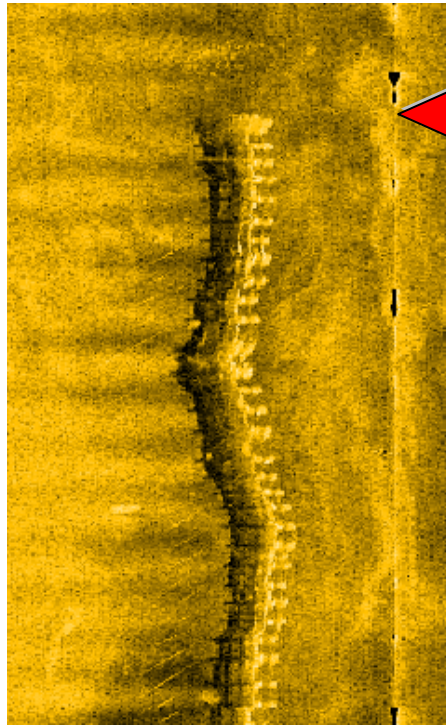
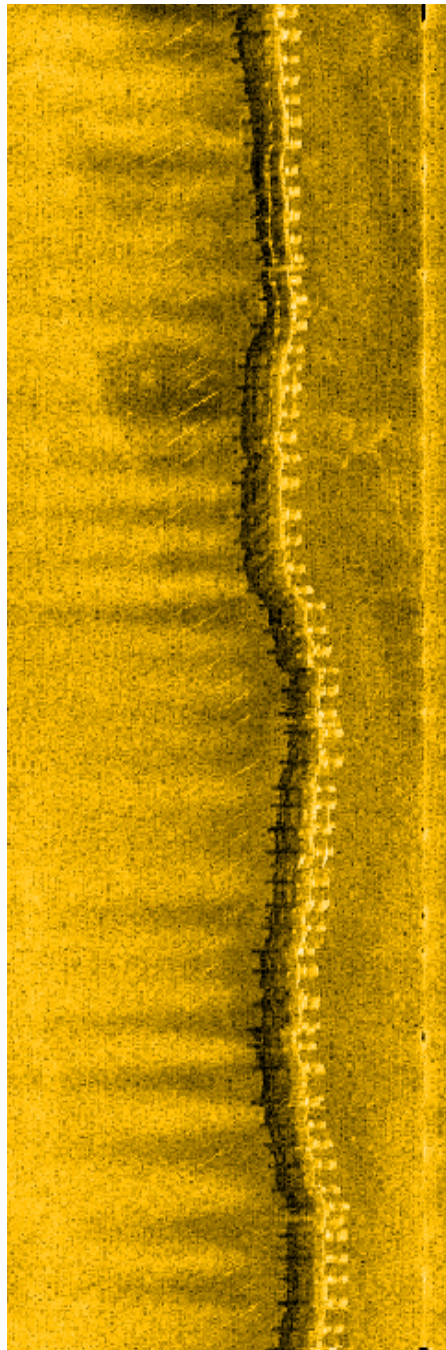
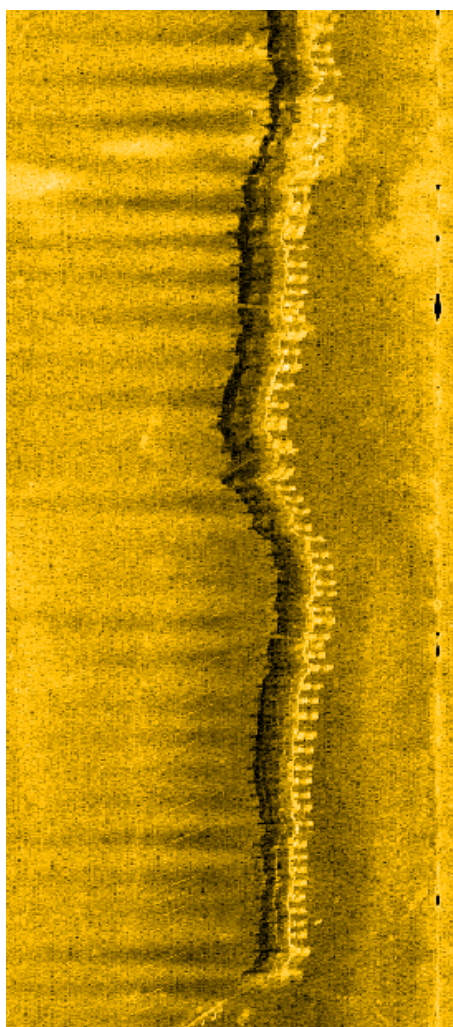
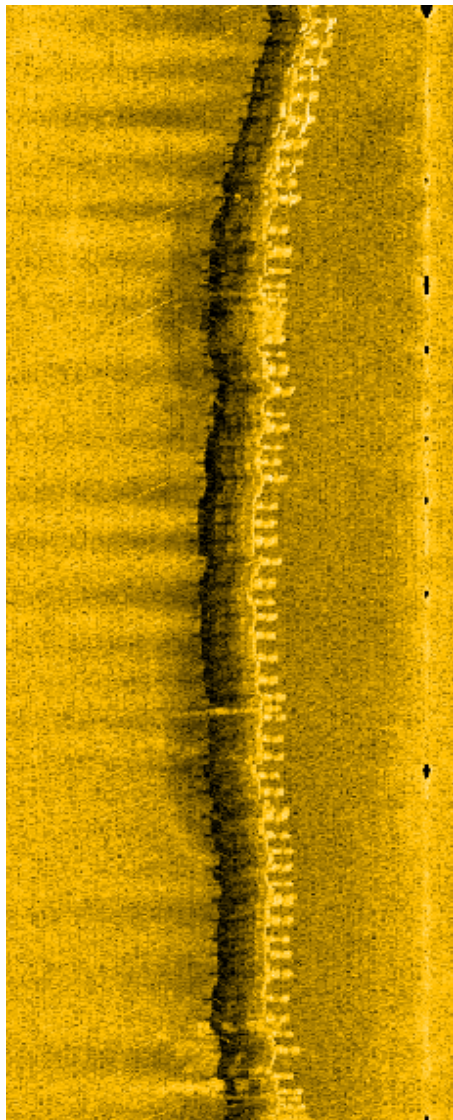


IMAGE SONAR

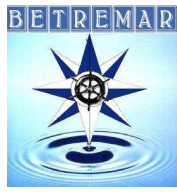


Début pose 1

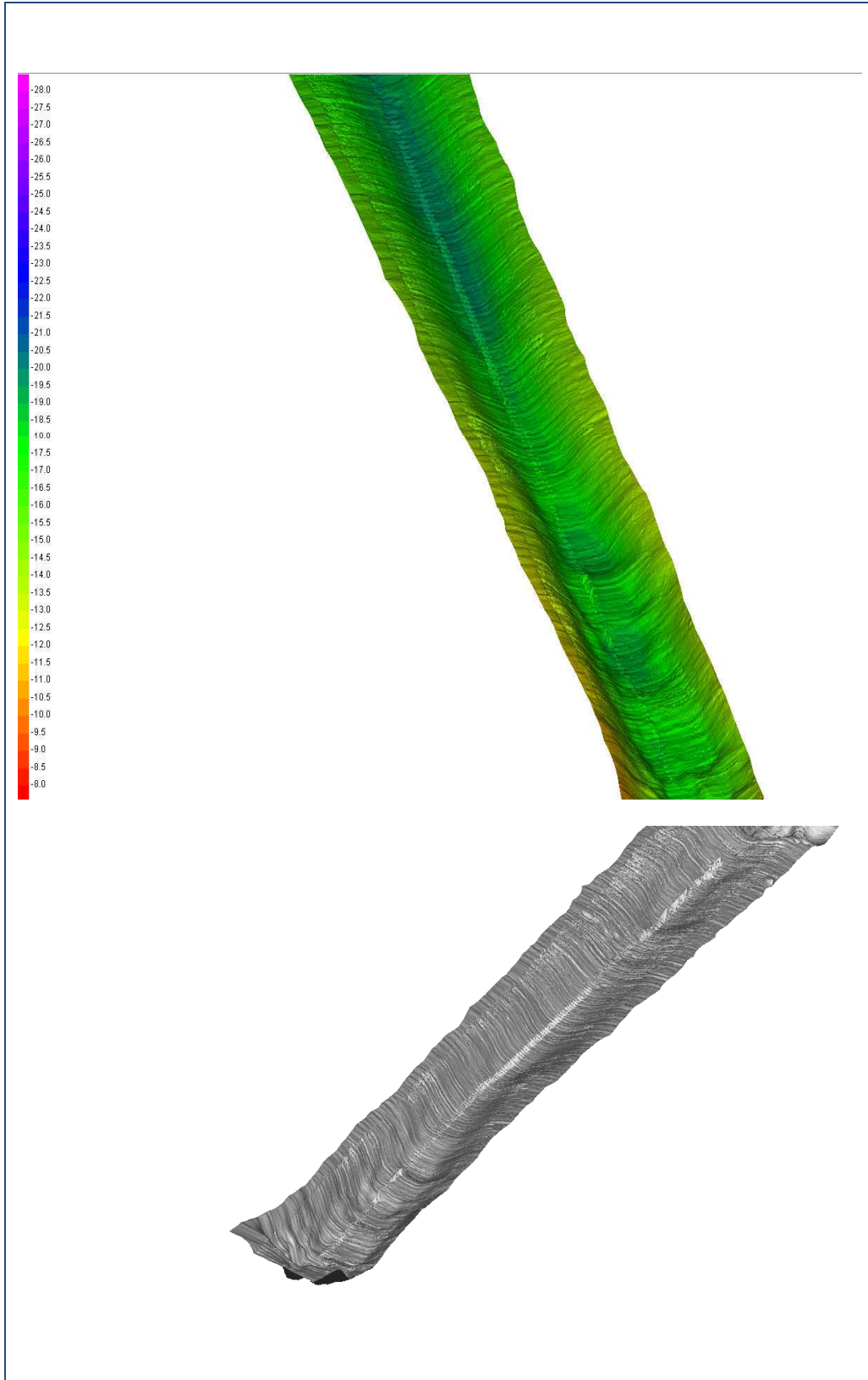


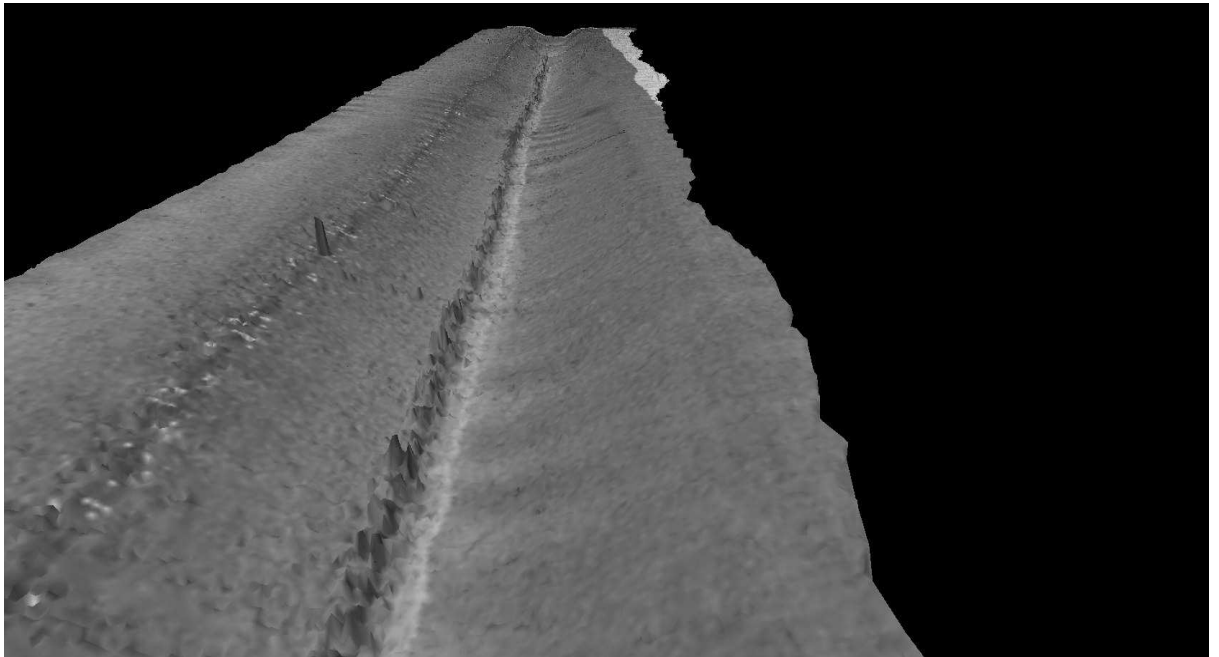
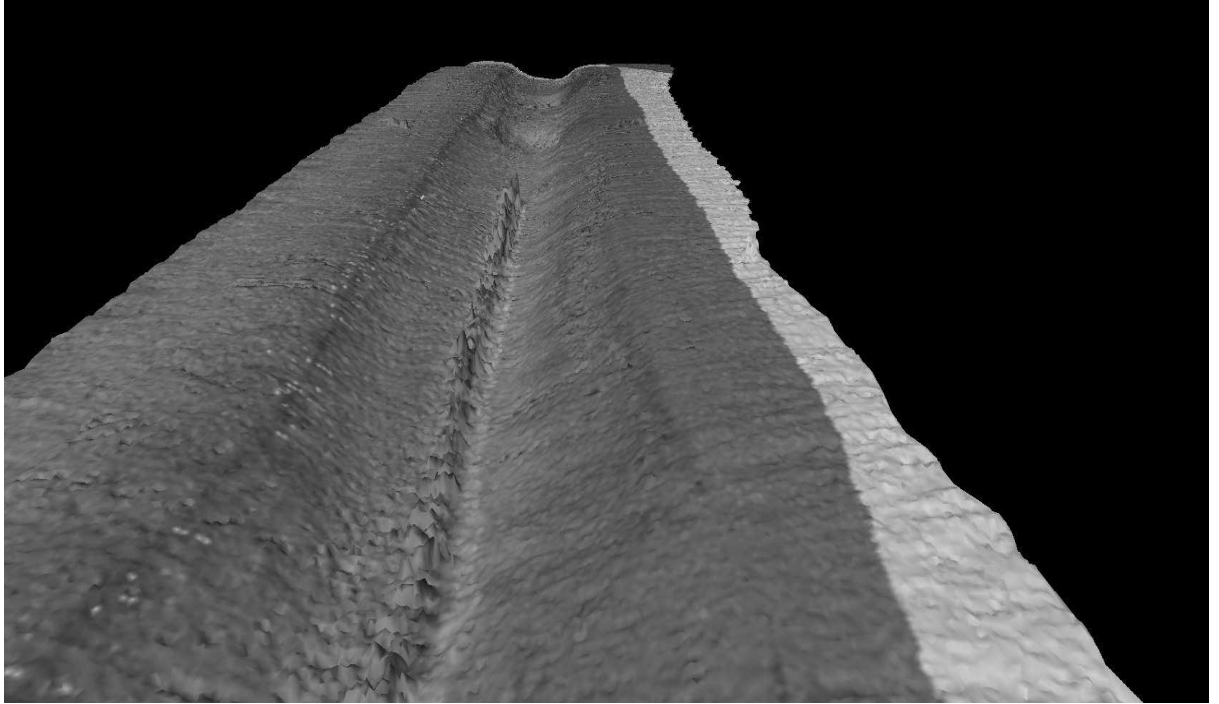
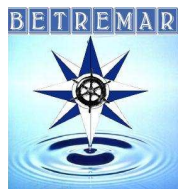


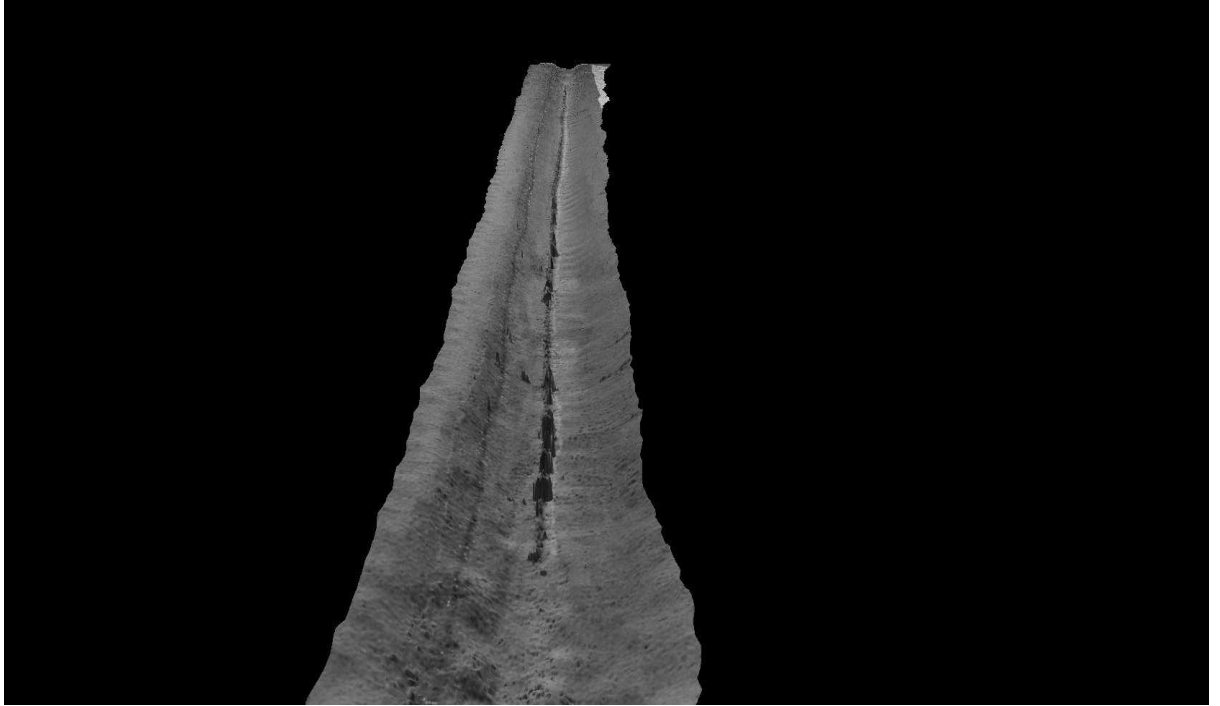
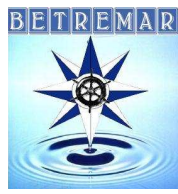
Fin pose1



VUE 3D

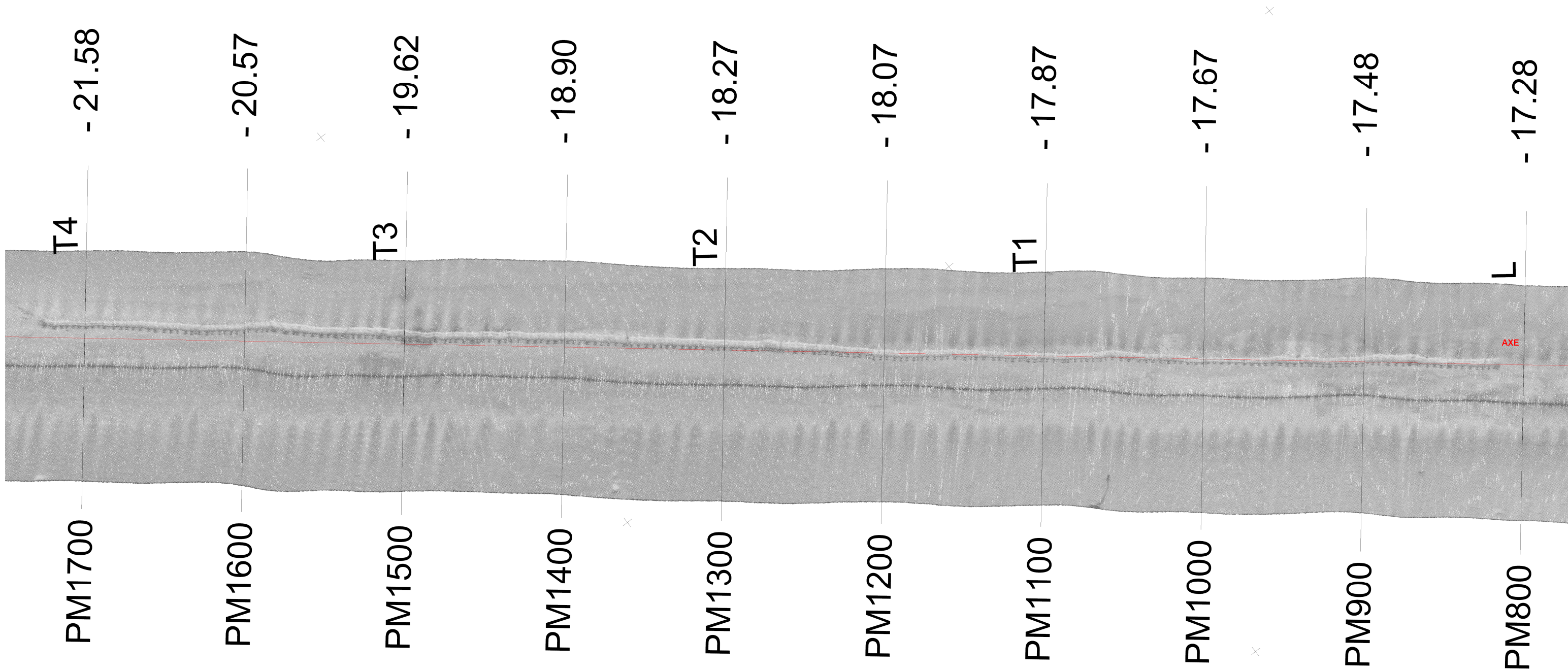
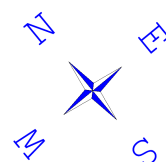








EMISSAIRE EN MER DE RABAT
IMAGE SONAR DE LA CONDUITE - POSE 1



AFUNDAMENTO TUBO 912,4 METROS (Fotos 1/2)
EMISSÁRIO DE RABAT

ANEXO 7



Foto I



Foto II



Foto III



Foto IV



Foto V



Foto VI



Foto VII



Foto VIII

AFUNDAMENTO TUBO 912,4 METROS (Fotos 2/2)
EMISSÁRIO DE RABAT



Foto IX



Foto X



Foto XI



Foto XII

MERGULHADORES (Fotos 1/2)

EMISSÁRIO DE RABAT

ANEXO 8



Foto A – Paraquedas insuflável utilizado pelos mergulhadores.



Foto B – Balão insuflável utilizado pelos mergulhadores.

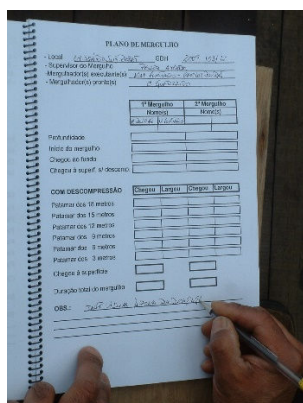


Foto C – Preenchimento do Plano de Mergulho.



Foto D – Máquina de filmar dos mergulhadores.



Foto E – Posicionamento sobre o fundo marinho das cargas explosivas.

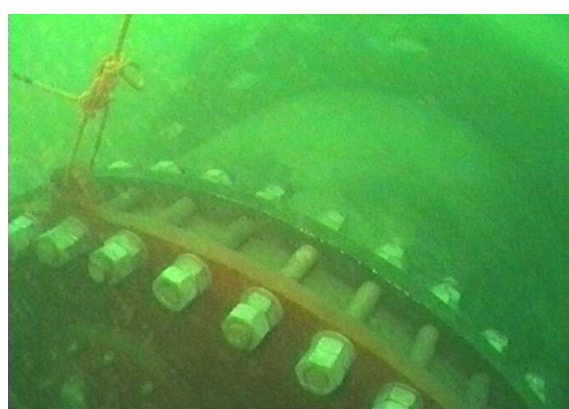


Foto F – Tampa definitiva da extremidade do emissário.

MERGULHADORES (Fotos 2/2)
EMISSÁRIO DE RABAT



Foto G – Tubo difusor.



Foto H – Válvula difusora.



Foto I – Tampa da extremidade durante o ensaio de pressão hidrostática.

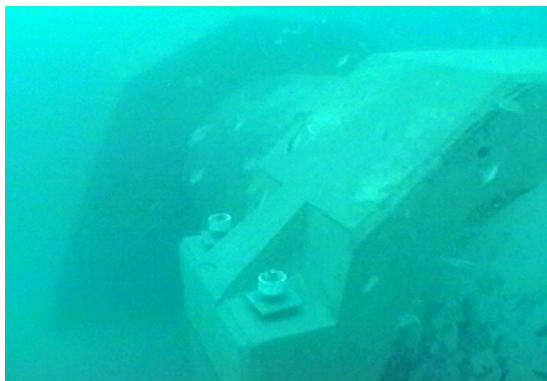


Foto J – Anel de afundamento e cavaleiro sobre a tubagem.

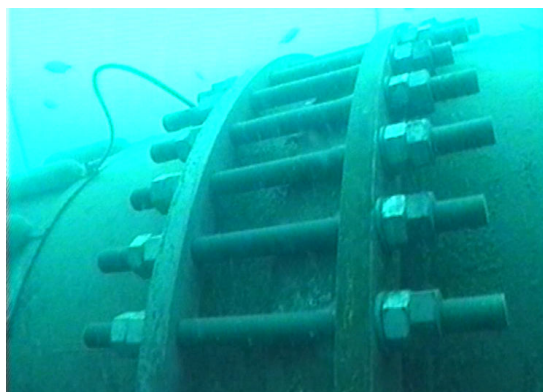


Foto L – União de 2 troços de tubagem e proteção catódica das peças metálicas.

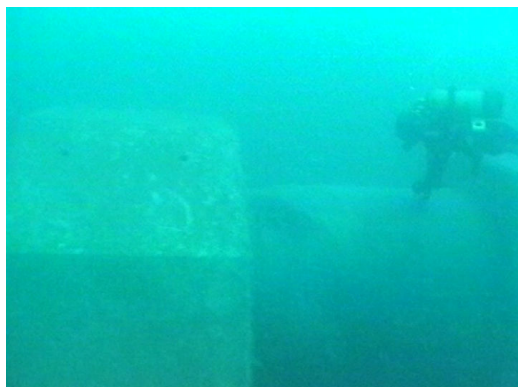
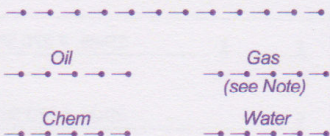
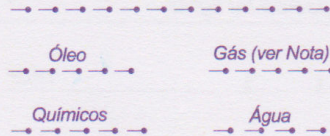
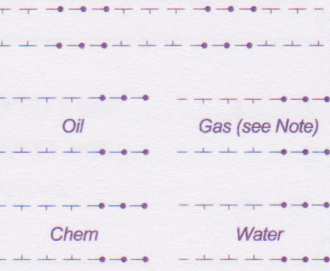
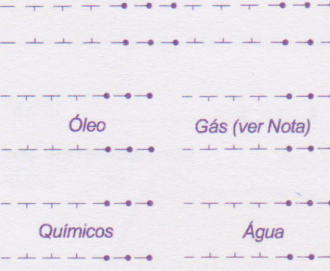
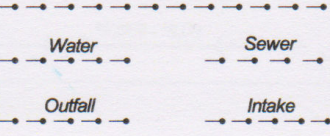
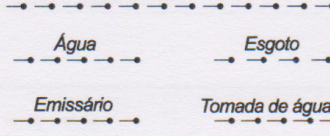
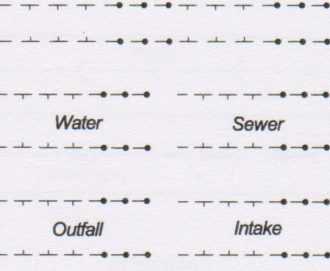
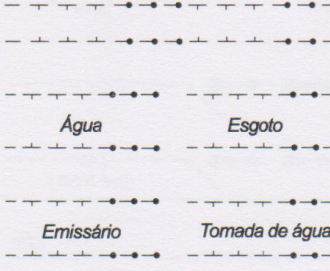
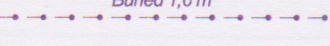
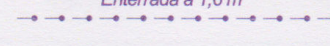
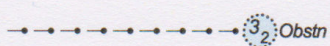
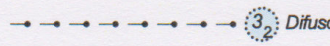


Foto M – Mergulhador sobre a tubagem.

ANEXO 9

Condutas Submarinas			Submarine Pipelines	
40.1		Conduta de abastecimento: de produto não especificado, oleoduto, gasoduto, de produtos químicos, de água <i>Supply pipeline: unspecified, oil, gas, chemicals, water</i>		439.3 444 444.1 444.3
		Área de condutas de abastecimento: de produto não especificado, de oleodutos, de gasodutos, de produtos químicos, de água <i>Supply pipeline area: unspecified, oil, gas, chemicals, water</i>		
41.1		Conduta de descarga e tomada: de produto não especificado, de água, de águas residuais, emissário, tomada de água <i>Outfall and intake: unspecified, water, sewer, outfall, intake</i>		439.3 444 444.2 444.3
		Área de condutas de descarga e tomada: de produto não especificado, de água, de águas residuais, emissário, tomada de água <i>Outfall and intake area: unspecified, water, sewer, outfall, intake</i>		
42.1		Conduta enterrada (com indicação da profundidade nominal a que foi enterrada) <i>Buried pipeline/pipe (with nominal depth to which buried)</i>		443.8 444.5
42.2		Tunel para condutas submarinas <i>Pipeline Tunnel</i>		
43		Difusor na extremidade de um emissário <i>Diffuser, Crib</i>		444.8
44		Condutas submarinas desativadas <i>Disused pipeline/pipe</i>		444.7

ANO 2007									ANEXO 10	
Palavra de Busca	Aviso Genérico	Nome Emissário	Inspeções Manutenção Trabalhos	Movimentos Tubagens	Trabalhos de Construção	Sinalização Marítima	Tubos à Deriva	TEXTO	TEXTO	Quant.
Emissário		Guia	1					Cancelado GA52 MONSANTORADIO 232000 UTC NOV 07 NAV. WARNING 1553/07 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTE CASCAIS DE 26 NOVEMBRO 2007 ATE 25 FEVEREIRO 2008 TERA O LUGAR TRABALHOS DE MANUTENCAO NO EMISSARIO DA GUIA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: 31Dez2007 Cancelado pelo AN 277/07(T) Grupo Mensal 12/07		1
Emissário		Porto Santo emiss. Subm. Vila Baleira	1					Cancelado GL97 MONSANTORADIO 131141 UTC NOV 07 NAV. WARNING 1491/07 PORTUGALARQUIPELAGO MADEIRA ; ILHA DE PORTO SANTO OPERACAO DE MERGULHO DE 13 A 17NOV07, DO NASCER AO POR DO SOL, DECORREM OPERACOES COM ERGULHADORES JUNTO AO EMISSARIO SUBMARINO DO HOTEL VILA BALEIRA. OPERACOES ESTARAO SINALIZADAS POR EMBARACACAO COM BANDEIRA ALFA SEMPRE QUE OS MERGULHADORES ESTIVEREM NA GUA. SOLICITASE RESGUARDO.NNNN Data de cancelamento: 17Nov2007 Auto cancelado por Data de cancelamento	CancelledRL91 MONSANTORADIO 131140 UTC NOV 07 NAV. WARNING 1491/07 PORTUGALMADEIRA ARCHIPELAGO PORTO SANTO ISLANDDIVING OPERATIONS FROM 13 TO 17NOV07, BETWEEN SUNRISE TO SUNSET, WILL TAKE PLACE DIVING OPERATION AT SUBMARINE PIPELINE NEAR VILA BALEIRA HOTEL. OPERATIONS WILL BE SIGNALIZED BY SHIP WITH ALFA FLAG WHEN THE DIVERS ARE IN THE WATER. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date: 17Nov2007 Auto cancelled by Cancel date	1
Pipeline	1							Cancelled FL35 HORTARADIO 271015 UTC DEC 07 NAV. WARNING 1751/07 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULARY ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 31Dec2007 Auto cancelled by Cancel dat	Cancelled RA28 MONSANTORADIO 271012 UTC DEC 07 NAV. WARNING 1751/07 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULARY ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNNCancel date: 31Dec2007 Auto cancelled by Cancel date	1
Pipeline , Tubos		Mira		1				Cancelado GA68 MONSANTORADIO 281115 UTC NOV 07 NAV. WARNING 1572/07 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTEPORTO DE AVEIRO 29NOV07, AS 1000 HORAS LOCAIS, CHEGA AO PORTO DE AVEIRO REBOCADOR COM SEIS TUBOS PIPELINE COM 430 METROS CADA E 2 METROS DE DIAMETRO. A NAVEGACAO DEVE DAR RESGUARDO E EVITAR INTERFERIR. NNNN Data de cancelamento: 29Nov2007 Auto cancelado por Data de cancelamento	Cancelled RA62 MONSANTORADIO 281114 UTC NOV 07 NAV. WARNING 1572/07 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTAVEIRO HARBOUR 29NOV07, AT 1000 LOCAL TIME, WILL ARRIVE AT AVEIRO HARBOUR A TUG WITH SIX PIPELINE TUBES WITH 430 METERS LENGHT EACH AND TWO METERS OF DIAMETER. THE NAVIGATION SHOULD GIVE BERTH AND NOT INTERFERE. NNNN Cancel date: 29Nov2007 Auto cancelled by Cancel date	1

Pipeline	1						Cancelled FL18 HORTARADIO 271010 UTC NOV 07 NAV. WARNING 1568/07 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 29Nov2007 Auto cancelled by Cancel date	Cancelled RA60 MONSANTORADIO 271008 UTC NOV 07 NAV. WARNING 1568/07 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 29Nov2007 Auto cancelled by Cancel date	1
Pipeline		Guia	1				Cancelled RA46 MONSANTORADIO 232000 UTC NOV 07 NAV. WARNING 1553/07 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAIS FROM 26 NOVEMBER 2007 TO 25 FEBRUARY 2008, TAKE PLACE MAINTENANCE WORKS AT GUIA PIPELINE. WITH BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date: 31Dec2007 Cancelled by NM 277/07(T) Portuguese Monthly Edition 12		1
Pipeline	1						FA97 HORTARADIO 311636 UTC OCT 07 NAV. WARNING 1432/07 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 05Nov2007 Auto cancelled by Cancel date	Cancelled RL39 MONSANTORADIO 311633 UTC OCT 07 NAV. WARNING 1432/07 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 05Nov2007 Auto cancelled by Cancel date	1
Pipeline	1						Cancelled FA92 HORTARADIO 230944 UTC OCT 07 NAV. WARNING 1393/07 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 25Oct2007 Auto cancelled by Cancel date	Cancelled RL04 MONSANTORADIO 230942 UTC OCT 07 NAV. WARNING 1393/07 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 25Oct2007 Auto cancelled by Cancel date	1
Pipeline	1						Cancelled FA79 HORTARADIO 250942 UTC SEP 07 NAV. WARNING 1283/07 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 27Sep2007 Auto cancelled by Cancel date		1

Pipeline		Pipeline a sul do porto de Porto Santo	1					Cancelado GL93 MONSANTORADIO 191551 UTC SET 07 NAV. WARNING 1256/07 PORTUGALARQUIPELAGO DA MADEIRA ILHA DE PORTO SANTO TRABALHOS NO PIPELINE DE 19SET07 A 15OUT07, TRABALHOS NO PIPELINE A SUL DO PORTO DE PORTO SANTO. INTERDITA AREA A NAVEGACAO DEFINIDA PELAS POSICOES (DATUM WGS84) 3303.4N/01619.0W, 3303.4N/01618.5W, 3303.0N/01618.5W, 3303.0N/01619.0W. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: 30Set2007 Auto cancelado por Data de cancelamento	Cancelled RL86 MONSANTORADIO 191550 UTC SEP 07 NAV. WARNING 1256/07 PORTUGALMADEIRA ARCHIPELAGO PORTO SANTO ISLAND WORKS AT PIPELINE FROM 19SEP07 TO 15OCT07,WORKS AT PIPELINE AT SOUTH OF PORTO SANTO HARBOUR. THE NAVIGATION IS INTERDICTED IN THE AREA DEFINED BY THE POSITIONS (WGS84 DATUM) 3303.4N/ 01619.0W, 3303.4N/ 01618.5W, 3303.0N/ 01618.5W, 3303.0N/ 01619.0W. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date: 30Sep2007 Auto cancelled by Cancel date	1
2007 TOTAIS	5	5	4	1	0	0	0			10

ANO 2008										
Palavra de Busca	Aviso Genérico	Nome Emissário	Inspecões Manutenção Trabalhos	Movimentos Tubagens	Trabalhos de Construção	Sinalização Marítima	Tubos à Deriva	TEXTO	TEXTO	Quant.
Emissário		Albufeira	1					Cancelado GA56 MONSANTORADIO 171934 UTC NOV 08 NAV. WARNING 1925/08 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA SUL ALBUFEIRA AMBITO PROJECTO POLISALBUFEIRA DECORREM TRABALHOS DE RECONSTRUCAO DO EMISSARIO SUBMARINO E DA ESTACADA CAIS NO ESPELHO DE AGUA, ENTRE 12NOV08 E 28FEV09, EM FRENTE PRAIAS DOS PESCADORES E DO PENECO, EM ALBUFEIRA. ESPACO ELIMITADO E SINALIZADO, EMPORARIAMENTE, COM 5 BOIAS VERMELHAS COM LUZ STROB BRANCOS. SOLICITASE RESGUARDO A TODA A AVEGACAO. NNNN Data de cancelamento: 19Nov2008 Auto cancelado por Data de cancelame		1
Emissário		Albufeira	1					Cancelado GA24 MONSANTORADIO 131122 UTC NOV 08 NAV. WARNING 1891/08 PORTUGAL CONTINENTAL COSTA SUL ALBUFEIRATRABALHOS NO EMISSARIO ATE FEB09 ESTAO A DECORRER TRABALHOS DE RECONSTRUCAO DO EMISSARIO EM FRENTE AS PRAIAS DOS PESCADORES E DO PENECO. AREA DE TRABALHOS SINALIZADA POR 5 BOIAS VERMELHAS COM LUZ BRANCA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: Auto cancelado por data de radiodifusao	Cancelled RA24 MONSANTORADIO 131111 UTC NOV 08 NAV. WARNING 1891/08 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL SOUTH COASTALBUFEIRA RECONSTRUCTION WORKS OF SUBMARINE PIPELINE AT PESCADORES AND PENECO BEACHES UNTIL FEB09 WORKING AREA SIGNALIZED BY FIVE RED BUOYS WITH WHITE LIGHT. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date: Auto cancelled by broadcast d	1
Emissário		Mira			1			Cancelado GA53 MONSANTORADIO 161629 UTC MAI 08 NAV. WARNING 809/08 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTEMIRATRABALHOS DE DRAGAGEM ESTAO A DECORRER TRABALHOS DE DRAGAGEM, OPERACOES DE MERGULHO E REBOQUE PARA IMPLEMENTACAO DO EMISSARIO SUBMARINO. AREA LIMITADA PELOS PARALELOS 4026.2N, 4024.8N MERIDIANO 0085.1OW E A LINHA DE COSTA. SOLICITASE RESGUARDO. ANAV 808/08 CANCELADO. NNNN Data de cancelamento: 30Jun2008 Cancelado pelo AN 217/08(T) Grupo Mensal 06/08		1
Pipeline	1							Cancelled RA71 MONSANTORADIO 291003 UTC DEC 08 NAV. WARNING 2156/08 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: Auto cancelled by broadcast date	Cancelled FL82 MONSANTORADIO 291003 UTC DEC 08 NAV. WARNING 2156/08 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 31Dec2008	1
Pipeline	1							Cancelled FL61 HORTARADIO 250941 UTC NOV 08 NAV. WARNING 1974/08 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 27Nov2008 Auto cancelled by Cancel date	Cancelled RL03 MONSANTORADIO 250940 UTC NOV 08 NAV. WARNING 1974/08 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 27Nov2008 Auto cancelled by Cancel date	1

Pipeline, Tubo e Tubos		Mira		1	1			Cancelled RA46 MONSANTORADIO 152000 UTC NOV 08 NAV. WARNING 1913/08 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTTUG BOAT "ALEXANDRE JOSE" TOWING TWO PIPELINE, BETWEEN AVEIRO HARBOUR AND MIRA SPEED 2KTS, TOTAL LENGHT 1050 METERS. ETD AVEIRO HARBOUR 151000 NOV 08, LOCAL TIME ETA MIRA 151600 NOV08, LOCAL TIME WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date: 16Nov2008	Cancelado GA46 MONSANTORADIO 142015 UTC NOV 08 NAV. WARNING 1913/08 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTE REBOCADOR "ALEXANDRE JOSE" REBOCA DOIS TUBOS PIPELINE, ENTRE O PORTO DE AVEIRO E SUL DE MIRA, VELOCIDADE 2NOS, COMPRIMENTO TOTAL DO REBOQUE 1050 METROS. ETD PORTO DE AVEIRO 151000 NOV 08, HORAS LOCAIS ETA MIRA 151600 NOV 08, HORAS LOCAIS. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: 16Nov2008	1
Pipeline	1							Cancelled FL50 HORTARADIO 280948 UTC OCT 08 NAV. WARNING 1806/08 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENDTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 30Oct2008 Auto cancelled by Cancel date	Cancelled RL44 MONSANTORADIO 280946 UTC OCT 08 NAV. WARNING 1806/08 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 30Oct2008 Auto cancelled by Cancel date Cancelled	1
Pipeline	1							Cancelled FL29 HORTARADIO 230912 UTC SEP 08 NAV. WARNING 1616/08 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 25Sep2008 Auto cancelled by Cancel date	Cancelled RL77 MONSANTORADIO 230911 UTC SEP 08 NAV. WARNING 1616/08 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 25Sep2008 Auto cancelled by Cancel date Cancelado	1
Pipeline e Tubo		Mira		1	1			Cancelado GA65 MONSANTORADIO 081258 UTC SET 08 NAV. WARNING 1497/08 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTE REBOCADOR "PONTA DO GARAJAU", REBOCA TUBO DE PIPELINE COM 430 METROS DE COMPRIMENTO, VELOCIDADE 2KTS, ENTRE PORTO DE AVEIRO E O SUL DE MIRA ETD PORTO DE AVEIRO 081700 SET08, HORAS LOCAIS; ETA SUL DE MIRA 090100 SET08, HORAS LOCAIS. 09SET08 IRAO TER LUGAR TRABALHOS DE AFUNDAMENTO DO TUBO. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: 10Set2008 Auto cancelado por Data de cancelamento	Cancelled RA65 MONSANTORADIO 081257 UTC SEP 08 NAV. WARNING 1497/08 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COAST TUG BOAT "PONTA DO GARAJAU" TOWING PIPELINE TUBE WITH 430 METERS LENGHT, SPEED 2KTS, BETWEEN AVEIRO HARBOUR AND SOUTH OF MIRA . ETD AVEIRO HARBOUR 081700 SEPO8, LOCAL TIME; ETA SOUTH OF MIRA 090100 SEPO8, LOCAL TIME. 09SEPO8 WILL TAKE PLACE WORKS OF IMMERSING THE TUBE. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date: 09Sep2008 Auto cancelled by Cancel date	1
Pipeline e Tubo		Mira		1	1			Cancelled RA08 MONSANTORADIO 301905 UTC AUG 08 NAV. WARNING 1432/08 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COAST TUG BOAT "MONTE DE S. BRAZ" TOWING PIPELINE TUBE WITH 450 METERS LENGHT, SPEED 2KTS, BETWEEN AVEIRO HARBOUR AND THE SOUTH OF MIRA, WHERE PIPELINE TUBE WILL BE SUNK. ETD AVEIRO HARBOUR 301700AUG08, LOCAL TIME; ETA SOUTH OF MIRA 310400AUG08, LOCAL TIME; WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date: 31Aug2008 Cancelado	GA08 MONSANTORADIO 301905 UTC AGO 08 NAV. WARNING 1432/08 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTE REBOCADOR "MONTE DE S. BRAZ", REBOCA TUBO PIPELINE COM 450 METROS DE COMPRIMENTO, VELOCIDADE 2KTS, ENTRE O PORTO DE AVEIRO E SUL DE MIRA, ONDE DECORRERA O TRABALHOS AFUNDAMENTO TUBO PIPELINE. ETD PORTO DE AVEIRO 301700AGO08, HORAS LOCAIS; ETA SUL DE MIRA 310400AGO08, HORAS LOCAIS; SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: 31Ago2008	1

Pipeline	1							Cancelled FL13 HORTARADIO 260836 UTC AUG 08 NAV. WARNING 1378/08 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULARY ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENDTED IN NAUTICAL CHARTS NNNN Cancel date: 28Aug2008 Auto cancelled by Cancel date	Cancelled RL60 MONSANTORADIO 260834 UTC AUG 08 NAV. WARNING 1378/08 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULARY ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENDTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 28Aug2008 Auto cancelled by Cancel date	1
Pipeline		Mira		1	1			Cancelled RA74 MONSANTORADIO 152230 UTC AUG 08 NAV. WARNING 1288/08 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTAVEIRO HARBOUR 1. ETD 152130 UTC AUG08, TUGBOAT PONTA DO GARAJAU TOWING A PIPELINE 430 METERS LONG FROM AVEIRO HARBOUR DESTINATION TO SOUTH OF MIRA (SOMAGUE/ACUANOVA) ETA 160530 UTC AUG08. 2. TOWING SINALIZED WITH 600 METERS LONG, SPEED 2 KTS. 3. 16AUG08, LOCAL WORKS WITH PIPELINE. 4. WIDE BERTH IS REQUESTED. NNNN Cancel date: 16Aug2008 Cancelado	Cancelado GA74 MONSANTORADIO 152230 UTC AUG 08 NAV. WARNING 1288/08 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTEPORTO DE AVEIRO 1. ETD 152130 UTC AGO08, SAIDA DE PORTO DE AVEIRO COM DESTINO A SUL DE MIRA (EMPREENDIMENTO SOMAGUE/ ACUANOVA) DO REBOCADOR PONTA DO GARAJAU REBOCANDO TUBO PIPELINE COM 430 METROS DE COMPRIMENTO ETA 160530 UTC AGO08. 2. CONJUNTO SINALIZADO, SISTEMA DE REBOQUE COM CERCA DE 600 METROS, VELOCIDADE 2 KTS. 3. EM 16AGO08, TRABALHOS NO LOCAL DE AFUNDAMENTO DO PIPELINE. 4. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN PData de cancelamento: 16Ago2008	1
Pipeline		Mira		1	1			Cancelled RA67 MONSANTORADIO 141610 UTC AUG 08 NAV. WARNING 1277/08 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGALWEST COASTAVEIRO HARBOUR ETD 142030AGO08 LOCAL TIME, TUGBOAT PONTA DO GARAJAU TOWING A 430 METERS PIPELINE DESTINATION SOUTH OF MIRA. TOWING WITH 600 METERS LENGHT IS SINALIZED , VELOCITY 2 KNOTS, ETA 150530AGO08 LOCAL TIME. WIDE BERTH IS REQUESTED. NNNN Cancel date: 15Aug2008	Cancelado GA67 MONSANTORADIO 141610 UTC AUG 08 NAV. WARNING 1277/08 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEPORTO DE AVEIRO ETD 142030AGO08 HORAS LOCAIS, SAIDA PORTO DE AVEIRO COM DESTINO A SUL DE MIRA REBOCADOR PONTA DO GARAJAU COM PIPELINE COM 430 METROS COMPRIMENTO. CONJUNTO SINALIZADO COMPRIMENTO TOTAL 600 METROS, VELOCIDADE 2 NOHS, ETA 150530AGO08 HORAS LOCAIS. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: 15Ago2008	1
Pipeline e Tubo		Mira		1	1			Cancelado GA42 MONSANTORADIO 092014 UTC AGO 08 NAV. WARNING 1249/08 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTEPORTO DE AVEIRO 1.ETD 100900UTC AGO08, SAIDA DO SUL DE MIRA (EMPREENDIMENTO SOMAGUE/ACUANOVA)COM DESTINO A PORTO AVEIRO DO CONJUNTO REBOCADOR QUOTE PONTA DO GARAJAU UNOQUOTE E TUBO PIPELINE COM 430 M COMPRIMENTO. 2. CONJUNTO SINALIZADO COM REBOQUE COMPRIMENTO 600 METROS, VELOCIDADE 2 NOHS, ETA 101400UTC AGO08. 5. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: 11Ago2008 Auto cancelado por Data de cancelamento	Cancelled RA42 MONSANTORADIO 092012 UTC AGO 08 NAV. WARNING 1249/08 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTAVEIRO HARBOUR 1.ETD 100900UTC AGO08, TUGBOAT QUOTE PONTA DO GARAJAU UNOQUOTE AND PIPELINE WITH 430 METERS LENGHT SAIL FROM SOUTH OF MIRA (SOMAGUE/ACUANOVA) DESTINATION TO AVEIRO HARBOUR. 2. TOWING SINALIZED WITH 600 METERS LENGHT, VELOCITY 2 KNOTS, ETA 101400UTC AGO08. 5. BERTH IS REQUESTED. NNNN Cancel date: 11Aug2008 Auto cancelled by Cancel date	1
Pipeline e Tubo		Mira		1	1			Cancelado GA21 MONSANTORADIO 062142 UTC AGO 08 NAV. WARNING 1228/08 1.PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTEAVEIROREBOQUE REBOCADOR PONTA DO GARAJAU, REBOCA TUBO DE PIPELINE COM 430 METROS DE COMPRIMENTO RUMO AO SUL DE MIRA. 2.SISTEMA DE REBOQUE COM CERCA 600 METROS, VELOCIDADE 2 NOS, SEM TRIPULACAO E DEVIDAMENTE SINALIZADO. 3.DURANTE 07AGO08 ECORREM NO LOCAL TRABALHOS DE AFUNDAMENTO DO TUBO. 4.NAVEGACAO DEVE TER ATENCAO NNNN Data de cancelamento: 08Ago2008 Auto cancelado por Data de cancelament	Cancelled RA21 MONSANTORADIO 062141 UTC AGO 08 NAV. WARNING 1228/08 1.PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTAVEIROTOWBOAT PONTA DO GARAJAU TUGBOAT, TOWS PIPELINE WITH 430 M LENGHT, ON COURSE TO SOUTH OF MIRA. 2.TUG AND PIPELINE HAVE 600 M, AT 2 KNOTS, WITHOUT CREW AND SINALIZED. 3.07AGO PIPELINE WILL BE SUNK IN WORKING SCENE. 4.NAVIGATION MUST PAY ATTENTION NNNN Cancel date: 08Aug2008 Auto cancelled by Cancel date	1

Pipeline e Tubo		Mira		1	1			Cancelled RL88 MONSANTORADIO 311017 UTC JUL 08 NAV. WARNING 1191/08 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGALWEST COAST TUG BOAT "PONTA DO GARAJAU" TOWING PIPELINE TUBE WITH 430 METERS LENGHT, FROM MIRA TO AVEIRO HARBOUR. TOTAL LENGHT 600 METERS ETD SOUTH OF MIRA 311030JUL08, LOCAL TIME; ETA AVEIRO HARBOUR 311530JUL08, LOCAL TIME; WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date: 31Jul2008 Cancelled Navigational Warning 1191/08 Navtex RL88	Cancelado GL88 MONSANTORADIO 311017 UTC JUL 08 NAV. WARNING 1191/08 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTE REBOCADOR "PONTA DO GARAJAU", REBOCA TUBO PIPELINE COM 430 METROS DEV COMPRIMENTO DE MIRA PARA PORTO AVEIRO. COMPRIMENTO TOTAL 600 METROS. ETD SUL DE MIRA 311030JUL08, HORAS LOCAIS; ETA PORTO DE AVEIRO 311530JUL08, HORAS LOCAIS; SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: 31Jul2008 Cancelado ANAV 1191/08 Navtex GL88	1
Pipeline e Tubo		Mira		1	1			Cancelled RL86 MONSANTORADIO 301645 UTC JUL 08 NAV. WARNING 1189/08 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COAST TUG BOAT "PONTA DO GARAJAU" TOWING PIPELINE TUBE WITH 430 METERS LENGHT, FROM MIRA TO AVEIRO HARBOUR ETD SOUTH OF MIRA 310300JUL08, LOCAL TIME. ETA AVEIRO HARBOUR 310900JUL08, LOCAL TIME. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date: 31Jul2008 Cancelled Navigational Warning 1189/08 Navtex	Cancelado GL86 MONSANTORADIO 301645 UTC JUL 08 NAV. WARNING 1189/08 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTE REBOCADOR "PONTA DO GARAJAU" REBOCA TUBO PIPELINE COM 430 MTS DE COMPRIMENTO DE MIRA PARA PORTO AVEIRO. ETD SUL DE MIRA 310300JUL08, HORAS LOCAIS; ETA PORTO DE AVEIRO 310900JUL08, HORAS LOCAIS; SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: 31Jul2008 Cancelado ANAV 1189/08 Navtex	1
Pipeline		Mira		1	1			Cancelled RL83 MONSANTORADIO 292015 UTC JUL 08 NAV. WARNING 1186/08 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGALWEST COAST TUG BOAT "PONTA DO GARAJAU" TOWING PIPELINE WITH 430 METERS LENGHT, SPEED 2KTS, BETWEEN AVEIRO HARBOUR AND THE SOUTH OF MIRA, WHERE SUNKING WORKS WILL TAKE PLACE AT 30JUL08. 600 HUNDRED METERS TOWED LENGHT WITHOUT PEOPLE ON BOARD ETD AVEIRO HARBOUR 2030 JUL08, LOCAL TIME; ETA MIRA SOUTH 300530 JUL08, LOCAL TIME; WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date: 31Jul2008 Auto cancelled by Cancel date	Cancelado GL83 MONSANTORADIO 292010 UTC JUL 08 NAV. WARNING 1186/08 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTE REBOCADOR "PONTA DO GARAJAU", REBOCA UM PIPELINE" COM 430 METROS, VELOCIDADE 2KTS, ENTRE O PORTO DE AVEIRO E SULDE MIRA. O COMPRIMENTO DO REBOQUE E DE 600 METROS SEM PESSOAS A BORDO ETD PORTO DE AVEIRO 292030 JUL08, HORAS LOCAIS; ETA SUL DE MIRA 300530 UL08, HORAS LOCAIS; DURANTE O DIA 30JUL08 TRABALHOS DE AFUNDAMENTO PIPELINE SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: 31Jul2008 Auto cancelado por Data de cancelamento	1
Pipeline	1							Cancelled FA90 HORTARADIO 290832 UTC JUL 08 NAV. WARNING 1183/08 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 31Jul2008 Auto cancelled by Cancel date	Cancelled RL80 MONSANTORADIO 290829 UTC JUL 08 NAV. WARNING 1183/08 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 31Jul2008 Auto cancelled by Cancel date	1
Pipeline e Tubo		Mira			1			Cancelled RL73 MONSANTORADIO 260040 UTC JUL 08 NAV. WARNING 1174/08 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COAST TUG BOAT "MONTE DA LAPA" TOWING PONTOON "MARINA DE ANGRA" WITH 250 METERS LENGHT, REMAINS SOUTH OF MIRA, WHERE FROM 260600 JUL08, LOCAL TIME, A PIPELINE TUBE WILL BE SUNK. ETD SOUTH OF MIRA 261300 JUL08, LOCAL TIME; ETA AVEIRO HARBOUR 261600 JUL08, LOCAL TIME WIDE BERTH REQUESTED. NAVIGATIONAL WARNING NR 1133/08 CANCELLED NNNN Cancel date: 26Jul2008	Cancelado GL73 MONSANTORADIO 260040 UTC JUL 08 NAV. WARNING 1174/08 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTE REBOCADOR "MONTE DA LAPA", REBOCA PONTAO "MARINA DE ANGRA" COM 250 METROS DE COMPRIMENTO, PERMANECE A SUL DE MIRA, ONDE A PARTIR DE 260600 JUL08, HORAS LOCAIS, DECORRERÃO TRABALHOS DE AFUNDAMENTO DE UM TUBO DE PIPELINE. ETD SUL DE MIRA 261300 JUL08, HORAS LOCAIS; ETA PORTO DE AVEIRO 261600 JUL08, HORAS LOCAIS SOLICITASE ESGUARDO. ANAV 1133/08 CANCELADO NNNN Data de cancelamento: 26Jul2008	1

Pipeline e Tubo		Mira		1	1			Cancelled RL72 MONSANTORADIO 260020 UTC JUL 08 NAV. WARNING 1173/08 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COAST TUG BOAT "PONTA DO GARAJAU" TOWING PIPELINE TUBE WITH 600 METERS LENGHT, REMAINS SOUTH OF MIRA, WHERE FROM 260600 JUL08, LOCAL TIME, PIPELINE TUBE WILL BE SUNK. ETD SOUTH OF MIRA 261300 JUL08, LOCAL TIME; ETA AVEIRO HARBOUR 261600 JUL08, LOCAL TIME; WIDE BERTH REQUESTED. NAVIGATIONAL WARNING NR 1134/08 CANCELLED NNNN Cancel date: 26Jul2008 Cancelado	Cancelled GL72 MONSANTORADIO 260020 UTC JUL 08 NAV. WARNING 1173/08 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTE REBOCADOR "PONTA DO GARAJAU", REBOCA TUBO PIPELINE COM 600 METROS DE OMPRIMENTO, PERMANECE A SUL DE MIRA ONDE A PARTIR DE 260600 JUL08, HORAS LOCAIS, DECORRERAO TRABALHOS AFUNDAMENTO TUBO PIPELINE. ETD SUL DE MIRA 261300 JUL08, HORAS LOCAIS; ETA PORTO DE AVEIRO 261600 JUL08, HORAS LOCAIS; SOLICITASE RESGUARDO. ANAV 1134/08 CANCELADO NNNN Data de cancelamento: 26Jul2008	1
Pipeline e Ttubo		Mira		1	1			Cancelled GL43 MONSANTORADIO 211610 UTC JUL 08 NAV. WARNING 1134/08 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTE REBOCADOR "PONTA DO GARAJAU", REBOCA TUBO PIPELINE COM 600 METROS DE COMPRIMENTO, VELOCIDADE 2KTS, ENTRE O PORTO DE AVEIRO E SUL DE MIRA, ONDE DECORRERAO TRABALHOS AFUNDAMENTO TUBO PIPELINE. ETD PORTO DE AVEIRO 211630 JUL08, HORAS LOCAIS; ETA SUL DE MIRA 220500 JUL08, HORAS LOCAIS; SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: 22Jul2008 Auto cancelado por Data de cancelamento	Cancelled RL43 MONSANTORADIO 211609 UTC JUL 08 NAV. WARNING 1134/08 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COAST TUG BOAT "PONTA DO GARAJAU" TOWING PIPELINE TUBE WITH 600 METERS LENGHT, SPEED 2KTS, BETWEEN AVEIRO HARBOUR AND THE SOUTH OF MIRA, WHERE PIPELINE TUBE WILL BE SUNK. ETD AVEIRO HARBOUR 211630 JUL08, LOCAL TIME; ETA SOUTH OF MIRA 220500 JUL08, LOCAL TIME; WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date: 22Jul2008 Auto cancelled by Cancel date	1
Pipeline	1							Cancelled FA43 HORTARADIO 270845 UTC MAY 08 NAV. WARNING 847/08 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 29May2008 Auto cancelled by Cancel date	Cancelled RA89 MONSANTORADIO 270843 UTC MAY 08 NAV. WARNING 847/08 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 30May2008 Auto cancelled by Cancel date	1
Pipeline		Mira			1			Cancelled RA53 MONSANTORADIO 161628 UTC MAY 08 NAV. WARNING 809/08 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTMIRADREDGING WORKS DREDGING, DIVING WORKS AND TOWING OPERATIONS ARE TAKING PLACE FOR THE IMPLEMENTATION OF NEW SUBMARINE PIPELINE. WORKING AREA DEFINED BY PARALLELS 4026.2N, 4024.8N MERIDIAN 00851.0W AND COAST LINE. WIDE BERTH REQUESTED. NAV. WARNING NR 808/08 CANCELLED. NNNN Cancel date: 30Jun2008Cancelled by NM 217/08(T) Portuguese Monthly Edition 06/08	Cancelled RA52 MONSANTORADIO 161532 UTC MAY 08 NAV. WARNING 808/08 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTMIRADREDGING WORKS DREDGING, DIVING WORKS AND TOWING OPERATIONS ARE TAKING PLACE FOR THE IMPLEMENTATION OF NEW SUBMARINE PIPELINE. WORKING AREA DEFINED BY PARALLELS 4026.2N, 4024.8N MERIDIAN 00851.0W AND COAST LINE. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date: 30May2008 Cancelled Navigational Warning 809/08 Navtex RA53 Cancelled by NM 217/08(T) Portuguese Monthly Edition 06/08	1
Pipeline	1							Cancelled FA34 HORTARADIO 280956 UTC APR 08 NAV. WARNING 708/08 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 30Apr2008 Auto cancelled by Cancel date	Cancelled RL66 MONSANTORADIO 280954 UTC APR 08 NAV. WARNING 708/08 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 30Apr2008 Auto cancelled by Cancel date	1

Pipeline	1							Cancelled FA23 HORTARADIO 261120 UTC MAR 08 NAV. WARNING 467/08 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 28Mar2008 Auto cancelled by Cancel date	Cancelled RL38 MONSANTORADIO 261118 UTC MAR 08 NAV. WARNING 467/08 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 28Mar2008 Auto cancelled by Cancel date	1
Pipelile	1							Cancelled FA20 HORTARADIO 271005 UTC FEB 08 NAV. WARNING 324/08 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 29Feb2008	Cancelled RL98 MONSANTORADIO 271003 UTC FEB 08 NAV. WARNING 324/08 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 29Feb2008 Cancelled	1
Pipeline	1							Cancelled FA12 HORTARADIO 290939 UTC JAN 08 NAV. WARNING 169/08 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 31Jan2008 Auto cancelled by Cancel date	Cancelled RA56 MONSANTORADIO 290935 UTC JAN 08 NAV. WARNING 169/08 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 31Jan2008 Auto cancelled by Cancel date	1
Tubo		Mira		1	1			GL84 MONSANTORADIO 281930 UTC AGO 08 NAV. WARNING 1406/08 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTE 1. REBOCADOR "PONTA DO GARAJAU" REBOCA UM TUBO PIPELIFE COM 430 METROS DE COMPRIMENTO ENTRE AVEIRO E O SUL DE MIRA, DURANTE O PERÍODO COMPREENDIDO ENTRE 282030A E 290530A. 2. O CONJUNTO REBOCADORREBOQUE POSSUI 600 METROS DE COMPRIMENTO E ENCONTRASE DEVIDAMENTE SINALIZADO. NNNN Data de cancelamento: 29Ago2008 Auto cancelado por Data de cancelamento		1
Tubo		Mira		1	1			Cancelado GA74 MONSANTORADIO 152230 UTC AUG 08 NAV. WARNING 1288/08 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTEPORTO DE AVEIRO 1. ETD 152130 UTC AGO08, SAIDA DE PORTO DE AVEIRO COM DESTINO A SUL DE MIRA (EMPREENHIMENTO SOMAGUE/ ACUANOVA) DO REBOCADOR PONTA DO GARAJAU REBOCANDO TUBO PIPELINE COM 430 METROS DE COMPRIMENTO ETA 160530 UTC AGO08. 2. CONJUNTO SINALIZADO, SISTEMA DE REBOQUE COM CERCA DE 600 METROS, VELOCIDADE 2 KTS. 3. EM 16AGO08, TRABALHOS NO LOCAL DE AFUNDAMENTO DO PIPELINE. 4. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: 16Ago2008		1

Tubo		Mira		1	1			Cancelado GL57 MONSANTORADIO 241733 UTC JUL 08 NAV. WARNING 1158/08 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTE REBOCADOR "PONTA DO GARAJAU", REBOCA TUBO PIPELIFE COM 430 METROS DE COMPRIMENTO, VELOCIDADE 2 NÓS, ENTRE O PORTO DE AVEIRO E SUL DE MIRA, ONDE DECORRERÃO TRABALHOS DIA 25JUL08. ETA PORTO DE AVEIRO 241000 JUL 08, HORAS LOCAIS. ETA SUL DE MIRA 250600 JUL 08, HORAS LOCAIS. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: 24Jul2008 Auto cancelado por Data de cancelamento	1
Tubo e Tubos		Mira		1				Cancelado GA73 MONSANTORADIO 031330 UTC FEV 08 NAV. WARNING 187/08 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTE REBOQUE DE TUBOS CHEGA AO PORTO DE AVEIRO 03FEV08 DE MANHA. ANAV 185/08 CANCELADO. NNNN Data de cancelamento: 04Fev2008	1
Tubo e Tubos		Mira		1				Cancelado GA71 MONSANTORADIO 030955 UTC FEV 08 NAV. WARNING 185/08 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTEAVEIROREBOQUE SISTEMA DE REBOQUE DE TUBOS COM 430 METROS DE COMPRIMENTO E 2 METROS DE DIAMETRO CHEGA AO PORTO DE AVEIRO DURANTE A MANHA DE 03FEV08. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: 03Fev2008 Cancelado ANAV 187/08 Navtex GA73	1
2008 TOTAIS	11	22	2	17	18	0	0		33

ANO 2009										
Palavra de Busca	Aviso Genérico	Nome Emissário	Inspeções Manutenção Trabalhos	Movimentos Tubagens	Trabalhos de Construção	Sinalização Marítima	Tubos à Deriva	TEXTO	TEXTO	Quant.
Emissário e Pipeline		Mira				1		Cancelado GL88 MONSANTORADIO 221320 UTC JUN 09 NAV. WARNING 1083/09 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTAOESTE COLOCADAS DUAS BOIAS PARA ASSINALAMENTO DE EMISSARIO DA AQUINOVA COM AS SEGUINTE CARACTERISTICAS / POSICOES: BOIA NORTE FL(2) Y 10S / 4026.0254N/00850.37823W? BOIA SUL FL(2) Y 10S / 4025.45117N/00850.56862W. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: Auto cancelado por data de radiodifusão	Cancelled RL88 MONSANTORADIO 221319 UTC JUN 09 NAV. WARNING 1083/09 PORTUGALCONTINETNAL PORTUGAL WEST COAST TO SIGNALIZED THE AQUINOVA SUBMARINE PIPELINE PLACED TWO BYOUS WITH THE FOLLOWING CHARACTERISTICS / POSITIONS: BOIA NORTE FL(2) Y 10S / 4026.0254N/00850.37823W? BOIA SUL FL(2) Y 10S/ 4025.45117N/00850.56862W. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date: Auto cancelled by broadcast date	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GL42 MONSANTORADIO 051231 UTC MAI 09 NAV. WARNING 802/09 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS TRABALHOS OCEANOGRAFICOS 06MAI09 TRABALHOS OCEANOGRAFICOS PELO NRP ANDROMEDA NO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA NAS SEGUINTE POSICOES: P1 3840.18N/ 00927.43W? P5 3840.67N/ 00925.73W?P6 3840.80N/ 00927.78W? P8 3840.48N/ 00927.98W? P10 3840.07N/ 00928.33W? P12 3840.98N/ 00929.35W? P14 3840.78N/ 00928.53W? P15 3841.77N/ 00930.00W? P17 3840.48N/ 00928.27W? D1 3841.60N/ 00926.83W? D2 3841.60N/ 00926.43W. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RL42 MONSANTORADIO 051229 UTC MAY 09 NAV. WARNING 802/09 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAIS OCEANOGRAPHICWORKS 06MAY09 OCEANOGRAPHIC WORKS BY NRP ANDROMEDA AT GUIA SUBMARINE PIPELINE AT THE FOLLOWING POSITIONS: P1 3840.18N/00927.43W? P5 3840.67N/00925.73W? P6 3840.80N/00927.78W? P8 3840.48N/00927.98W? P10 3840.07N/00928.33W? P12 3840.98N/00929.35W? P14 3840.78N/00928.53W? P15 3841.77N/00930.00W? P17 3840.48N/00928.27W? D1 3841.60N/00926.83W? D2 3841.60N/00926.43W. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GA60 MONSANTORADIO 161433 UTC MAR 09 NAV. WARNING 495/09 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS TRABALHOS OCEANOGRAFICOS ESTAO A DECORRER ATE 18MAR09 TRABALHOS OCEANOGRAFICOS PELO NRP ANDROMEDA NO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: Auto cancelado por data de radiodifusão	Cancelled RA60 MONSANTORADIO 161431 UTC MAR 09 NAV. WARNING 495/09 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAIS OCEANOGRAPHIC WORKS UNTIL 18MAR09 ARE TAKING PLACE OCEANOGRAPHIC WORKS BY NRP ANDROMEDA AT GUIA PIPELINE. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date: Auto cancelled by broadcast date	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GA70 MONSANTORADIO 111418 UTC FEV 09 NAV. WARNING 286/09 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS TRABALHOS OCEANOGRAFICOS 12FEV09 TRABALHOS OCEANOGRAFICOS PELO NRP ANDROMEDA NO EMISSARIO DA GUIA. OS TABALHOS IRAO DECORRER NA SEGUINTE POSICOES: P1 3840.174N/ 00927.434W? P5 3840.657N/00925.734W? P6 3840.790N/00927.784W? P8 3840.474N/00927.984W? P10 3840.057N/00928.334W? P12 3840.985N/00929.351W? P14 3840.774N/00928.534W? P15 3841.769N/00930.033W? P17 3840.440N/00928.279W? D1 3841.616N/009226.838W? D2 3841.633N/00926.467W. SOLICITASE RESGUARDO. B1 NNNN Data de cancelamento: Auto cancelado por data de radiodifusão	Cancelled RA70 MONSANTORADIO 111417 UTC FEB 09 NAV. WARNING 286/09 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAIS OCEANOGRAPHIC WORKS 12FEB09 OCEANOGRAPHIC WORKS BY NRP ANDROMEDA AT GUIA SUBMARINE PIPELINE. WORKING AREA DEFINED BY THE OSITIONS: P1 3840.174N/00927.434W? P5 3840.657N/00925.734W? P6 3840.790N/00927.784W? P8 3840.474N/00927.984W? P10 3840.057N/00928.334W? P12 3840.985N/00929.351W? P14 3840.774N/00928.534W? P15 3841.769N/00930.033W? P17 3840.440N/00928.279W? D1 3841.616N/009226.838W? D2 3841.633N/00926.467W. WIDE BERTH REQUESTED. A1 NNNN Cancel date: Auto cancelled by broadcast date	1

Emissário		Guia				1		Cancelado GA95 MONSANTORADIO 212250 UTC JAN 09 NAV. WARNING 104/09 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTE EM 212000 JAN 09 BOIA C2 EMISSARIO DA GUIA AVISTADO AH DERIVA LENTA POSICAO 3866.032N/ 00942.456W. CONSTITUI PERIGO PARA A NAVEGACAO. NNNN Data de cancelamento: 22Jan2009 Auto cancelado por Data de cancelamento		1
Pipeline	1							Cancelled FA73 HORTARADIO 280835 UTC APR 09 NAV. WARNING 766/09 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 30Apr2009 Auto cancelled by Cancel date	Cancelled RL13 MONSANTORADIO 280833 UTC APR 09 NAV. WARNING 766/09 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date:	1
Pipeline	1							Cancelled FA52 HORTARADIO 240959 UTC MAR 09 NAV. WARNING 569/09 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BETAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 26Mar2009 Auto cancelled by Cancel date	Cancelled RL33 MONSANTORADIO 240956 UTC MAR 09 NAV. WARNING 569/09 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: Auto cancelled by broadcast date	1
Pipeline e Tubo		Emissário zona Lisboa				1		RL32 MONSANTORADIO 240815 UTC MAR 09 NAV. WARNING 568/09 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGALWEST COAST TUG BOAT AMON (C/S SQMD) TOWING PIPELINE FROM NORWAY TO LISBON. POSITION AT 240700Z MAR09 3838.00N/00937.60W COURSE 083 SPEED 5.0 KTS TOTAL TOWING LENGHT 1050 METERS. ETA LISBON 241000Z MAR09. WIDE BERTH REQUESTED. NAV. WARNING NR 565/09 CANCELLED. NNNN Cancel date: Auto cancelled by broadcast date	Cancelado GL32 MONSANTORADIO 240815 UTC MAR 09 NAV. WARNING 568/09 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTE REBOCADOR AMON (C/S SQMD) REBOCA 10 (DEZ) TUBOS DE PIPELINE DE NORUEGA PARA LISBOA. POSICAO EM 240700Z MAR09 3838.00N/00937.60W RUMO 083 VELOCIDADE 5.0 NOS COMPRIMENTO TOTAL DO REBOQUE 1050 METROS. ETA LISBOA 241000Z MAR09. SOLICITASE RESGUARDO. ANAV 565/09 CANCELADO. NNNN Data de cancelamento: Auto cancelado por data de radiodifusão	1
Pipeline e Tubo		Emissário zona Lisboa				1		Cancelado GL29 MONSANTORADIO 231402 UTC MAR 09 NAV. WARNING 565/09 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTE REBOCADOR AMON (C/S SQMD) REBOCA 10 (DEZ) TUBOS DE PIPELINE DE NORUEGA PARA LISBOA. POSICAO EM 231300Z MAR09 3935.80N/00936.10W RUMO 231 VELOCIDADE 3.6 NOS COMPRIMENTO TOTAL DO REBOQUE 1050 METROS. ETA LISBOA 240500Z MAR09. SOLICITASE RESGUARDO. ANAV 558/09 CANCELADO. NNNN Data de cancelamento: 24Mar2009 Auto cancelado por Data de cancelamento Procurar Aviso à Navegação Página 5 de 9	Cancelado GL29 MONSANTORADIO 231402 UTC MAR 09 NAV. WARNING 565/09 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTE REBOCADOR AMON (C/S SQMD) REBOCA 10 (DEZ) TUBOS DE PIPELINE DE NORUEGA PARA LISBOA. POSICAO EM 231300Z MAR09 3935.80N/00936.10W RUMO 231 VELOCIDADE 3.6 NOS COMPRIMENTO TOTAL DO REBOQUE 1050 METROS. ETA LISBOA 240500Z MAR09. SOLICITASE RESGUARDO. ANAV 558/09 CANCELADO. NNNN Data de cancelamento: 24Mar2009 Auto cancelado por Data de cancelamento	1

Pipeline e Tubo		Emissário zona Lisboa		1				Cancelled RL22 MONSANTORADIO 221043 UTC MAR 09 NAV. WARNING 558/09 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COAST TUG BOAT AMON C/S SQMD TOWING 10 (TEN) PIECES OF PIPELINE FROM NORWAY TO LISBON. POSITION AT 220700Z MAR09 4129.2N/00909.8W. C/S 180/ 4.4 KT. TOTAL TOWING LENGHT 1050 METERS. ETA LISBON 240500Z MAR09. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date: 23Mar2009 Auto cancelled by Cancel date	Cancelado GL22 MONSANTORADIO 221039 UTC MAR 09 NAV. WARNING 558/09 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTE REBOCADOR AMON C/S SQMD REBOCA 10 (DEZ) TUBOS DE PIPELINE DE NORUEGA PARA LISBOA. POSICAO EM 220700Z MAR09 4129.2N/00909.8W. R/V 180/4.4 NOS. COMPRIMENTO TOTAL DO REBOQUE ETA LISBOA 240500Z MAR09. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: 23Mar2009 Auto cancelado por Data de cancelamento	1
Pipeline	1							Cancelled FA38 HORTARADIO 251124 UTC FEB 09 NAV. WARNING 361/09 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 27Feb2009 Auto cancelled by Cancel date	Cancelled RL37 MONSANTORADIO 251121 UTC FEB 09 NAV. WARNING 361/09 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. A1 NNNN Cancel date: Auto cancelled by broadcast date	1
Pipeline	1							Cancelled RL22 MONSANTORADIO 270947 UTC JAN 09 NAV. WARNING 133/09 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: Auto cancelled by broadcast date	Cancelled FA14 HORTARADIO 270935 UTC JAN 09 NAV. WARNING 133/09 PORTUGALSUBMARINES CABLES MARINERS IN GENERAL AND FISHING VESSELS IN PARTICULAR ARE WARNED THAT EVERY CARE SHOULD BE TAKEN TO AVOID ANCHORING AND TROWLING IN THE VICINITY OF SUBMARINE CABLES OR PIPELINES REPRESENTED IN NAUTICAL CHARTS. NNNN Cancel date: 29Jan2009 Auto cancelled by Cancel date	1
Tubo		Mira		1	1			Cancelado GL40 MONSANTORADIO 251800 UTC FEV 09 NAV. WARNING 364/09 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTE 1. REBOQUE DE TUBO PIPELIFE SINALIZADO E SEM TRIPULACAO A VELOCIDADE DE 2 NOS ENTRE O PORTO DE AVEIRO E O SUL DE MIRA. 2. CONJUNTO REBOCADORREBOCADO TEM 1050 METROS DE COMPRIMENTO. 3. PREVISAO DE CHEGADA: 260000Z FEV09. 4. PERIGO PARA A NAVEGACAO. NNNN Data de cancelamento: Auto cancelado por data de radiodifusão		1
Tubo				1				Cancelado GA18 MONSANTORADIO 071419 UTC JAN 09 NAV. WARNING 19/09 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTE REBOCADOR GRANADA (LX3RC) REBOCA QUATRO TUBOS ENTRE O PORTO DA FIGUEIRA DA FOZ E O PORTO DA NAZARE VELOCIDADE 6 NOS COMPRIMENTO TOTAL 303 METROS. ETD PORTO DA FIGUEIRA DA FOZ 071630Z JAN09? ETA PORTO DA NAZARE 080730Z JAN09. SOLICITASE RESGUARDO. ANAV 16/09 CANCELADO NNNN Data de cancelamento: Auto cancelado por data de radiodifusão		1

Tubo				1				Cancelado GA15 MONSANTORADIO 070959 UTC JAN 09 NAV. WARNING 16/09 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTE REBOCADOR GRANADA (LX3RC) REBOCA QUATRO TUBOS ENTRE O PORTO DA FIGUEIRA DA FOZ E O PORTO DA NAZARE VELOCIDADE 6 NOS COMPRIMENTO TOTAL 303 METROS. ETD PORTO DA FIGUEIRA DA FOZ 070900Z JAN09? ETA PORTO DA NAZARE 071700Z JAN09. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: 07Jan2009 Auto cancelado por Data de cancelamento		1
2009 TOTAIS	4	9	3	6	1	2	0			15

ANO 2010										
Palavra de Busca	Aviso Genérico	Nome Emissário	Inspeções Manutenção Trabalhos	Movimentos Tubagens	Trabalhos de Construção	Sinalização Marítima	Tubos à Deriva	TEXTO	TEXTO	Quant.
Pipeline e Tubagem		Outros tubagem submarina Barra da Armona				1		Cancelled RA24 MONSANTORADIO 091418 UTC JUL 10 NAV. WARNING 1396/10 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL SOUTH COASTOLHAOARMONA HARBOUR ENTRANCE ESTABLISHED THE NEW MARITIME MARKING OF UNDERWATER PIPELINE AT ARMONA HARBOUR ENTRANCE NAME/POSITION (WGS 84) /CHARACTERISTICS FRONT LIGHT /3700.79N/00747.97W /OC R 4S (LT 3S? EC 1S) (SINC) 2M REAR LIGHT /3700.76N/00747.99W /OC R 4S (LT 3S? EC 1S) (SINC) 2M FRONT LIGHT /3700.39N/00748.32W /OC G 4S (LT 3S? EC 1S) (SINC) 2M REAR LIGHT /3700.36N/00748.34W /OC G 4S (LT 3S? EC 1S) (SINC) 2M NNNN Cancel date: Auto cancelled by broadcast date	Cancelado GA24 MONSANTORADIO 091419 UTC JUL 10 NAV. WARNING 1396/10 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA SULOLHAOBARRA DA ARMONA ENTROU EM FUNCIONAMENTO O NOVO ASSINALAMENTO DA TUBAGEM SUBMARINA NA BARRA DA ARMONA NOME/POSICAO (WGS 84) /CARACTERISTICAS FAROLIM ANTERIOR /3700.79N/00747.97W /OC R 4S (LT 3S? EC 1S) (SINC) 2M FAROLIM POSTERIOR /3700.76N/00747.99W /OC R 4S (LT 3S? EC 1S) (SINC) 2M FAROLIM ANTERIOR /3700.39N/00748.32W /OC G 4S (LT 3S? EC 1S) (SINC) 2M FAROLIM POSTERIOR /3700.36N/00748.34W /OC G 4S (LT 3S? EC 1S) (SINC) 2M NNNN Data de cancelamento: Auto cancelado por data de radiodifusão	1
Pipeline e Tubagem		Outros tubagem submarina Canal de Marim				1		Cancelled RA23 MONSANTORADIO 091352 UTC JUL 10 NAV. WARNING 1395/10 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL SOUTH COASTOLHAOCANAL MARIM ESTABLISHED THE NEW MARITIME MARKING OF FOR UNDERWATER PIPELINE AT CANAL MARIM NAME/POSITION (WGS 84) /CHARACTERISTICS FRONT LIGHT /3701.85N/00748.53W /OC R 4S (LT 3S? EC 1S) (SINC) 2M REAR LIGHT /3701.84N/00748.52W /OC R 4S (LT 3S? EC 1S) (SINC) 2M SOUTH CARDINAL BUOY /3701.56N/00748.28W /VQ(6)+LFL W 10S 2M FRONT LIGHT /3701.43N/00748.17W /OC G 4S (LT 3S? EC 1S) (SINC) 2M REAR LIGHT /3701.44N/00748.18W /OC G 4S (LT 3S? EC 1S) (SINC) 2M NNNN Cancel date: Auto cancelled by broadcast date	Cancelado GA23 MONSANTORADIO 091354 UTC JUL 10 NAV. WARNING 1395/10 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA SULOLHAOCANAL MARIM ENTROU EM FUNCIONAMENTO O NOVO ASSINALAMENTO DA TUBAGEM SUBMARINA NO CANAL DE MARIM NOME/POSICAO (WGS 84) /CARACTERISTICAS FAROLIM ANTERIOR /3701.85N/00748.53W /OC R 4S (LT 3S? EC 1S) (SINC) 2M FAROLIM POSTERIOR /3701.84N/00748.52W /OC R 4S (LT 3S? EC 1S) (SINC) 2M BOIA CARDEAL SUL /3701.56N/00748.28W /VQ(6)+LFL W 10S 2M FAROLIM ANTERIOR /3701.43N/00748.17W /OC G 4S (LT 3S? EC 1S) (SINC) 2M FAROLIM POSTERIOR /3701.44N/00748.18W /OC G 4S (LT 3S? EC 1S) (SINC) 2M NNNN Data de cancelamento: Auto cancelado por data de radiodifusão	1
Pipeline		Outros tubagem no Canal Princ. Nav. Aveiro	1					Cancelled RL52 MONSANTORADIO 192000 UTC APR 10 NAV. WARNING 880/10 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTAVEIRO 1. PIPELINE MAINTENANCE AT THE HARBOUR MAIN CHANNEL CLOSE TO THE INDUSTRIAL AREA LIQUID BULK CARGO TERMINAL. 2. THE MAIN CHANNEL IS DELIMITED IN THE NORTH BY RED BUOYS PLACED IN THE FOLLOWING POSITIONS (DATUM WGS84): 403930.9N/ 3. ALL NAVIGATION THE UPSTREAM PART OF THE INDUSTRIAL AREA LIQUID BULK CARGO TERMINAL SHALL CONTACT THE HARBOUR BERTHING MASTERS. NNNN date: Auto cancelled by broadcast date	Cancelado GL52 MONSANTORADIO 192000 UTC ABR 10 NAV. WARNING 880/10 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTEAVEIRO 1. OBRAS DE MANUTENCAO DE PIPELINE EXISTENTE NO CANAL PRINCIPAL DE AVEGACAO DO PORTO DE AVEIRO JUNTO AO SECTOR INDUSTRIAL TERMINAL DE GRANEIS LIQUIDOS. 2. O CANAL PRINCIPAL DE NAVEGACAO ESTA LIMITADO A NORTE PELA LINHA DEMARCADA POR BOIAS DE COR VERMELHA COLOCADAS NAS SEGUINTES POSICOES (DATUM WGS84): 3. TODA A NAVEGACAO QUE DEMANDA O PORTO DE AVEIRO A MONTANTE DO SECTOR INDUSTRIAL TERMINAL DE GRANEIS LIQUIDOS DEVE DE CONTACTAR OS PILOTOS DO PORTO DE AVEIRO. NNNN Data de cancelamento: Auto cancelado por data de radiodifusão	1
Tubo		Lagoa / Meco		1	1			Cancelado GA13 MONSANTORADIO 082015 UTC JUL 10 NAV. WARNING 1385/10 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTE REBOCADOR RESISTENTE (PO/CSIF) E REBOCADOR ESGUELHA (CSNM) REBOCAM TUBO CIRCULAR ACO ENTRE O PORTO DE SETUBAL E A PRAIA DO MECO COMPRIMENTO TOTAL DO REBOQUE 350 METROS. ETD PORTO DE SETUBAL 081900 JUL10 HORAS LOCAIS. ETA PRAIA DO MECO 090600 JUL10 HORAS LOCAIS. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento		1

Tubo		Lagoa / Meco		1	1			Cancelado GA06 MONSANTORADIO 071748 UTC JUL 10 NAV. WARNING 1378/10 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTE REBOCADOR RESISTENTE (PO/CSJF) E REBOCADOR ESGUELHA (CSNM) REBOCAM TUBO CIRCULAR ACO ENTRE O PORTO DE SETUBAL E A PRAIA DO MECO COMPRIMENTO TOTAL DO REBOQUE 680 METROS. ETD PORTO DE SETUBAL 072100 JUL10 HORAS LOCAIS. ETA PRAIA DO MECO 080700 JUL10 HORAS LOCAIS SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:		1
Tubo		Lagoa / Meco		1	1			Cancelado GL67 MONSANTORADIO 301526 UTC JUN 10 NAV. WARNING 1337/10 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTE REBOCADOR ESGUELHA (CSNM) E RESISTENTE (PO/CSJF) REBOCA TUBO CIRCULAR ENTRE O PORTO DE SETUBAL E A PRAIA DO MECO COMPRIMENTO TOTAL DO REBOQUE 680 METROS. ETD PORTO DE SETUBAL ETA PRAIA DO MECO 010400 JUL10 HORAS LOCAIS SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:		1
Tubo		Lagoa / Meco		1	1			Cancelado GL43 MONSANTORADIO 241819 UTC JUN 10 NAV. WARNING 1307/10 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTE REBOCADORES PONTA DO GARAJAU (PO/5428702/CSBN) (27.75 MTS) E ESGUELHA (CSMN) (12 MTS) REBOCAM TUBO CIRCULAR EM ACO (384 MTS)ENTRE PORTO SETUBAL E PRAIA DO MECO COMPRIMENTO TOTAL REBOQUE 680 METROS. ETD PORTO SETUBAL 242200 JUN10 HORAS LOCAIS. ETA PRAIA DO MECO 250700 JUN10 HORAS LOCAIS. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:		1
Tubo		Lagoa / Meco		1	1			Cancelado GL34 MONSANTORADIO 232030 UTC JUN 10 NAV. WARNING 1298/10 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTE REBOCADORES PONTA DO GARAJAU (PO/5428702/CSBN) (27.75 MTS) E ESGUELHA (CSMN) (12 MTS) REBOCAM TUBO CIRCULAR EM ACO (384 MTS) ENTRE PORTO SETUBAL E PRAIA DO MECO COMPRIMENTO TOTAL REBOQUE 680 METROS. ETD PORTO SETUBAL 232000 JUN10 HORAS LOCAIS. ETA PRAIA DO MECO 240700 JUN10 HORAS LOCAIS. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:		1
2010 TOTAIS	0	8	1	5	5	2	0			8

ANO 2011										
Palavra de Busca	Aviso Genérico	Nome Emissário	Inspeções Manutenção Trabalhos	Movimentos Tubagens	Trabalhos de Construção	Sinalização Marítima	Tubos à Deriva	TEXTO	TEXTO	Quant.
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GA69 MONSANTORADIO 261037 UTC DEZ 11 NAV. WARNING 2414/11 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GUIA ATEH 20MAR12 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENÇA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RA69 MONSANTORADIO 261037 UTC DEC 11 NAV. WARNING 2414/11 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINE UNTIL 20MAR12 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER. NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GA54 MONSANTORADIO 211452 UTC DEZ 11 NAV. WARNING 2399/11 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAISEMISSARIO DA GUIA ATE 20MAR12 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENÇA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RA54 MONSANTORADIO 211452 UTC DEC 11 NAV. WARNING 2399/11 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINE UNTIL 20MAR12 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER. NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED.NNNN Cancel date:	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GA25 MONSANTORADIO 211026 UTC NOV 11 NAV. WARNING 2161/11 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GUIA ATE 30NOV11 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENÇA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RA25 MONSANTORADIO 211026 UTC NOV 11 NAV. WARNING 2161/11 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINE UNTIL 30NOV11 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER. NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	1
Emissário		Guia				1		Cancelado GA10 MONSANTORADIO 181812 UTC NOV 11 NAV. WARNING 2146/11 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTECASCAIS BOIA C4 (LL 191.3) DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA POSICAO (WGS 84) 3840.98N/00927.40W APAGADA. NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		S. Jacinto				1		Cancelled RA05 MONSANTORADIO181109 UTC NOV 11 NAV. WARNING 2141/11 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTS. JACINTO EMISSARIO J LIGHT (D2059.59) POSITION (WGS 84) 4040.37N/00844.53W, APAGADO NNNN Cancel date:	Cancelled GA05 MONSANTORADIO 181109 UTC NOV 11 NAV. WARNING 2141/11 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTES. JACINTO FAROLIM EMISSARIO J (LL 91) POSICAO (WGS 84) 404.37N/00844.53W, APAGADO NNNN Data de cancelamento	1

Emissário		Guia	1					Cancelado GL59 MONSANTORADIO 141043 UTC NOV 11 NAV. WARNING 2096/11 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GUIA ATE 30NOV11 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENÇA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RL59 MONSANTORADIO 141043 UTC NOV 11 NAV. WARNING 2096/11 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINE UNTIL 30NOV11 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER.NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GA55 MONSANTORADIO 311024 UTC OUT 11 NAV. WARNING 1984/11 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GUIA ATE 30NOV11 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENÇA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RA55 MONSANTORADIO 311024 UTC OCT 11 NAV. WARNING 1984/11 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINE UNTIL 30NOV11 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER. NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. NNNN Cancel date: Cancelled	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GL70 MONSANTORADIO 240935 UTC OUT 11 NAV. WARNING 1897/11 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAISEMISSARIO DA GUIA ATE 30NOV11 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENÇA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: Cancelado	Cancelled RL70 MONSANTORADIO 240930 UTC OCT 11 NAV. WARNING 1897/11 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINE UNTIL 30NOV11 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER.NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GL26 MONSANTORADIO 170927 UTC OUT 11 NAV. WARNING 1850/11 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAISEMISSARIO DA GUIA ATE 30NOV11 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENÇA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RL26 MONSANTORADIO 170926 UTC OCT 11 NAV. WARNING 1850/11 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINE UNTIL 30NOV11 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER.NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GA84 MONSANTORADIO 100943 UTC OUT 11 NAV. WARNING 1809/11 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GUIA ATE 30NOV11 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENÇA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RA84 MONSANTORADIO 100943 UTC OCT 11 NAV. WARNING 1809/11 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINEUNTIL 30NOV11 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER.NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	1

Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GA45 MONSANTORADIO 031022 UTC OUT 11 NAV. WARNING 1767/11 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GU5N/00947.05W NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AO EXERCICIO PROCEDENDO COM CAUTELA. (?????) NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RA45 MONSANTORADIO 031021 UTC OCT 11 NAV. WARNING 1767/11 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIDA PIPELINE UNTIL 30NOV11 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIDA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER.NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GA03 MONSANTORADIO 260914 UTC SET 11 NAV. WARNING 1720/11 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GUIDA ATE 30NOV11 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIDA COM A PRESENCA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: Cancelado	Cancelled RA03 MONSANTORADIO 260914 UTC SEP 11 NAV. WARNING 1720/11 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIDA PIPELINE UNTIL 30NOV11 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIDA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER.NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GL52 MONSANTORADIO 191007 UTC SET 11 NAV. WARNING 1667/11 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GUIDA ATE 30NOV11 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIDA COM A PRESENCA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RL52 MONSANTORADIO 191007 UTC SEP 11 NAV. WARNING 1667/11 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIDA PIPELINE UNTIL 30NOV11 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIDA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER.NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GL03 MONSANTORADIO 120933 UTC SET 11 NAV. WARNING 1613/11 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GUIDAATE 30NOV11 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIDA COM A PRESENCA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: Auto cancelado por data de radiodifusão	Cancelled RL03 MONSANTORADIO 120932 UTC OCT 11 NAV. WARNING 1613/11 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIDA PIPELINE UNTIL 30NOV11 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIDA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER. NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date: Auto cancelled by broadcast date	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GA65 MONSANTORADIO 050911 UTC SET 11 NAV. WARNING 1572/11 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GUIDA ATE 30NOV11 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIDA COM A PRESENCA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RA65 MONSANTORADIO 050911 UTC SEP 11 NAV. WARNING 1572/11 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIDA PIPELINE UNTIL 30NOV11 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIDA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER. NAVIGATION MUST PAY TTENTIONTO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	1

Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GA42 MONSANTORADIO 011404 UTC SET 11 NAV. WARNING 1549/11 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GUIA ATE 30NOV11 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENCA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RA42 MONSANTORADIO 011404 UTC SEP 11 NAV. WARNING 1549/11 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINE UNTIL 30NOV11 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER.NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO THE WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GL43 MONSANTORADIO 170854 UTC AGO 11 NAV. WARNING 1435/11 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAISEMISSARIO DA GUIA ATE 31AGO11 TRABALHOS DE MANUTENCAO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENCA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: Auto cancelado por data de radiodifusã	Cancelled RL43 MONSANTORADIO 170854 UTC AUG 11 NAV. WARNING 1435/11 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINE UNTIL 31AUG11 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER. NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO THE WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date: Auto cancelled by broadcast date	1
Emissário e Pipeline		Sesimbra	1					Cancelado GA67 MONSANTORADIO 010908 UTC JUN 11 NAV. WARNING 915/11 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTESESIMBRA TRABALHOS OCEANOGRAPHICOS 02 E 03JUN11 TRABALHOS OCEANOGRAPHICOS COM ROV PELO NRP AURIGA NA AREA DO EMISSARIO SUBMARINO DE SESIMBRA. SOLICITASE RESGUARDO NNNN Data de cancelamento:	CancelledRA67 MONSANTORADIO 010908 UTC JUN 11 NAV. WARNING 915/11 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTSESIMBRA OCEANOGRAPHIC WORKS 02 AND 03JUN11 OCEANOGRAPHIC WORKS WITH ROV BY NRP AURIGA IN THE AREA OF SESIMBRA SUBMARINE PIPELINE WIDE BERTH REQUESTED NNNN Cancel date:	1
Pipeline		Guia	1					Cancelled RL06 MONSANTORADIO071257 UTC NOV 11 NAV. WARNING 2042/11 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIAPIPELINE UNTIL 30NOV11 MAINTENANCEWORKS WILL TAKE PLACE AT GUIAPIPELINE WITH DIVERS IN THEWATER.NAVIGATION MUST PAYATTENTION TO WORKSPROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date		1
2011 TOTAIS	0	19	17	0	0	2	0			19

ANO 2012										
Palavra de Busca	Aviso Genérico	Nome Emissário	Inspecões Manutenção Trabalhos	Movimentos Tubagens	Trabalhos de Construção	Sinalização Marítima	Tubos à Deriva	TEXTO	TEXTO	Quant.
Emissário		Mira				1		Cancelado GL43 MONSANTORADIO 220244 UTC NOV 12 NAV. WARNING 1965/12 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTEFIGUEIRA DA FOZ DUAS BOIAS DE SINALIZACAO DOS EMISSARIOS SUBMARINOS DA ACUINOVA EM MIRA SITUADAS NAS POSICOES 4026.025N/00850.405W (BOIA NORTE) E NAO SE ENCONTRAM NAS POSICOES ASSINALADAS. TODO O NAVIO DEVE ASSEGURAR VIGIA APROPRIADA. NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		S.Jacinto				1		Cancelado GA99 MONSANTORADIO 091555 UTC MAI 12 NAV. WARNING 822/12 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTEAVEIRO FAROLIM EMISSARIO J (LL 91) POSICAO (WGS 84) ACESO. ANAV 802/12 CANCELADO NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		S.Jacinto				1		Cancelled RA83 MONSANTORADIO 061320 UTC MAY 12 NAV. WARNING 802/12 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTAVEIRO EMISSARIO J LIGHT (D2059.59) POSITION (WGS 84) 4040.37N/00844.53W, UNLIT NNNN Cancel date: 09May2012 Auto cancelled by Cancel date	Cancelado GA83 MONSANTORADIO 061320 UTC MAI 12 NAV. WARNING 802/12 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTEAVEIRO FAROLIM EMISSARIO J (LL 91) POSICAO (WGS 84) 4040.37N/00844.53W, APAGADO NNNN Data de cancelamento: 09Mai2012 Auto cancelado por Data de cancelamento	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GL70 MONSANTORADIO 230904 UTC ABR 12 NAV. WARNING 683/12 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAISEMISSARIO DA GUIA ATE 30ABR12 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENCA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RL70 MONSANTORADIO 230904 UTC APR 12 NAV. WARNING 683/12 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINE UNTIL 30APR12 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER. NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. NNNN Cancel date:	1
Emissário		Guia	1					Cancelado GL15 MONSANTORADIO 161132 UTC ABR 12 NAV. WARNING 627/12 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GUIA ATE 30ABR12 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENCA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GA63 MONSANTORADIO 090949 UTC ABR 12 NAV. WARNING 576/12 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GUIA ATE 30ABR12 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENCA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RA63 MONSANTORADIO 090949 UTC APR 12 NAV. WARNING 576/12 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINE UNTIL 30APR12 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER. NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	1

Emissário e Pipeline		Guia	1					CanceladoGA31 MONSANTORADIO 020906 UTC ABR 12 NAV. WARNING 543/12 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GUIA DE 03 A 30ABR12 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENCA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RA31 MONSANTORADIO 020906 UTC APR 12 NAV. WARNING 543/12 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINE FROM 03 TO 30APR12 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER. NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	1
Emissário		S.Jacinto					1	Cancelled RA88 MONSANTORADIO 121423 UTC MAR 12 NAV. WARNING 400/12 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTS. JACINTO EMISSARIO J LIGHT (D2059.59) POSITION (WGS 84) 4040.37N/00844.53W NOTICE TO MARINERS 352/11(T) CANCELLED NNNN Cancel date: Auto cancelled by broadcast date	Cancelado GA88 MONSANTORADIO 121423 UTC MAR 12 NAV. WARNING 400/12 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTES. JACINTO FAROLIM EMISSARIO J (LL 91) POSICAO (WGS 84) 4040.37N/00844.53W ACESO AN 352/11(T) CANCELADO NNNN Data de cancelamento: Auto cancelado por data de radiodifusão	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GA82 MONSANTORADIO 121041 UTC MAR 12 NAV. WARNING 393/12 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAISEMISSARIO DA GUIA ATE 20MAR12 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENCA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RA82 MONSANTORADIO 121041 UTC MAR 12 NAV. WARNING 393/12 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINE UNTIL 20MAR12 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER.NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GA18 MONSANTORADIO 051002 UTC MAR 12 NAV. WARNING 327/12 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GUIA ATE 20MAR12 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENCA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RA18 MONSANTORADIO 051001 UTC MAR 12 NAV. WARNING 327/12 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIAPIPELINE UNTIL 20MAR12 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER.NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GL75 MONSANTORADIO 271010 UTC FEV 12 NAV. WARNING 286/12 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GUIA ATE 20MAR12 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENCA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RL75 MONSANTORADIO 271010 UTC FEB 12 NAV. WARNING 286/12 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINE UNTIL 20MAR12 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER.NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date: Cancelled	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GL46 MONSANTORADIO 201003 UTC FEV 12 NAV. WARNING 256/12 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GUIA ATE 20MAR12 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENCA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RL46 MONSANTORADIO 201003 UTC FEB 12 NAV. WARNING 256/12 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINE UNTIL 20MAR12 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER.NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	1

Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GL16 MONSANTORADIO 131055 UTC FEB 12 NAV. WARNING 224/12 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GUIA ATE 20MAR12 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENÇA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RL16 MONSANTORADIO 131055 UTC FEB 12 NAV. WARNING 224/12 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINE UNTIL 20MAR12 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER.NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date: Cancelled	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GA68 MONSANTORADIO 061000 UTC FEB 12 NAV. WARNING 176/12 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAISEMISSARIO DA GUIA ATE 20MAR12 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENÇA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RA68 MONSANTORADIO 061000 UTC FEB 12 NAV. WARNING 176/12 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINE UNTIL 20MAR12 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER.NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GA42 MONSANTORADIO 300959 UTC JAN 12 NAV. WARNING 143/12 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GUIA ATE 20MAR12 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENÇA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RA42 MONSANTORADIO 300958 UTC JAN 12 NAV. WARNING 143/12 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINE UNTIL 20MAR12 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER. NAVIGATION MUST PAYATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GA11 MONSANTORADIO 230944 UTC JAN 12 NAV. WARNING 112/12 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GUIA ATE 20MAR12 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENÇA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RA11 MONSANTORADIO 230944 UTC JAN 12 NAV. WARNING 112/12 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINE UNTIL 20MAR12 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER. NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GL80 MONSANTORADIO 160958 UTC JAN 12 NAV. WARNING 080/12 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GUIA ATE 20MAR12 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENÇA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RL80 MONSANTORADIO 160958 UTC JAN 12 NAV. WARNING 080/12 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINE UNTIL 20MAR12 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER. NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	1
Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GL42 MONSANTORADIO 091002 UTC JAN 12 NAV. WARNING 042/12 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GUIA ATE 20MAR12 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIOSUBMARINO DA GUIA COM A PRESENÇA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM AUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	CancelledRL42 MONSANTORADIO 091001 UTC JAN 12 NAV. WARNING 042/12 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINE UNTIL 20MAR12 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER.NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. A1 NNNN Cancel date:	1

Emissário e Pipeline		Guia	1					Cancelado GL06 MONSANTORADIO 021136 UTC JAN 12 NAV. WARNING 006/12 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTECASCAIS EMISSARIO DA GUIA ATE 20MAR12 TRABALHOS DE MANUTENCAO DO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA COM A PRESENCA DE MERGULHADORES NA AGUA. NAVEGACAO DEVE TOMAR ATENCAO AOS TRABALHOS PROCEDENDO COM CAUTELA. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:	Cancelled RL06 MONSANTORADIO 021143 UTC JAN 12 NAV. WARNING 006/12 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAISGUIA PIPELINE UNTIL 20MAR12 MAINTENANCE WORKS WILL TAKE PLACE AT GUIA PIPELINE WITH DIVERS IN THE WATER.NAVIGATION MUST PAY ATTENTION TO WORKS PROCEED WITH CAUTION. WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	1
2012 TOTAIS	0	19	15	0	0	4	0			19

ANO 2013										
Palavra de Busca	Aviso Genérico	Nome Emissário	Inspecões Manutenção Trabalhos	Movimentos Tubagens	Trabalhos de Construção	Sinalização Marítima	Tubos à Deriva	TEXTO	TEXTO	Quant.
Emissário		Guia	1					Cancelado GL77 CENCOMAR 240557 UTC OCT 13 NAV. WARNING 2012/13 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTECASCAISOPERACOES DE MERGULHO ATE 31OUT13, OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINODA GUIA. SOLICITASE A TODA ANAVEGACAO DEVIDO RESGUARDO. ANAV NR. 2046/13 CANCELADO NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		Guia	1					Cancelado GA41 CENCOMAR 170015 UTC OUT 13 NAV. WARNING 2046/13 PORTUGALPORTUGAL CONTINETNALCOSTA OESTECASCAISOPERACOES DE MERGULHO ATE 31OUT13, OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA. SOLICITASE TODA A NAVEGACAO DEVIDO RESGUARDO. ANAV NR 2006/13 CANCELADO NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		Guia	1					Cancelado GA21 CENCOMAR 170015 UTC OUT 13 NAV. WARNING 2046/13 PORTUGALPORTUGAL CONTINETNALCOSTA OESTECASCAISOPERACOES DE MERGULHO ATE 31OUT13, OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA. SOLICITASE TODA A NAVEGACAO DEVIDO RESGUARDO. ANAV NR 2006/13 CANCELADO NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		Guia	1					Cancelado GA19 CENCOMAR 100025 UTC OUT 13 NAV. WARNING 2006/13 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTECASCAISOPERACOES DE MERGULHO ATE 31OUT13, OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA. SOLICITASE A TODA A NAVEGACAO DEVIDO RESGUARDO. ANAV NR. 1958/13 CANCELADO NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		Guia	1					Cancelado GA79 CENCOMAR 031710 UTC OUT 13 NAV. WARNING 1958/13 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTECASCAISOPERACOES DE MERGULHO ATE 31OUT13 OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA. SOLICITASE A TODA A NAVEGACAO DEVIDO ESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		Espinho				1		Cancelled RA58 CENCOMAR 011723 UTC OCT 13 NAV. WARNING 1944/13 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGALWEST COASTESMORIZ EMISSARIO E BUOY (D2052.5), POSITION (WGS 84) 4058.41N/00838.90W, PERMANENTLY REMOVED. NNNN Cancel date:	Cancelado GA71 CENCOMAR 011723 UTC OUT 13 NAV. WARNING 1944/13 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEESMORIZ BOIA EMISSARIO E (LL 88.5) POSICAO (WGS 84) 4058.41N/ 00838.90W RETIRADA DEFINITIVAMENTE. NNNN Data de cancelamento:	1

Emissário		Guia	1					Cancelado GA31 CENCOMAR 230242 UTC SET 13 NAV. WARNING 1895/13 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTECASCAISOPERACOES DE MERGULHO ATE 30SET13 OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA. SOLICITASE A TODA A NAVEGACAO DEVIDO RESGUARDO. ANAV NR 1860/13 CANCELADO NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		Guia	1					Cancelado GA08 CENCOMAR 160130 UTC SET 13 NAV. WARNING 1860/13 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTECASCAISOPERACOES DE MERGULHO ATE 30SET13 OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA. SOLICITASE A TODA NAVEGACAO DEVIDO RESGUARDO. ANAV NR 1819/13 CANCELADO NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		Guia	1					Cancelado GL81 CENCOMAR 090005 UTC SET 13 NAV. WARNING 1819/13 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTECASCAISOPERACOES DE MERGULHO ATE 30SET13 OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA. ANAV NR 1789/13 CANCELADO. NNNN Data de cancelamento: Cancelado		1
Emissário		Guia	1					Cancelado GL59 CENCOMAR 020431 UTC SET 13 NAV. WARNING 1789/13 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTECASCAISOPERACOES DE MERGULHO ATE 30SET13 OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA. ANAV NR 1753/13 CANCELADO. NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		Guia	1					Cancelado GL36 CENCOMAR 260148 UTC AGO 13 NAV. WARNING 1753/13 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTECASCAISOPERACOES DE MERGULHO ATE 30SET13, OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA. ANAV NR 1716/13 CANCELADO. NNNN Data de cancelamento: Auto cancelado por data de radiodifusão		1
Emissário		Guia	1					Cancelado GL14 CENCOMAR 190010 UTC AGO 13 NAV. WARNING 1716/13 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTECASCAISOPERACOES DE MERGULHO ATE 30SET13 OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA. ANAV NR 1685/13 CANCELADO. NNNN Data de cancelamento:		1

Emissário		Guia	1					Cancelado GA94 CENCOMAR 120542 UTC AGO 13 NAV. WARNING 1685/13 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTECASCAISOPERACOES DE MERGULHO ATE 30SET13 OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA. ANAV NR 1650/13 CANCELADO. NNNN Data de cancelamento:		1
2013 TOTAIS	0	13	12	0	0	1	0			13

ANO 2014										
Palavra de Busca	Aviso Genérico	Nome Emissário	Inspecões Manutenção Trabalhos	Movimentos Tubagens	Trabalhos de Construção	Sinalização Marítima	Tubos à Deriva	TEXTO	TEXTO	Quant.
Emissário		Celbi / Soporcel				1		Cancelado GL44 CENCOMAR 121423 UTC DEZ 14 NAV. WARNING 2643/14 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEFIGUEIRA DA FOZ COLOCADA BOIA A SINALIZAR EMISSARIO SUBMARINO, NAPOSICAO (WGS 84): 4003.18N/00854.65W, COM AS SEGUINTE CARACTERISTICAS: BOIA COR AMARELA COM REFLETOR RADAR. LUZ COR AMARELA RL 1S, EC 4S, ALCANCE 5NM. SINAL SONORO, ALCANCE 0,5NM NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		Ponta Delgada	1					Cancelado JA40 CENCOMARACORES 121421 UTC DEZ 14 NAV. WARNING 2642/14 PORTUGALARQUIPELAGO DOS ACORESILHA DE SAO MIGUEL PONTA DELGADAOPERACOES DE MERGULHO 13 A 17DEZ14 ENTRE AS 0800 A AS 1700 HORAS LOCAIS, OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DE PONTA DELGADA, NA POSICAO 3744.1N / 02538.9W NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		Ponta Delgada	1					Cancelado JA38 CENCOMARACORES 060050 UTC DEC 14 NAV. WARNING 2579/14 PORTUGALARQUIPELAGO DOS ACORESILHA DE SAO MIGUEL PONTA DELGADAOPERACOES DE MERGULHO DE 07DEZ14 A 10DEZ14 ENTRE AS 0800 A AS 1700 HORAS LOCAIS, OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DE PONTA DELGADA, NA POSICAO 3744.1N/ 02538.9W. SOLICITASE A TODA A NAVEGACAO DEVIDO RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		Ponta Delgada	1					Cancelado JA29 CENCOMARACORES 281940 UTC NOV 14 NAV. WARNING 2521/14 PORTUGALARQUIPELAGO DOS ACORESILHA DE SAO MIGUEL PONTA DELGADA OPERACOES DE MERGULHO ATE 04DEZ ENTRE AS 0800 E AS 1700 HORAS LOCAIS, OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DE PONTA DELGADA NA POSICAO 3744.1N/ 02538.9W SOLICITASE A TODA A NAVEGACAO DEVIDO RESGUARDO NNNN Data de cancelamento: Cancelado	Cancelado CanceladoJA28 CENCOMARACORES 281940 UTC NOV 14 NAV. WARNING 2521/14 PORTUGALARQUIPELAGO DOS ACORESILHA DE SAO MIGUEL PONTA DELGADAOPERACOES DE MERGULHO ATE 04DEZ ENTRE AS 0800 E AS 1700 HORAS LOCAIS, OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DE PONTA DELGADA NA POSICAO 3744.1N / 02538.9W SOLICITASE A TODA A NAVEGACAO DEVIDO RESGUARDO NNNN Data de cancelamento:	1
Emissário		Mira	1					Cancelado GL59 CENCOMAR 230129 UTC JUN 14 NAV. WARNING 1328/14 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEAVEIROOPERACOES DE MERGULHO 06JUN A 28JUN14, OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO DE MIRA DA EMPRESA (PESCANOVA), SINALIZADAS POR EMBARCACAO COM BANDEIRA ALFA. SOLICITASE A TODA A NAVEGACAO DEVIDO RESGUARDO. ANAV NR 1279/14 CANCELADO NNNN Data de cancelamento:		1

Emissário		Celbi / Soporcel	1					Cancelado GL58 CENCOMAR 230118 UTC JUN 14 NAV. WARNING 1327/14 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEFIGUEIRA DA FOZOPERACOES DE MERGULHO ATE 30JUN14, OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DA LEIROSA, NA POSICAO 4003.197N / 00854.655W (WGS84), SINALIZADAS POR EMBARCACAO COM BANDEIRA ALFA.SOLICITASE ATODA A NAVEGACAO DEVIDO RESGUARDO. ANAV NR 1288/14 CANCELADO NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		Celbi / Soporcel	1					Cancelado GL35 CENCOMAR 170116 UTC JUN 14 NAV. WARNING 1288/14 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEFIGUEIRA DA FOZOPERACOES DE MERGULHO ATE 30JUN14, OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DA LEIROSA, NA POSICAO 4003.197N / 00854.655W (WGS84), SINALIZADAS POR EMBARCACAO COM BANDEIRA ALFA. NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		Mira	1					Cancelado GL28 CENCOMAR 160043 UTC JUN 14 NAV. WARNING 1279/14 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEAVEIROOPERACOES DE MERGULHO 06JUN A 28JUN14, DURANTE AS 24 HORAS DO DIA, OPERACOES DE MERGULHO NO MISSARIO DE MIRA DA EMPRESA (PESCA NOVA), SINALIZADAS POR EMBARCACAO COM BANDEIRA ALFA. SOLICITASE A TODA A NAVEGACAO DEVIDO RESGUARDO. ANAV NR 1232/14 CANCELADO NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		Mira	1					CanceladoGL02 CENCOMAR 091437 UTC JUN 14 NAV. WARNING 1232/14 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEAVEIROOPERACOES DE MERGULHO 06JUN A 28JUN14, DURANTE AS 24 HORAS DO DIA, OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO DE MIRA DA EMPRESA (PESCA NOVA), SINALIZADAS POR EMBARCACAO COM BANDEIRA ALFA. NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		Celbi / Soporcel	1					Cancelado GA95 CENCOMAR 090245 UTC JUN 14 NAV. WARNING 1225/14 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALOSTA OESTEFIGUEIRA DA FOZOPERACOES DE MERGULHO ATE 30JUN14, OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DA LEIROSA, NA POSICAO 4003.197N / 00854.655W (WGS84), SINALIZADAS POR EMBARCACAO COM BANDEIRA ALFA. ANAV NR 1170/14 CANCELADO NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		Celbi / Soporcel	1					Cancelado GA61 CENCOMAR 020053 UTC JUN 14 NAV. WARNING 1170/14 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALOSTA OESTEFIGUEIRA DA FOZOPERACOES DE MERGULHO ATE 30JUN14, OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DA LEIROSA, NA POSICAO 4003.197N / 00854.655W (WGS84), SINALIZADAS POR EMBARCACAO COM BANDEIRA ALFA. ANAV NR 1119/14 CANCELADO NNNN Data de cancelamento:		1

Emissário		Celbi / Soporcel	1					Cancelado GA41 CENCOMAR 260021 UTC MAI 14 NAV. WARNING 1119/14 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEFIGUEIRA DA FOZOPERACOES DE MERGULHO ATE 30JUN14, OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DA LEIROSA, NA POSICAO 4003.197N / 00854.655W (WGS84), SINALIZADAS POR EMBARCACAO COM BANDEIRA ALFA. ANAV NR 1068/14 CANCELADO NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		Celbi / Soporcel	1					Cancelado GA08 CENCOMAR 190619 UTC MAI 14 NAV. WARNING 1068/14 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEFIGUEIRA DA FOZOPERACOES DE MERGULHO ATE 30JUN14, OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DA LEIROSA, NA POSICAO 4003.197N /00854.655W (WGS84), SINALIZADAS POR EMBARCACAO COM BANDEIRA ALFA. SOLICITASE A TODA A AVEGACAO DEVIDO RESGUARDO NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		Mira	1					Cancelado GA55 CENCOMAR161037 UTC APR 14 NAV. WARNING 861/14 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEAVEIROOPERACOES DE MERGULHO 17ABR A 17MAI14, DAS 0800 AS 1700 HORAS LOCAIS, OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO DE MIRA DA EMPRESA (PESCA NOVA), SINALIZADAS POR EMBARCACAO COM BANDEIRA ALFA. SOLICITASE A TODA A NAVEGACAO DEVIDO RESGUARDO NNNN Data de cancelamento: Cancelado		1
Emissário		Mira	1					Cancelado GA79 CENCOMAR 160555 UTC MAR 14 NAV. WARNING 637/14 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEAVEIROOPERACOES DE MERGULHO 17 E 18MAR14, DAS 0800 AS 1700 HORAS LOCAIS, OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO DE MIRA DA EMPRESA (PESCA NOVA), SINALIZADAS POR EMBARCACAO COM BANDEIRA ALFA. SOLICITASE A TODA A NAVEGACAO DEVIDO RESGUARDO NNNN Data de cancelamento: Cancelado		1
Emissário		Guia	1					Cancelado GA53 CENCOMAR 110029 UTC MAR 14 NAV. WARNING 604/14 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTECASCAISTRABALHOS OCEANOGRAFICOS DE 12 A 23MAR14, TRABALHOS OCEANOGRAFICOS PELO NRP "ANDROMEDA" E OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DA GUIA E FUNDEADOURO DE CASCAIS. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento:		1
Tubo		Mira					1	Cancelado GL60 CENCOMAR 291925 UTC JAN 14 NAV. WARNING 237/14 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA ESTE TUBO COM 150 METROS DE COMPRIMENTO E COM 2 METROS DE DIAMETRO AH DERIVA NA POSICAO 3848.0N/ 00929.25W. CONSTITUI PERIGO PARA A NAVEGACAO. NNNN Data de cancelamento:		1

Tubo		Mira					1	Cancelado GL34 CENCOMAR 241145 UTC JAN 14 NAV. WARNING 209/14 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEFIGUEIRA DA FOZ TUBO COR PRETA COM CERCA 50 A 60 METROS DE COMPRIMENTO AH DERIVA. ULTIMA POSICAO4004.83N00903.62W EM 232100Z JAN 14, COM DERIVA PARA SUL. CONSTITUI PERIGO PARA A NAVEGACAO, CASO AVISTADO CONTACTAR MRCC LISBOA. (VHF CH16 / TEL: +351 214 401 950 / FAX: +351 214 401 954 / ISAT PHONE 0087077600080 /INMARSAT C:426300032). ANAV NR 205/14 CANCELADO NNNN Data de cancelamento		1
Tubo		Mira					1	Cancelado GL31 CENCOMAR 231800 UTC JAN 14 NAV. WARNING 205/14 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEFIGUEIRA DA FOZ AVISTADO TUBO COR PRETA COM CERCA 50 A 60 METROS DE COMPRIMENTO AH DERIVA NA POSICAO 4007.980N 00901.700W, COM DERIVA PARA SUL. CONSTITUI PERIGO PARA A NAVEGACAO NNNN Data de cancelamento:		1
Tubo e Tubos		Mira					1	Cancelado GL12 CENCOMAR 202304 UTC JAN 14 NAV. WARNING 185/14 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEPRAIA DE MIRA POSSIBILIDADE EXISTENCIA TUBOS DE GRANDE DIMENSAO A DERIVA NA ZONA ASSINALADA PELAS BOIAS NAS POSICOES 4026.025N/00850.105W 4025.472N/00850.545W. CONSTITUI PERIGO PARA A NAVEGACAO NNNN Data de cancelamento:		1
Exutor		Foz do Arelho	1					Cancelled RL02 CENCOMAR 101034 UTC JUN 14 NAV. WARNING 1237/14 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGALWEST COASTDIVING OPERATIONS 11JUN TO 25JUN14, DIVING OPERATIONS AT FOZ DO ARELHO SUBMARINE EXUTOR IN VICINITY OF POSITION 3926.5N / 00913.9W. NNNN Cancel date:	Cancelado GL05 CENCOMAR 101034 UTC JUN 14 NAV. WARNING 1237/14 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEOPERACOES DE MERGULHO 11JUN A 25JUN14, OPERACOES DE MERGULHO NO EXUTOR SUBMARINO DA FOZ DO ARELHO NA VIZINHANCA DA POSICAO 3926.5N / 00913.9W. NNNN Data de cancelamento:	1
2014 TOTAIS	0	21	16	0	0	1	4			21

ANO 2015										
Palavra de Busca	Aviso Genérico	Nome Emissário	Inspeções Manutenção Trabalhos	Movimentos Tubagens	Trabalhos de Construção	Sinalização Marítima	Tubos à Deriva	TEXTO	TEXTO	Quant.
Emissário		Guia	1					Cancelado GA82 CENCOMAR 151517 UTC OCT 15 NAV. WARNING 2094/15 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTECASCAIS ATE 17DEC15, TRABALHOS A DECORRER NO EMISSARIO DA ETAR DA GUIA, AREA DEFINIDA PELAS POSICOES: 3831.42N / 00927.24W 3831.42N / 00927.17W 3841.10N / 00927.37W 3841.10N / 00927.07W NAVEGACAO DEVERAH PRESTAR ATENCAO AOS TRABALHOS E DAR RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: Cancelado		1
Emissário		Ponta Delgada	1					Cancelado JA04 CENCOMARACORES 111330 UTC JUN 15 NAV. WARNING 1121/15 PORTUGALARQUIPELAGO DOS ACORESILHA DE SAO MIGUEL PONTA DELGADAOPERACOES DE MERGULHO 12 A 21JUN ENTRE AS 0800 E AS 1700 HORAS LOCAIS, OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DE PONTA DELGADANA POISCAO 3744.1N / 02538.9W SOLICITASE RESGUARDO NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		Portinho da Costa (Lisboa)	1					Cancelado GL90 CENCOMAR 121200 UTC MAI 15 NAV. WARNING 935/15 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEPORTO DE LISBOATRABALHOS SUBAQUATICOS ATE 12JUN15 TRABALHOS SUBAQUATICOS NO EMISSARIO SUBMARINO DO PORTINHO DA COSTA. SOLICITASE RESGUARDO NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		Outros Pequenos Emissários (P. Santo)	1					Cancelado ML67 CENCOMARMADEIRA 051749 UTC MAR 15 NAV. WARNING 445/15 PORTUGALARQUIPELAGO DA MADEIRA ILHA DE PORTO SANTO EMISSARIO SUBMARINO DA PRAIA RIBEIRO COCHINO, EMERSO NA POSICAO (WGS 84) 3302.50N/ 01620.50W. SOLICITASERESGUARDO DE50 JARDAS. NNNN Data de cancelamento:		1
Emissário		Portinho da Costa (Lisboa)	1					Cancelado GL35 CENCOMAR 241830 UTC FEV 15 NAV. WARNING 385/15 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA OESTELISBOA ATE 30ABR15 TRABALHOS SUBAQUATICOS NO EMISSARIO SUBMARINO DO PORTINHO DA COSTA. NNNN Data de cancelamento:		1

Emissário		Ponta Delgada	1					Cancelado JA81 CENCOMARACORES 080105 UTC FEV 15 NAV. WARNING 254/15 PORTUGALARQUIPELAGO DOS ACORESILHA DE SAO MIGUEL PONTA DELGADA OPERACOES DE MERGULHO 09 A 15FEV15 ENTRE AS 0800 A AS 1700 HORAS LOCAIS, OPERACOES DE MERGULHO NO EMISSARIO SUBMARINO DE PONTA DELGADA, NA POSICAO 3744.1N / 02538.9W. NNNN Data de cancelamento:		1
Tubo							1	Cancelado JL52 CENCOMARACORES 281430 UTC ABR 15 NAV. WARNING 817/15 PORTUGALARQUIPELAGO DOS ACORES REPORTADO AVISTAMENTO TUBO DE BORRACHA COM 35 METROS DE COMPRIMENTO E 0,25 METROS DE DIAMETRO, SEMIFLUTUANTE A DERIVA NA PSN (WGS84) 3824.9N / 03021.2W CONSTITUI PERIGO PARA A NAVEGACAO NNNN Data de cancelamento:		1
2015 TOTAIS	0	6	6	0	0	0	1			7

ANO 2016										
Palavra de Busca	Aviso Genérico	Nome Emissário	Inspeções Manutenção Trabalhos	Movimentos Tubagens	Trabalhos de Construção	Sinalização Marítima	Tubos à Deriva	TEXTO	TEXTO	Quant.
Emissário		Guia	1					Cancelled RL34 CENCOMAR 240113 UTC NOV 16 NAV. WARNING 2638/16 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGALWEST COASTCASCAIS 29SEP16 TO 29DEC16, REHABILITATION WORK AT EMISSARIO DA GUIA AT POSITION (WGS 84): 3841.16N/ 00927.27W WIDE BERTH REQUESTED. NAV WARNING NR 2576/16 CANCELLED NNNN Cancel date: 30Nov2016	Cancelado GA88 CENCOMAR 240113 UTC NOV 16 NAV. WARNING 2638/16 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTECASCAIS 29SET16 A 29DEZ16, TRABALHOS DE REABILITACAO DO EMISSARIO DA GUIA NA POSICAO (WGS 84): 3841.16N/ 00927.27W SOLICITASE RESGUARDO. ANAV NR 2576/16 CANCELADO. NNNN Data de cancelamento: 30Nov2016	1
Emissário		Guia	1					Cancelled RA77 CENCOMAR 170053 UTC NOV 16 NAV. WARNING 2576/16 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGALWEST COASTCASCAIS 29SEP16 TO 29DEC16, REHABILITATION WORK AT EMISSARIO DA GUIA AT POSITION (WGS 84): 3841.16N / 00927.27W WIDE BERTH REQUESTED. NAV WARNING NR 2523/16 CANCELLED. NNNN Cancel date: 23Nov2016	Cancelado GA30 CENCOMAR 170053 UTC NOV 16 NAV. WARNING 2576/16 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTECASCAIS 29SET16 A 29DEZ16, TRABALHOS DE REABILITACAO DO EMISSARIO DA GUIA NA POSICAO (WGS 84): 3841.16N/ 00927.27W SOLICITASE RESGUARDO. ANAV NR 2523/16 CANCELADO. NNNN Data de cancelamento: 23Nov2016	1
Emissário		Guia	1					Cancelled RA39 CENCOMAR 100003 UTC NOV 16 NAV. WARNING 2523/16 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGALWEST COASTCASCAIS 29SEP16 TO 29DEC16, REHABILITATION WORK AT EMISSARIO DA GUIA AT POSITION (WGS 84): 3841.16N/00927.27W WIDE BERTH REQUESTED NAV WARNING NR 2475/16 CANCELLED NNNN Cancel date: 16Nov2016	Cancelado GL91 CENCOMAR 100003 UTC NOV 16 NAV. WARNING 2523/16 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTECASCAIS 29SET16 A 29DEZ16, TRABALHOS DE REABILITACAO DO EMISSARIO DAGUIA NA POSICAO (WGS 84): 3841.16N/ 00927.27W SOLICITASE RESGUARDO ANAV NR 2475/16 CANCELADONNNN Data de cancelamento: 16Nov2016	1
Emissário		Guia	1					Cancelled RA01 CENCOMAR 030105 UTC NOV 16 NAV. WARNING 2475/16 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGALWEST COASTCASCAIS 29SEP16 TO 29DEC16, REHABILITATION WORK AT EMISSARIO DA GUIA AT POSITION (WGS 84): 3841.16N/ 00927.27W WIDE BERTH REQUESTED. NAV WARNING NR 2427/16 CANCELLED. NNNN Cancel date: 09Nov2016	Cancelado GL52 CENCOMAR 030102 UTC NOV 16 NAV. WARNING 2475/16 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTECASCAIS 29SET16 A 29DEZ16, TRABALHOS DE REABILITACAO DO EMISSARIO DA GUIA NA POSICAO (WGS 84): 3841.16N/ 00927.27W SOLICITASERESGUARDO. ANAV NR 2427/16 CANCELADO. NNNN Data de cancelamento: 09Nov2016	1
Emissário		Guia	1					Cancelled RL67 CENCOMAR 270007 UTC OCT 16 NAV. WARNING 2427/16 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGALWEST COASTCASCAIS 29SEP16 TO 29DEC16, REHABILITATION WORK AT EMISSARIO DA GUIA, IN POSITION (WGS 84) 3841.16N/ 00927.27W WIDE BERTH REQUESTED. NAV WARNING NR 2345/16 CANCELLED. NNNN Cancel date: 02Nov2016	Cancelado GL19 CENCOMAR 270007 UTC OCT 16 NAV. WARNING 2427/16 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTECASCAIS 29SET16 A 29DEZ16, TRABALHOS DE REABILITACAO DO EMISSARIO DA GUIA, NA POSICAO (WGS 84): 3841.16N/ 00927.27W SOLICITASE RESGUARDO. ANAV NR 2345/16 CANCELADO. NNNN Data de cancelamento: 02Nov2016	1

Emissário		Guia	1					Cancelled RA90 CENCOMAR 200009 UTC OCT 16 NAV. WARNING 2345/16 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGAL WEST COASTCASCAIS 29SEP16 TO 29DEC16, REHABILITATION WORK AT EMISSARIO DA GUIA AT POSITION (WGS 84): 3841.16N/ 00927.27W WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date:	Cancelado GA46 CENCOMAR 200009 UTC OCT 16 NAV. WARNING 2345/16 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTECASCAIS 29SET16 A 29DEZ16, TRABALHOS DE REABILITACAO DO EMISSARIO DA GUIA NA POSICAO (WGS 84): 3841.16N/ 00927.27W SOLICITASE RESGUARDO. ANAV NR 2303/16 CANCELADO NNNN Data de cancelamento: 26Out2016	1
Emissário		Celbi / Soporcel	1					Cancelado GA25 CENCOMAR 140012 UTC OCT 16 NAV. WARNING 2317/16 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEFIGUEIRA DA FOZ ATEH 16OUT16, NO EMISSARIO SUBMARINO DA LEIROSA, TRABALHOS DE MANUTENCAO COM OPERACOES DE MERGULHO, SINALIZADAS POR EMBARCACOES COM BANDEIRA ALFA, A PARTIR DO BATELAO DOURO (LX385AL), FUNDEADO NA POSICAO (WGS 84): 4003.197N/ 00854.655W. NAVEGACAO DEVE DAR RESGUARDO E NAO INTERFERIR ANAV NR 2249/16 CANCELADO NNNN Data de cancelamento: 16Out2016		1
Emissário		Guia	1					Cancelled RA59 CENCOMAR 130006 UTC OCT 16 NAV. WARNING 2303/16 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGALWEST COASTCASCAIS 29SEP16 TO 29DEC16, REHABILITATION WORK AT EMISSARIO DA GUIA AT POSITION (WGS 84): 3841.16N/ 00927.27W WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date: 19Oct2016	Cancelado GA15 CENCOMAR 130006 UTC OCT 16 NAV. WARNING 2303/16 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTECASCAIS 29SET16 A 29DEZ16, TRABALHOS DE REABILITACAO DO EMISSARIO DA GUIA NA POSICAO (WGS 84): 3841.16N/ 00927.27W SOLICITASE RESGUARDO. ANAV NR 2240/16 CANCELADO NNNN Data de cancelamento: 19Out2016	1
Emissário		Celbi / Soporcel	1					Cancelado GL75 CENCOMAR 070012 UTC OCT 16 NAV. WARNING 2249/16 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEFIGUEIRA DA FOZ ATEH 16OUT16, NO EMISSARIO SUBMARINO DA LEIROSA, TRABALHOS DE MANUTENCAO COM OPERACOES DE MERGULHO, SINALIZADAS POR EMBARCACOES COM BANDEIRA ALFA, A PARTIR DO BATELAO DOURO (LX385AL), FUNDEADO NA POSICAO (WGS 84): 4003.197N/ 00854.655W. NAVEGACAO DEVE DAR RESGUARDO E NAO INTERFERIR ANAV NR 2205/16 CANCELADO NNNN Data de cancelamento: 13Out2016		1
Emissário		Guia	1					Cancelled RA14 CENCOMAR 060010 UTC OCT 16 NAV. WARNING 2240/16 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGALWEST COASTCASCAIS 29SEP16 TO 29DEC16, REHABILITATION WORK AT EMISSARIO DA GUIA AT POSITION (WGS 84): 3841.16N/ 00927.27W WIDE BERTH REQUESTED. NNNN Cancel date: 12Oct2016	Cancelado GL68 CENCOMAR 060010 UTC OCT 16 NAV. WARNING 2240/16 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTECASCAIS 29SET16 A 29DEZ16, TRABALHOS DE REABILITACAO DO EMISSARIO DA GUIA NA POSICAO (WGS 84): 3841.16N/ 00927.27W SOLICITASE RESGUARDO. ANAV NR 2198/16 CANCELADO NNNN Data de cancelamento: 12Out2016	1

Emissário		Celbi / Soporcel	1					Cancelado GL44 CENCOMAR 300014 UTC SEP 16 NAV. WARNING 2205/16 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEFIGUEIRA DA FOZ ATEH 16OUT16, NO EMISSARIO SUBMARINO DA LEIROSA, TRABALHOS DE MANUTENCAO COM OPERACOES DE MERGULHO, SINALIZADAS POR EMBARCACOES COM BANDEIRA ALFA, A PARTIR DO BATELÃO DOURO (LX385AL), FUNDEADO NA POSICAO (WGS 84): 4003.197N/ 00854.655W. NAVEGACAO DEVE DAR RESGUARDO E NAO INTERFERIR ANAV NR 2157/16 CANCELADO NNNN Data de cancelamento: 06Out2016		1
Emissário		Guia	1					Cancelled RL84 CENCOMAR 290955 UTC SEP 16 NAV. WARNING 2198/16 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGALWEST COASTCASCAIS 29SEP16 TO 29DEC16, REHABILITATION WORK AT EMISSARIO DA GUIA AT POSITION (WGS 84): 3841.16N/ 00927.27W WIDE BERTH REQUESTED NNNN Cancel date: 05Oct2016	Cancelado GL39 CENCOMAR 290955 UTC SEP 16 NAV. WARNING 2198/16 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTECASCAIS 29SET16 A 29DEZ16, TRABALHOS DE REABILITACAO DO EMISSARIO DA GUIA NA POSICAO (WGS 84): 3841.16N/ 00927.27W SOLICITASE RESGUARDO NNNN Data de cancelamento: 05Out2016	1
Emissário		Celbi / Soporcel	1					Cancelado GL08 CENCOMAR 231029 UTC SEP 16 NAV. WARNING 2157/16 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEFIGUEIRA DA FOZ ATEH 16OUT16, NO EMISSARIO SUBMARINO DA LEIROSA, TRABALHOS DE MANUTENCAO COM OPERACOES DE MERGULHO, SINALIZADAS POR EMBARCACOES COM BANDEIRA ALFA, A PARTIR DO BATELÃO DOURO (LX385AL), FUNDEADO NA POSICAO (WGS 84): 4003.197N/ 00854.655W. NAVEGACAO DEVE DAR RESGUARDO E NAO INTERFERIR NNNN Data de cancelamento: 29Set2016		1
Emissário		Celbi / Soporcel	1					Cancelado GA87 CENCOMAR 081827 UTC JUL 16 NAV. WARNING 1580/16 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEFIGUEIRA DA FOZ ATEH 16SEP16, NO EMISSARIO SUBMARINO DA LEIROSA, TRABALHOS DE MANUTENCAO COM OPERACOES DE MERGULHO, SINALIZADAS POR EMBARCACOES COM BANDEIRA ALFA, A PARTIR DO BATELÃO DOURO (LX385AL), FUNDEADO NA POSICAO (WGS 84): 4003.197N/ 00854.655W. NAVEGACAO DEVE DAR RESGUARDO E NAO INTERFERIR. NNNN Data de cancelamento: 14Jul2016		1
Emissário		Guia	1					Cancelado GL18 CENCOMAR 100014 UTC JUN 16 NAV. WARNING 1339/16 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEOPERACOES DE MERGULHO 04JUN16 A 04JUL16, TRABALHOS DE MERGULHO, DE LIMPEZA DAS BOIAS E AMARRAS DOS EMISSARIOS DA SANEST. TRABALHOS TERAPO APOIO EMBARCACAO AMORASUB (LX453AL) SOLICITASE RESGUARDO. ANAV NR 1297/16 CANCELADO. NNNN Data de cancelamento: 17Jun2016		1

Emissário		Guia	1					Cancelado GA91 CENCOMAR 031949 UTC JUN 16 NAV. WARNING 1297/16 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEOPERACOES DE MERGULHO 04JUN16 A 04JUL16, TRABALHOS DE MERGULHO, DE LIMPEZA DAS BOIAS E AMARRAS DOS EMISSARIOS DA SANEST. TRABALHOS TERAPO APOIO EMBARCACA0 AMORASUB (LX453AL) SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: 09Jun2016		1
Emissário		Espinho				1		Cancelled RL33 CENCOMAR 022158 UTC JUN 16 NAV. WARNING 1289/16 PORTUGALCONTINENTAL PORTUGALWEST COAST ESPINHO EMISSARIO J LIGHT (D2059.59), IN POSITION (WGS84): 4040.37N / 00844.53W, UNLIT. NNNN Cancel date:	Cancelado GA86 CENCOMAR 022158 UTC JUN 16 NAV. WARNING 1289/16 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEESPINHO FAROLIM EMISSARIO J (LL 91.00), NA POSICAO (WGS84): 4040.37N / 00844.53W, APAGADO. NNNN Data de cancelamento:	1
Emissário		em Albufeira	1					Cancelado GA13 CENCOMAR 181804 UTC MAY 16 NAV. WARNING 1192/16 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL COSTA SUL ALBUFEIRA ENCONTRASE UM EMISSARIO A FLUTUAR,SINALIZADO POR UMA BOIA COR DE LARANJA, NA POSICAO 3704.750N / 00814594W, CONSTITUI PERIGO AH NAVEGACAO. SOLICITASE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: 21Mai2016		1
2016 TOTAIS	0	18	17	0	0	1	0			18

ANO 2017 - 1º Semestre										
Palavra de Busca	Aviso Genérico	Nome Emissário	Inspeções Trabalhos Manutenção	Movimentos Tubagens	Trabalhos de Construção	Sinalização Marítima	Tubos à Deriva	TEXTO	TEXTO	Quant.
Emissário		Câmara de Lobos (Madeira)	1					Cancelado MAB8 CENCOMARMADEIRA 290111 UTC MAY 17 NAV. WARNING 1310/17 PORTUGAL-ARQUIPELAGO DA MADEIRA - ILHA DA MADEIRA 30MAI17 A 31MAI17 DAS 1700 AHS 1900 HORAS LOCAIS, HORA DO REBENTAMENTO 1800 HORAS LOCAIS. 01JUN17 A 03JUN17 DAS 1200 AHS 1400 HORAS LOCAIS, HORA DO REBENTAMENTO 1300 HORAS LOCAIS. DEFLAGRACAO DE EXPLOSIVOS NO EMISSARIO DA ETAR DE CAMARA DE LOBOS. SOLICITA-SE RESGUARDO. NNNN Data de cancelamento: 03-Jun-2017		1
Tubos				1				Cancelado GL90 CENCOMAR 210227 UTC MAR 17 NAV. WARNING 0746/17 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEREBOQUE REBOCADOR LEOPARD, REBOCA TUBO COM 330 METROS DE COMPRIMENTO, 2 METROS DE DIAMETRO E 160 TONELADAS DE PESO, DO PORTO DE SETUBAL COM DESTINO AO PANAMA. NAVEGACAO DEVE DAR RESGUARDO NNNN Data de cancelamento: 22Mar20		1
Tubos				1				Cancelado GL80 CENCOMAR 190001 UTC MAR 17 NAV. WARNING 0735/17 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTEREBOQUE 20MAR17 AHS 0800 HORAS LOCAIS, REBOCADOR "LEOPARD", REBOCA TUBO COM 330 METROS DE COMPRIMENTO, 2 METROS DE DIAMETRO E 160 TONELADAS DE PESO, ATEH AH ENTRADA SUL DO PORTO DE SETUBAL, ONDE AGUARDA A PAIRAR, REBOCADOR MONTINHO (S42RC), QUE RECEBE TUBO E AGUARDA REABASTECIMENTO DO REBOCADOR "LEOPARD", QUE PROSSEGE VIAGEM PELAS 1830 HORAS LOCAIS COM DESTINO AO PANAMA. NAVEGACAO DEVE TER EM ATENCAO ESTAS OPERACOES NNNN Data de cancelamento: 20Mar2017		1
Tubos							1	Cancelado GA62 CENCOMAR 072116 UTC FEB 17 NAV. WARNING 0363/17 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTALCOSTA OESTE TUBOS AH DERIVA ANAV NR 0347/17 CANCELADO NNNN Data de cancelamento: 08Fev2017		1
Tubos							1	Cancelado GA45 CENCOMAR 061047 UTC FEB 17 NAV. WARNING 0347/17 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL ENCONTRAMSE AH DERIVA 8 TUBOS INTERLIGADOS COM UM COMPRIMENTO DE 340 METROS, NA PROXIMIDADE DA POSICAO (WGS84) 3858.5N/ 01007.5W. CONSTITUI PERIGO PARA A NAVEGACAO. ANAV NR 0336/17 CANCELADO NNNN Data de cancelamento: 07Fev2017		1

Tubos							1	Cancelado GA32 CENCOMAR 051645 UTC FEB 17 NAV. WARNING 0336/17 PORTUGALPORTUGAL CONTINENTAL ENCONTRAMSE AH DERIVA 8 TUBOS INTERLIGADOS COM UM COMPRIMENTO DE 340 METROS, NA VIZINHANCA DA POSICAO (WGS84) 3758.5N / 01005.1W. CONSTITUI PERIGO PARA A NAVEGACAO. NNNN Data de cancelamento: 07Fev2017		1
2017 TOTAIS	0	1	1	2	0	0	3			6



Principal suspeito	Eclipse solar: Em	Português morto a	Dobra o joelho, pá		

Cargueiro encalha em S. Jacinto

ANDREA CUNHA FREITAS 20/10/1999 - 00:00

O mau tempo, associado a um avaria no motor, fez encalhar um navio de grande porte na praia de S. Jacinto, em Aveiro. Para o comandante dos Bombeiros Novos da cidade, o navio estaria "demasiado próximo da costa" por outras embarcações que se encontrava na zona não tiveram problemas. Um rombo no casco do cargueiro fez temer pela possibilidade de haver um derrame de combustível.

O navio de carga "Courage", com pavilhão de Barbados (uma país das Antilhas), encalhou ontem de madrugada ao largo da praia de São Jacinto, em Aveiro. Não houve feridos e o acidente terá ocorrido por volta das 3h30 da manhã, na sequência de um temporal no mar. A força dos ventos e das marés fizeram romper as amarras que prendiam as âncoras e arrastaram o cargueiro para o areal de S. Jacinto, que ficou imobilizado num banco de areia a menos de cem metros da linha da costa. Os 18 tripulantes foram resgatados, um a um, por um helicóptero da Força Aérea. Com a descida da maré, o cargueiro sofreu um rombo a meio do casco e deixou os responsáveis perante a possibilidade de haver uma fuga de cerca de sete toneladas de nafta. Com 114 metros de comprimento, o navio tinha chegado ontem de madrugada de Lagos, na Nigéria, carregado com matéria-prima utilizada no fabrico de rações de animais, e encontrava-se atracado perto ao porto de Aveiro, onde esperava dar entrada. O mau tempo deitou por água abaixo todos os planos e levou o navio ficar enterrado nas areias da praia de São Jacinto, sem energia eléctrica e com uma avaria no motor. A bordo, encontrava-se uma tripulação composta

por 18 pessoas - gregos, filipinos, croatas e romenos -, que já nada podiam fazer. Algumas horas depois do resgate dos tripulantes, com a descida da maré, o barco terá assentado nas areias e sofrido um rombo. De acordo com o comandante da Capitania do Porto de Aveiro, Branco Toscano, o "Courage" corria o risco de, durante a noite e devido à violência das das ondas, quebrar a meio e deixar escapar as cerca de sete toneladas de nafta armazenadas nos dois tanques centrais. Apesar deste risco, Toscano considera que o "grosso do combustível, cerca de 150 toneladas, deverá estar a salvo por se encontrar no tanque principal, situado na ré do navio". No entanto, o mesmo responsável previa que o mau estado do tempo e do mar poderá impossibilitar a colocação de barreiras de protecção, pelo que o eventual derrame provocado pelo combustível deverá dar à costa. Segundo explicou o comandante grego do "Courage", Papaperas, os problemas terão surgido quando, já próximo da costa, "o navio ficou posicionado paralelamente à linha da costa, foi atingido pelo mar encrespado a estibordo e lançado contra a areia". Antes, de proa virada para o mar, o cargueiro teria tido algumas hipóteses de não encalhar. Porém, estava já sem amarras e âncoras suficientemente fortes para lutar contra a força do mar e não podia recorrer à força do motor, entretanto avariado. "O motor precisava de três horas para ser reparado, para ficar operacional. Quando chamámos os maquinistas, eles ainda tentaram puxar pelo motor, mas, com pouco ar nos compressores e com a temperatura demasiado alta, ele não respondia", contou o comandante do cargueiro, já em terra firme. Sem motor, sem amarras e âncoras e ao sabor dos ventos e marés, o "Courage" acabou por ser arrastado até ficar imobilizado diante das dunas da Reserva de S. Jacinto. "Não corremos perigo absoluto, imediato. Mas apercebi-me de que a tripulação estava nervosa. São homens do mar, mas nunca estiveram numa situação destas, antes. É muito difícil julgar, acreditar nas palavras do capitão, independentemente de confiarem e de gostarem muito dele. É natural, é humano que tenham ficado nervosos. Por isso, preferi trazê-los para terra sãos e salvos", explicava Papaperas. Assim, por decisão do comandante da capitania, as operações de salvamento eram iniciadas ao amanhecer e, por volta das 9h30 da manhã, a única mulher a bordo era a primeira tripulante do navio a ser resgatada pelo helicóptero da Força Aérea. Um a um, todos os tripulantes foram pisando terra firme,

ANEXO 11

numa operação que demorou menos de uma hora e que apenas terminou quando o comandante abandonou o "Courage". Papaperas reforça que o acidente terá sido o resultado de uma combinação do mau tempo com os problemas surgidos com as âncoras e a avaria do motor. Para o comandante dos Bombeiros Novos de Aveiro, José César, o navio "estaria demasiado próximo da costa", uma vez que as outras embarcações que também se encontravam na zona não tiveram dificuldades. "Estivemos sempre em contacto com a tripulação", referiu o responsável da corporação aveirense, que acompanhou a situação com a equipa de salvamento composta ainda por elementos dos bombeiros de Estarreja e de Murtosa, GNR, Protecção Civil e Polícia Marítima. "Apenas tive medo quando eles lançaram as escadas pelo casco do navio, pegaram em bóias e atiraram objectos para o mar, para ver o percurso. Receei que tentassem saltar, o que poderia ter sido fatal, devido à força das correntes. Felizmente, não artiscaram", explicou César. Os 18 tripulantes foram recebidos pelos elementos da Protecção Civil, que os transportaram para a junta de freguesia local, para a necessária identificação. Depois, ficarão sob a reponsabilidade do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras. Por seu lado, o "Courage" deverá ainda permanecer junto à praia de São Jacinto até que a capitania do porto de Aveiro elabore e execute um plano para a sua remoção. Uma operação que deverá "demorar ainda algum tempo", segundo Branco Toscano, dado que o rombo no casco do cargueiro impossibilita o seu reboque. Assim, a dimensão dos estragos provocados no barco vai implicar o seu desmantelamento. Protecção Civil, bombeiros, Polícia Marítima, Capitania do Porto de Aveiro tencionavam passar a noite no areal onde o "Courage" encalhou, por causa da possibilidade do navio poder quebrar ao meio.

COMENTÁRIOS

Os comentários a este artigo estão fechados. [Saiba porquê.](#)

[Criar bloque](#) [Iniciar sessão](#)

[Mais](#) [Blogue seguinte»](#)

[G+](#)

Marintimidades

"Marintimidades" foi criado para falar das coisas do mar, da ría, de embarcações, de artes, de museologia marítima e de eventos que surjam dentro desta área, publicitando-os, e sobre eles detendo um olhar...

Arquivo do bloque

SEGUNDA-FEIRA, 19 DE OUTUBRO DE 2009

Naufrágio do "Courage", em S. Jacinto, faz dez anos

Faz hoje dez anos, dia 19 de Outubro, que, pelas 3. 30 h da madrugada, um cargueiro de grande porte, com bandeira dos Barbados, encalhou na praia de S. Jacinto.

O **Courage**, que transportava cerca de seis mil toneladas de bagaço e resíduos de palmitos, preparava-se para descarregar parte da mercadoria no Porto de Aveiro, encontrava-se fundeado ao largo da costa e o incidente deverá ter sido provocado pelo mau tempo que se fez sentir e consequentes problemas técnicos.

O navio, de cerca de 114 metros de comprimento fora a fora, 17,68 m. de boca e 9,02 de pontal, com uma arqueação bruta de 4 715 toneladas e líquida de 2 981, construído em Uwajima, no Japão, em 1976, acabou por encalhar a 50 metros da praia de S. Jacinto.

[Iconografia do barco](#)

[Indicetro/cu...](#)

[Colômbio Fallas do](#)

[Mar/Fallas da Ria,](#)

[no MMI](#)

[Naufrágio do](#)

["Courage", em S.](#)

[Jacinto, faz dez](#)

[anos...](#)

[O Casco do Aveiro,](#)

[intern... e hoie...](#)

[Painéis de Molliceiros -](#)

[Espreita aqui!](#)

[Batida do Tício de](#)

[Marquês da Silva](#)

[Setembro \(7\)](#)

[Agosto \(6\)](#)

[Julho \(9\)](#)

[Junho \(6\)](#)

[Maio \(9\)](#)

[Abril \(6\)](#)

[Marco \(10\)](#)

[Fevereiro \(11\)](#)

[Janeiro \(8\)](#)

[2008 \(59\)](#)

Acerca de mim



ANA MARIA LOPES

[Ver o meu perfil completo](#)

O salvamento por helicóptero



E, agora, o navio?

Depois de uma primeira hipótese de poder ser rebocado e reposto a navegar, tal solução foi rapidamente posta de parte, pois houve dificuldades em contactar o armador e as condições climáticas também não eram as mais favoráveis.

O **Courage** encalhado na praia



Feita a chamada de emergência, as equipas de salvamento ainda aventuraram a hipótese de salvar os seus dezoito tripulantes através de um cabo de vaivém, mas a forte rebentação impediu tal operação, acabando por se optar pela utilização de um helicóptero, cerca das 10 h da manhã. A tripulação foi salva em segurança.

ANEXO 12

E os problemas ambientais originados por qualquer derrame do combustível existente a bordo?

O comandante grego, Papapateras, descansou os jornalistas assegurando que o navio não tinha muito gasóleo a bordo e, que o que tinha, não apresentava qualquer perigo.

O pior é que, entretanto, com o decorrer dos acontecimentos, foi lançado o alerta de que o cargueiro **estava em risco de se quebrar**, o que veio a acontecer com a abertura de uma fenda a meio, na zona da carga e de um dos depósitos, o que motivou preocupações bem maiores e daí a necessidade de ser efectuado um plano de emergência.



Corre o risco de abrir fissuras...

Tudo a postos, disponibilizadas autoridades de emergência, de prevenção também alguns responsáveis da **Reserva Natural de S. Jacinto**, chegou a ser posto algum material antipoluição pela Direcção Geral da Marinha (tanques, bombas e aspiradores) em frente ao local onde o navio encalhou, tentando evitar os efeitos de uma eventual "maré negra".

O previsto aconteceu mesmo e o navio alquebrou em dois.



Quebrado em duas partes...

Todos davam o seu parecer...achando que os impactos causados pelo eventual derrame de combustível seriam o pouco imprevisíveis. Teriam um efeito mais imediato, derramando-se sobre a areia? Far-se-iam sentir mais tarde, através da cadeia alimentar, com peixes com sabor a gasóleo? – foram as hipóteses mais imediatas.

Só me fui apercebendo, na época, que o assunto causou muita polémica, que foi noticiado, quer na imprensa, quer na televisão, durante anos, tendo-me chegado ecos, através do jornal **Expresso**, que, após 5 anos (1999), ainda permaneciam soterradas no areal 300 toneladas de destroços, visto que a operação de remoção não obtivera um sucesso pleno.

Ainda, uma nota de imprensa de **29 de Novembro de 2000**, refere que *"já começou a instalação do estaleiro para a remoção dos destroços do navio Courage, encalhado na praia, junto à Reserva Natural das Dunas de São Jacinto. A Capitania do Porto de Aveiro vai seguir os trabalhos na condição de observador. Branco Toscano, responsável pela Capitania, à época, espera que os trabalhos não levanten problemas de poluição na zona envolvente, mostrando-se confiante, já que a empreitada vai ser desenvolvida por uma empresa experiente. Os trabalhos no terreno deverão começar ainda esta semana"*.

Nunca mais ouvi falar do assunto. Certamente porque o que se temeu na altura - riscos ambientais - se não concretizou.

Fotografias gentilmente cedida por Rinaldo Delgado

Ílhavo, 19 de Outubro de 2009

Ana Maria Lopes

Publicada por Ana Maria Lopes, à(s) 11:09
Etiquetas: Navio Courage , Problemas ambientais

3 comentários:



fangueiroantonio disse...
Boa noite.

Muito interessante ver este caso de apenas há 10 anos atrás, mas do qual não me recordava.
(Agora brincando), mas que desastre seria se aquelas 6.000 toneladas de bagaço entrassem no mar.
Países com mar e costa, nunca estão livres de encalhes, e seria bom que Portugal tivesse os meios para tratar destas possibilidades. Podem ser tragédias muito sérias, como o foi a do "Prestige" na Galiza, já bem perto de Portugal. Não sei se o assunto seria tratado da mesma forma como o foi pelos Galegos, com tanta prontidão e voluntariado das populações. Como se diz na minha terra, "é livrar de acontecer".

Atentamente,
www.caxinas-a-freguesia.blogspot.pt
segunda-feira, outubro 19, 2009



marmol disse...
Os casos de naufrágios e encalhes fazem-me arrepiar porque os vivi.

O último, o encalhe do "Coral Bulker", semelhante ao que descreve, aconteceu no dia 25 de Dezembro de 2000, poucos meses antes de me reformar da pilotagem. Estava de serviço quando tal sucedeu e nos dias e meses seguintes constituiu um espectáculo visto por milhares de pessoas que dos mais diversos pontos da região e do país se deslocavam em romaria para ver as ondas batidas contra o costado galego do navio. Houve quem afirmasse que a Romaria d'Agonia tinha sido antecipada.

segunda-feira, outubro 19, 2009

Anónimo disse...

Boa tarde mesmo a tempo de ainda dar a minha opinião !
O navio encalhou ,vindo do ancoradouro normalmente a

oeste do porto de Aveiro ,mas veio ao rola e com certeza com temporal ou ventos fortes ,e não deu tempo por isto ou aquilo de por as maquinas em funcionamento total !

Mas vir a praia e tentar salvar os homens com cabos de vai e

ben e, com os helis ali encostados na base de Sao Jacinto !!!

Mais uma de arrepiar ,porque os homens ,não sei quantos

foram salvos só as 10 horas da manhã por helicóptero !!!

É de supor que se fosse um barco de pesca ,morriam todos

como aconteceu com o claudio manuel ,perto da praia do

mesmo e mais recentemente o luz do samciro que a 50 metros

da praia infelismnte só escapou um homem !!!

É caso para dizer estamos super preparados para deixar

morrer os homens mesmo na praia ,uma vergonha

Nacional !!!

com os melhores cumprimentos de Jaime Pião

[luzca-feira outubro 20, 2009](#)

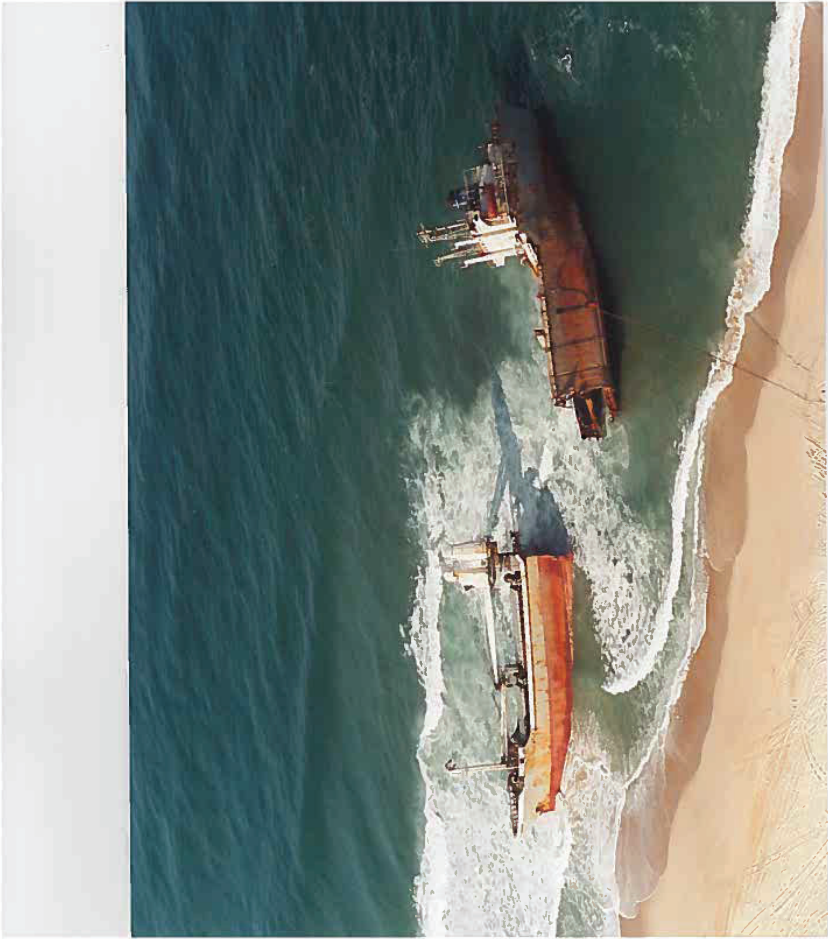
[Enviar um comentário](#)

[Mensagem mais recente](#)

[Página inicial](#)

[Mensagem antiga](#)

Subscrever: [Enviar comentários \(Atom\)](#)



ANEXO 13

Face ao exposto naquele parecer, e ao facto desta obra se encontrar em período de garantia, não devendo portanto outras empresas executarem ai trabalhos da natureza dos aqui referidos, proponho que seja adjudicada a reparação do Emissário Submarino de S. Jacinto à firma ETERMAR, Empresa de Obras Terrestres e Marítimas, SA, pelo valor global de 12.485 000\$000 (mais IVA à taxa legal em vigor).

SIMRIA 31 de Janeiro de 2000

Flavia

ANEXO 14

020DT20C0JF06

21

020DT200JE06

Após a recepção do Relatório de Inspeção e Peritagem ao Emissário Submarino de S. Jacinto (doc. 3845, de 99/11/16) realizada na sequência do incidente ocorrido ao largo da Barra do Porto de Aveiro com o navio “MV COURAGE”, foi realizada a Informação 207D/99JP29, que se encontra em anexo.

ETERMAR - Empresa de Obras Terrestres e Marítimas, SA

EXUTOR SUBMARINO DE S. JACINTO

Parecer sobre um Relatório de Peritagem e Inspeção ao Emissário Submarino

1.- PONTO PRÉVIO

Com o presente parecer vem-se dar resposta a uma solicitação da Etermar à WWV, através de fax, o qual tinha em anexo uma cópia de um relatório da inspeção efectuada ao emissário submarino de S. Jacinto, após o incidente ocorrido ao largo da Barra do Porto de Aveiro com o navio "MV COURAGE".

Essa inspeção, feita pela INSPESUB, Lda. mostrou a existência de alguns danos no emissário provocados por aquele navio. O estado do emissário no que respeita à agressão é caracterizada no relatório em questão da forma seguinte:

"Foi encontrado, a cerca de dois mil quatrocentos e cinquenta metros da câmara de carga, um anel de lastragem danificado. O dano consiste na rotura da parte inferior de junção do meio anel da base, que foi arrancado na direcção Sul para Norte, arrastando toda a parte superior do respectivo anel ficando este depositado ao lado do tubo pela parte Norte deste.

(...)

Mais digo que foram inspecionados os empalmes e soldaduras de um lado e outro do spot e foram achados sem dano.

Aparentemente não parece que o eixo da tubaria tenha sido desviado, no entanto reserva-se este parecer devido a pouca visibilidade da zona (...)

Devo também referir que ao tubo nessa área foram feitos por esse dano, "arranhões" na parte superior deste, variando a máxima penetração entre dois e três milímetros. A vida do tubo nessa zona foi raspado.

Complementarmente são feitos alguns comentários ao estado do emissário, salientando-se a conclusão de que grande parte do troço apoiado no fundo está parcialmente assoreado (em regra, a areia atinge a geratriz inferior da tubagem), o que favorece a estabilidade do conjunto.

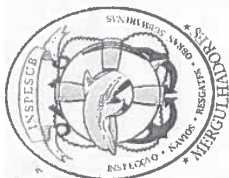
2.- PARECER

Face à descrição anteriormente apresentada é nosso parecer que:

- a) Os rasgos na tubagem, apenas com um máximo de três milímetros de penetração, não são condicionantes quer para a integridade da tubagem, quer para a estabilidade global, não se justificando, portanto, qualquer reparação ou reforço.
- b) No que respeita ao anel de afundamento fracturado dever-se-á proceder à sua substituição por uma nova unidade, logo que as condições de mar o permitam, por duas razões principais:
 - b.1 - A tubagem foi dimensionada para resistir à acção da agitação de projecto através do seu peso próprio e do peso dos anéis de afundamento. A falta de uma destas unidades irá, evidentemente, reduzir-lhe a capacidade resistente.
 - b.2 - O troço de tubagem sem qualquer dispositivo de estabilização, embora apoiado inferiormente na parte inferior do anel danificado, sofrerá ligeiras oscilações, causadas pela acção da agitação marítima. Essas oscilações, irão danificar a tubagem, por abrasão entre esta e o anel, tanto mais rapidamente quanto mais "irregular" for a superfície de contacto entre os dois materiais (o que é muito provável neste caso, dado a área de contacto ser uma superfície de rotura do betão armado).
- c) Salienta-se ainda que, face à "intensidade" da agressão ocorrida, o emissário mostrou um excelente comportamento, suportando essa agressão praticamente sem estragos.

Lisboa, Dezembro de 1999

ANEXO 15



INSPESUB Lda – Inspeções, Vistorias, montagem e Manutenção de Estruturas Submarinas, Resgates, Navios e Obras Submarinas.

Rua Dos Emigrantes Nº 68 Pardilhó
3860 Estarreja Portugal
Telefone / Fax: 234855074
Telemóvel : 965541847



INSPESUB Lda – Inspeções, Vistorias, montagem e Manutenção de Estruturas Submarinas, Resgates, Navios e Obras Submarinas.

Rua Dos Emigrantes Nº 68 Pardilhó
3860 Estarreja Portugal
Telefone / Fax: 234855074
Telemóvel : 965541847

De: **INSPESUB Lda** – Inspeções, Vistorias, Montagem e Manutenção de Estruturas Submarinas, Resgates, Navios e Obras Submarina

Para: **SIMRIA** – Saneamento Integrado dos Municípios da Ria, S.A.

Data: 15 de Novembro de 1999 Ass: Relatório de Peritagem e Inspeção ao Emissário Submarino

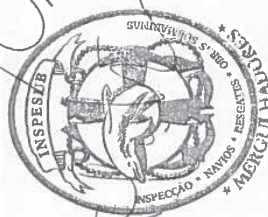
Exmos Srs.:

Junto remeto Relatório de Peritagem e Inspeção ao Emissário Submarino de S. Jacinto, original e duas cópias, conforme o acordado com V. Exas..

Sem outro assunto de momento, me subscrevo

Atenciosamente

INSPESUB Lda.



ANEXO 16

RELATÓRIO DE INSPEÇÃO E PERITAGEM

I

REQUERENTE : SIMRIA – SANEAMENTO INTEGRADO DOS MUNICÍPIOS
RIA, S.A.
R. Capitão Sousa Pizarro, nº 60 3810-076 AVEIRO
PORTUGAL

DATA DE REQUISIÇÃO : 29 de Outubro de 1999.

OBJECTIVO : Inspeccionar e peritar a possível avaria provocada pelo navio “ MV COURAGE “,
na tubaria do emissário submarino de S. Jacinto.

DATA E LOCAL DA PERITAGEM : Oceano Atlântico, S. Jacinto, 09 de Novembro de 1999.

TIPO DE INSPEÇÃO : Inspeção visual com marcação métrica e registo fotográfico .

RESPONSÁVEL PELA INSPEÇÃO E PERITAGEM :

COMANDANTE **FREDERICO J. MENDES DA SILVA**



INSPESUB Lda — Inspeções, Vistorias, montagem e Manutenção de Estruturas Submarinas. Resgates, Navios e Obras Submarinas.

Rua Dos Emigrantes Nº 68 Pardilhó
3860 Estarreja Portugal
Telefone / Fax: 234855074
Telemóvel : 965541847

II

AUTO DE INSPEÇÃO E PERITAGEM AO EMISSÁRIO SUBMARINO

Foi seguido o emissário desde a extremidade definida pela bóia J1 até cerca de cem metros para terra da bóia J2, não sendo possível continuar por mais extensão devido à visibilidade da água se encontrar em más condições.

Foram verificadas macroscopicamente todas as soldaduras da tubaria, bem como todos os empalmes e anéis de lastragem, e foram achados conforme as normas exigidas.

Foi encontrado a cerca de dois mil quatrocentos e cinquenta metros da câmara de carga, um anel de lastragem danificado. O dano consiste na rotura da parte inferior de junção do meio anel da base, que foi arrancado na direcção Sul para Norte, arrastando toda a parte superior do respectivo anel ficando este depositado ao lado do tubo pela parte Norte deste, (fig. 5).

No caso de reparação do anel, este deverá ser totalmente removido e substituído por outro igual, de forma a garantir o peso aparente inicial da tubaria naquela área, que se encontra desassoreada.

Mais digo que foram inspecionados os empalmes e soldaduras de um lado e outro do spot e foram achados sem dano.

Aparentemente não parece que o eixo da tubaria tenha sido desviado, no entanto reserva-se este parecer devido a pouca visibilidade da zona que não permitiu poder avaliar o grau de desvio do tubo e a possíveis desvios relativamente ao eixo calculado, a quando o seu afundamento.

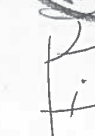
Devo também referir que ao tubo nessa área, foram feitos por esse dano, "arranhões" na parte superior deste, variando a máxima penetração entre dois e três milímetros. A vida do tubo nessa zona foi raspada, (ver no registo fotográfico).

As marcações em cabo com um entalhe de bóia plástica e nós para marcar os tramos de cem metros, estão danificados, e muitos não existem ou porque já foram colhidos pelas correntes, ou porque não foram lá colocados.

Existem presos aos anéis em algumas zonas, pontas perdidas de redes de pesca.

Pardilhó, 11 de Novembro de 1999

INSPESUB Lda.


(FREDERICO MENDES DA SILVA, Cmt.)



ESCALA FEITA PELA ALVARA E FERREIRO NO TUBO



PAITE SUTFLORE DO ANEL DELASTRO DANIFICADO

(VISTA DE CIMA)

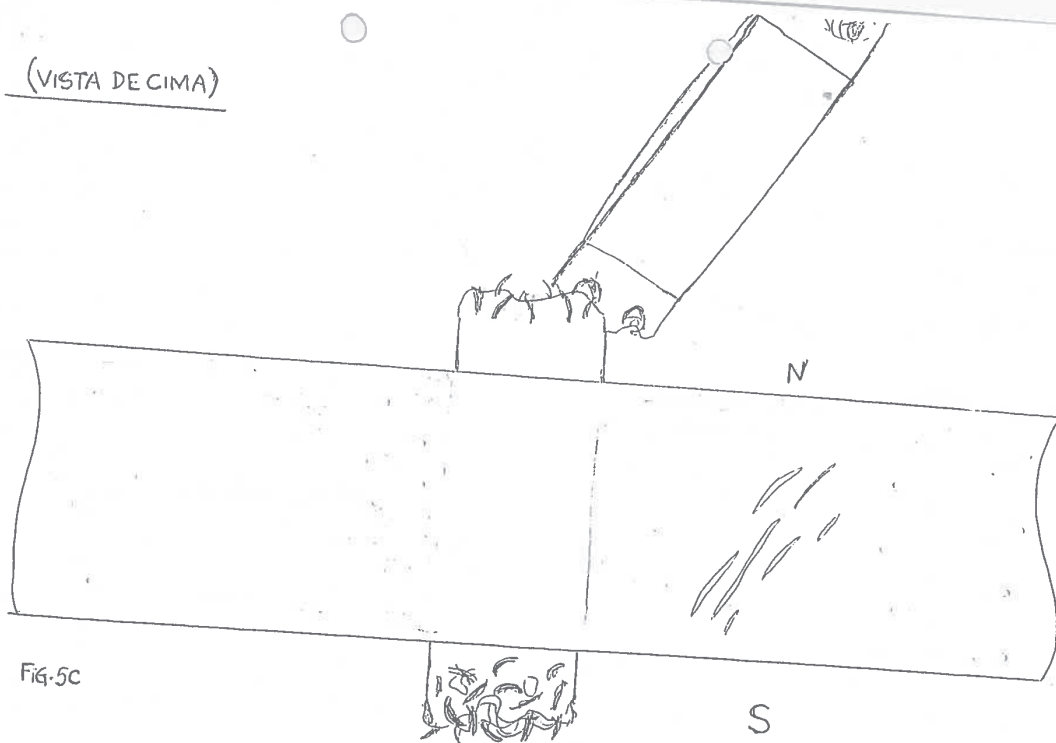
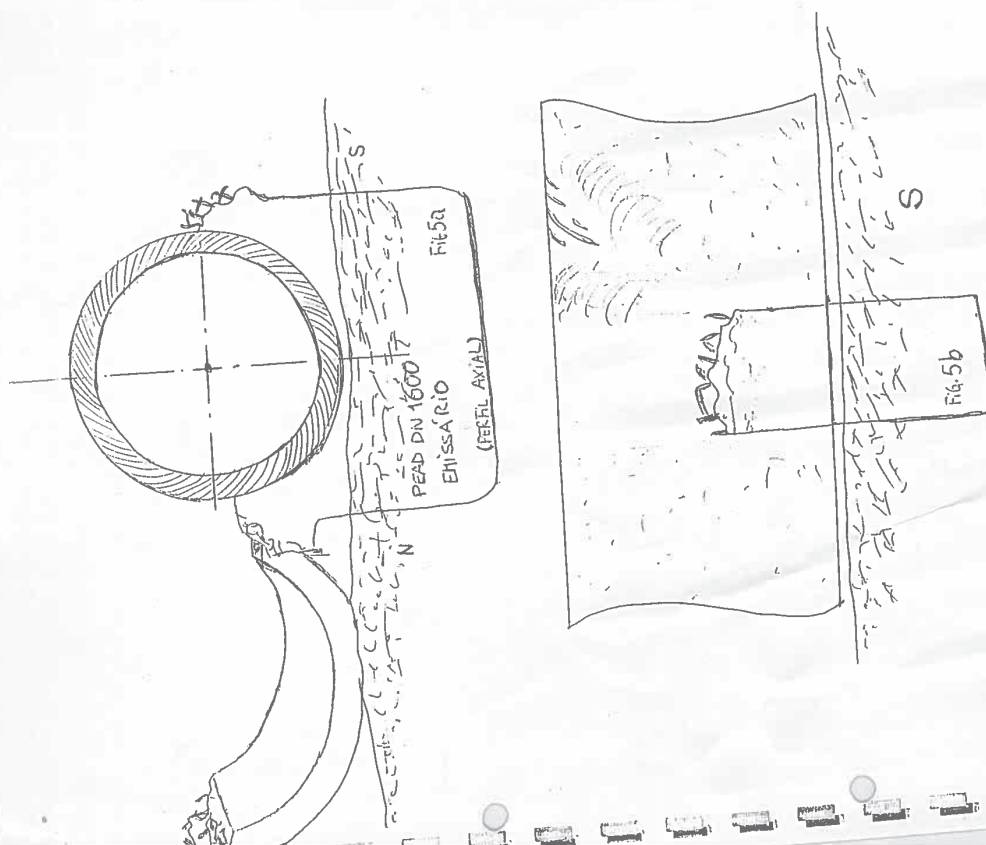


Fig. 5c



(VISTA DE SUL PARA NORTE)

CONTRATO DE FORNECIMENTO E DE EXECUÇÃO DE SERVIÇOS

Pelo presente instrumento particular, de um lado, **CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT S/A**, com sede na Praia de Botafogo nº 300 – 11º andar, inscrita no CNPJ sob o n.º 15.102.288/0001-82, neste ato representada por seu Diretor de Contrato Vito Faciolla, e **CARIOCA CHRISTIAN-NIELSEN ENGENHARIA S/A**, com sede na Rua do Parque nº 31, São Cristóvão, Rio de Janeiro – RJ, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 40.450.769/0001-26, neste ato representada por seu procurador Afonso Henrique Hargreaves Ribeiro, daqui por diante simplesmente denominada CCNE, na qualidade de integrantes do **CONSÓRCIO BARRA NOVA**, daqui por diante simplesmente denominado **CONSÓRCIO**, e de outro lado, **KWH PIPE (PORTUGAL) TUBOS LTDA.**, com sede em Palmela, Portugal, na Estrada 4 Castelos, Lote 347, Vila Amélia, inscrita no NIF sob o nº 502.237.570, neste ato representada por seu Diretor Luís Filipe Alfacinha de Brito, todas em conjunto doravante denominadas **PARTE**, e individualmente denominadas **PARTE**, têm entre si ajustado o presente **CONTRATO**, de acordo com as cláusulas e condições que adiante se seguem:

CLÁUSULA PRIMEIRA – DEFINIÇÕES

1.1 Para fins de interpretação do presente **CONTRATO**, os termos e expressões a seguir identificados terão os significados que lhe são aqui atribuídos, ainda que possuam outro significado na linguagem técnica ou coloquial:

CONTRATADA – KWH PIPE (PORTUGAL) TUBOS LTDA.

adiante, assim como a execução de soldas por termofusão nos tramos fornecidos, destinados à construção do emissário submarino da Barra de Tijuca, na cidade do Rio de Janeiro, que se encontra sob responsabilidade das **CONTRATANTES**, por força de **CONTRATO ADMINISTRATIVO** firmado com a CEDAE.

2.2 Características do material a ser fornecido:

Tubos de PEAD (polietileno de alta densidade), de Ø (diâmetro) externo de 1520 mm, e espessura de 60mm, com classe de pressão PN 4.0, σ (tensão) = 5.0 N/mm², com MRS 80/PE 80, das marcas DOW, DSM ou Elenac/Basell, ou matérias primas de qualidade similar.

Os tubos acima descritos serão fabricados de acordo com as normas DIN Standard 8074 e 8075, bem como de acordo com as demais especificações técnicas constantes do presente **CONTRATO**, do **EDITAL** e do **CONTRATO ADMINISTRATIVO**.

2.2.1 Os tubos não poderão ter diâmetro interno inferior a 1400 mm, nem espessura inferior a 55 mm.

2.2.2 Deverão ser fornecidos um total de 5.180 (cinco mil cento e oitenta) metros lineares de tubos de acordo com as condições de fornecimento especificadas na cláusula quarta adiante.

2.3 A quantidade total acima poderá sofrer alterações, sendo acrescida ou reduzida em até 10% (dez por cento), a critério das **CONTRATANTES**, mantido o mesmo preço unitário definido na subcláusula 5.1. Para tanto, as **CONTRATANTES** deverão fazer solicitação expressa neste sentido, até 31 de agosto de 2001, para que a **CONTRATADA** tome as providências cabíveis.

2.4 Integram ainda o presente fornecimento todos os acessórios pertinentes aos tubos, tais como terminais, flanges, parafusos, anilhas, soldadura, e demais acessórios necessários ao transporte e ao acoplamento de todos os tramos, conforme abaixo discriminado:

- 20 Stub ends – (terminais);
- 20 flanges loucas (em aço galvanizado);
- 20 flanges cegas (em aço galvanizado);
- os correspondentes conjuntos de parafusos, sendo: 1 (um) conjunto para o transporte dos tramos em aço galvanizado

ANEXO 17

Anexo II – EDITAL DE CONCORRÊNCIA E CONTRATO ADMINISTRATIVO

3.2 A proposta da CONTRATADA é integrada ao presente instrumento, considerando-se as alterações incorporadas em função das negociações efetuadas pelas PARTES, e refletidas neste instrumento.

3.3 Na hipótese de divergências entre quaisquer dos anexos acima referidos e o presente CONTRATO, prevalecerão os termos deste, para todos os fins de direito.

3.4 A CONTRATADA declara conhecer integralmente o EDITAL e o CONTRATO ADMINISTRATIVO firmado entre as CONTRATANTES e a CEDAE, assim como todos os aspectos da legislação brasileira que guardem relação com o objeto do presente CONTRATO, notadamente quanto às normas de medicina e segurança do trabalho a serem atendidas no que se refere à mão-de-obra de sua responsabilidade, a ser alocada ao canteiro de obras.

CLÁUSULA QUARTA – CONDIÇÕES ESPECÍFICAS DE FORNECIMENTO

4.1 O fornecimento, transporte e entrega dos tubos na cidade do Rio de Janeiro serão efetuados em duas etapas, a saber:

1ª etapa – fornecimento e entrega de 2.590m (dois mil quinhentos e noventa metros) de tubos até 15 de setembro de 2.001.

2ª etapa – fornecimento e entrega de 2.590 m (dois mil quinhentos e noventa metros) de tubos, até 31 de outubro de 2.001.

4.1.1 Na hipótese de haver acréscimos de quantidades na ordem de 10% (dez por cento), por solicitação das CONTRATANTES, nos termos previstos na subcláusula 2.3 acima, o prazo da 2ª etapa será postergado para 15 de novembro de 2.001.

4.2 Os tubos serão fornecidos em tramos contínuos de 518m (quinhentos e dezoito metros lineares) de comprimento, sem emendas intermediárias mecânicas ou feitas por soldas. Na hipótese da ocorrência de algum motivo de força maior que implique na interrupção da produção de um tramo contínuo, essa interrupção será comunicada às CONTRATANTES, solucionando-se o problema por uma soldadura topo a topo ou por colocação de flanges, a

SD + la refenib

critério das CONTRATANTES, sem que tal importe em exoneração ou diminuição da responsabilidade da CONTRATADA pela qualidade do referido tramo.

4.3 Fica facultada às CONTRATANTES a realização das inspeções que julgarem necessárias durante o processo de fabricação e embarque dos tubos, às suas expensas, a qualquer tempo e em qualquer local, com vistas à verificação de andamento dos trabalhos, respeitadas, obviamente, as restrições pertinentes ao sigilo relativo ao "know-how" da CONTRATADA. A CONTRATADA deverá ser notificada das inspeções com um dia útil de antecedência.

4.4 A CONTRATADA fica obrigada a comunicar às CONTRATANTES, com pelo menos dez dias de antecedência, a data do início do transporte dos tubos, de modo a que as CONTRATANTES possam inspecionar os tramos fornecidos, antes do início do transporte marítimo, com vistas à certificarem-se quanto à qualidade dos mesmos e às suas condições de acondicionamento para o referido transporte.

4.5 A CONTRATADA obriga-se a realizar, às suas expensas, todos os ensaios laboratoriais de controle de qualidade previstos pelas normas DIN 8074 e 8075, em cada um dos tramos, considerando sua extensão de 518m, após o que deverá enviá-los às CONTRATANTES na medida em que os resultados estejam disponíveis. Os ensaios e testes em questão deverão ser validados por auditoria de entidade técnica de inquestionável reputação, previamente aceita e aprovada pelas PARTES.

4.6 Independentemente dos ensaios acima, as CONTRATANTES poderão, a seu critério, realizar ensaios laboratoriais no Brasil, às suas expensas, sempre que julgarem necessário. Na hipótese de surgirem divergências entre os resultados obtidos nos testes promovidos pela CONTRATADA e os resultados obtidos nos testes promovidos pelas CONTRATANTES, serão efetuados novos testes, por uma entidade de inquestionável reputação, aprovada pelas PARTES, cujo laudo prevalecerá sobre os demais.

4.7 Os tubos deverão ser transportados pela CONTRATADA, por sua conta e risco, sob sua inteira responsabilidade, até a cidade do Rio de Janeiro, no LOCAL DE ENTREGA, onde a embarcação terá que estar à disposição da CONTRATANTE, emitindo Aviso de Prontoidão que indique estar pronta a operar em todos os aspectos, quando então as CONTRATANTES diligenciarão para que os tubos e peças sejam transferidos para a embarcação de sua responsabilidade.

SD + la refenib

4.8 As CONTRATANTES indicarão uma entidade de inquestionável reputação, aprovada pelas PARTES, para proceder, no LOCAL DE ENTREGA, à verificação dos tubos e peças fornecidos, com vistas à avaliação de sua integridade, considerando sua conformidade com as especificações do presente CONTRATO, do EDITAL e do CONTRATO ADMINISTRATIVO, e com as disposições das normas DIN 8074 e 8075. Uma vez aprovados os tubos e peças fornecidos, a referida entidade emitirá o competente CERTIFICADO DE APROVAÇÃO, em duas vias, uma das quais será enviada prontamente à CONTRATADA, e que constituirá o documento hábil para a realização do pagamento.

4.8.1 Na hipótese de haver alguma avaria ou problema de qualquer natureza em algum dos tramos, o CERTIFICADO DE APROVAÇÃO referido na subcláusula 4.8 será emitido com ressalvas, e os pagamentos serão efetuados em conformidade com o disposto na subcláusula 6.3.1 adiante.

4.9 O desembarço na aduana, assim como a operação de descarregamento e transferência dos tramos para um rebocador que os levará até o canteiro de obras das CONTRATANTES, serão por estas efetuados, por sua conta e risco, não havendo por parte da CONTRATADA qualquer responsabilidade sobre a referida operação de transferência e sobre o transporte dos tubos até o referido canteiro de obras.

4.10 A CONTRATADA obriga-se a promover o transporte dos tramos dentro dos melhores padrões de segurança, utilizando para tanto transportador de reconhecida idoneidade e experiência nessa atividade, e arcando integralmente com todas as obrigações e responsabilidades daí decorrentes, seja perante as autoridades públicas, seja perante as CONTRATANTES, a CEDAE e a terceiros, nos termos definidos na subcláusula 6.1 adiante.

4.11 Deverão ser instalados em todos os tramos (tubos) mecanismos de detecção de modo a que, na ocorrência de alguma acidente durante o transporte, algum tubo extraviado no mar possa ser prontamente localizado.

4.12 Os seguros inerentes à fabricação e transporte dos tubos até o LOCAL DE ENTREGA serão efetuados pela CONTRATADA, a quem compete todas as responsabilidades e custos pertinentes.

4.13 As soldas realizadas pela CONTRATADA deverão atender aos procedimentos da norma DVS 2207, assim como às especificações e instruções do presente CONTRATO, do





FIDELIDADE
Seguros

Doc. nº 5

RAMO
MERCADORIAS TRANSPORTADAS
APÓLICE POR VIAGEM
APÓLICE NO 71/5184142
CERTIFICADO NO. 1

SEGURODO:
MORADA:
KWH PIPE (PORTUGAL) TUBOS LDA
ESTRADA 4 CASTELOS, LOTE 347 - VILA
AMELIA

2950-805 QUINTA DO ANJO

MEIO DE TRANSPORTE
NAVIO
NOME/MATRICULA
- NEPTUNIA

INÍCIO VIAGEM: 09/10/2001
DE : PORTO DE SETÚBAL
PARA: PORTO DO RIO DE JANEIRO
ÂMBITO: CAIS A CAIS - S/TRANSBORDO

OBJETO SEGURO:
TUBOS EM PEHD.

- 4 TUBOS COM 518 METROS CADA.
- 1 TUBO COM 360 METROS.
- 1 TUBO COM 160 METROS.

- COMPONENTES E ACESSÓRIOS.

- 1 CANGA.

PTE 342,500,000.00
PTE 35,000,000.00
PTE 9,000,000.00

VALOR SEGURO (AMOUNT INSURED): PTE - 386,500,000.00
CÂMBIO (EXCHANGE): 200.482000 EUR - 1.927.853,87

FRANQUIA:

VALOR FIXO: PTE - 100,000.00

NO CASO DE AVARIA DIRIGIR-SE A:

MISSÁRIO DE AVARIAS : INSPECT CONSULTORIA E PERITAGENS LTDA
RUA DO ACRE, 83-6°- CEP CRO, 9999, RIO
JANEIRO

RISCOS COBERTOS:

- CLÁUSULA DE CARGA "A", NOS TERMOS DEFINIDOS NA CLÁUSULA ESPECIAL
Nº. 1.

DECLARA-SE QUE:- A FRANQUIA DE 100.000\$00 É POR TUBO E POR EQUIPAMENTO.

- O SEGURO TERMINA NO PORTO DO RIO DE JANEIRO. NAS
INSTALAÇÕES DA MULTIPORTOS OPERADORA PORTUÁRIA SA,
NO ACTO DE ENTREGA DOS TUBOS E DOS EQUIPAMENTOS A
**** CONTINUA ****

Companhia de Seguros Fidelidade S. A.

João Reis



FIDELIDADE
Seguros

Doc. nº 5

RAMO
MERCADORIAS TRANSPORTADAS
APÓLICE POR VIAGEM
APÓLICE NO 71/5184142
CERTIFICADO NO. 1

SEGURODO:
MORADA:
KWH PIPE (PORTUGAL) TUBOS LDA
ESTRADA 4 CASTELOS, LOTE 347 - VILA
AMELIA

2950-805 QUINTA DO ANJO

***** CONTINUAÇÃO - 1- *****
FIRMA MULTITRADE SA.

- OS TUBOS SÃO TRANSPORTADOS A REBOQUE, MONTADOS NUMA
'CANGA', REBOCADOS PELO 'NEPTUNIA', COM BANDEIRA
POLACA, SENDO O RESTANTE EQUIPAMENTO TRANSPORTADO A
BORDO.

- É CONDIÇÃO INDISPENSÁVEL PARA ACEITAÇÃO DO SEGURO
QUE A CAPITANIA DO PORTO DE SETÚBAL APROVE, NÃO SÓ A
FORMA E EQUIPAMENTOS UTILIZADOS PARA O TRANSPORTE,
NAS TAMBÉM O REBOCADOR QUE VAI REBOCAR OS TUBOS.

- DE ACORDO COM O ESTABELECIDO NAS CONDIÇÕES GERAIS, PARTICULARES E
CLÁUSULAS ESPECIAIS, APLICÁVEIS A ESTE CONTRATO DE SEGURO.

CONDIÇÕES ESPECIAIS:

- EM CASO DE SINISTRO, O PRESENTE CONTRATO FICA SUJEITO À
FRANQUIA DEDUTÍVEL INDICADA.
- O RISCO DE RADIOACTIVIDADE ENCONTRA-SE EXCLUÍDO DO PRESENTE
CONTRATO DE SEGURO, NOS TERMOS DO INSTITUTE RADIOACTIVE EXCLUSION
CLAUSE E DA NUCLEAR ENERGY RISKS EXCLUSION CLAUSE DO INSTITUTO DOS
SEGURADORES DE LONDRES.

ANEXO 18

LISBOA, 8 DE OUTUBRO DE 2001

Companhia de Seguros Fidelidade S. A.

João Reis

República Portuguesa
Republic of Portugal

ANEXO 19

Doc. nº 11

AM II

MODELO IV
Form

AX 212100806
Ao Cuidado
de Sr. D. Aldega

CERTIFICADO ESPECIAL DE NAVEGABILIDADE

Special Navigability Certificate

Nº 136/2001

Nome da embarcação Name of Vessel	Sinal do código Signal number	Porto de Registo Port of Registry	ARQUEAÇÃO Tonnage measurement		Nome do proprietário Name of Owner
			Bruta Gross	Líquida Net	
JANGADA (CONJUNTO DE SEIS TUBOS)			650		KWH PIPE

Considerando a legislação em vigor sobre segurança de navegação;

Taking into consideration the legislation in force respecting safety in navigation;

Considerando o pedido apresentado por NUNO DE MESQUITA PIRES

Taking in consideration the application presented by NUNO DE MESQUITA PIRES
a sua embarcação, acima designada, a necessária autorização para a viagem do porto de SETÚBAL
for his vessel, above described, the necessary permission for the voyage from the port of SETÚBAL

ao porto de RIO DE JANEIRO EM 10OUT01
to the port of RIO DE JANEIRO EM 10OUT01

com o fim de obter para
with the object of obtaining

Considerando as circunstâncias particulares invocadas pelo requerente;

Taking into consideration the particular circumstances cited by the applicant;

Considerando o auto de vistoria de 09-10-2001

Taking in consideration the report of survey of 09-10-2001

Concedo o presente certificado especial à dita embarcação sob condição de ser apenas válido para a viagem acima definida.

I grant the present special certificate to the said vessel, on condition that it be valid only for the voyage above stated.

Aos 9 de Outubro de 2001

Date 9 October 2001

Verba nº 10.108

Certificado nº 136

pel' O CAPITÃO DO PORTO,

Aldega

Assinatura*

Signature*

* No estrangeiro assina o consul, em Portugal, assina o capitão do porto. Sobre a assinatura deve ser aposto o carimbo do consulado, ou da capitania do porto, conforme os casos.

* Abroad the signature is to be that of the consul; in Portugal the Harbour Master is to sign. Over the signature there is to be applied the stamp of the Consulate or of the Harbour Master's Office as the case may be.



D. A. KNUDSEN & CO. LTD.

AV. GENERAL HUMBERTO DELGADO, LOTE M-N, 1ST FLOOR ESQ.

** 7520-105 SINES **

TELEX: 43948 Knudsi P * PHONES: 269 86 21 00 * FAX: 269 63 40 53

* E-MAIL sines@knudsen.pt * Internet Page www.knudsen.pt

Doc. nº 12

Sines 12.10.2001

ANEXO 20

PROTESTO DE MAR

Eu, em baixo assinado, **comandante do rebocador Neptunia** de bandeira Polaca, cujo Armador é a Polish Ship Salvage Company na Gdynia, Polónia, com o GRT. 1180mt, NET. 354mt, saí de Setubal, Portugal, no dia 10 de Outubro de 2001 com destino ao Rio de Janeiro, Brasil, rebocando 6 tubos ligados a um sistema de reboque (canga) e com as respectivas peças referentes a esta estrutura carregadas a bordo. Eu saí de Setubal e iniciei a operação de reboque com os respectivos autorizações e certificados de navegação e reboque emitidos pelas Autoridades de Setubal.

No dia 11 de Outubro de 2001 às 03.20 hrs UTC, descobrimos que tinha-mos perdido dois tubos de estibordo.

Durante a operação de reboque de Setubal até á posição onde descobrimos que dois tubos se tinham soltado, esteve sempre bom tempo, direcção do vento NE, força não mais de 4 na escala de Boforce, ondulação com direcção NNE altura de 2m, velocidade de reboque não ultrapassando os 5.6 nós.

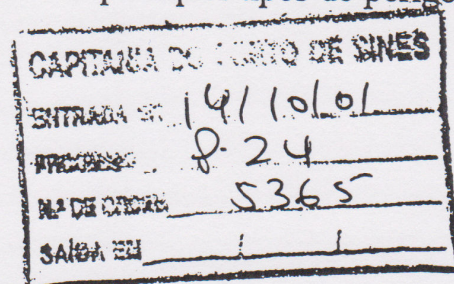
Durante a operação de busca dos tubos, acabamos por perder mais 3 tubos.

A operação de busca dos tubos perdidos foi efectuada em muito boas condições de tempo, direcção do vento NE com variações, força 4 a 2 na escala Boforce, ondulação com direcção NNE e altura de 2m.

Tanto a operação de reboque como a operação de busca foram efectuadas por marinheiros da minha tripulação e com a minha experiência em operações de reboque, eu apresento este Protesto de Mar contra todos e quaisquer tipos de perigos, danos e perdas que possam ter sido ocasionados.

Testemunhas;

1. Lewandowski Adam – Imediato
2. Kurszewski Piotr – 2º oficial
3. Gruszka Wiktor – Marinheiro
4. Dzienienisz Roman – Marinheiro



Comandante T/B Neptunia
Jachimek Waldemar

Tradução livre – efectuada por:

Carlos Manuel Sousa Catarino

B.I. Nº 8617583 emitido em Setubal e válido até 10/04/2002

KNUDSEN SINES

Tel. 351 269 862 100 * Fax 351 269 634 053

Tlx: 43948 * knudsen@telepac.pt



RELATÓRIO TÉCNICO

INVESTIGAÇÃO SOBRE O REBOQUE DE UM TUBO KWH

RELATÓRIO Nº. 331068-01
REVISÃO Nº. 01

DET NORSKE VERITAS



DET NORSKE VERITAS

Relatório No: 331068-01, rev. 01

RELATÓRIO TÉCNICO

Sumário Executivo

Foi solicitado ao DNV, pela KWH-Pipe (Portugal), a realização de uma análise ao sistema de reboque apresentado nos desenhos incluídos na Secção 9 – Informação. Este sistema foi utilizado para o reboque de 6 tubos de Portugal para o Brasil. Em condições meteorológicas reportadas como Beaufort 2-3, o sistema de reboque falhou e os 5 tubos de maior comprimento soltaram-se. O tubo mais curto permaneceu ligado por via de uma ligação secundária.

O DNV realizou uma análise temporal não linear da resposta dos tubos à acção das ondas durante o reboque. Essa análise incluiu um estudo dos vários parâmetros destinado a avaliar os efeitos das várias variáveis envolvidas e as incertezas contingentes, a partir dos dados observados e dos dados reportados. As cargas resultantes na ligação por abraçadeira foram utilizadas para a avaliação das capacidades da ligação por abraçadeira e da ligação secundária.

A análise realizada sugere que a ligação por abraçadeira era inadequada para suportar os momentos flectores gerados pela resposta dos tubos à acção das ondas. Porém, pôde observar-se que o momento flector representava a proporção maior da carga. Ivesse a ligação sido menos rígida e seria provável que os tubos não se tivessem solto durante o reboque.

A ligação secundária (que consistia numa manilha ligada a um olhal na chapa de topo do tubo e a um olhal no Flutuador) falhou devido à soldadura de ligação da estrutura interna de reforço do Flutuador ter sido significativamente sobre-esforçada, isto permitiu que a chapa de 7 mm fosse arrancada. E resultou em níveis de tensão na chaparia significativamente superiores aos limites permissíveis no aço macio. Dai resultou a falha na base da soldadura que ligava o olhal ao corpo do Flutuador, o que parece justificar-se dada a provável maior fragilidade desta zona devido à muito apreciável dimensão desta soldadura. Não foram considerados nesta análise os efeitos da torsão. Os seus efeitos seriam o de aumentar as cargas.

Data da primeira emissão: 2002-03-25		Projecto No.: 331068 Unidade Organizacional:
Autor:	Aprovado por:	London Technical Services
Stephen Parsons Senior Engineer	Claudio Bittencourt Ferreira Principle Engineer	
Cliente: KWH Pipes (Portugal)		Ref. Cliente:

Não é permitido fazer referência a partes do presente relatório que possam conduzir a uma má interpretação.



RELATÓRIO TÉCNICO

1 INTRODUÇÃO

Estavam a ser rebocados 6 tubos de polietileno HD, PE de Setúbal para o Rio de Janeiro, no Brasil. O sistema de reboque está representado nos desenhos incluídos na Secção 9 – Informação. Os seis tubos flutuavam livremente e estavam ligados a uma estrutura flutuante em aço (de ora em diante designada por “Flutuador”), por sua vez ligada ao trem de reboque. Não existiam quaisquer outras ligações entre os tubos e não existia rebocador na cauda. Os topos da frente dos tubos estavam posicionados em recessos no Flutuador. Estavam seguros por meio de uma abraçadeira aparafusada. Existia borracha entre os tubos e a superfície do recesso que garantia bom contacto friccional. A abraçadeira estava segura por um total de 10 Pernos Roscados. Existia uma ligação adicional proporcionada por uma manilha que ligava um olhal na chapa de fecho dos tubos a um olhal na chapa da frente no recesso do Flutuador.

No segundo dia de viagem, com bom tempo, (Beaufort 2 a 3) os Pernos que fixavam as abraçadeiras dos seis tubos fracturaram. As ligações secundárias para os cinco tubos de 520 metros foram todas arrancadas. A ligação secundária do tubo de 160 metros permaneceu intacta mas a chaparia revelou sinais de avaria no pé da chapa de reforço.

Foi solicitado ao DNV, pela KHH- Pipes (Portugal), que realizasse uma análise ao sistema de reboque para avaliar o nível da força que se verificou nos elementos resistentes e a capacidade desses elementos para resistir a essa força.

2 PRESSUPOSTOS

2.1 Modelação

O detalhe da modelação do tubo para se obterem as cargas sobre os elementos resistentes estão incluídos no Apêndice 1, que contém os detalhes sobre a análise DNV temporal, não linear, do tubo.

2.1.1 Pressupostos

Dada a escassez da informação disponível têm que assumir-se alguns pressupostos:

- Grau do aço dos Pernos – foi fornecida informação que indicava que os Pernos eram feitos de aço de grau ST (FE) 52. Trata-se de um grau de aço estrutural e não de um aço para um perno com uma tensão de cedência de 350 Mpa. Assume-se, portanto, que os Pernos eram, de facto, varões rosçados.
- Desconhece-se a resposta do Flutuador à acção das ondas e não existe informação suficiente para modelar o Flutuador com o detalhe suficiente para estimar com rigor os seus movimentos. Em resultado disso, realizou-se um estudo paramétrico para avaliar os efeitos de diferentes RAO's para o Flutuador.

Não é permitido fazer referência a partes do presente relatório que possam conduzir a uma má interpretação.



RELATÓRIO TÉCNICO

8 CONCLUSÃO

A análise realizada indica que a ligação por braçadeira era inadequada para suportar os momentos flectores gerados pela resposta dos tubos às ondas. No entanto, pode observar-se que o momento flector representava a parte mais significativa da carga. Tivesse a ligação sido menos rígida e seria provável que tivesse sobrevivido.

A conclusão acima baseia-se numa avaliação das forças e na capacidade dos Pernos, sem considerar o processo de fabrico. Observa-se, no entanto, que os Pernos foram soldados no local. Não se considera esta uma boa prática, dado que a soldadura pode afectar de forma adversa as propriedades mecânicas do material dos Pernos, dependendo da classe do aço. Não se conhece a expressão deste efeito, porém, ele pode explicar a razão pela qual a fractura se apresenta na vizinhança da soldadura.

Na sequência da falha nos Pernos, toda a carga teria que ser suportada por um único olhal e uma manilha. Como se pode observar da Análise de Elementos Finitos, a carga teria excedido a capacidade da soldadura da chapa de reforço e da chapa de 7 mm, sem exceder, no entanto, a capacidade da soldadura do olhal ao Flutuador. Como resultado, a chapa de 7 mm seria arrancada da chapa de reforço e sujeita a níveis de carga inaceitavelmente elevados. Anteciparíamos que a chapa fracturaria na vizinhança da soldadura de grandes dimensões do olhal ao Flutuador, devido aos efeitos adversos nas propriedades mecânicas da chapa.

Sobrevivência da ligação no tubo mais curto

Observa-se que a ligação secundária do tubo mais curto sobreviveu com apenas uma avaria na chapa de 7 mm, ao nível do pé da chapa de reforço. Embora o DNV não tenha realizado uma avaliação deste tubo, parece provável que, apesar de o momento flector ser inferior ao dos tubos mais longos, continuaria a ser suficiente para sobre-esforçar a ligação aparafusada.

O tubo mais curto tem 160 m, ou seja, cerca de 30 % do comprimento dos tubos mais longos, com os seus 520 m de comprimento. Um momento flector de apenas 10 % do considerado no Caso 1, continuaria a ser suficiente para fracturar os Pernos. Não parece provável que os níveis de carga ficariam reduzidos até este nível. Portanto, antecipa-se que os Pernos fracturariam.

No entanto, para a ligação secundária, a falha dependeria da falha na soldadura de ligação da chapa de reforço à chapa de 7 mm. A carga sofrida por esta ligação não envolve momentos: apenas tracção, forças verticais e laterais. O nível destas forças dependem do comprimento do tubo. Baseados na avaliação dos níveis de tensão na ligação de soldadura entre a chapa de reforço e a chapa de 7 mm realizada para o Caso 1, os níveis de tensão teriam que ser reduzidos a metade para atingir níveis aceitáveis. O comprimento do tubo mais curto é igual a 30 % do comprimento do tubo mais longo e parece plausível que as forças no tubo poderiam ser 50 %, ou menos, das cargas nos tubos mais longos.

Não é permitido fazer referência a partes do presente relatório que possam conduzir a uma má interpretação.

62. O Cte. Miranda Sardo participou nas operações de consolidação dos tubos e da "canga".

63. Assim, em 10 de Outubro de 2001, os tubos PEAD supra referidos foram carregados no flutuador e

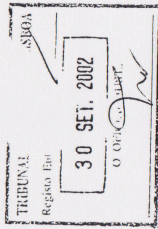
64. Na mesma data, foi o flutuador ligado ao rebocador de alto mar denominado "NEPTUNIA", por meio de cabos de reboque.

65. A Capitania do Porto de Setúbal emitiu, em 09.10.01, o Certificado Especial de Navegabilidade de que se junta cópia e cujo conteúdo aqui se dá por reproduzido para os legais efeitos (Doc. 11).

66. No dia 10 de Outubro de 2001, pelas 08.00 horas, o trem de reboque largou do porto de Setúbal, com destino ao Rio de Janeiro, com boas condições de tempo e mar.

67. Tinha a A. desenvolvido todas as diligências, quer relativas ao rebocador, quer relativas aos tubos a rebocar, quer relativas à "canga" planeada e construída pela 2ª R. ETERMAR, para que a viagem decorresse em boas condições e os tubos chegassem ao Rio de Janeiro também em perfeitas condições.

ANEXO 22



Exmo. Senhor Doutor Juiz de Direito do

Tribunal Marítimo de Lisboa

KWH PIPE (PORTUGAL) TUBOS, LDA., com sede na Vila Amélia, Estrada 4 Castelos, lote 347, Palmela, Pessoa Colectiva nº 502 237 570, vem propôr acção declarativa de condenação, com processo ordinário, contra:

1ª - COMPANHIA DE SEGUROS FIDELIDADE, S.A., Pessoa Colectiva nº 500 918 880, com sede no Largo do Calhariz, 30, 1249-001 Lisboa;

2ª - ETERMAR – Empresa de Obras Terrestres e Marítimas, S.A., Pessoa Colectiva nº 500 101 531, com domicílio na Estrada da Graça, 2901-901 Setúbal;

3ª - APS - ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE SINES, S.A., Pessoa Colectiva nº 501 208 950, com sede na Rua do Porto Industrial, Sines;

4ª - SVENDBORG BUGSER A/S, com domicílio em Nordre Kajgade 9, DK-5700 Svendborg, Dinamarca,

o que faz nos termos e com os fundamentos seguintes:

I - AS PARTES

1. A A., adiante designada por **KWH**, é uma sociedade comercial que se dedica à fabricação e comercialização de tubos de polietileno de alta densidade (PEAD).

68. Infelizmente, não aconteceu assim.
69. É que, apesar de continuarem a manter-se as boas condições de tempo e mar, cerca das 03.20 horas do dia 11.10.01, o Capitão do rebocador "NEPTUNIA" notou que, a EB do flutuador, faltavam dois tubos (Doc. 12).
70. Estes saltaram-se e encontravam-se à deriva, conforme descrito no protesto de mar elaborado pelo capitão do "NEPTUNIA", cuja cópia e respectiva tradução se juntam, dando-se aqui o seu conteúdo por reproduzido para os legais efeitos (Doc. 12).
71. Perante esta situação, o capitão do "NEPTUNIA" inverteu imediatamente a marcha do rebocador, para dar início à operação de busca e salvamento dos tubos em falta, tendo
72. Pelas 07.20 horas, encontrado e sinalizado um dos tubos, na posição 037° 12' 61" N e 009° 50' 83" W.
73. Como a ondulação era de 2 metros não foi possível a imediata recuperação deste tubo, tendo prosseguido a operação de salvamento do segundo tubo.

74. Pelas 11.00 horas, os membros da tripulação do "NEPTUNIA" efectuaram uma vistoria ao flutuador e
75. Verificaram que o mesmo se encontrava submerso a EB.
76. Que as meias abraçadeiras superiores de travamento dos tubos se tinham desaparecido e que os respectivos parafusos de fixação estavam cortados, e que,
77. Provavelmente, algum ou alguns dos compartimentos estanques do flutuador estariam também danificados.
78. Pelas 12.00 horas do mesmo dia 11.10.01, e, não obstante todas as diligências feitas a bordo do "NEPTUNIA", soltou-se um terceiro tubo,
79. Tendo sucedido o mesmo, às 18.25 horas e às 18.33 horas, respectivamente, com o quarto e quinto tubos.
80. Apenas um dos tubos, o de 360 metros de comprimento, permaneceu ligado ao flutuador.
- F. BUSCA E SALVAMENTO DOS TUBOS**
81. A A. KWH deu imediatamente a conhecer à sua Corretora de Seguros – AVS – e a

2ª R. ETERMAR a ocorrência dos factos descritos nos artigos anteriores,

82. Tendo a AVS, por seu lado, transmitido tal informação à 1ª R. FIDELIDADE, no dia 12-10-01, o que fez por meio da mensagem de que se junta cópia e cujo conteúdo se dá aqui por reproduzido para os legais efeitos (Doc. 13).

83. A 1ª R. FIDELIDADE procedeu, então, à nomeação da Marine & Cargo Peritagens, Lda. para que esta, através dos seu peritos, acompanhasse o desenvolvimento do processo de busca e salvamento dos tubos, o que esta empresa aceitou fazer e fez e do que expressamente informou a ora A. através da mensagem de que se junta cópia (Doc. 14).

84. Aliás, o Sr. Comandante J.P. Santos Breia, sócio-gerente da referida Marine & Cargo, participou activamente em todas as operações de busca e salvamento, permanecendo no porto de Sines por todo o tempo de duração das mesmas e, sobre as mesmas, emitindo opiniões e dando ordens, na sua qualidade de representante da 1ª R. FIDELIDADE.

85. Deve referir-se aqui que o Cte. Santos Breia também tinha observado a "canga", depois da construção e antes da partida do "NEPTUNIA", e também não formulou qualquer observação ou reserva.

86. Entretanto, a A. KWH entrou em contacto com a empresa LUTAMAR - Prestação

de Serviços à Navegação, Lda., proprietária de rebocadores e lanchas, pedindo a sua intervenção nas operações de busca e salvamento,

87. O que esta aceitou fazer e fez, fazendo avançar de imediato os rebocadores "RESISTENTE" e "SÃO VICENTE" para assistir o "NEPTUNIA" nas aludidas operações

88. Procedeu também a A. a idêntico pedido ao MRCC (Centro de Busca e Salvamento) competente, o qual fez descolar um avião de patrulha aérea para localização dos tubos no mar.

89. Convém referir que, por consenso entre todos os intervenientes (A., Comandante do rebocador "NEPTUNIA", 2ª R. ETERMAR através do Sr. Engº Vítor Salvador, Cte. Miranda Sardo, Cte. Viegas, Capitão do porto de Setúbal e Cte. Nuno Gouveia da LUTAMAR) foi decidido que a recolha dos tubos devia ser efectuada em Sines, uma vez que era o porto mais próximo, e a 2ª R. ETERMAR dispunha aí de meios para recolher a canga e eventualmente proceder à sua reparação.

90. Foi também chamada a colaborar nestas operações a APS - Administração do Porto de Sines, S.A., a qual

91. Destacou, para o efeito, o rebocador denominado "MERCÚRIO".

92. O desenvolvimento conjugado de esforços por parte de todos estes meios chamados a intervir pela A. KWH, permitiu localizar e recolher no porto de Sines a totalidade dos 6 (seis) tubos que permaneceram junto ao costado do rebocador "NEPTUNIA".

93. Estes, após a sua recolha, e durante a sua permanência no porto de Sines, foram objecto de verificação, tendo-se concluído que:

- 5 (cinco) tubos se encontravam em razoáveis condições e com partes danificadas que tiveram que ser posteriormente cortadas; danos estes causados pelo batimento de uns contra os outros e contra a própria canga quando se soltaram desta;
- 1 (um) tubo se encontrava totalmente danificado e era irrecuperável, constituindo uma perda total.

94. Os danos provocados neste último tubo, que deram origem à sua perda total, resultaram do facto de o rebocador "MERCÚRIO", com o objectivo de o arrastar para junto do NEPTUNIA, lhe ter encostado a sua proa, sensivelmente a meio, empurrando-o de seguida, o que aconteceu depois de este se ter soldo de novo do "NEPTUNIA", junto a cujo costado se encontrava. Ora,

95. Este método totalmente inadequado teve como consequência que o tubo, dado o seu comprimento, foi dobrando no local onde encostava a proa do "MERCÚRIO",

até formar um ângulo de 90º, e

96. Com o balanço provocado pelas ondas, acabou por ser cortado pela proa/quilha do rebocador "MERCÚRIO", tendo começado a meter água pela rotura e a inclinar no sentido das pontas tapadas pelas flanges metálicas, o que o fez afundar parcialmente, acabando por ir dar à praia de S. Torpes, onde encalhou nas rochas, sofrendo aqui danos e avarias insusceptíveis de reparação (Cfr. Doc. 28).

97. De realçar que o "MERCÚRIO" antes deste incidente, já havia rebocado outros tubos para junto do "NEPTUNIA", pelo que não podia ignorar que o método que utilizou era incorrecto e inadequado.

98. Os factos alegados nos arts. 69. e seguintes foram imediatamente denunciados pela A. à 2ª R. ETERMAR, e esta destacou para acompanhar o desenvolvimento destes acontecimentos o seu empregado Sr. Engº Vítor Salvador.

99. Quanto ao flutuador, foi entregue à 2ª R. ETERMAR pela A. KWH, tendo, primeiro, sido içado e colocado sobre o molhe Sul do porto de Sines, à guarda da 2ª R. ETERMAR e,

100. Posteriormente, foi levado para as instalações fabris desta, em Setúbal, onde ainda se encontra e

ANEXO 23

para o Brasil, igualmente sem a ajuda da incompetência

“O supervisor de manutenção da empresa KWH Pipe Tubos, Lda. (...) esteve quarta-feira na ilha de Cambriu – praia da Baleia -, para analisar as condições do tubo de 450 metros de extensão que encalhou na praia. (...)”

A vistoria serviu para conhecer as condições do cano de polietileno de alta densidade que está há cerca de 40 dias na área pertencente ao Parque Estadual da Ilha do Cardoso. (Cif. doc. nº 5 adiante junto, cujo conteúdo se dá aqui por inteiramente reproduzido).

194º

De permeio, é do conhecimento do meio profissional em que a Ré ETERMAR se move que terão tubos ido parar a Cabo Verde e outro atingido no Norte do Brasil uma embarcação de recreio que correu sérios riscos.

195º



Cedae: Tubos do Emissário chegam em Setembro

ARQUIVO 31/05/2001

OPartilhar

O secretário de Estado de Saneamento e Recursos Hídricos, Luiz Henrique Lima, anunciou que os tubos do Emissário da Barra da Tijuca e Jacarepaguá chegam ao Brasil, no mês de setembro. O anúncio foi feito pelo secretário na cerimônia de assinatura dos contratos de compra das tubulações, que ocorreu, esta manhã (31/5), na altura do número 10.000 da Avenida Sernambetiba, na Barra da Tijuca. Participaram da cerimônia o secretário de Estado de Meio Ambiente, André Corrêa, e membros da diretoria da Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro (Cedae) e do consórcio "Barra Nova". No evento, foram expostas as especificações técnicas dos tubos confeccionados em PEAD, especialmente, importados de Portugal, para a execução das obras do Emissário Submarino da Barra da Tijuca. Os tubos estão sendo fabricados pela empresa KWH Pipe obedecendo normas internacionais. Fato este

decisivo para a escolha da empresa. As rotinas de produção serão estabelecidas e monitoradas, permanentemente, através de testes de laboratórios, que acontecerão sob supervisão de uma certificadora internacional. Os testes serão executados na própria fábrica da KWH Pipe, em Setúbal, cidade portuguesa localizada a 35 quilômetros ao sul de Lisboa. Os tubos da KWH já foram aplicados em vários países, entre eles, Inglaterra, Espanha, Irlanda, Turquia e Marrocos. As tubulações em PEAD apresentam vantagens técnicas sobre os demais materiais, como custo inferior, facilidade de instalação e melhor durabilidade e flexibilidade. Além disso, o polietileno de alta densidade não corrói, tendo boa adaptabilidade às variações do leito marinho: condições imprevisíveis para este tipo de construção. Os tubos 1,4 metro de diâmetro, que farão parte do Emissário, serão rebocados de Portugal até o Brasil em duas partidas, contendo cada uma, cinco segmentos de 518 metros. O transporte será realizado através de rebocadores transoceânicos com destino provisório a Baía de Guanabara. A primeira partida está prevista para sair de Portugal em agosto, devendo chegar ao Rio de Janeiro em 30 dias.

Fonte: Assessoria CEDAE

0 comentário Compartilhar: f t G+ @

post anterior próximo post
FHC promete plano nacional de combate à seca Sabesp lançará debêntures no valor de R\$ 300 milhões no Bovespa Fix

NOTÍCIAS RELACIONADAS

Estudo alerta para risco de 'falêndia' de... (MT) Só 20% dos domicílios têm acesso...
24/09/2012 24/09/2012

Artigo: Um novo cenário para o setor...
25/09/2014

ANEXO 24

DEIXE UM COMENTÁRIO

Você precisa fazer o login para publicar um comentário.



INÍCIO	LICITAÇÕES	ACERVO TÉCNICO	COLUNISTAS	PPP & CONCESSÕES	RESÍDUOS E ENERGIA
--------	------------	----------------	------------	------------------	--------------------

Home > Arquivo > Emissário da Barra a caminho do Rio

ARQUIVO

Emissário da Barra a caminho do Rio

21/10/2001

2Partilhar

Atravessando o Oceano Atlântico, em um trajeto de mais de sete mil quilômetros de correntes marítimas e ventos fortes, o emissário submarino da Barra da Tijuca está a caminho do Rio de Janeiro. São **2,5 quilômetros de tubos**, um total de **130 toneladas** flutuando pelos mesmos mares atravessados há mais de 500 anos por Pedro Álvares Cabral. Se este veio de Portugal para descobrir novas terras, o emissário vem para que o esgoto produzido por um milhão de pessoas nas áreas agora ocupadas da Barra e Jacarepaguá seja tratado e jogado em alto mar – e não mais nas lagoas agnizantes da Zona Oeste da cidade. A Capitania dos Portos avisou que terá de interromper o tráfego marítimo do país no dia da **chegada dos cinco tubos**, que vêm lado a lado, cada um com 518 metros de comprimento, arrastados por um rebocador. **Quatro estão inteiros e um deles, dividido em dois**. Operários do pier na Praia da Barra da Tijuca, quase no limite com a Praia do Recreio, se preparam para iniciar a implantação do emissário em novembro. São R\$ 38 milhões investidos pelo governo do Estado para trazer ao Rio a tecnologia européia que vai eliminar 2,7 mil litros de esgoto por segundo na região, sem poluir muito a paisagem da praia na Miami carioca. Travessia – “É a primeira vez no mundo que um equipamento desse porte vai atravessar o oceano. Como obra de engenharia, é um grande desafio”, empolga-se o presidente da Companhia Estadual de Águas e Esgotos (Cedae), Alberto Gomes, responsável pela empreitada. Os tubos, de um metro e meio de diâmetro, foram construídos pela empresa KWH, de Portugal, e estão sendo trazidos para o Brasil pelo **rebocador Neptunia**, da consultora em transportes **Bureau Veritas**. Os tubos virão **bolando como jangadas gigantes e, em cada um deles, haverá um identificador de satélite para caso de acidentes em que eles possam se soltar**. Estão exatamente na fase de amarrações os cinco tubos. **O primeiro passo em direção às praias da Barra foi dado esta semana, quando saíram do Porto de Setúbal** – onde foram construídos – em direção ao Porto de Sines, a 150 quilômetros de distância, onde estão agora sendo rigorosamente atados. **“O teste se mostrou bem sucedido e, se as condições do mar for em favoráveis, em duas semanas após a partida o emissário chegará no Rio”**, explicou Gomes. **A previsão é de que, na próxima quarta**, os tubos zarpem de Portugal e, entre 16 e 23 dias, aportem na Barra. A segunda parte do emissário, os 2,5 quilômetros de tubos que ainda faltam para totalizar os cinco quilômetros que ficarão submersos, devem vir para o Rio até o fim de novembro. A expectativa é de que, em fevereiro, o consórcio Barra Nova, que reúne as construtoras Odebrecht e a Carioca Engenharia, responsável pela construção do

emissário, entregue a obra concluída ao governo estadual. Âncoras – A principal diferença entre o novo emissário da Barra e o que já existe no Rio, o de Ipanema, que está sendo reformado, é que a tubulação ficará diretamente sobre a areia. Isto faz com que faz com que a manutenção seja mais fácil e barata. Para tanto, foi preciso construir o novo emissário com tubulações de polietileno de alta densidade, o PEAD, material de última geração e que resiste muito mais à pressão interna e aos movimentos das marés. Os tubos ficarão presos no fundo do mar por blocos de concretos postos de cinco em cinco metros e que funcionarão como âncoras. A licitação para o projeto de saneamento da Barra da Tijuca e Jacarepaguá foi realizada em novembro de 2000 e, no início deste ano, foram assinados os contratos com as empresas vencedoras para que tornem a promessa de 20 anos uma realidade. Ao custo total de R\$ 118 milhões, serão construídos o emissário submarino, uma estação de tratamento e uma rede coletora de esgoto, que atenderá os dois bairros. “Será a redenção de uma qualidade subumana de vida. As pessoas vivem hoje cercadas por fezes”, admite o presidente da Cedae.

Fonte: *Jornal do Brasil*

0 comentário 0 Compartilhar: f t G+ @

post anterior	Missão do Bird vem conferir Prodesan	Empresas públicas terão empréstimos do FCTS e do Banco Mundial enquanto o Congresso não aprova regulamentação	próximo post
---------------	--------------------------------------	---	--------------

NOTÍCIAS RELACIONADAS

Estúdio alerta para risco de 'falência' de...	24/09/2012	(MT) 56 20% dos domicílios têm acesso...	24/09/2012
---	------------	--	------------

Artigo: Um novo cenário para o setor...

25/09/2014

0 0 0 0

DEIXE UM COMENTÁRIO

Você precisa fazer o [login](#) para publicar um comentário.

ANEXO 25

ANEXO 26[INÍCIO](#)[LICITAÇÕES](#)[ACERVO TÉCNICO](#)[COLUNISTAS](#)[PPP & CONCESSÕES](#)[RESÍDUOS E EN](#)[Home](#) > [Arquivo](#) > [Tubo do emissário da Barra não chegará hoje à cidade](#)[ARQUIVO](#)

Tubo do emissário da Barra não chegará hoje à cidade

06/02/2002

[Partilhar](#)

RIO – Um problema na amarração de um dos tubos do emissário submarino da Barra no navio rebocador atrasou a vinda da tubulação de Macaé ao Rio, que estava marcada para hoje. A Secretaria de Saneamento e Recursos Hídricos ainda não definiu a nova data da operação.

Fonte: O Globo[0 comentário](#)[0](#) [coração](#)Compartilhar: [f](#) [t](#) [G+](#) [p](#)[post anterior](#)[próximo post](#)[Convênios de R\\$ 5,3 milhões devem ser anunciados durante visita do presidente da Copasa à Caratinga](#)[A cobiçada água do Brasil e suas operadoras](#)

NOTÍCIAS RELACIONADAS

Estudo alerta para risco de 'falência' de...
24/09/2012

(MT) Só 20% dos domicílios têm acesso...
24/09/2012

**ANEXO 27**[Home](#) / [Notícias](#) / [Geolocalização](#) / Tubo do emissário da Barra da Tijuca foi localizado por GPS[Comente](#)

Envie por E-mail

Compartilhe

[Share/Bookmark](#)**Tubo do emissário da Barra da Tijuca foi localizado por GPS**Por **MundoGEO** | 0h00, 09 de Fevereiro de 2002

Localizado através do sistema GPS, o tubo que se desprende do rebocador Neptunia, que trazia as tubulações para implantação do emissário submarino da Barra da Tijuca, zona oeste do Rio de Janeiro, chegou quarta-feira (6/2) à Baía da Guanabara.

O tubo foi resgatado em Macaé, região norte fluminense. A tubulação foi trazida pelo rebocador Elsbeth e será depositada no estaleiro Multiportos, no Caju. "Esse tubo se desgarrou em Porto Seguro.

Apesar de chegar depois, ainda há tempo de se juntar aos demais e fazer parte do emissário da Barra, obra que irá resolver o problema de esgotamento da região", explica Luiz Henrique Lima, secretário de Saneamento e Recursos Hídricos do Rio de Janeiro. Os tubos foram fabricados em Portugal pela empresa finlandesa KWH, já que as indústrias brasileiras não produzem tubulações de Pead com mais de um metro de diâmetro.

A responsabilidade pelo transporte marítimo é da empresa multinacional Svenborg.

Leia também:[24/03/2017 Câmara de IoT discutiu nesta quarta-feira \(22\) o plano que será divulgado até o fim ...](#)[29/03/2017 Todo brasileiro lembra de quando o Brasil foi goleado pela Alemanha na semi final da ...](#)[16/03/2017 Smart City Business America 2017: congresso de cidades inteligentes acontece em maio em Curitiba Estão abertas ...](#)[Comente](#)

Envie por E-mail

Compartilhe

[Share/Bookmark](#)[Home](#) / [Notícias](#) / [Geolocalização](#) / Tubo do emissário da Barra da Tijuca foi localizado por GPS**Faça seu comentário**

Name *		Comment	
Email *			
Website		<input type="submit" value="Submit"/>	

Navegue pelas Categorias

- [Agrimensura e Cartografia](#)
- [Ensino e Pesquisa](#)
- [Geolocalização](#)
- [Geoprocessamento e GIS](#)
- [MundoGEO#Connect LatinAmerica](#)
- [VANTs, Drones e Satélites](#)



Esta é a cache do Google de <http://noticias.uol.com.br/lusa/ultnot/2002/02/28/ult611u9331.jhtm>. É um instantâneo da página, tal como surgiu no dia 19 Jan 2017 01:49:19 GMT.

Entretanto, a [página actual](#) poderá ter sofrido algumas alterações. [Saiba mais](#)

ANEXO 28

Megatubos portugueses para o emissário da Barra chegam ao Rio de Janeiro
16h23 - 28/02/2002

Rio de Janeiro, 28 Fev (Lusa) - Quatro megatubos portugueses que serão instalados no emissário submarino em construção na Zona Sul do Rio de Janeiro chegam nesta sexta-feira à cidade, divulgou hoje o órgão responsável.

Segundo a Secretaria de Recursos Hídricos do Estado, o lote faz parte de um total de dez tubos, com 518 metros de comprimento e 1,4 metro de diâmetro, que serão utilizados na obra.

Os tubos que vão chegar rebocados deixaram Lisboa no final de dezembro do ano passado. A tripulação do rebocador será recepcionada por autoridades da área de saneamento do Rio de Janeiro.

Os cinco primeiros tubos deixaram Lisboa no início de dezembro e chegaram rebocados ao Rio de Janeiro, no dia 23 de janeiro. Durante a viagem, no entanto, um deles se desprende na costa da Bahia.

Foi localizado por satélite e resgatado, mas próximo do litoral norte do Rio de Janeiro se desprende novamente e até agora não foi localizado.

De acordo com a Secretaria, o acidente fez com que a empresa responsável pela obra encomendasse mais um tubo, que virá para o Brasil dessa vez embarcado, ainda sem data definida.

Os tubos são de polietileno de alta densidade (Pead) e foram fabricados pela KWH Pipe Portugal, subsidiária da empresa finlandesa com o mesmo nome, instalada na cidade de Setúbal, perto de Lisboa.

O emissário terá 5,18 quilômetros, comprimento suficiente, segundo o Governo do Rio de Janeiro, para lançar o esgoto da região longe das praias da Barra e de Jacarepaguá.

A obra completa, incluindo a construção de uma estação de tratamento, deverá custar R\$ 118,3 milhões, beneficiando 700 mil pessoas da região.

Todos os direitos de reprodução e representação reservados. 2002 Lusa: Agência de Notícias de Portugal. Todas as informações reproduzidas são protegidas por direitos de propriedade intelectual detidos pela Lusa. Por conseguinte, nenhuma destas informações pode ser reproduzida, modificada, armazenada, redifundida, traduzida, explorada comercialmente ou reutilizada sem o consentimento prévio por escrito da Lusa.

[INÍCIO](#) [LICITAÇÕES](#) [ACERVO TÉCNICO](#) [COLUNISTAS](#) [PPP & CONCESSÕES](#) [RESÍDUOS E ENERGIA](#)[Home](#) > [Arquivo](#) > [Tubos do emissário da Barra chegam amanhã ao Rio](#)[ARQUIVO](#)

Tubos do emissário da Barra chegam amanhã ao Rio

28/02/2002[Partilhar](#)

Os últimos tubos para implantação do emissário da Barra da Tijuca, Zona Oeste, entram amanhã de manhã na Baía de Guanabara. **Quatro tubulações de polietileno de alta densidade (Pead), cada um com 1,4 metro de diâmetro e mais de 500 metros de comprimento, serão transportadas por um rebocador.** O projeto de despoluição está sendo viabilizado através do Fundo Estadual de Conservação Ambiental (Fecam), que destinou R\$ 118,3 milhões para concretizar o plano de saneamento reivindicado há mais trinta anos pelos moradores da região. **As peças do emissário foram fabricadas na cidade de Setúbal, em Portugal, e iniciaram a segunda travessia do oceano Atlântico em 28 de dezembro.**

Fonte: JB On Line[0 comentário](#)[0](#) [Coração](#)Compartilhar: [f](#) [t](#) [G+](#) [@](#)[post anterior](#)[Ministério quer implementar revitalização do Velho Chico](#)[próximo post](#)[Obras na Urca acabam com ligações clandestinas de esgoto para a Baía](#)

NOTÍCIAS RELACIONADAS

[Estudo alerta para risco de 'falência' de...](#)

24/09/2012

[\(MT\) Só 20% dos domicílios têm acesso...](#)

24/09/2012



ARQUIVO

Empresa finlandesa vai retirar tubo encalhado do emissário da Barra

21/04/2002

Rio de Janeiro – Representantes da empresa finlandesa KWH deverão chegar ao País na próxima semana para fazer o transporte do tubo de alta densidade encontrado sexta-feira na Praia da Baleia, em Cananéia, em São Paulo. O duto, avaliado em R\$ 2 milhões, se desprendeu do rebocador que o transportava da Europa para o Brasil. O acidente ocorreu há mais de três meses na Baía de Guanabara, mas a corrente marinha o arrastou para o litoral paulista. O

<https://www.saneamentobasico.com.br/empresa-finlandesa-vai-retirar-tubo-encalhado-do-emissario-da-barra/>

06-02-2018

o equipamento seria utilizado na obra do emissário submarino da Barra da Tijuca, na zona Oeste do Rio. Segundo o secretário de Saneamento e Recursos Hídricos do Estado, Agostinho Guerreiro, o seguro já havia feito a cobertura, com reposição de outra peça. O secretário disse o trabalho de construção do emissário, que ficou paralisado por falhas de verbas, será retomado nesta semana. Ele garantiu que todas as empreiteiras envolvidas na obra “demonstraram boa-vontade” e considerou “drástica” a paralisação dos serviços. Guerreiro admitiu que existe uma pendência de R\$ 25 milhões no contrato já firmado com as empresas e que o total necessário para terminar a obra chega a quase R\$ 100 milhões. Mas, ele acredita que é possível obter os recursos “devido à prioridade dessa obra”, atenderá a uma população de 1 milhão e 200 mil pessoas de Jacarepaguá e Barra da Tijuca.

Fonte: Agência Estado

Q

0 comentário

Compartilhar: Compartilhar:

posterior

posterior

post anterior

Esgotos de Serra Negra serão 100% tratados

Fortaleza reduz proposta para renovar contrato da CAGECE

próximo post

NOTÍCIAS RELACIONADAS

Assunto	Data
Governador defende Sanepar e diz que ação...	24/09/2012
Estudo alerta para risco de 'falência' de...	24/09/2012

Assunto	Data
Governador defende Sanepar e diz que ação...	24/09/2012
Estudo alerta para risco de 'falência' de...	24/09/2012

Ver todas as notícias →

<https://www.saneamentobasico.com.br/empresa-vai-retirar-tubo-encailhado-emissario-da-barra/>

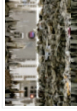
06-02-2018



Cidade
lixo pa
elétrica
06/02/201



Alunos
levam t
esgoto
06/02/201



O acur
umede
entupir
06/02/201



Opiniã
precisa
infraes
05/02/201



Projeto
problema
em Ter-
prioriza-
05/02/201

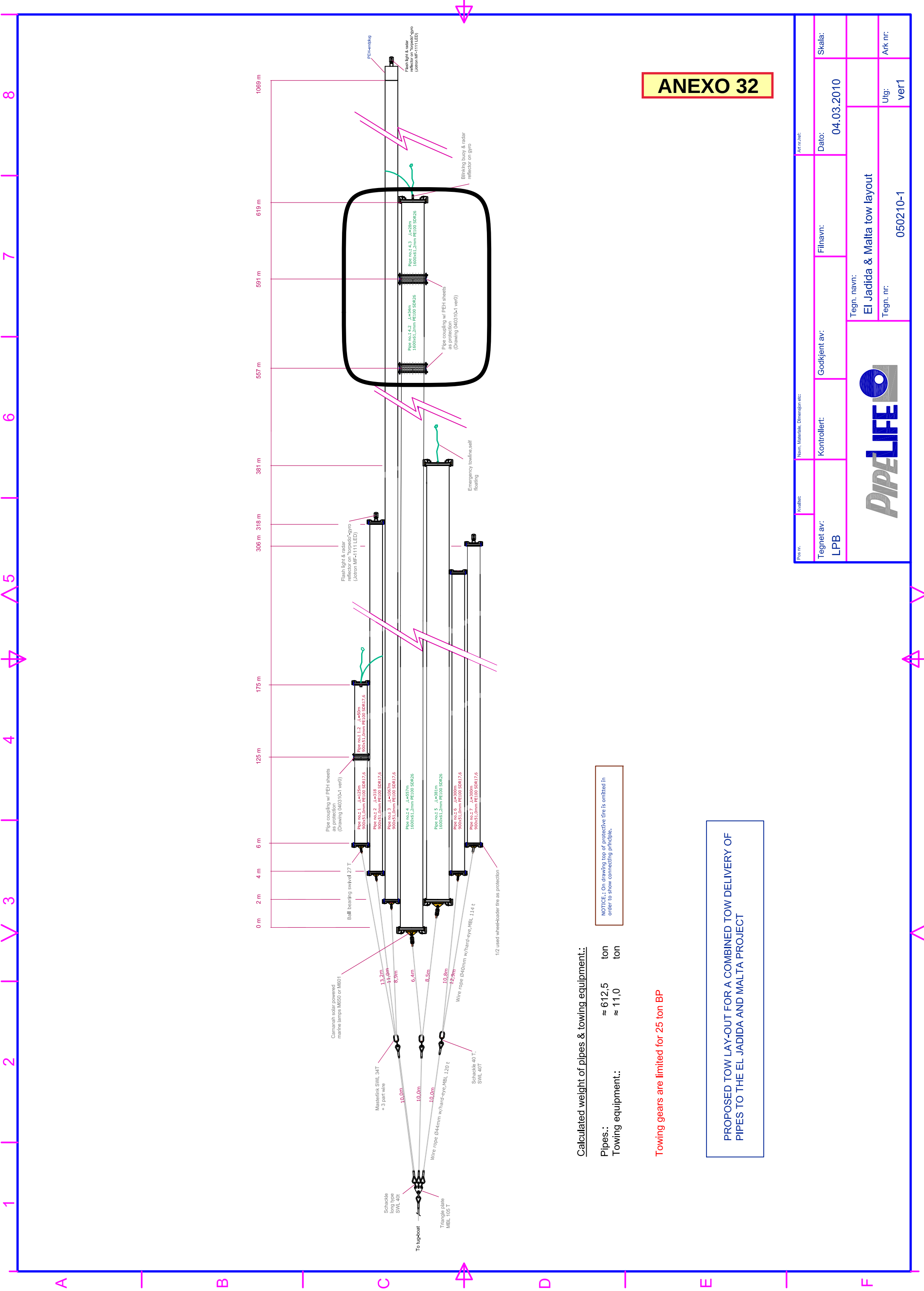
ANEXO 30

ANEXO 30

**Técnico português realiza vistoria em tubo encontrado na Praia da Baleia****ANEXO 31**

O supervisor de manutenção da empresa KWH Pipe Tubos Ltda., Antônio Costa, esteve quarta-feira na Ilha de Cambriú - Praia da Baleia - para analisar as condições do tubo de 450 metros de extensão que encalhou na praia. Além do técnico português, também estiveram no local o diretor de Obras da Prefeitura de Cananéia, Henrique dos Santos Oliveira Rosa, o engenheiro civil da Prefeitura, Francisco Tadeu Notari, o diretor do Jornal Regional, engenheiro José Roberto Barbosa Satto, e demais técnicos de Cananéia. A vistoria serviu para conhecer as condições do tubo de polietileno de alta densidade que está há cerca de 40 dias na área pertencente ao Parque Estadual da Ilha do Cardoso. Os técnicos encontraram o tubo partido ao meio, mas não foi possível saber o que ocasionou a ruptura. Segundo o engenheiro Francisco Tadeu Notari, isso deve dificultar a retirada do tubo do local. "Como tem os dois lados tampados, o tubo veio boiando pelo mar. Como foi partido, uma parte dele encheu de água e areia, por isso não será possível removê-lo boiando pelo mar novamente". Como a areia também pode obstruir o duto por completo, a retirada ficará ainda mais difícil. Os técnicos não conseguiram avaliar quanto pesa o material, mas, segundo Notari, somente uma das tampas do tubo deve pesar mais de uma tonelada. O tubo tem 450 metros de extensão, 1,40 metro de diâmetro e cerca de 14 centímetros de espessura. O equipamento custa cerca de R\$ 2 milhões e deveria ter chegado à capital do Rio no dia 22 de janeiro. Seis tubos fabricados pela KWH Pipe estavam sendo reboados de Portugal para o Rio de Janeiro e seriam utilizados pela Companhia Estadual de Águas e Esgotos em um emissário submarino na Barra da Tijuca. Em janeiro deste ano, o reboador enfrentou uma tempestade na Costa da Bahia, próximo a Porto Seguro, e os seis tubos acabaram se perdendo no mar. Cinco deles foram resgatados, o sexto foi localizado pouco tempo depois pela Marinha Brasileira, acionada pela empresa KWH. No entanto, a Marinha também enfrentou tempestade com nevoeiro, perdeu o tubo e não conseguiu mais localizá-lo. O tubo teria sido encontrado há cerca de 40 dias por pesquisadores na Ilha de Cambriú, que faz parte do Parque Estadual da Ilha do Cardoso. Por ser área de reserva ambiental, a empresa responsável pelo material pode ser multada. O Ministério Público de Cananéia enviou ofício à Prefeitura do município pedindo informações sobre o tubo. Segundo o engenheiro Francisco Notari, a Prefeitura respondeu que aguarda o relatório da empresa responsável pelo material. O

técnico português fotografou o plano e levará o resultado da vistoria para que a diretoria da KWH Pipe possa resolver de que forma o equipamento será removido de Cananéia.



Calculated weight of pipes & towing equipment.:

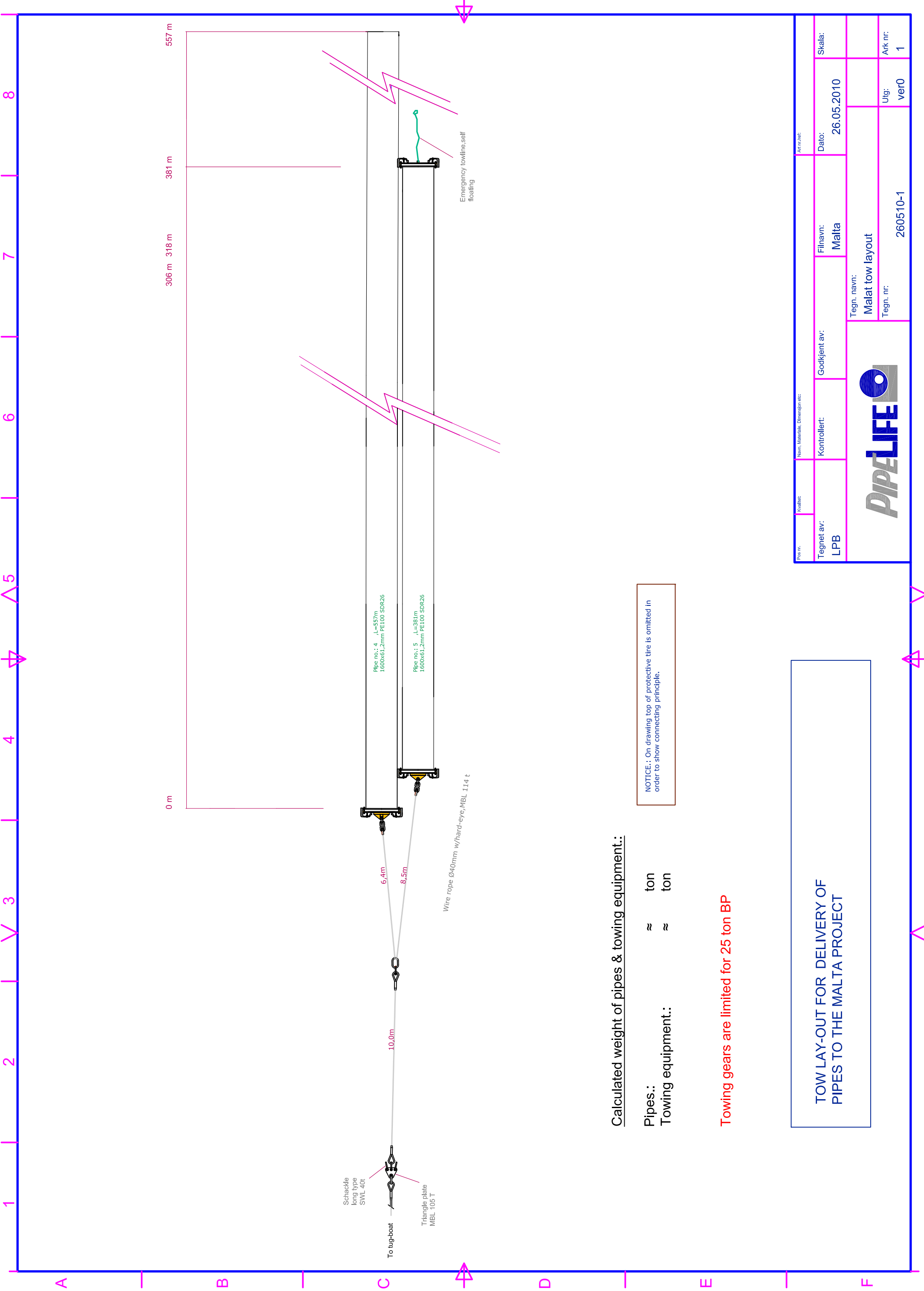
Pipes.: ≈ 612,5 ton
Towing equipment.: ≈ 11,0 ton

Towing gears are limited for 25 ton BP

PROPOSED TOW LAY-OUT FOR A COMBINED TOW DELIVERY OF
PIPES TO THE EL JADIDA AND MALTA PROJECT

ANEXO 32

Pos nr.	Kvalitet:	Num. Materiale, Dimension etc:	Art nr./ref:
Tegnet av: LPB	Kontrollert:	Godkjent av:	Dato: 04.03.2010
Filnavn:		Skala:	
Tegn. navn: El Jadida & Malta tow layout		Tegn. nr: 050210-1	
Utg: ver1		Ark nr:	



Calculated weight of pipes & towing equipment.:

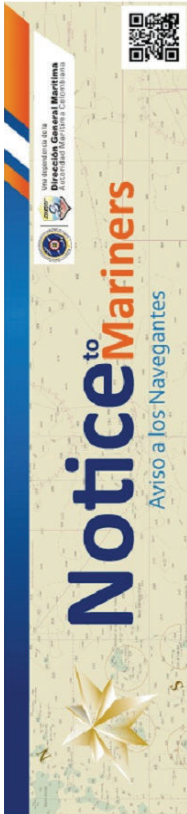
Pipes.:	≈	ton
Towing equipment.:	≈	ton

Towing gears are limited for 25 ton BP

TOW LAY-OUT FOR DELIVERY OF
PIPES TO THE MALTA PROJECT

Pos nr.	Kvalitet:	Navn, Materiale, Dimension etc:			Art nr./ref:
Tegnet av: LPB	Kontrollert:	Godkjent av:	Filnavn: Malta	Dato: 26.05.2010	Skala:
Tegn. navn: Malat tow layout			Tegn. nr: 260510-1	Utg: ver0	Ark nr: 1





NOTICE TO MARINERS No. 157 of 2010

DIMAR – CIOH

WEEKLY PUBLICATION

Week from 28 of Nov to 05 of Dec of 2010

Cartagena de Indias, Monday, **November 29 - 2010**

Notice to mariners is a report of data issued in order to give information related to the secured navigation as well as nautical and cartographic publications update. These ones can be of three characters: **GENERAL (G)**, **TEMPORARY (T)** o **PERMANENT (P)**

CCS - Colombian Caribbean Sea
CPO - Colombian Pacific Ocean

Notice	Localio	Name	Type of	overtly	Posilio	Flashi	g (D), Period (P)	Height (mts), Coverage (m)	Color	Shape	Patter	s	Purpose	Features a d descrip. of the light	Español
157	Colombian Caribbean Sea, Cartagena Bay	Restricción Restricción Restricción Navigation Navigation Cartagena Bay													

DESCRIPTION

Notice	Descripción	Nautical Charts Affected	Character
157	It reported to the maritime community that today November 29 2010 there will be navigation restrictions in the access channel Cartagena Bay and the mouth of the channel of the Dique, due to the relocation of the outfall pipe from Cartagena Island to Point Canales approaches at the following times: From 09:00 until 14:00 between the mouth of the Diqe channel and anchorage of area "A". From 14:00 until 18:00 from the buoy safe water to Anchorage of area "A". From 18:00 until 05:00 R.R. from the sea buoy, to the approaches of Punta Canales. The craft must maintain a safe distance of 1000 meters from the coast, because in this period initiated the transfer of the pipe to its destination (Point Canales). Standby vessels must be located in the Southwest sector of the buoy safe water at the time of execution of this activity. His activity will be monitored and controlled by the Control of Maritime Traffic and Port Authority of Cartagena (CPH).	261, 264, 409, 843, 900,	T

Comments, information and suggestions:
E-mail:
Responsible de Nautica
nautica@dimar.mil.co

Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe
Isla de Marzanillo, Cartagena de Indias - Colombia
<http://www.cioh.org.co>



NOTICE TO MARINERS No. 158 of 2010

DIMAR – CIOH

WEEKLY PUBLICATION

Week from 28 of Nov to 05 of Dec of 2010

Cartagena de Indias, Tuesday, **November 30 - 2010**

Notice to mariners is a report of data issued in order to give information related to the secured navigation as well as nautical and cartographic publications update. These ones can be of three characters: **GENERAL (G)**, **TEMPORARY (T)** o **PERMANENT (P)**

CCS - Colombian Caribbean Sea
CPO - Colombian Pacific Ocean

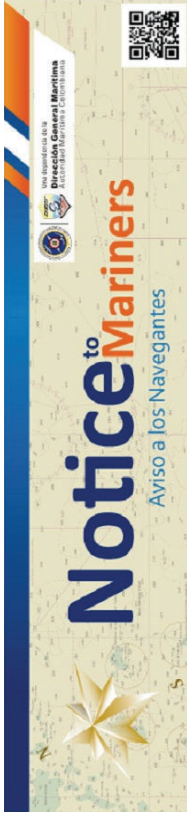
Notice	Localio	Name	Type of	overtly	Posilio	Flashi	g (D), Period (P)	Height (mts), Coverage (m)	Color	Shape	Patter	s	Purpose	Features a d descrip. of the light	Español
158	Colombian Caribbean Sea, Cartagena Bay	Restricción Restricción Restricción Navigation Navigation Cartagena Bay													

DESCRIPTION

Notice	Descripción	Nautical Charts Affected	Character
158	It reported to the maritime community that today November 30/2010 there will be navigation restrictions in the access channel Cartagena Bay and the mouth of the channel of the Diqe, due to the relocation of the outfall pipe from Cartagena Island to Point Canales approaches at the following times: From 09:00 until 14:00 between the mouth of the Diqe channel and anchorage of area "A". From 14:00 until 18:00 from the buoy safe water to Anchorage of area "A". From 18:00 until 05:00 R.R. from the sea buoy, to the approaches of Punta Canales. The craft must maintain a safe distance of 1000 meters from the coast, because in this period initiated the transfer of the pipe to its destination (Point Canales). Standby vessels must be located in the Southwest sector of the buoy safe water at the time of execution of this activity. His activity will be monitored and controlled by the Control of Maritime Traffic and Port Authority of Cartagena (CPH).	261, 264, 409, 843, 900,	T

Comments, information and suggestions:
E-mail:
Responsible de Nautica
nautica@dimar.mil.co

Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe
Isla de Marzanillo, Cartagena de Indias - Colombia
<http://www.cioh.org.co>



AVISO DEL No. 159 de 2010

Semana del 28 de Noviembre al 05 de Diciembre de 2010

Los Avisos a los Navegantes es un reporte de datos para suministrar información relacionada a la seguridad de la navegación y actualización de las publicaciones náuticas y cartográficas. Pueden ser de carácter GENERAL (G), TEMPORAL (T) o PERMANENTE (P).

MCC - Mar Caribe, Colombiano
OPC - Océano Pacífico Colombiano

Cartagena de Indias, Viernes 03 de diciembre de 2010

English

Aviso	Utilización	Nombre	Tipo de Novedad	Posición (WGS-84)	Radio (P)	Altitud (ms), Cobertura (m)	Color	Forma	Patron	Propósito	Característica y Descripción de la Luz
159	Mar Caribe Colombiano, aprox. Bahía de Cartagena	Tuberia Emisario Submarino	Precisión Tuberia Emisario Submarino	Lat. " " Long. " "						Area temporal tubería del emisario submarino	

DESCRIPCION

Aviso	Descripción	Cartas Afectadas	Carácter
159	Se informa a la comunidad marítima en general, que parte de la tubería del emisario submarino se encuentra temporalmente localizada a 2.5 millas náuticas al norte del Banco de Salmedina. Los navegantes deben extremar medidas de precaución debido a que un segmento de la tubería se encuentra a la deriva.	029, 042, 251, 409	T

Comentarios, información y sugerencias:
Contacto:
Responsable de Nautica
naulica@dimar.mil.co

Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe
Isla de Marzanillo, Cartagena de Indias
http://www.cioh.org.co/



NOTICE TO MARINERS No. 160 of 2010

DIMAR – CIOH

WEEKLY PUBLICATION
Week from 06 to 12 of Dec of 2010

Cartagena de Indias, Monday, December 06, 2010

Notice to mariners is a report of data issued in order to give information related to the secured navigation as well as nautical and cartographic publications update. These ones can be of three characters: GENERAL (G), TEMPORARY (T) o PERMANENT (P)

CCH - Colombian Caribbean Sea
CPO - Colombian Pacific Ocean

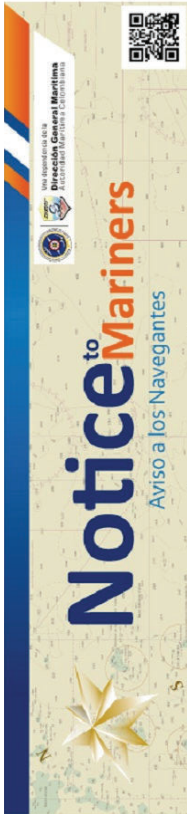
Notice	Locatio	Name	Type of novelty	Positio	Flashi g (D), Period (P)	Height (ms), Coverage (m)	Color	Shape	Patte r s	Purpose	Features a d descrip. of the light
160	Approach to Isla de Marzanillo, Cartagena	Pipe Submarine Emissary	Caution / Area Emissary	Lat. N " " Long. W " "						Activities Submarine Emissary	

DESCRIPTION

Notice	Descripcio	Nautical Charts Affected	Character
160	It reported to the maritime community, that the tugboat "Sea Trout" is conducting activities concerning pipe submarine Emissary, located at the position 10°29.857N - 76°35.007W Navigator should extreme security measures at distance of 6 nautical miles above the indicated position	005, 007, 029, 042, 409	G

Comments, information and suggestions:
E-mail:
Responsable de Nautica
naulica@dimar.mil.co

Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe
Isla de Marzanillo, Cartagena de Indias - Colombia
http://www.cioh.org.co/



NOTICE TO MARINERS No. 162 of 2010

DIMAR - CIOH

WEEKLY PUBLICATION

Week from 05 to 12 of Dec of 2010

Cartagena de Indias, Wednesday, **December 08 - 2010**

Notice to mariners is a report of data issued in order to give information related to the secured navigation as well as nautical and cartographic publications update. These ones can be of three characters: **GENERAL (G)**, **TEMPORARY (T)** o **PERMANENT (P)**

CCS - Colombian Caribbean Sea
CPO - Colombian Pacific Ocean

Notice	Localio	Name	Type of	overtly	Posilio	Flashi g (D), Period (P)	Height (mts), Coverage (m)	Color	Shape	Patte r s	Purpo se	Features a d descrip. of the light	Español
162	Approach to Cartagena	Caution Area: Approach to Fort island to Pueblo Cerro	Caution Area: Approach to Fort island to Pueblo Cerro	Caution Area: Approach to Fort island to Pueblo Cerro									

DESCRIPTION

Notice	Descriptio :	Nautical Charts Affected	Character
162	pipe submarine Emissary located at the position 10° 20' 00" N 75° 37' 00" W 10° 20' 00" N 75° 50' 00" W 10° 33' 00" N 75° 37' 00" W 10° 33' 00" N 75° 50' 00" W Navigator should extreme security measures		

Comments, information and suggestions:

E-mail:

Responsible de Nautica
nautica@dimar.mil.co

Centro de Investigaciones Oceanograficas e Hidrograficas del Caribe
Isla de Marzanillo, Cartagena de Indias - Colombia
<http://www.cioh.org.co/>



NOTICE TO MARINERS No. 180 of 2010

DIMAR - CIOH

WEEKLY PUBLICATION

Week from 26 of Dec of 2010 to 02 of Jan of 2011

Cartagena de Indias, Thursday, **December 30 - 2010**

Notice to mariners is a report of data issued in order to give information related to the secured navigation as well as nautical and cartographic publications update. These ones can be of three characters: **GENERAL (G)**, **TEMPORARY (T)** o **PERMANENT (P)**

CCS - Colombian Caribbean Sea
CPO - Colombian Pacific Ocean

Notice	Localio	Name	Type of	overtly	Posilio	Flashi g (D), Period (P)	Height (mts), Coverage (m)	Color	Shape	Patte r s	Purpo se	Features a d descrip. of the light	Español
180	CCS - Colombian Caribbean Sea	Caution Area: Approach to Fort island to Pueblo Cerro	Caution Area: Approach to Fort island to Pueblo Cerro	Caution Area: Approach to Fort island to Pueblo Cerro									

DESCRIPTION

Notice	Descriptio :	Nautical Charts Affected	Character
180	Information shipping community in general that the outlet pipe is sitting into five sections located geographically at the following coordinates Segment No1 10°28'35" N 75°42'21" W y 10°28'35" N 75°42'24" W of 1800 meters Segment No2 10°45'09" N 75°16'13" W y 10°44'59" N 75°16'12" W of 300 meters Segment No3 10°45'09" N 75°16'13" W y 10°44'59" N 75°16'12" W de 300 metros aproximadamente. Segment No4 10°10'00" N 75°48'07" W of 250 meters. Segment No5 10°10'00" N 75°48'07" W de 250 metros. Fort island (Fort in diameter) located in Fort island (Fort in diameter) located in Fort island (Fort in diameter) located in		

Is pending to place another portion of 100 meters approximately with a diameter of 1 meter.

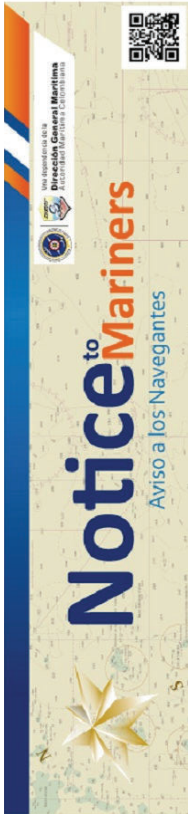
Take extra security measures for shipping, especially in the area south of the Isla de Marzanillo on the ground that the
subro is difficult to detect because of their color

Comments, information and suggestions:

E-mail:

Responsible de Nautica
nautica@dimar.mil.co

Centro de Investigaciones Oceanograficas e Hidrograficas del Caribe
Isla de Marzanillo, Cartagena de Indias - Colombia
<http://www.cioh.org.co/>



NOTICE TO MARINERS No. 008 of 2011

DIWAB - CIOH

WEEKLY PUBLICATION

Week from 02 to 09 of Jan of 2011

Cartagena de Indias, Friday, January 07 - 2011

Notice to mariners is a report of data issued in order to give information related to the secured navigation as well as nautical and cartographic publications update. These ones can be of three characters: GENERAL (G), TEMPORARY (T) o PERMANENT (P)

CIOB - Colombian Caribbean Sea
CIOO - Colombian Pacific Ocean

Notice	Localio	Name	Type of [owly]	Posicio	Flashi Period (P)	Height (m), Coverage (m)	Color	Shape	Patter s	Purpose	Español	
											Features a d descrip. of the light	
008	MCC	Submarine Cartagena Bay Outfall Pipe Approach		Submarine Cartagena Bay Outfall Pipe								

DESCRIPTION

Notice Descriptio Nautical Charts Affected Character

008: It communicates to the maritime community in general that the stretch of outfall pipe that was launched and marked in the lower Nohoms, is missing. 025, 029, 042, 281, 405, 615, T

It should take extra security measures during the navigation across the approach area of the Bay of Cartagena, in order to avoid possible collisions.

Comments, information and suggestions:

E-mailto:

Responsable de Nautica
nautica@dimar.mil.co

Centro de Investigaciones Oceanograficas e Hidrograficas del Caribe
Isla de Marzanillo, Cartagena de Indias - Colombia
http://www.cioh.org.co/

[illegible]

Cartagena - Colombia | Miércoles 11 de abril de 2017 | **EL UNIVERSAL** BOLETÍN DIARIO

Temas de interés: **Transportes** | **Electricidad** | **Tráfico en la costa**

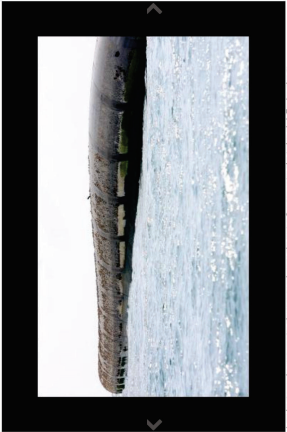
Síguenos en:     

Buscan equipos en Texas para salvar tubos del Emisario

ERNESTO ARANDA HERRERA. (<http://www.eluniversal.com.co/perfiles/ernesto-taborada-herrera/>)

<https://twitter.com/ernestotaborada> | ernestotaborada@eluniversal.com.co | www.eluniversal.com.co/perfiles/ernesto-taborada-herrera/

EL UNIVERSAL | **BOLETÍN DIARIO** | **11 de abril de 2017 10:01 AM**



Los [años](http://www.eluniversal.com.co/files/default/files/EMISARIO4_1.jpg) (http://www.eluniversal.com.co/files/default/files/EMISARIO4_1.jpg)

[illegible]

Jan Date: Oct 2006
Page: 17 of 17
Folio: 6,063
Lines Received: 406

Nativos de las Islas del Rosario fueron sorprendidos ayer por dos tubos que flotaban en las aguas cristalinas que rodean las islas.

Con varias llamadas telefónicas hacia Cartagena, los turistas avisaron de la llegada de los tubos.

El Universal se trasladó hasta el lugar y constató que hasta el momento de este artículo al Surcoteño de Cartagena, legieron dos fragmentos de la tubería del Emisario Submarino. Los tesoreros del Rosario están a unos 23 millas náuticas de la bahía interior de Cartagena.

Uno de los tubos tiene entre 4 y 10 metros de largo y fue bañado cerca de las Isas del Rosario, hasta donde fue arrastrado. Trabajadores de la zona lo amarraron para evitar algún percance con las lanchas que frecuentan el archipiélago.

Eso mismo día, de más de 300 metros de largo, según Acaucur, encalló en una enemada en la parte Norte de Isla Rosario, la más al Sur de ese archipiélago, y él área concreta en donde está el tramo de tubo se le conoce como Punta Casimira.

Ese tubo de polietileno fue asegurado por operarios enviados por Aguas de Cartagena, según lo contactó por los nativos de las áreas costeras y corroboró por Acaucur. La empresa lo preparará para remolcarlo hasta la bahía del Rosario, para lo cual contará con el aval de la Capitanía de Puerto.

Cuenta con ambulancia
La versión de uno de los nativos revela que la lancha ambulante que transporta pacientes desde Bocagrande hasta Cartagena, se chocó la semana pasada con lo que ellos creen que es un trozo de estos dos tubos, que después llegaron a las aguas tranquilas del Rosario.

No lancha ambulante está siendo separado y por fortuna el choque con uno de estos pedazos de tubo no dejó víctimas. Esa ambulancia es la única del tipo que hay para la zona insular y fue remodelada, dijo Víctor Rodríguez, jefe de la oficina de turismo y recreación de la Alcaldía Mayor de Bogotá. Aunque, al preguntarle, el Dada no se pronunció al respecto.

Aumenta el tráfico
La preocupación ante las llegadas de los recientes debates a que han aumentado las aviones militares con pasajeros y turistas hacia las islas, después de los días de lluvia y marejada, y además chocar con los fragmentos de tubería que podrían estar ahí deriva en cualquier parte, ya que nadie sabe con seguridad cuántos tramos más se han separado de las tramas principales.

Steven Torres, nativo que nos acompañó en el recorrido, considera que "las autoridades deben recoger estos fragmentos de tubería, porque es muy peligroso para la navegación en el sector".

Hace dos semanas colapsaron durante su traslado hasta Punta Comas (norte de Cartagena) los 4.32 kilómetros de tubería ensamblada del Emisario Submarino que salieron desde Bahía Honda, en la bahía de Cartagena.

Se presume que varios tramos quedaron dispersos y sembrados en el mar y podrían seguir apareciendo en la superficie, un riesgo alto para el tráfico naval.

Acaucur: diagnóstico del Emisario en 10 días
Aguas de Cartagena anunció ayer su contratación para la operación de recateo y salvamento de la tubería del Emisario Submarino que se dispersó en el mar tras el fallo técnico por trabamiento hasta Punta Comas.

El Distrito y la Junta Directiva de Acaucur, determinaron contratar directamente los servicios de una empresa especializada en investigación submarina y oceanográfica e informaron que los resultados puedan conllevarse entre 7 y 10 días.

El rescate de los tubos: contemplar utilizar una sonda de alta frecuencia y un sistema de comunicación con buques de guerra
Una vez finalizada la operación, se prevé que la tubería quedará en la zona de estudio, pero se planea conllevársela al mar profundo, donde se encuentra ubicada la zona de estudio.

Refuerzan señalización
Las autoridades locales de Cartagena reforzaron la señalización del tramo de tubería en el Bajo Volcan, acorde con las regulaciones correspondientes.

Para ello realizaron amarres de cable de acero y grúneas para la instalación de una boya temporal, con luz de emergencia roja, para advertir a los navegantes de la presencia de la tubería, adicionalmente lacares a la pared interior de la boya para que mantenga erguida y visible.

Siguió la búsqueda esta tubería se encuentra parcialmente hundida, con una sección de unos 150 metros desaparecidos por 1 parámetros, y aproximadamente unos 250 metros hundiéndose en 4 partes de su diámetro fuera del agua.

Gente al Armada Nacional se apresura a investigar un plan de investigación y para buscarlo seguramente a estos fragmentos del Emisario Submarino, en las principales zonas de navegación marítima.
Dispersos

Un tramo grande de tubería permanece flotando en Bajo Grande a dos millas de Cartagena
Otro segmento, de unos 300 metros, está en el Bajo Volcan, a 9 millas delitoral de la ciudad.

Un tubo más de 300 metros, fue hallado en la playa del corregimiento Loma Arenosa.

Otro segmento, que era utilizado como fidejato para el Emisario, fue encontrado cerca de Isla Fuerte.
Los dos tramos más recientes fueron hallados en sales del Rosario.

Cartagena de Indias, Patrimonio Histórico y Cultural de la Humanidad desde 1984 por la UNESCO

December 21st, 2010, 03:01 PM

Daniel203co
Herencia

ANEXO 38

[illegible]

December 21st, 2010, 00:17 PM

LUXIWATCHO
Cartagena

Join Date: Dec 2007
Location: Cartagena de Indias
Posts: 19,025
Likes (Received): 708

December 27th, 2010, 04:41 AM

Dimmu
online

Join Date: Jan 2007
Location: Bogotá - Cartagena
Posts: 1,004
Likes (Received): 71

▲▲▲ Ahora es culpa de EDY solamente. Nota comprada por Acuavir.

MI CANAL EN YOUTUBE

Emissario Submarino: con sobrevuelos rastrean posibles tubos fragmentados

BOGOTÁ, 20 DE DICIEMBRE DE 2010
ERNESTO TABORDA HERRERA - EL UNIVERSAL
CARTAGENA DE INDIAS

Con sobrevuelos en helicóptero sobre tres áreas prioritarias de investigación en el mar Caribe cartaginense, expertos de la Armada Nacional empujaron el rastreio, para establecer dónde podrían estar flotando restos de tubos del Emissario Submarino, tras el incidente que dio al traste con el traslado de esta tubería el pasado 2 de diciembre. Esa día, la salida de la bahía de Cartagena fue impecable; pero una vez fuera de la boca de mar con destino a Punta Cereales, con los 4,32 kilómetros del Emissario Submarino a remolcar, una serie de desastres dieron al traste con la operación: se cambió una ruta por otra que llevó a una zona ya muy profunda, además de talles en el tubo y un incendio que obligó a abandonar la parte en EDI. Por consecuencia, hoy la Unidad Marítima de la Armada Nacional realiza la operación desde los propios remolcadores.

Esa compañía no ha concedido declaraciones públicas al mar, funcionarios locales aceptado entrevistas en El Universal. Los tres ejecutivos principales salieron de la ciudad y aún no regresan.

El primer sobrevuelo en helicóptero duró 4 horas, según informó Aguas de Cartagena, “no arrojó ninguna información relevante”, dijo el piloto. Los vuelos fueron realizados por las compañías que están en Bayo Grande y en el bajo Nokolmi, el primero a 2 millas náuticas de Cartagena, y el segundo a 9.

Para hoy domingo «la probabilidad de encontrar restos segmentos de tubos, si los hubiere» sería alta, podría estar la mayoría.

Las operaciones aéreas se realizan a unas 5, 10 y 15 millas náuticas al Noroeste de las costas de Cartagena; en las zonas de Bahía Honda, San Blas, Las Islas de Barú, San Blas de Sumbadilla, y al Surcoeste, en el área de las Islas del Rosario, probablemente incluyendo Bancos de Tenorio.

La Corporación de Puerto, ante posibles accidentes de navíos marítimos, había demostrado desde el doce de octubre que el Emissario Submarino podía ser utilizado como una vía de escape para el caso de que un crucero turístico tropezara una parte de la tubería del Emissario Submarino, y un buque carguero visto navegando una semana después gracias a una alerta oportuna.

Riesgo

Un tramo de tubería del Emissario Submarino, con una longitud de más de 200 metros, fue remolcado desde Punta Casimira, en las Islas del Rosario, hasta la bahía de Cartagena, en el área de Bahía Honda.

Según informó Aguas de Cartagena, la operación comenzó con los preparativos de las expansiones, y posteriormente se inició el remolque de este tubo.

El cruce iba a una velocidad promedio de 4 nudos, con el apoyo de dos remolcadoras y dos lanchas auxiliares para recorrer alrededor de 20 millas náuticas hasta llegar a la bahía de Cartagena, sector de Bahía Honda, a las 2.00 p.m., donde permaneció señalizada y asegurado.

Allí se podrá medir, y determinar su estado. Aguas de Cartagena contará con la flota Escovil que a su vez suministrará los buzos que realizarán los amarras especiales con cuatras (cables de acero trenzado) para poder trasladar este primer tubo, ejerciendo una presión pareja en el área de remolque.

Siguran trastos

El otro tramo de tubería, de unos 4 metros de largo, ahora el muelle del Acuario de Islas del Rosario, en la Isla San Martín de Palmarés, será remolcado la próxima semana.

Ald Miente, se prepara el plan de traslado del tramo emergido en una playa del corregimiento de Limba Xerna (Zona Norte de Cartagena) y otro que está en el corregimiento de Isla Fuerte, frente a Paso Nuevo, Córdoba, al sur de las Islas de San Bernardo.

De otro lado, **¿quién les hace labores con la economía? ¿quién, en el bajo Nokolmi, para establecer la medición posición exacta de la tubería,** un segmento de la obra está hundida a unos 150 pies de profundidad, mientras que la sección adherida a esta tida de un lado a otro sobre el bajo, según la dirección y fuerza de la brisa, las olas y la corriente.

*“porcas palabras,” mucho sentido”

[illegible]

La gerencia de Aguas de Cartagena adoró que el multimillonario chipriota Daríos Melas, propietario de las instalaciones de este impreso, se comprometiera a financiar el nuevo proyecto de una junta realizada en las instalaciones de esta imprenta el pasado 20 de diciembre. Melás es la cara por una pantalla, días antes de esta reunión, cuando la Junta Directiva de Aguas de Cartagena, en una reunión de emergencia, decidió que el multimillonario chipriota, al funcionario hablo con él a través de una videoconferencia en donde se le comió a responder por los fallos. Lo único que se sabe de Melas y el gerente de EDT Marine en Cartagena, Miki Peleg, es que están en Israel. "Tocas palabrías, mucho sentido"	Publicado: 20 Enero 2011 ERNESTO TABORDA HERRERA - EL UNIVERSAL CARTAGENA DE INDIAS	Los representantes legales del Consorcio EDT Marine Construction Cartagena Outfall, responsables de la instalación y suministro de los 4,32 kilómetros de tubería del Emisario Submarino, reaparecieron tras haber estado ausentes durante más de un año en la ciudad de Acapulco, al periodista Germán Danilo Hernández, en el programa Temas de Fondo, emitido entre las 7:30 y las 8:30 p.m de ayer por el Canal Caracol. Peleg Tena reveló que el departamento jurídico de Acapulco recibió una llamada de un hombre de la tarde de ayer, de Luis Corrales, abogado con sede en las Estados Unidos, contratado por EDT Marine Construction, para restablecer las relaciones con Aguas de Cartagena, el Distrito y las autoridades que investigan la desaparición de varios tramos de tubería. "Primero hubo la llamada y luego se confirmó el contacto mediante correo electrónico", dijo en la entrevista Pérez Tena.	Reunión en Houston Los chipriotas le propusieron a Aguas de Cartagena realizar una reunión entre las partes involucradas en Houston para discutir el problema de la tubería que se perdió en la ciudad de Acapulco y la tubería que se perdió en la ciudad de Acapulco. La reunión de los representantes de EDT Marine se debió, según lo dicho por el gerente de Acapulco a la presión ejercida por el Distrito, Aguas de Cartagena, las autoridades, los organismos de control y los medios de comunicación.	También Halcrow El gerente de Acapulco dijo también que la compañía inglesa Halcrow Group Limited, encargada de la intervención del proyecto, presentó un informe preliminar sobre lo acontecido. Este informe, producto de un análisis técnico, será la clave para revelar por qué EDT Construction, habría cambiado la ruta inicialmente trazada para el traslado de la tubería. Sin embargo, los representantes de Halcrow Group no pudieron abordar los remodelaciones en la fecha del accidente, lo cual limita el informe.	Señalados El consorcio EDT Marine Construction, de propiedad del multimillonario chipriota Daríos Melas, es señalado por Aguas de Cartagena y por el Distrito de ser el responsable del accidente del 2 de diciembre, cuando la tubería era removida hacia Punta Canoa para su instalación final. Los representantes de esta firma desaparecieron misteriosamente de la ciudad 10 días después sin asumir responsabilidad en el rescate de los tubos hundidos en el mar, ni en la continuidad del proyecto. En un mensaje personal habían argumentado que recibieron amenazas en su contra, lo que obligó a su salida del país.	Tubos en Panamá La Capitana de Puerto de Cartagena confirmó ayer a El Universal que la irrupción del buque de nombre El Estrella, que se hundió en el mar, fue el resultado de una explosión que se produjo en la tubería de Acapulco, la cual podría ser parte de la investigación del Emisario Submarino de Cartagena. "Aún se está de establecer si se hubo pertubación al Emisario Submarino de Cartagena lo que no está confirmado pero se están tomando los procedimientos del caso para verificarlo", dijo el capitán de Puerto, Juan Francisco Herrera Lesli.	El hecho fue puesto de inmediato en conocimiento de las directivas de Aguas de Cartagena y el Distrito para que esa entidad tome las medidas del caso. Tras el hallazgo, los ingenieros de las autoridades marítimas de Panamá y de la Armada de Colombia se encontrarán en aguas internacionales a fin de delimitar el riesgo que representa para los buques que transitan por esta zona.	Cartagena de Indias, Patrimonio Histórico y Cultural de la Humanidad desde 1984 por la UNESCO
Janury 20th, 2011, 12:05 PM Daniel2030ca La Heredia	 Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC	Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC	Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC	Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC	Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC	Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC	Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC	Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC Jan Dates: Oct 2006 Location: BN/CCTC

La Herencia Jan Date: Oct 2006 Location: BCN, CTG Lives (Received): 476 Quince	Quince Originally Posted by Daniel2003co  ▲▲▲ <i>Va que estan en USA, no me extraña que los de EDT Marine Construction demanden desde alli al distrito y a las de Cartagena para que les paguen lo que les quedan debiendo y por daños de imagen a su empresa.</i> Cartagena de Indias, Patrimonio Historico y Cultural de la Humanidad desde 1984 por la UNESCO
La Herencia Jan Date: Jan 2007 Location: Bogota - Cartagena Lives (Received): 71 Quince	Quince *Ocas palabras, mucho sentido* Acuacar espera a representantes de EDT Marine Construction La empresa Aguas de Cartagena respondió ayer la solicitud del apoderado del consorcio EDT Marine Construction Cartagena Outfall, el abogado Luis Enrique Cuervo, para empezar los contactos con la firma responsable del suministro y traslado de 4,32 kilómetros de tubería del Emisario Submarino hasta Punta Canoas, diseminados en 100 metros de ancho, para ser instalados en el fondo marino, en un contrato de 10 años, con los representantes de la firma chiprótica, reafirmando "exclaudite". En respuesta a la solicitud de reunión fuera de Colombia enviada el miércoles, mediante correo electrónico por parte del mencionado abogado, Acuacar reveló que cuando los representantes de EDT vengian a esta ciudad, serán atendidos de manera imediata. Acuacar reiteró require la presencia en Cartagena del Consorcio y de las empresas solidarias en la conformación EDT Marine Construction y EDT Towage And Salvage Co. LTD, desde el pasado 10 de diciembre para que cumpla con sus obligaciones contractuales y extrcontractuales. Se reveló que el apoderado del consorcio chiprótica, Luis Enrique Cuervo, es miembro del bufete de abogados Fowler, Rodriguez, Valdes Fialli, con sede en la ciudad de Houston, Estados Unidos. Rescate en Panamá En cuanto a la información sobre línea tubería aversada en aguas cercanas a Panamá, Acuacar informó que la Capitania de Puerto de la ciudad, la inspección de la embarcación MN Cota pudo observar los objetos flotantes. Con esta operación se busca comprobar si este segmento hace parte o no del Emisario Submarino. El remolcador se encuentra en el Canal de México y debe arribar antes próximamente hacia donde de acuerdo con el cálculo de deriva de la corriente, debería hallarse el objeto aversado. Una vez la Empresa obtenga esta información, determinará las decisiones correspondientes. Siguen estudios en Bajo Grande Esta vez todo la empresa dijo que continúa realizando la investigación a principios de la tubería en Bajo Grande, a dos millas al sur del Consorcio que insisten en tener el informe final de los datos, se presentará a la Capitania de Puerto de Cartagena el plan de rescate para su aprobación y ejecución. Aumentan los días 48 días lleva la historia del siniestro que aún se investiga de los 4,32 kilómetros de tubería destinada al Emisario Submarino en Punta Canoas, y que quedaron dispersos y fondeados en varios puntos del mar cerca cartagenero y al departamento de Panamá. Cartagena de Indias, Patrimonio Historico y Cultural de la Humanidad desde 1984 por la UNESCO
La Herencia Jan Date: Jan 2006 Location: Barranquilla - Medellin Quince	Quince Comparto con ustedes la columna de opinión que escribí una amiga en El Espectador: Fuente: http://www.elsecuador.com/imagenes/.....aj-mr La m+re+e+d+e+ al mar

Cartagena - Colombia | Miércoles 12 de abril de 2017 | Edici3n especial

Seguir en     

EL UNIVERSAL

Temas de Inter3s | Transmisi3n | Electr3nica | Transmisi3n en l3nea

Emisario Submarino: Continúa rescate

[RUEN DARIO ALVAREZ](http://www.eluniversal.com.co/perfiles/ruben-dario-alvarez-p/) (<http://www.eluniversal.com.co/perfiles/ruben-dario-alvarez-p/>)
<https://twitter.com/RDAlvarez1963> **12 de Diciembre de 2016 07:00 pm**



Twitter

<https://www.facebook.com/sharer/sharer.php?u=http://www.eluniversal.com.co/cartagena/local/emisario-submarino-contin%C3%BAa-rescate>

Twitter

<https://twitter.com/rubendarioalvarez1963/status/720144444444444444>

Google

<https://plus.google.com/sharer?url=http://www.eluniversal.com.co/cartagena/local/emisario-submarino-contin%C3%BAa-rescate>

4

mailto://www.eluniversal.com.co/print/78016

SUTARGET - Enlacen paracaidas



Escoge tu apto en Duitama
Duitama ofrece apartamentos de lujo y ambientes exclusivos.
Conjunto Los Rosales



Ingenieria en pisos
PBB expertos en pisos de concreto y epoxicos.
www.pbb-ingenieria.com



Espacios para disfrutar
Vive en la naturaleza con 1000m2 de zonas verdes
www.fontaneler.com



<http://www.eluniversal.com.co/cartagena/local/emisario-submarino-contin%C3%BAa...> 12-04-2017

SEMANA 35 años

IDEAS QUE LIDERA

CURSO DE REDACCIÓN SEMANA EL ÚNICO

CURSO DE REDACCIÓN SEMANA EL ÚNICO

MODULO DE REDACCIÓN PARA REDES SOCIALES

DICTADO POR LOS MEJORES PERIODISTAS

CON CLASES SEMI PERSONALIZADAS

MODULO DE REDACCIÓN PARA REDES SOCIALES

DICTADO POR LOS MEJORES PERIODISTAS

CON CLASES SEMI PERSONALIZADAS

¿QUIÉN TUVO LA CULPA DEL TUBO NAUFRAGADO?

SEMANA 35 años

<http://www.semana.com/nacion/articulo/quien-tuvo-culpa-del-tubo-naufragado/233822-3>

12-04-2017

<http://www.semana.com/nacion/articulo/quien-tuvo-culpa-del-tubo-naufragado/233822-3>

12-04-2017

Traerán nuevos tubos para el emisario submarino Cartagena

Contó la fuente que esta vez "se está haciendo todo con tecnología criolla".

Por: Redacción EL TIEMPO

Desde la ciudad noruega de Stathelle partió, el viernes pasado, un barco rumbo a Cartagena que remolca 2.2 kilómetros de la tubería que hace falta para armar el Emisario Submarino, que llevará las aguas residuales de la capital de Bolívar al fondo del mar.

Según la empresa Aguas de Cartagena (Acucar), los tubos son remolcados en **cuatro tramos de 550 metros de longitud cada uno**. Fueron construidos por una empresa noruega en siete semanas y a finales de septiembre llegarán al puerto de la Heroica.

Estas tuberías complementarán los 2121 metros de tubería que alcanzaron a ser rescatados en buen estado del fondo del mar, después de que el pasado 2 de diciembre la tubería completa—de 4.2 kilómetros—se hundiera cuando era remolcada. Punta Cana

Un vocero de la empresa contó que en la zona franca de Mamonal ya han construido más de 200 lastres, que serán las estructuras que sujetarán y tendrán fijo en el fondo del mar al Emisario Submarino, que estará listo a finales de este año.

Una de las precauciones que tomarán será que no trasladarán los 4 kilómetros de tubería en un solo viaje, sino que la moverán por separado en tramos de 500 metros.

Cada paso del nuevo proceso, dijo el vocero de Acuar, busca no repetir los errores de los contratistas -el Consorcio Chipriota EDT Marine Construction- que tenían la misión de instalar el tubo el año pasado, y desaparecieron cuando ocurrió el accidente.

Juan Carlos Gómez, capitán(e) del Puerto de Cartagena, le contó a este diario que la investigación sobre cómo ocurrió el siniestro que dejó las tuberías en el fondo del mar, continúa.

Dijo Gómez que la Capitania de Puerto investiga a los representantes legales de EDI, Acuar, Halcrow Interventor, OTM -una empresa de remolcadores- y a los capitanes y tripulantes de los tres remolcadores que trasladaban al sector de Punta Canoa al Emisario Submarino.

CARTAGENA

OCULTAR COMENTARIOS

0 Comentarios

gestionado con:

<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-9935084>

12-04-2017

EL UNIVERSAL

Cartagena - Colombia | Miércoles 12 de abril de 2017 | Ediciones anteriores

Síguenos en:

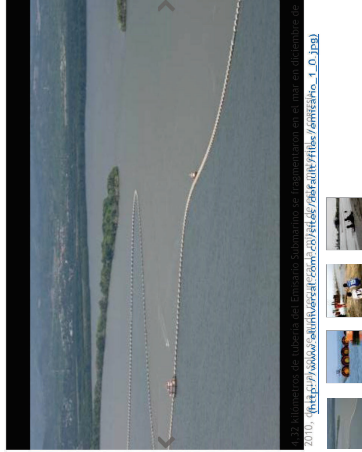
Temas de interés

Transcribe | Electrician

Tragedia en Mocoa

Emisario Submarino: la historia detrás del proyecto

ERNESTO TABORDA HERRERA (<http://www.eluniversal.com.co/perfiles/ernesto-taborda-herrera>)
 ernestotaborda (<https://twitter.com/ernestotaborda>) | CARACAS, COLOMBIA |
 11 de Junio de 2012 12:01 am



f

(<http://www.facebook.com/sharer/sharer.php?>

(<http://www.facebook.com/sharer/sharer.php?u=http://www.eluniversal.com.co/cartagena/actualidad/proyecto-79723>)

➤

(<https://twitter.com/intent/tweet?>

[via=ElUniversalCf&source=webclient&url=http://www.eluniversal.com.co/cartagena/submarino-la-historia-detras-del-proyecto-797238?text=Emisario Submarino: la historia](http://www.eluniversal.com.co/cartagena/submarino-la-historia-detras-del-proyecto-797238?text=Emisario%20Submarino%3A%20la%20historia)

G

(<https://plus.google.com/share?url=http://www.eluniversal.com.co/cartagena/actual-submarino-la-historia-detras-del-proyecto-79723>)

2

(/printmail/163077) (<http://www.eluniversal.com.co/print/163077>)

El deterioro ambiental de la Ciénaga de la Virgen se hizo evidente, debido a que era el lecho natural receptor de aguas con residuos biológicos, en la ciudad.

La construcción de una bocana, un sistema de esclusas para permitir la entrada de agua desde el Mar Caribe hacia esa Ciénaga y viceversa, para su oxigenación, se hizo posible con la construcción

ANEXO 41

gestionado con:

12-04-2017

<http://www.eluniversal.com.co/cartagena/actualidad/emisario-submarino-la-historia-d...> 12-04-2017

de La Bocana.

Dede la entrada en vigencia de las esclusas, la ciénaga empezó a mostrar una cara diferente, pero no era suficiente porque la ciudad ha seguido vertiendo en ella la mayor cantidad de residuos.

Una década después, la idea tomó forma con el **Plan Maestro de Acueducto y Alcantarillado** pensado para integrar y acoplar todo el sistema de la ciudad.

Se pensó en una planta de tratamiento, propuesta que se desechó y se acogió en cambio la construcción de un emisario submarino con una planta de pretratamiento.

Se tuvo en cuenta el esquema implementado en países europeos como **Francia, España y Gran Bretaña**, para expulsar lejos de sus costas los residuos sólidos y líquidos recolectados previo tratamiento.

El lugar escogido para el montaje del **Emisario Submarino** fue el corregimiento de Punta Canoas, en la **Zone Norte de Cartagena**. Esta consta de una tubería especial, con una extensión de 4,3 kilómetros hacia el mar.

La expansión

Hace 8 años, el proyecto era aumentar la cobertura del acueducto y alcantarillado de la ciudad en más de 90%, meta que según la empresa Aguas de Cartagena, ya se cumplió junto con la disminución en la vulnerabilidad del sistema de suministro de agua potable.

El presupuesto para desarrollar el proyecto en el transcurso de más de una década fue 240 millones de dólares, incluido la fase final: el **Emisario Submarino** (<https://www.eluniversal.com.co/cartagena/local/instalado-primer-tramo-del-emisario-en-punta-canoas-39317>).

Solo el Emisario costó unos \$97 mil millones, valor al cual se le sumaron otros recursos debido al siniestro que sufrió el traslado de la tubería. (Ver recuadro 1)

Dicha financiación se hizo a través del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial (BM), el Gobierno Nacional, el Distrito de Cartagena y la empresa Aguas de Cartagena.

En la expansión del alcantarillado se han construido 73 kilómetros de redes domiciliarias de acueducto y 11 kilómetros de redes arteriales que han beneficiado a barrios como El Pozón, Villa Estrella, La María, faldas de La Popa, Puerta de Hierro y Escallón Villa, según la empresa Aguas de Cartagena.

“En la actualidad el 35% de las aguas residuales de la ciudad son enviadas a la Bahía de Cartagena, a través de un emisario de 800 metros en la Isla de Manzanillo, en donde está la estación El Bosque. La tubería fue construida hace 50 años y hace diez años se refaccionó”, dijo un experto de la empresa Aguas de Cartagena.

“El otro 65% de aguas servidas llega a la Estación de Bombeo Paraiso, en Villa Estrella, y son vertidas a través de otra tubería en la Ciénaga de la Virgen. Mediante el sistema de esclusas de La Bocana, que permite la entrada del agua del Mar Caribe se mantiene el equilibrio de la Ciénaga”, explicó el experto.

La Instalación

En el corregimiento de Punta Canoas, ya está terminada la planta de pretratamiento, a la que será conectada la tubería del Emisario Submarino de un lado, y por su otro punto de acople la tubería recogerá el 100% de las aguas servidas de la ciudad, lo que permitirá que dejen de ser vertidas en la bahía y en la Ciénaga de la Virgen.

Según voceros de **Aguas de Cartagena**, **se espera que por lo menos en un mes el sistema se conecte para iniciar las labores** de vertimiento.

Además, según los expertos, se realizarán tareas de mantenimiento y limpieza a los **4,3 kilómetros de tubería que instalarán en Punta Canoas**, y también del funcionamiento de la planta de pretratamiento.

Sin embargo, solo en noviembre se estima que entre se firme el funcionamiento del esperado sistema de vertimiento de aguas residuales hacia el Mar Caribe.

Sobre el dragado

Voceros de la empresa Aguas de Cartagena se refirieron al dragado de un sector de playa del poblado de Punta Canoas.

“El dragado efectuado en Punta Canoas en las obras del Emisario no pudo haber sido el causante de los cambios en el litoral de la zona”, dijo un vocero de la firma.

Según el experto “la razón elemental es que al hacer un hueco en el fondo del mar, y posteriormente introducir en él un objeto que lo tape, el efecto es neutro. La zanja hecha en el fondo del mar, fue tapada en buena parte al introducir la tubería de 2 metros de diámetro y el resto se sedimenta de manera inmediata”.

“El volumen de material sacado es insignificante frente a los cambios que se presentaron en la Costa. De los 4,3 kilómetros de tubería van enterrados 2,35 kilómetros y 1,75 kilómetros se caucan sobre el techo del mar”, dijo el vocero de la empresa Acuar.

Sobre los cambios en la playa dijo: “Los cambios costeros son cíclicos, debido a la dinámica del mar, que donde roba tierra lo cede en otro sitio, es decir, obedece al equilibrio de la naturaleza. El estudio demuestra con fotos satelitales de décadas atrás, que estos cambios son naturales y para nada obedece al dragado”.

Atrazos

Aguas de Cartagena dijo que el fuerte oleaje impide trabajar en el mar. “Actualmente estamos con los equipos en el sitio de Punta Canoas, disponibles para trabajar, pero las condiciones de oleaje del mar lo impiden.

El siniestro

El 2 diciembre de 2010, 4,3 kilómetros de tubería para el Emisario Submarino eran trasladados desde Bahía Honda a Punta Canoas.

Trada por un convoy de remolcadores, la tubería llevaba instalados pesados lastres (virchas) de concreto, que le daba el aspecto de un enorme “gusano” arrastrado por el mar. **El conjunto fue armado a partir de 7 tubos fabricados en Noruega por la empresa Pipeline Norge**, y que llegaron **en 2009 a la ciudad tras una travesía de 2 meses por el océano Atlántico.**

Según Acuarcar, por las corrientes subterráneas entre **1,4 y 2,8 nudos, de esa madrugada la tubería se fragmentó en el mar**, en hechos que aún son motivo de investigación.

Tras el siniestro, **más de dos kilómetros de tubería se perdieron en el mar**, por lo que se debió comprar de nuevo al fabricante noruego.

Con buzos especialistas contratados por la empresa Aguas de Cartagena **se rescataron más de 2 mil metros de tubería fragmentada que fue reutilizada.**

Cerca de **mil metros de tubería se hundieron para siempre en el fondo del mar en áreas conocidas como Bajo Volante y Bajo Grande.**

La firma chilipota EPT Marine Construction, contratada para el traslado, **fue responsabilizada por la fracasada operación**, Michael “Miki” Peleg, su gerente, **abandonó el país, después del siniestro**

EPT fue contratada por Aguas de Cartagena por unos 37 mil millones de pesos, de los que se le pagaron \$40 mil millones a los chilipotas. Por ese motivo la Contraloría Distrital abrió juicio de responsabilidad fiscal. **Los dineros aún no han sido recuperados.**

¿Cómo funciona?

El Emisario Submarino de Cartagena una vez esté conectado a la planta de pretratamiento, lanzará al mar la mezcla de residuos sólidos y aguas, previamente tratadas.

La salinidad del mar neutraliza en pocos minutos las bacterias principales de las aguas residuales, expulsadas por el tubo.

“Si hay compromiso”

Aguas de Cartagena informó que si existe un compromiso social con las comunidades. “Todo el proyecto se socializó con la comunidad, la que quedó satisfecha. Pero hay personas que por su nivel formativo no entienden bien el tema y hacen afirmaciones equivocadas”.

Sobre el compromiso social, el vocero de Aguas de Cartagena, dijo que “el proyecto ha estado cumpliendo con el pago de las compensaciones económicas acordadas a los dueños de las enramadas y pescadores de esa playa, mientras se finalizan los trabajos”.

Según la empresa “la comunidad tiene claro que el proyecto no modificó las playas”.

▲ Cookies and local storage help us deliver our services. By using our services, you agree to [our use of cookies](#) and [local storage](#) ([/en/privacy-policy/#cookies](#)).

Got it

IMO: 9048407

MMSI: 731128576

Indicativo: HKBE2

Bandeira: -

AIS Tipo de navio: Unspecified

Tonelagem Bruta: 347

Porte bruto: 160 t

Comprimento de fora a fora (LOA) x Largura extrema: 31.5m x 9.9m

Ano de construção: 1992

Estado: Ativo

Editar

Informação relativa à viagem

For full access

Upgrade (/pt/p/plans)

CO CTG

(/pt/ais/details/ports/1325)

ATD : 2015-06-30 00:45 LT (UTC)

Past Track (/pt/ais/home/oldshipid:778396...

ETA: 1

Route Forecast

Distance Travelled	
Calado	-
Velocidade registrada (Máx/Média)	6.1 / 5.6 knots
Histórico do itinerário	➤ (/pt/ais/index/itineraries/all/shipid:778396/mmsi:731128576/shipname:SALVQDOR)
Últimas posições	➤ (/pt/ais/index/positions/all/shipid:778396/mmsi:731128576/shipname:SALVQDOR)
Reported ETA Received: 2016-04-16 03:02 LT (UTC -5)	

http://www.marinetraffic.com/pt/ais/details/ships/shipid:778396/mmsi:731128576/im... 13-09-2017

HOME

HISTORIA Y ARQUEOLOGIA MARITIMA

VOLVER

Imagem: Leon van Duivendijk

ANEXO 43

Remolcador.

Astillero: Deutsche Industrie Werke GmbH.

Lugar de construção: Berlim, Alemanha.

Casco n°: Sociedade classificadora: RINA

Matrícula: Señal distintiva: HKBE2

Tripulantes: IMO: 9048407

TRG: 347

Esloza: 31,14

Capacidade combustível: 219 m³

TRN:

Manga: 9,90

DWT: 160

Puntal: 6,68

D:

Calado: 4,20

Consumo diario:

http://www.histarmar.com.ar/MarinaMercanteExtr/MarinaMercanteColombia/Tug/Sa... 13-09-2017

Dos motores diésel Deutz SBV8M628; 4T; 8 cilindros (240 x 280); Klöckner-Humboldt-Deutz A. G., Colonia, Alemania.		
Bollard pull: 52		
3.240 KW.	Hélices: 2 Schöttel	Velocidad: 12,0 nudos.
1992. 14 de Abri!. Puesta en gradas.		
1992. Botado para Tito Neri Rimorchatori SpA, Livorno. Bautizado TITO NERI. (Italia)		
1993. 10 de Enero. Alistado por Detlef Hegemann Rolandwerft GmbH & Co. KG. Beme. (n° 169)		
1995. Arrendado a Cory Towage Ltd., Milford, U. K.		
2000. Rivolis Servicios Marítimos Ltda.		
2001. Fratelli Neri Servicios Marítimos Sociedade Unipessoal Ltda., Madeira. – TITO NERI. (Portugal)		
2003. Octubre. Vendido a Svitzer-Wijsmuller América Ltd. Rebautizado SVITZER ORINOCO. (Venezuela)		
2011. Marzo. O. T. M. SAS. Rebautizado SALVADOR (Colombia)		

Carlos J. Mey / Miguel A. Galdeano

Este sitio es publicado por la Fundación HISTARMAR - Argentina

Dirección de e-mail: info@histarmar.com.ar

Ship Photo Search

Photo Search - Advanced Search

Search

Log in

Use Password? - SIGN UP

HOME

PHOTOS

VIDEOS

SHIPS

AIS

FORUM

NEWS

SUPPORT

CONTACT

SHIPTRAX

XIAL DATA

PHOTOINDEX

MOST POPULAR

CATEGORIES

PHOTO SEARCH

ADD PHOTO

MY PHOTOS

HERCULES I - IMO 7800459

Full Screen - Add Comment - Bookmark this photo - Edit Info

Share

Twitter

Google+

Web Summit 2017

The Fortune 500's C-suite will be there. Will you? Get your ticket.

Web Summit 2017

Set thumbnail code to post in forum, blog, or homepage

New! View the summary page for this ship!

Photo Details

Photographer: Captain Ted (View profile)

Captured: March 30, 2017

Time: **HERCULES I**

Added: May 09, 2017

Location: **Colombia - Colombia**

IMO: **7800459**

Hits: 115

Photo Category: **Tug**

Description: **HERCULES I - IMO n° 7800459**

Flag (Colombia)

Call Sign UNKNOWN

Gross tonnage 193 (since 01/07/2004)

DWT 0

Type of ship Tug (during 1979)

Year of build 1979

Status in Service Commission (since 10/21/1979)

Vessel Identification

Vessel type: Tug

Gross tonnage: 193 tons

Additional Information

Build year: 1979

AIS Information

AIS information: N/A

Name: Hercules I

IMO: 7800459

Former name(s): **Smid Panama** (Unit 2004-Jul)

Smid Nederland (Unit 1994-Jun)

Ship information by AIS, Ship Taxi and Gross Tonnage.com. Report error in ship details.

Descruba mais

More Of This Ship



Historia y Arqueología Marítima



HOME

VOLVER

HÉRCULES I



Imagen: Captain Ted / shipspotting.com



Imagen:

Remolcador.	
Astillero: Scheepswerf & Machinefabriek De Merwede v/h van Vliet & Co	
Lugar de construcción: Hardinxveld-Giessendam, Holanda.	
Casco n°: 619	Sociedad clasificadora: SAC
Matrícula:	Señal distintiva: IMO: 7800459
Tripulantes:	
TRG: 193	TRN: 0 DWT: 0 D: Calado: 3.15
Eslora: 28.42	Manga: 8.52 Puntal: Consumo diario:
Capacidad combustible: m³	
Original: Dos motores diésel Stork-Werkspoor 6FCHD240; 4T; 6 cilindros (240 x 260); Stork-Werkspoor BV, Ámsterdam, Holanda.	
Final: Dos motores diésel CAT 3512B; 4T; 12 cilindros (170 x 190); Caterpillar Int., U. S. A.	
Bollard pull: 25 / 28	
1.820 / 2.600 bHP.	Hélices: 2 cpp Velocidad: 12,5 nudos.
19. Puesta en gradas.	
1978. 13 de Noviembre. Botado para Smit-Vos VB, Róterdam. Baulizado SMIT NEDERLAND. (Holanda)	
1979. 24 de Enero. Alistado.	

1981. Repotenciado a 2.400 bHP / 1.765 KW
1984. Transferido a Smit Internationale Havensleepdiensten BV, Róterdam. - SMIT NEDERLAND. (Holanda)
1986. 22 de Junio. Transferido a Smit Havensleepdiensten BV, Róterdam. - SMIT NEDERLAND. (Holanda)
1990. Transferido a Smit International Curacao NV, Nassau. Rebautizado SMIT PANAMA. (Antillas Holandesas)
1994. Transferido a Smit International Harbour Towage (Panamá) Inc., La Boca. Rebautizado SMIT PANAMA. (Panamá)
2003. Cross Caribbean Services (Roman Robeyna). - SMIT PANAMÁ. (Panamá)
2005. Operaciones Técnicas Marinas SAS, Cartagena de Indias. Rebautizado HERCULES I. (Colombia)

Carlos J. Mey / Miguel A. Galdeano

Este sitio es publicado por la Fundación HISTARMAR - Argentina

Dirección de e-mail: info@histarmar.com.ar

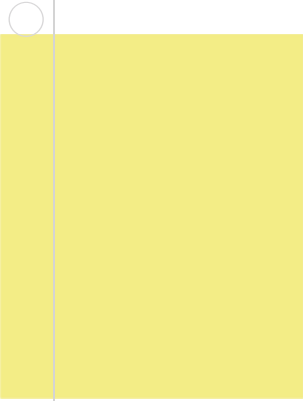
[Últimas](#) [Mais Vistas](#)

Sintra

Tubo com 200 metros à deriva no mar desde Mira até Sintra



Empresa de piscicultura Acuinova
Foto: JN



PUB

Um tubo com 200 metros de comprimento - o equivalente a dois campos de futebol - foi avistado, na tarde de quarta-feira, ao largo da costa portuguesa, entre Mira e Sintra, estando neste momento encalhado numa praia deste último concelho.

Segundo o JN apurou, trata-se de um tubo de admissão de água, pertencente à empresa de piscicultura Acuinova, sediada em Mira, que, por razões desconhecidas se desprendeu e entrou no mar, sendo arrastado para sul, ao longo da costa.

De acordo com o comandante da capitania do porto de Cascais, Dário Moreira, o desprendimento poderá estar relacionado com o mau tempo que se tem feito sentir nas últimas semanas. "A estrutura foi detetada hoje na Praia das Mações (Sintra) e neste momento está encalhada um pouco mais a sul, num local conhecido como Buraco do Forjo", explicou o responsável.

Apesar da enorme dimensão do tubo em questão - cerca de 200 metros de comprimento e dois de diâmetro, o mesmo não oferece perigo de poluição nem para a navegação, uma vez que se encontra junto à costa.

"Ainda assim, por precaução, foi emitido um comunicado aos navegantes sobre a presença do tubo, de forma a que estejam mais atentos", salientou Dário Moreira.

O mesmo responsável explicou ao JN que, devido aos efeitos da ondulação, a estrutura já estará fragmentada e que, apesar de encalhada neste momento, a mesma deverá desprender-se e continuar a deriva para sul.

ANEXO 44

Entretanto, a Acuinova emitiu um comunicado onde explica que "a empresa está a enviaar todos os esforços com vista a garantir, em colaboração com as entidades competentes, que sejam desenvolvidas as ações necessárias para proceder à sua remoção em perfeita segurança".

Segundo a mesma nota, "este incidente ocorreu no local onde estavam a ser finalizadas as obras de uma das zonas de produção da Acuinova". Esclarece ainda que "as suas causas estão a ser investigadas por técnicos competentes, com vista ao apuramento das responsabilidades".

Paulo Lourenço
29 Janeiro 2014 às 19:34

TÓPICOS País

Partilhe no Facebook

Comentários

0 comentários

Ordenar por Os mais antigos



Adicionar um comentário...

Facebook Comments Plugin

RECOMENDADAS

OUTROS CONTEÚDOS GM

CONTEÚDO PATROCINADO



O espírito Grande Turismo



Missão: guardar o mar



AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL (/)

EMERGÊNCIA NO MAR (/Paginas/EmergenciaNoMar.aspx) 112 (<http://www.112.pt>) 214 401 919

MEDIA CENTER (/Media/)

Operações de remoção de tubos de duas praias do concelho de Sintra

26 JUN 2015 21:06

Encontram-se em curso as operações para remoção das estruturas tubulares que em janeiro de 2014 deram à praia das Maçãs e que acabaram por se fixar posteriormente na praia do Caneiro e na praia da Urça (em março de 2015), no Concelho de Sintra.



Trata-se de uma operação difícil e morosa de executar face às difíceis acessibilidades, dimensões do material e ao facto de apenas ser possível a realização dos trabalhos com determinadas condições de estado de tempo e de maré.

Durante 2014 foram removidos cerca de 25% dos tubos, entre a primavera e verão. Para 2015, as operações de remoção foram licenciadas pelo Capitão do Porto de Cascais. No passado mês de abril, encontrando-se a proprietária dos tubos, por via de uma empresa especializada, a proceder desde maio aos trabalhos de preparação da remoção, que implicam o seccionamento em comprimento inferior a 10 metros e deasseoreamento. Durante o corrente mês, foram removidas três secções de tubo, correspondendo a cerca de 25 metros.

A Capitania do Porto de Cascais, em colaboração com a DGAM-Serviço do Combate à Poluição do Mar, está a acompanhar todo o processo de preparação para refloação dos tubos e respetiva remoção, tendo sido realizada uma visita técnica aos locais no passado dia 23 de junho.

Estes tubos, construídos em PEAD (Polietileno de Alta Densidade), têm um total de cerca de 150 metros de comprimento, um diâmetro de 2 metros, com uma espessura de cerca de 8 centímetros e um peso aproximado de 500 Kg por metro linear.



< [Voltar a Media Center \(/Media/\)](#)

Categorias: [Notícias \(/Media/\)](#) / [Autoridade Marítima \(http://www.amn.pt/Media?cid=3\)](http://www.amn.pt/Media?cid=3)

[PRÓXIMA NOTÍCIA >](#)



15th March 2016 Tubos industriais de plástico ainda por remover na Praia da Ursa



[O_hEvXZMKsw/VucyyonHI/AAAAAAAAAAHdk/bwo1H0Yb_hgMOKgi3dvd_F2iseUwKF0yA/s1600/1.jpg](https://3.bp.blogspot.com/-O_hEvXZMKsw/VucyyonHI/AAAAAAAAAAHdk/bwo1H0Yb_hgMOKgi3dvd_F2iseUwKF0yA/s1600/1.jpg)

Miguel Lacerda é um amante do Mar e preocupa-se com a sua preservação. Durante semanas tem divulgado a presença de um tubo industrial de plástico gigante. Ele tem divulgado o problema na sua página do facebook e estão ainda 84 metros de tubo por remover.

«Amigos, apesar de ter ficado muito satisfeito com a remoção do tubo da Praia da Ursa (o que já é algo de positivo, cerca de 13 metros lineares), estou perfeitamente consciente que "a missa ainda vai a metade".

Como não gosto de falar de cor, decidi hoje descer as falésias da praia do Caneiro (algo difícil e de algum risco, mas com um cabo de segurança faz-se bem) e desta maneira aproximar-me dos tubos e aperceber-me exatamente o que ainda falta para remover (de facto, visto de cima das falésias não conseguimos ter essa noção).

Tendo em conta que algumas partes dos tubos estão assoreadas (partes essas que não consegui avaliar) as partes expostas (que se vêm nas fotos) totalizam 84 metros lineares de tubos. Segundo o que foi informado este material PEAD (polietileno de alta densidade com 2 metros de diâmetro e 8 cm de espessura) tem um peso aproximado de 500Kg por metro linear, ou seja, existem pelo menos cerca de 42 "QUARENTA E DUAS TONELADAS" de tubos por remover da nossa costa.

É muito importante que isto se saiba, que se divulgue e partilhe de maneira a que haja um maior empenho, responsabilidade e prioridade e que este flagelo não caia novamente no adormecimento com tem acontecido, recordo que estes tubos estão neste local há dois anos. Trata-se de um local de difícil acesso, mas dando-lhe a

prioridade que merece, mais empenho, meios, ferramentas eficientes e aproveitando TODAS as janelas de tempo...já não existia qualquer tubo na zona.

É premente remover estes tubos, são um agente poluente permanente na nossa costa, soltando milhões de partículas de plástico que se vão espalhando pelo nosso mar e oceanos. Volto a repetir, é um atentado à sustentabilidade dos oceanos (e do planeta), milhares de organismos marinhos (como peixes, aves, reptéis e mamíferos) vão ser afetados e vão morrer à conta disto.

Jurei a mim mesmo que só me vou calar quando tirarem o último tubo, pelo que peço desculpa a todos os meus amigos de voltar com o assunto, infelizmente ou felizmente o facebook neste país é mais eficaz e comprometedor que qualquer carta ou email.»

[https://www.facebook.com/miguel.lacerda.9/media_set?](https://www.facebook.com/miguel.lacerda.9/media_set?set=a.1240357165993757.1073742261.100000584552891&type=3)

[set=a.1240357165993757.1073742261.100000584552891&type=3](https://www.facebook.com/miguel.lacerda.9/media_set?set=a.1240357165993757.1073742261.100000584552891&type=3)

[\[https://www.facebook.com/miguel.lacerda.9/media_set?set=a.1240357165993757.1073742261.100000584552891&type=3\]](https://www.facebook.com/miguel.lacerda.9/media_set?set=a.1240357165993757.1073742261.100000584552891&type=3)

Publicado 15th March 2016 por Palavras Salgadas

 Adicione um comentário

Comentar como:

Selecionar perfil

Publicar

Pré-visualiza

ANEXO 46

Aquicultura em Mira leva Somague e Pescanova a tribunal

APOIADO POR

A unidade de produção de pregado em Mira está no centro de uma disputa legal entre o grupo construtor, liderado pela Somague, filial da espanhola Sacyr Vallehermoso, e a da Acuinoval, da Nueva Pescanova.

ISABEL LAVEIRO

2 de Julho de 2017, 8:30



Lançamento do projecto em Outubro de 2007 contou com a presença de José Sócrates. PAULO PIMENTA / PÚBLICO

O agrupamento complementar de empresas Acupm, liderado pela Somague, que construiu a unidade de aquicultura em Mira, e a Acuinoval, a empresa do grupo Pescanova dona da infra-estrutura, ainda não se entenderam sobre de quem é a culpa dos acidentes, ocorridos entre 2009 e 2014, que levaram, alega a produtora, à redução drástica da cultura de pregado. Há quatro

processos na justiça, uma das queixas já vai na Relação, e o tema é central no processo de revitalização da Acuinoval, a braços com uma dívida total de 166,64 milhões de euros por reestruturar.

No Tribunal da Relação de Lisboa deu entrada, no início de Junho um recurso interposto pelo Acupm – Agrupamento Construtor de uma Unidade de Piscicultura em Mira, ACE, em que a Somague Engenharia, a espanhola Sacyr (grupo em que a Somague foi integrado em 2004), e a Elevolution Engenharia (do grupo Elevo) são recorrentes.

Contactada pelo PÚBLICO, fonte oficial da Acuinoval respondeu, por email: “o processo está em segredo de justiça, pelo que nesta fase é prematuro haver comentários”.

A Somague, que detém 80% do Acupm (segundo o relatório e contas de 2014), contactada pelo PÚBLICO, respondeu que “a questão tem origem na execução, no nosso entender abusiva, pela Acuinoval SA, de uma garantia bancária *on first demand*, no valor de 5,17 milhões de euros, prestada pela Acupm ACE”. “Por força de uma primeira decisão judicial no âmbito deste litígio com que o Acupm se não conforma”, adiantou na resposta escrita, o “recurso interposto” será agora “decidido pelo Tribunal da Relação”.

De quem é a responsabilidade?

A garantia em causa “é executável à primeira solicitação sem necessidade de que o executante faça prova do seu direito e cuja execução não pode o executado opor-se”, explica a Somague. Foi emitida, segundo a direcção de marketing e comunicação do grupo construtor, “para garantir defeitos da obra” na unidade de aquicultura em Mira.

É aqui que se dividem as opiniões. “O ACE entende que os problemas que tem havido na obra marítima não são da sua responsabilidade, mas sim da Acuinoval”. Porquê? **“Pela errada escolha que fez em querer instalar uma**

ANEXO 47

unidade com aquelas características numa das zonas com maior agitação marítima da costa portuguesa e em que os fundos em areia são muito instáveis e móveis”.

No entender do agrupamento, a Acupm “limitou-se a executar um projecto que lhe foi dado pela Acuinova”: “sustentamos que a garantia bancária foi indevidamente accionada e que a Acuinova pretende financiar-se à custa do ACE e é isso que pretendemos mostrar em tribunal”, remata a mesma fonte oficial.

A Acuinova Actividades Piscícolas (hoje integrada no grupo Nueva Pescanova, nascido das cinzas da insolvência da “velha” Pescanova e controlado pela banca credora espanhola) defende o contrário. Embora tenha declinado responder desta feita ao PÚBLICO, num comunicado emitido no início de Fevereiro passado, a gestão da Acuinova adiantava que o assunto já estava na justiça. “A Acuinova tem vindo a operar abaixo da sua capacidade instalada, devido a problemas técnicos nos emissários de captação, cujas responsabilidades estão a ser discutidas judicialmente”. Na altura, a Acuinova considerava que os problemas na concepção da unidade inaugurada em 2009 como Projecto Estruturante de Interesse Nacional (PIN) foram a causa das “dificuldades financeiras” da empresa, que a levaram para “capitais próprios negativos”. Situação financeira “só possível ultrapassar com o apoio da banca e das empresas do grupo”. A banca portuguesa – BPI, BCP, grupo CGD e Novo Banco, cada um com cerca de 31 milhões de euros – é dona de 75% da dívida da Acuinova.

Mais de 92 milhões em causa

A garantia de 5,17 milhões de euros, contudo, é apenas um dos quatro processos que a Acuinova tem em tribunal contra a Acupm. De acordo com a notas do administrador judicial provisório na lista de credores da Acuinova – cujo Processo Especial de Revitalização corre no Tribunal de Coimbra desde 31 de Janeiro último –, além da garantia referida, há mais 86,95 milhões em indemnizações pedidas pela Acuinova, em três processos distintos, associados aos “tubos” e à “caixa de união” dos “emissários de captação” 1 e 2. Os valores

das indemnizações pedidas à Acupm nos três processos citados são de 15 milhões, 62,38 milhões e 9,56 milhões de euros. Com a garantia bancária, o total ultrapassa os 92 milhões de euros reclamados pela Acuinova na justiça.

O tema é aliás uma das razões pela qual o administrador judicial defende que os créditos de 15,09 milhões de euros que a Acupm reclamou no âmbito do PER da Acuinova não sejam reconhecidos pelo Tribunal de Coimbra. Notava o administrador, na lista apresentada em Fevereiro passado, que a Acuinova “se considera titular de um contra crédito junto da Acupm no valor superior a 86 milhões de euros” (mais juros). A última informação sobre o PER publicada no portal Citius, é de Maio, de prerrogativa do prazo para chegar a acordo com credores, por mais 30 dias.

O administrador nomeado pelo tribunal chegou à soma de 166,64 milhões de euros de créditos (incluindo juros) reconhecidos sobre a Acuinova. Dos 235,22 milhões de euros reclamados, o gestor judicial considerou que o equivalente a 68,57 milhões de euros não se justificava ou não estava provado. Além do crédito reclamado pela Acupm, o do IFAP – Instituto de Financiamento da Agricultura e Pescas, no valor de 58,7 milhões de euros, também não foi reconhecido. Era o único directamente reclamado pelo Estado à Acuinova.

Notícias

18/10/2006 as 08:43

Acidente deixa oito pessoas desaparecidas na baía de Guanabara

O choque entre um navio cargueiro e uma traineira de pequeno porte deixou oito pessoas desaparecidas no final da noite de ontem na baía da Guanabara.

O choque entre um navio cargueiro e uma traineira de pequeno porte deixou oito pessoas desaparecidas no final da noite de ontem na baía da Guanabara.

De acordo com a rádio CBN, a colisão ocorreu por volta das 23h15 desta terça-feira, próximo ao estaleiro Mauá, em Niterói, região metropolitana do Rio de Janeiro. Quatro homens, que estavam no convés da embarcação, perceberam a aproximação do cargueiro, saltaram no mar e foram resgatados por um barco que viu o choque.

Outras oito pessoas que estavam no interior da embarcação atingida não tiveram tempo para deixar o barco e acabaram afundando junto com ele.

Mergulhadores do Corpo de bombeiros estão no local, mas as buscas estão prejudicadas devido às péssimas condições do mar e baixa visibilidade na área do acidente.

Segundo os bombeiros, a traineira atingida, transportava mergulhadores de uma empresa paulista que faz a manutenção do emissário submarino da Barra. Os nomes das vítimas ainda não foram divulgados.

O Grupamento Marítimo do Corpo de Bombeiros foi acionado por uma barca que seguia do Rio para Niterói. Vários barcos que estavam no local no momento do acidente, ainda auxiliam os bombeiros nas buscas pela região.

notícias relacionadas

- > **Empresário é baleado e assaltado na escola dos filhos; dupla levou R\$ 100 mil**
- > **Vené defende candidatura própria do PMDB ao Estado sem "improvisações"**
- > **Empresário perde o controle do carro e capota na estrada do Congo**

MARINHA ABRE INQUÉRITO PARA APURAR CAUSAS DO ACIDENTE NA BAÍA DE GUANABARA

Por [Jornalista Externo](#) | 18/10/2006 | 16:56

Rio de janeiro – A Capitania dos Portos do Rio de Janeiro abriu inquérito policial militar para apurar as circunstâncias e causas do acidente ocorrido na noite da última terça-feira (17) na Baía de Guanabara, envolvendo um navio cargueiro das Bahamas e um barco pesqueiro que transportava mergulhadores em serviço na manutenção de um emissário submarino na orla da capital fluminense.

O barco, que tinha 12 pessoas a bordo, afundou. Quatro dos tripulantes conseguiram saltar no momento do naufrágio, foram atendidos no Hospital Central da Marinha e passam bem. Os outros oito ainda estão desaparecidos.

Desde a madrugada, a Marinha trabalha para resgatar as vítimas, empregando mais de 200 homens na operação de busca. Na manhã desta quarta-feira (18), a embarcação que afundou foi localizada no meio da baía, a 37 metros de profundidade.

De acordo com o capitão dos Portos do Rio de Janeiro, Monteiro Dias, o mau tempo e as fortes correntes marítimas estão dificultando o trabalho dos mergulhadores, que ainda não puderam identificar se os ocupantes do barco estariam presos junto aos destroços no fundo do mar. O acidente foi muito grave, o impacto muito violento e a embarcação foi destruída. Havia pedaços de madeira, inclusive presos à âncora do navio. Consequentemente, as pessoas que estavam descansando dificilmente tiveram tempo de sair da embarcação? disse ele.

Por determinação da Capitania dos Portos, o navio cargueiro foi impedido de deixar, por enquanto, as águas brasileiras. A embarcação que vinha de Itajaí, em Santa Catarina, e seguiria para a Ucrânia, entrou na baía de Guanabara apenas para abastecer.

O comandante e o timoneiro do navio prestaram depoimento nesta manhã na Capitania dos Portos. Também já foram ouvidos os mergulhadores que conseguiram sair do barco que naufragou.

Segundo o capitão Monteiro Dias, já existem muitas informações e indícios sobre as circunstâncias do acidente, mas é prematuro fazer qualquer afirmação sobre os fatores que determinaram a colisão. Seria prematuro precisar o que ocorreu. Nós já temos uma idéia do ocorrido. Logo após o acidente, filmamos tudo, ouvimos as pessoas envolvidas, temos indícios, mas só o inquérito vai dizer realmente o que ocorreu?

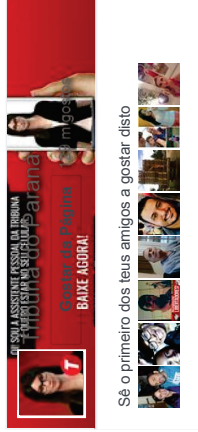
O capitão ressaltou que, na noite de ontem, a visibilidade era boa e não havia problemas de navegabilidade no local. De acordo com ele, a falha humana é a causa de cerca de 80% dos acidentes de navegação.

Dias explicou que o conjunto de regras internacionais de navegação, denominado Regras para Evitar Abalroamento no Mar (Ripeam) prevê que a embarcação que avista outra pelo lado direito é que deve manobrar para impedir uma colisão. De acordo com ele, o inquérito, que tem prazo de conclusão de 90 dias, vai apurar se essas regras foram cumpridas. Quem não cumpriu as regras é que é o culpado?

O capitão disse que não havia desvio na rota do navio mercante. Ele não quis, entretanto, avaliar qual das embarcações teria deixado de fazer a manobra prevista.

Em abril deste ano, um acidente de grandes proporções ocorreu na Baía de Guanabara, quando 30 pessoas ficaram feridas por causa do choque entre uma balsa e um aerobarco que fazia transporte de passageiros.

SIGA A TRIBUNA DO PARANÁ
E ACOMPANHE MAIS NOVIDADES



ANEXO 49

U.S. Department of
Homeland Security
United States
Coast Guard



Commandant
United States Coast Guard

2703 Martin Luther King Jr Ave SE
Stop 7501
Washington, DC 20553-7501
Phone: (202) 372-1233
Fax: (202) 372-6354
Email: Ternaia.pipkins@uscg.mil

5720
FOIA 2017-CGFO-02120
June 26, 2017

Mr. Norberto Ruivo
Praçeta Manuela Porto nº 2, 13ª Esq.
2650 - 191
Amadora
PORTUGAL

Dear Mr. Ruivo:

This letter is in response to your Freedom of Information Act (FOIA) request of April 6, 2017, for two incident reports involving submarine outfalls occurring on the East Coast of the United States from 2007 to 2017. This office received your request on June 9, 2017.

On June 14, 2017, you amended your FOIA to include the spreadsheet of facility events involving submarine outfalls occurring from 1995 to present.

Per your email correspondence on June 24, 2017 with Ms. Ternaia Pipkins of my staff, it is our understanding that you do not request the following information: Date of birth/age, names of persons who are third parties or witnesses, and the names of junior Coast Guard personnel.

We are granting your request under the FOIA, Title 5 U.S.C. § 552, as amended, and DHS' implementing regulations, 6 CFR Chapter I and Part 5. After carefully reviewing the spreadsheet of facility events involving submarine outfalls occurring from 1995 to present and two incident reports involving submarine outfalls occurring on the East Coast of the United States from 2007 to 2017, I determined that they are appropriate for public release.

Provisions of the FOIA allow us to recover part of the cost of complying with your request. In this instance, because the cost is below \$14 minimum, there is no charge.

We have enclosed all of the available information requested in your letter of April 6, 2017 and as amended by the email correspondence referenced above. If this does not reflect your

5720
FOIA 2017-CGFO-02120
June 26, 2017

understanding, please advise me in writing within twenty days from the receipt of this letter. You may send an email to efoia@uscg.mil, call 202-475-3522, or you may contact our FOIA Public Liaison in the same manner.

Sincerely,

D. PATTERSON
Chief, Data Administration Division
U.S. Coast Guard
By direction

Enclosure: (1) Marine Information for Safety and Law Enforcement printouts on CD-ROM
(2) Spreadsheet of Submarine outfall Facility Events from 1995 to present
(3) Incident Management Reports 3070901 and 3951895
(4) (08) pages
(5) (01) Excel Spreadsheet

Copy: CG-DCO Directorate FOIA Coordinator

ANEXO 50

Case Report

MISLE Case Id: 376845 Opened Date: 01OCT2007 21:40Z Scheduled End Date:

Status: Closed - Agency Action Complete

Title: G08001-DWSD Obrien Canal oil slick discharge into River Rouge

Incident Type/Subtype: Marine Environmental Protection / Pollution - Oil

SMC/IC: District 9

Activities:

MISLE Activity Id: 5636526 Title/Description: MISLE 5.0 Data Migration-Created from IIA 30

Enf Activity Id:

Incident Summary:

MISLE Attachments:

MISLE Activity Id: 3070901 Title/Description: MEP Pollution - Oil/ 101 STOCKER RD Detroit 00 00.

Enf Activity Id:

Incident Summary:

Oil (appearance of waste oil) in vicinity of Ashalt Trumbull facility and the Norfolk Southern Railroad Bridge DUTY P/NTFD: MSTC AND LTJG TO INVESTIGATE Investigators O/S observed much larger amount of oil in river than reported. Opened Federal Project G08001, for \$5,000, later amended to \$50,000. Marine Pollution Control hired as OSRO. Detroit Water and Sewerage Pleasant St Pumpout Station determined as releasing source, initial source of oil into storm drain sewer still undetermined

MISLE Attachments:

MISLE Activity Id: 3070905 Title/Description: River Rouge oil discharge FPN G08001

Enf Activity Id:

Incident Summary:

MISLE Attachments:

Case Number: 376845

Page 1 of 5

[All Calendar Years][All Departments][All Fiscal Years][All Department Types][All Activity Statuses][All Data Import Sources][All Event Types][All Facility Roles][All F

Facility Events as values	CY 1990	CY 1997	11	CY 2003	CY 2017	All Calendar Years
Approved Equipment Facility (L	0	12		24	1	202
Approved Equipment Factory	0	0		0	0	9
Approved Equipment Servicing	0	1		0	0	49
Barge Fleeting Area	0	2		0	5	172
Bridge	0	80		85	27	3,110
Deepwater Port - 33 CFR Sub I	0	7		3	0	96
Fixed Platform	4	2,464		645	157	29,915
Intake	0	0		0	1	13
Lock/Dam	0	0		1	5	432
Marina/Boat Ramp	0	126		52	9	1,876
Mobile Transfer Facility	1	112		26	2	1,485
MSIS Factory (Legacy)	0	0		5	0	17
MSIS Municipal Facility (Legacy	0	0		9	0	39
MSIS Shipyard/Repair Facility (	0	0		19	0	62
Non-Marine Facility/Location	1	137		1	12	1,866
Outfall/Sewer/Drain	0	2		0	0	46
Pipeline	0	0		0	6	299
Response Gear Facility	0	0		0	0	7
UNSPECIFIED	7	3,246		56	0	31,037
Waterfront Facility	7	1,824		570	124	26,272
All Facility Types	20	8,013		1,496	349	97,004

LAST MOD_DTM: OCT 3 2007 6:44PM
LAST MOD_INDIVIDUAL: [REDACTED]
LAST MOD_ACTIVITY_ID: 3070901
LAST MOD_UNIT_ID: 4000180
INV_RESOURCE_SIT_ID: N/A

012215Z OCT07: HEAVIEST PRODUCT CAUGHT IN SHORLINE DEBRIS AND UNDER THE NORFOLK SOUTHERN
RAILROAD BRIDGE

CHECKSHEET INFO:

DETAIL DESCRIPTION:

DETAIL_DESC_ID: 58613
INV_VSL_SIT_ID: 589957
INV_FAC_SIT_ID: N/A
INV_PER_SIT_ID: N/A
INV_WATERWAY_OBSERVATION_ID: N/A
INV_OTHER_SIT_ID: N/A
DETAIL_DESC: THE REBECCA LYNN IS STILL A SUSPECTED POLLUTION SOURCE.
LAST_MOD_DTM: OCT 3 2007 6:47PM
LAST_MOD_INDIVIDUAL: [REDACTED]
LAST_MOD_ACTIVITY_ID: 3070901
LAST_MOD_UNIT_ID: 4000180
INV_RESOURCE_SIT_ID: N/A

012300Z OCT07: MPC DEPLOYED SORBENT BOOM AND SECURES FOR THE NIGHT. FOLLOW UP
INVESTIGATION AND CLEANUP SCHEDULED FOR THE FOLLOWING DAY

CHECKSHEET INFO:

DETAIL DESCRIPTION:

DETAIL_DESC_ID: 58614
INV_VSL_SIT_ID: 589958
INV_FAC_SIT_ID: N/A
INV_PER_SIT_ID: N/A
INV_WATERWAY_OBSERVATION_ID: N/A
INV_OTHER_SIT_ID: N/A
DETAIL_DESC: THE REBECCA LYNN IS STILL A SUSPECTED POLLUTION SOURCE.
LAST_MOD_DTM: OCT 3 2007 6:50PM
LAST_MOD_INDIVIDUAL: [REDACTED]
LAST_MOD_ACTIVITY_ID: 3070901
LAST_MOD_UNIT_ID: 4000180
INV_RESOURCE_SIT_ID: N/A

- 8. PLANS AND RECOMMENDATIONS:
- 9. AMPLIFYING INFO:
- 10. SORTIE DATA:
- 11. MISLE CASE ID: 376845

Case Report

MISLE Case Id: 538756 **Opened Date:** 24FEB2011 15:05Z **Scheduled End Date:**
Status: Closed - Agency Action Complete
Title: MEP Pollution - Oil/3144 Passyunk Ave. Philadelphia/ SCHUYLKILL RIVER
Incident Type/Subtype: Marine Environmental Protection / Pollution - Oil
SMC/IC: Sector **Delaware Bay**

Activities:

MISLE Activity Id: 3951895 **Title/Description:** MEP Pollution - **Oil/ 3144 Passyunk Ave. Philadelphia**
Ent Activity Id:
Incident Summary: SCHUYLKILL RIVER
 Caller is reporting a sheen from the facilities waste water treatment outfall

MISLE Attachments: QRC.pdf

P
FM: SECTOR DELAWARE BAY
TO:
INFO:
BT
UNCLAS //N16130//
SUBJ: MARINE ENVIRONMENTAL PROTECTION/POLLUTION - OIL/LAT: 39°54.8 N LONG: 075°11.7 E
PERIOD: 240000Z FEB 11 - 242359Z FEB 11
1. SITUATION.
A. CURRENT STATUS: CLOSED - AGENCY ACTION COMPLETE
B. NOTIFICATION: 24 FEB 2011 [REDACTED], NRC NOTIFICATION
C. NARRATIVE: **SCHUYLKILL RIVER**
CALLER IS REPORTING A SHEEN FROM THE FACILITIES WASTE WATER TREATMENT OUTFALL.
D. INVOLVED SUBJECTS:

PERSON NAME: [REDACTED] DOB: [REDACTED], ROLE:
PERSON NAME: [REDACTED] DOB: [REDACTED], ROLE:
PERSON NAME: [REDACTED] DOB: [REDACTED], ROLE: FACILITY SECURITY OFFICER
PERSON NAME: [REDACTED] DOB: [REDACTED], ROLE: WITNESS
PERSON NAME: [REDACTED] DOB: [REDACTED], ROLE: WITNESS
PERSON NAME: [REDACTED] DOB: [REDACTED], ROLE: WITNESS
PERSON NAME: [REDACTED] DOB: [REDACTED], ROLE: WITNESS
PERSON NAME: [REDACTED] DOB: [REDACTED], ROLE: WITNESS
PERSON NAME: [REDACTED] DOB: [REDACTED], ROLE: WITNESS
FACILITY NAME: SONOCO GIRARD POINT, FIN: Primary ID, TYPE: SITE OF INCIDENT
FACILITY NAME: SONOCO GIRARD POINT, FIN: Primary ID, TYPE: SITE OF INCIDENT
WATERWAY NAME: SCHUYLKILL RIVER
[REDACTED], ROLE: LOCATION
OTHER NAME: <NO SUBJECT>, ROLE:
E. WEATHER:
WEATHER DTGM: 24FEB2011 20:11:00 (Z), WEATHER DESC: WEATHER IN PHILADELPHIA, LOCATION:
WEATHER SOURCE: WEATHER.COM, WIND SPEED: 9 KTS, WIND DIR: T, GUST SPEED: KTS, AIR
TEMP: 46 F, VISIBILITY: NM, SEA LEVEL PRESSURE: SKY CONDITION: SKY OBSCURED, PRECIP
AMT (LAST 24 HRS): PRECIPITATION DESC: VISIBILITY PRECIPITATION DESC: WATER CONDITION
SOURCE: WATER TEMP: F, WATER DEPTH: FT ABOVE MLLW, TIDE: TIDAL SPEED: KTS, TIDAL
DIR: T, RIVER SPEED: KTS, RIVER DIR: T, ICE COVERAGE: %, ICE CHARACTER: WAVE HT:
FT, WAVE DIR: T, WAVE PERIOD: SECONDS, SWELL HT: FT, SWELL DIR: T, SWELL PERIOD:
SECONDS, WARNINGS IN EFFECT:
7. ACTION TAKEN:
241404Z FEB11: INITIAL NOTIFICATION - CALLER IS REPORTING A SHEEN FROM THE FACILITIES
WASTE WATER TREATMENT OUTFALL.

241943Z FEB11: SPOKE WITH POC AT FACILITY SAID, THE RAINBOW SHEEN IS 10FT X 100YDS. **THE
SHEEN IS COMING FROM WASTE WATER TREATMENT OUTFALL.** CALLER STATED APPROX. 45 MIN AGO
BOAT WAS LAUNCHED AND BOOMING OF OIL WAS TO COMMENCE.
241945Z FEB11: MER PERSONNEL [REDACTED] EN ROUTE TO SONOCO GIRARD PT. GAR OF 20.
242107Z FEB11: MER ARRIVED ON SCENE STATED THAT OUTFALL IS PART OF NPDES PROGRAM
REGULATED BY EPA. SHEEN HAS CONTAINMENT BOOM WITH SWEEP IN THE MIDDLE AND OUTSIDE THE
CONTAINMENT.
242122Z FEB11: MER IS RTB.
242141Z FEB11: PA DEP STATED THAT OUTFALL THAT IS THE SOURCE OF DISCHARGE DOES NOT GO
THROUGH WATER TREATMENT FACILITY. DEP ALSO SAID OIL COLLECTS AT AN INLET AT OTHER END OF
THE OUTFALL. SOURCE OF COLLECTED OIL IS STILL UNKNOWN.
242205Z FEB11: MER RESTATED THAT FACILITY STATED, THAT OUTFALL DOES GO THROUGH WATER
TREATMENT FACILITY. MER ISSUED NOFI AND COLLECTED WITNESS STATEMENTS.
8. PLANS AND RECOMMENDATIONS:
9. AMPLIFYING INFO:
10. SORTIE DATA:
NO SORTIES RECORDED
11. MISLE CASE ID: 538756

Casualty Report Nr 361	Date of casualty 346	Occurrence severity 365	FIRST Casualty Event Level 1 520	Title 374	Description Plain Text 342	Occurrence location Level 1 354	Latitude 367	Longitude 368	National location Level 2 593	Ship craft type Level2 490	Flag State 441	Commercial voyage 498	Length overall 454	Gross tonnage 444
03/0314/MAIBUK	12/03/2003	Serious	Flooding/Foundering	SMC - Outside Directive - Flooding/Foundering - Fishing vessel, Damaged	A fishing vessel was contracted by a dive company to place a cardinal mark to highlight an old sewage outlet off Foreness Point as a navigation hazard. On arriving in the area they grounded on what remained of the old sewage outlet causing a leak to occur. The lifeboat was launched and a salvage pump coped with the water and enabled the vessel to return to port. The cardinal mark was actually found in the vicinity of the outlet, it was simply in the wrong place. It would appear that due to the nature of the seabed that the mark is often dragged out of position. The mark was reposition on 19/3/03 with an additional 1 tonne sinker attached. Total holding weight for mark now estimated at 2.5 tonnes. There is an intention that maintenance of these marks will be carried out by Trinity House in the future (April 2004 onwards.)	Coastal waters <= 12 nm	51°24'.00 N	1°25'.00 E	England	Fishing vessel	UK	Yes	14	20.9
04/0917/MAIBUK	02/07/2004	Serious	Loss of control	SMC - Loss of control - Fishing vessel, Damaged	A 20metre pair trawler fouled her propeller with a length of floating plastic pipeline. This damaged the blades and stern gland. Vessel safely towed to port by another fishing vessel.	Unknown	0°00'.00 N	0°00'.00 E		Fishing vessel	UK	Yes	21.3	138
04/1591/MAIBUK	03/11/2004	Marine incident	Grounding/stranding	MI - Grounding/stranding - Fishing vessel	A 16metre fishing vessel was carrying out test trawls to check the installation of a sea bed pipeline. The trawl snagged and the vessel's skipper was unable to contact the relevant safety stand by vessel. He called the coastguard for assistance. The trawl was freed by a remotely operated vehicle.	Open sea	59°53'.00 N	2°00'.70 E		Fishing vessel	UK	Yes	16.8	138
06/0730/MAIBUK	18/05/2006	Less Serious	Grounding/stranding	LSMC - Outside Directive - Grounding/stranding - Fishing vessel	Fishing boat was lining up to shoot away nets, and had taken most of the way off. The skipper was talking to a guard ship for the gas pipeline nearby who was insisting that there was an exclusion area nearby, and that the boat should keep clear. The echo-sounder was showing 4 metres when the boat stopped, and would not move any further. She did rotate on the spot, and a few minutes later came free, then grounded again a short distance off. There was a wreck marked on the chart nearby, but that could be seen through the water. This was a new obstruction. Locally there is concern about the amount of scouring in the channels due to beach reclamation work being carried out. It is possible that this scouring has uncovered another wreck which is slowly moving due to the drift along the coast.	Coastal waters <= 12 nm	52°49'.50 N	1°32'.70 E	England	Fishing vessel	UK	Yes	11.6	17.1

ANEXO 51

Incidents and Casualties identified related to outfall pipes.

Casualty Report Nr 361	Date of casualty 346	Occurrence severity 365	FIRST Casualty Event Level 1 520	Title 374	Description Plain Text 342	Occurrence location Level 1 354	Latitude 367	Longitude 368	National location Level 2 593	Ship craft type Level2 490	Flag State 441	Commercial voyage 498	Length overall 454	Gross tonnage 444
06/2056/MAIBUK	17/12/2006	Serious	Collision	SMC - Collision - Recreational craft, Damaged - Cargo ship - Service ship	When travelling at 20 kts in a NE direction, a RIB driver altered course to starboard to avoid 3 vessels ahead. As the RIB turned, its driver noticed a strange looking wash in the water, but had no time to respond and planed over it. The RIB had driven over a semi-submerged pipeline being towed between two tug, 1km apart. The pipeline was not marked along its length because this was not practicable, but a port launch was in attendance forward of the aft tug about one third of the way along the pipeline. Both tugs were displaying the appropriate shapes and lights. The third boat the driver saw was a ferry. The patrol boat saw the RIB approaching the pipeline and increased speed to try and intercept. A blue flashing light and a two tone siren were also activated. The RIB turned to starboard about one cable of the patrol launch and crossed the pipeline. Although there was no initial signs of damage to the RIB, when the RIB was taken out of the water, damage to its engine mounts was evident. The diver of the RIB was aware that pipelines were being towed in the area (from LNTM), and that he recognised that the tugs were displaying the correct shapes. However, he did not see the pipeline because it was not marked.	Coastal waters <= 12 nm	50°48'.00 N	1°17'.00 W	England	Barge	NETHERLANDS	Yes	60	1100
06/2056/MAIBUK	17/12/2006	Serious	Collision	As above	As above	Coastal waters <= 12 nm	50°48'.00 N	1°17'.00 W	England	Tug (Towing/ Pushing)	NETHERLANDS	Yes	30.1	277
06/2056/MAIBUK	17/12/2006	Serious	Collision	As above	As above	Coastal waters <= 12 nm	50°48'.00 N	1°17'.00 W	England	Inflatable	UK	No	5.6	1
10/1714/MAIBUK	23/11/2010	Marine incident	Grounding/ stranding	MI - Grounding/ stranding - Cargo ship	A hopper barge grounded briefly on her approach toward s a spud leg dredger which was dredging near a power station outfall in a west coast port. The hopper quickly refloated and the port authority required the dredging company to undertake daily surveys of the are while the works were in progress in order to prevent recurrence.	Port area	51°42'.00 N	5°10'.00 W	Wales	Barge	MALTA	Yes	56.1	745
14/0503/MAIBUK	06/04/2014	Marine incident	Contact	Near miss with buoy	Vessel passed an outfall marker buoy closer than intended.	Coastal waters <= 12 nm	52°48'.07 N	1°07'.70 W	England	Offshore supply ship	UK	Yes	80.8	2597

Incidents and Casualties identified related to outfall pipes.

Casualty Report Nr 361	Date of casualty 346	Occurrence severity 365	FIRST Casualty Event Level 1 520	Title 374	Description Plain Text 342	Occurrence location Level 1 354	Latitude 367	Longitude 368	National location Level 2 593	Ship craft type Level2 490	Flag State 441	Commercial voyage 498	Length overall 454	Gross tonnage 444
10/0910/ MAIBUK	12/07/2010	Less Serious	Grounding/ stranding	LSMC - Grounding/ stranding - Service ship	A crane barge was clearing silt from around a drain outlet on a river. The vessel was lying head to the bank, in the drainage cut, side casting silt into the ebbing tide. Normal operation was to dredge until the falling tide allowed vessel to touch bottom then pull off slightly to reposition and resume dredging / side casting. This was repeated until craft is effectively out of the drain. On this occasion, at HW + 1 hr 30 mins, vessel touched bottom for'd, tried to withdraw but was found to have grounded about amidships on a mound of stones. Attempts to move the vessel clear by use of its engines resulted in the ebbing tidal current swinging the vessel to lie parallel to the riverbank, grounding amidships on portside and quickly taking a starboard list, which eventually reached 45 degs. Vents & access doors were secured, fuel tanks isolated and fuel transfer lines closed. The aft peak was pumped out to lighten vessel prior to refloating. The ILB was in attendance until it was confirmed vessel was without structural damage to hull and not listing further. It was also in attendance along with a small tug during the refloating operation. The vessel refloated at high water without assistance. The weight of the vessel caused her to slide off the stone bank while it still had a slight starboard list. Once afloat she was found to be upright and without structural damage. Engines were restarted without difficulty and vessel returned to base without further assistance. A new dredging regime has been agreed that avoids periods of peak flow.	Coastal waters <= 12 nm	0°00'.00 N	0°00'.00 E	England	Service ship	UK	Yes	34.7	140

ACIDENTES QUE PODERÃO ESTAR RELACIONADOS COM EMISSÁRIOS SUBMARINOS - EMSA					
Casualty Report Nr.	Date of casualty	Casualty Event	Ship / craft type	Occurrence severity	Description
601/2011	30-07-2011	Collision	Pair	Marine incident	Two pair trawlers towed close to an unburied subsea petrochemical pipeline despite being warned away by surface vessels guarding the pipe. As the trawlers approached the pipe they commenced hauling and at one time one of the vessels crossed the pipe. However, it is highly unlikely their gear came into contact with the pipeline. The guard vessels reported the incident to the authorities.
12/1044/M AIBUK	20-12-2012	Loss of control	Liquified gas tanker	Marine incident	A gas carrier was at anchor near an oil pipeline in very poor weather waiting for her turn to enter port. The port anchor chain was extremely tight during an attempt to haul it in, in readiness to enter port. The windlass hydraulic motor was labouring heavily when a crack suddenly appeared in the motor casing and part of the casing became detached causing a loss of oil pressure and the attempt to haul the anchor was abandoned. The master notified VTS and the entry into port was abandoned. The weather continued to deteriorate and the vessel began to drag its anchor. Without the ability to haul the anchor, the main engine was started and preparations made to buoy off the port anchor chain. A day later the anchor cable was dropped and the vessel made its way into port. The hydraulic motor was replaced and the failure was attributed to faulty internal pressure relief valves which were unable to cope with the hydraulic pressure and flows quickly enough to prevent failure.
284/2013	11-02-2013	Collision	Tug (Towing/Pushing) ; Dredger	Less Serious	During sinkerline operations, the floating pipeline had to be connected. The vessel VG was approaching the connecting point with reduced speed of 3-2 knots. The assisting tug vessel was also approaching at the same speed when the tug experienced heavy rolling. Due to this rolling action, the mast of the tug impacted with the vessel structure of the Hopper Dredger. Only minor damage was caused to the mast.
2187/2013	07-10-2013	Collision	Other offshore ship Fishing vessel	Very serious Very serious	At around 01:00 LT fishing vessel outbound collided with a gaurdship, guarding an unfinished pipeline. After the collision 2 crewmembers of the guardship were rescued by the fishing vessel. One could step over, one was taken out of the water. The three remaining crewmembers were sighted on deck, with lifejacket and survival suits. The were on aft deck, near an open door. After around 20 minutes the vessel sank. The three crewmembers were later found inside the vessel. The fishing vessel sustained minor damage. The guardvessel was holed in the recreation room (the former fish-hold). Prior to the collision no radio-contact had been established. AIS of fishing vessel inoperative/ switched off.
13/1249/M AIBUK	29-10-2013	Collision	Crude oil Fishing vessel	Marine incident	OBS.: Analisado o relatório "Collision between a guard vessel and a fishing vessel on the North Sea, 7 October 2013", da Dutch Safety Board , relativamente a este acidente, sendo confirmado que o pipeline estava relacionado com a industria petrolifera. Tanker anchored off a port too close to a pipeline and was asked to move to a new position. During the shift, the tanker got very close to a local fishing vessel.
1126/2014	28-04-2014	Contact	Research ship	Less Serious	The vessel was engaged in an offshore pipeline survey within 500m of a fixed platform. Eventually, the survey brought the ship to within 30m from the platform. At this point, against to what has been predicted, the current forced the ship closer to the platform. Although the bow and stern thrusters started working with full power, the vessel made slight contact with the platform, resulting in a crack of about 5cm on the shipside.
1557/2014	23-06-2014	Damage to ship or equipment	Multi-purpose	Less Serious	During sinkerline operation with floating pipelines in the inside channel near the sandfield area, the smoke alarm sounded. Hot hydraulic oil had sprayed all over the engine room. Upon investigation after smoke had cleared, the solenoid mounting the housing of hydraulic pump1 broke.
3201/2014	03-12-2014	Collision	Dredger Tug (Towing/Pushing)	Less Serious Less Serious	During operations on floating pipeline connection with the assistance of a tug, tug made contact with dredger causing minor damage on PS hull and railing.

ANEXO 52

b) Submeter os resultados eleitorais à homologação do Chefe do Estado-Maior da Armada.

3 — Os resultados eleitorais são publicados na ordem da Direção de Pessoal.

DEFESA NACIONAL E MAR

Portaria n.º 177/2016

de 24 de junho

O Regulamento de Balizagem Marítima Nacional foi aprovado pela Portaria n.º 450/93, de 29 de abril, nos termos enquadrados e definidos no Decreto-Lei n.º 284/92, de 19 de dezembro, o qual estabeleceu que a transcrição do Sistema de Balizagem Marítima da Associação Internacional de Autoridades de Faróis e Ajudas à Navegação — International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA) — para a ordem jurídica nacional se efetua por portaria conjunta dos Ministérios da Defesa Nacional e do Mar.

Nos termos estabelecidos no n.º 2 da regra 13, do capítulo v, da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (SOLAS), os Governos Contratantes comprometem-se a ter em consideração as recomendações e as guias internacionais aquando da implementação de ajudas à navegação, por forma a garantir a maior uniformidade possível em termos de ajudas à navegação, sendo esta uma matéria nuclear no âmbito da segurança da navegação e, consequentemente, no quadro de funções e obrigações de Portugal como Estado costeiro.

Neste contexto, e decorrente da aprovação pela IALA, em março de 2010, da nova versão do Sistema de Balizagem Marítima, torna-se necessário atualizar, em conformidade, o Regulamento de Balizagem Marítima Nacional.

Assim, nos termos do disposto no artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 284/92, de 19 de dezembro, manda o Governo, pela Ministra do Mar e pelo Secretário de Estado da Defesa Nacional, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

É aprovado o Regulamento de Balizagem Marítima Nacional (RBMN), cujo texto consta do anexo ao presente diploma e do qual faz parte integrante.

Artigo 2.º

Sistema de Balizagem Marítima adotado

O RBMN adota o Sistema de Balizagem Marítima da IALA, respeitante à região A (vermelho a bombordo do navegante quando este se dirige do alto-mar para um porto, rio, estuário ou outros canais).

Artigo 3.º

Direção técnica

A Direção de Faróis, como direção técnica nacional inserida na Direção-Geral da Autoridade Marítima, dirige o assinalamento e posicionamento marítimo nacional, competindo-lhe o acompanhamento e a interpretação das determinações técnicas constantes do RBMN e demais

regulamentação técnica internacional relativa ao assinalamento marítimo.

Artigo 4.º

Norma revogatória

É revogada a Portaria n.º 450/93, de 29 de abril.

Artigo 5.º

Vigência

ANEXO 53

A presente portaria entra em vigor na data da sua publicação.

A Ministra do Mar, *Ana Paula Mendes Vitorino*, em 20 de junho de 2016. — O Secretário de Estado da Defesa Nacional, *Marcos da Cunha e Lorena Perestrello de Vasconcellos*, em 21 de junho de 2016.

ANEXO

REGULAMENTO DE BALIZAGEM MARÍTIMA NACIONAL

CAPÍTULO I

Âmbito e definições

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento fixa as regras aplicáveis a todas as marcas fixas, flutuantes e marcas eletrónicas, servindo para indicar:

- a) Os limites laterais dos canais navegáveis;
- b) Perigos naturais e outras obstruções, tais como navios afundados;
- c) Margens, rumos a seguir e outras áreas ou configurações importantes para o navegante;
- d) Novos perigos.

Artigo 2.º

Tipos de marcas

Uma marca é definida como uma sinalização disponibilizada ao navegante, dando-lhe orientações para a condução de uma navegação em segurança. O sistema de balizagem compreende sete tipos de marcas que podem ser usadas em qualquer combinação:

a) **Marcas laterais** — A sua utilização está associada ao sentido convencional da balizagem e são geralmente aplicadas nos canais bem definidos. Estas marcas indicam os lados de bombordo e estibordo da rota a ser seguida. Quando um canal se divide, pode ser utilizada uma marca lateral modificada para indicar a rota principal a ser seguida. O significado das marcas laterais é diferente consoante as regiões internacionais de balizagem em que são utilizadas, regiões A e B, descritas no artigo 5.º e seguintes;

b) **Marcas cardeais** — A sua utilização está associada ao uso da agulha do navio, para indicar ao navegante a localização das águas navegáveis;

c) **Marcas de perigo isolado** — Indicam os perigos isolados de extensão limitada que têm águas navegáveis à sua volta;

d) **Marcas de águas limpas** — Indicam que à sua volta as águas são navegáveis (por exemplo, marcas assinalando o meio do canal);

e) Marcas especiais — Indicam uma zona ou configuração mencionada nos documentos náuticos, não sendo geralmente aplicada para sinalizar canais ou obstruções;

f) Boias de assinalamento de emergência — Servem para assinalar novos perigos;

g) Outras marcas — Providenciam informação para assistir a navegação.

Artigo 3.º

Método de caracterização das marcas

O significado da marca é determinado por uma ou mais das seguintes características:

a) De noite — cor, ritmo da luz e/ou iluminação intensificada;

b) De dia — cor, forma, alvo e/ou luz (incluindo cor e ritmo);

c) Com simbologia eletrónica (digital) como complemento a uma marca física;

d) Com simbologia eletrónica (digital) somente.

Artigo 4.º

Definição do sentido convencional de balizagem

O sentido convencional de balizagem, que deve ser indicado nos documentos náuticos apropriados, é definido como:

a) O sentido geral que segue o navio vindo do alto-mar na aproximação de um porto, rio, estuário ou outros canais, ou;

b) Em condições que o justifiquem, o sentido definido pelas autoridades competentes após consulta aos países vizinhos. É conveniente, em princípio, que este sentido siga o contorno das massas de terra no sentido do movimento dos ponteiros do relógio.

Artigo 5.º

Regiões de balizagem

1 — Existem duas regiões internacionais de balizagem, designadas A e B, nas quais as marcas laterais são diferentes. O RBMN adota o Sistema de Balizagem Marítima da International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA), respeitante à região A (vermelho a bombordo do navegante quando este se dirige do alto-mar para um porto, rio, estuário ou outros canais).

2 — No anexo C apresenta-se um quadro resumo da balizagem marítima respeitante à região A.

CAPÍTULO II

Caracterização das marcas

Artigo 6.º

Regras gerais para as marcas laterais

1 — Cor — A cor das marcas laterais tem de estar de acordo com a região do sistema de balizagem, conforme especificado no artigo 7.º

2 — Forma — As marcas laterais devem ser cilíndricas ou cónicas. No entanto, quando a sua identificação não depende de uma forma distinta, se exequível devem possuir a correspondente marca de topo.

3 — Numeração e inscrições — Quando as marcas de um canal possuem inscrições, números ou letras, a

sequência das inscrições deve respeitar o sentido convencional de balizagem, i. e. numeradas da entrada do porto para dentro. A regra para numerar as marcas laterais, especialmente em zonas interiores, deve ser números pares para as marcas vermelhas e números ímpares para as marcas verdes.

4 — Sincronização — Quando apropriado, podem ser utilizadas luzes sincronizadas (os relâmpagos são simultâneos) ou sequenciais (os relâmpagos são sequenciais) ou uma combinação de ambas.

Artigo 7.º

Descrição das marcas laterais (região A)

1 — Na região A, quando o navegante se dirige do alto-mar para um porto, rio, estuário ou outros canais, a bombordo ficam as marcas vermelhas, e a estibordo ficam as marcas verdes, tal como exemplificado no anexo A.

2 — As marcas de bombordo têm as seguintes características:

a) Cor: Vermelho;

b) Forma da boia: Cilíndrica, fuso ou antena;

c) Alvo (se tiver): Um único cilindro vermelho;

d) Luz (quando colocada): Cor vermelha;

e) Ritmo: Qualquer, exceto o referido no n.º 5.

3 — As marcas de estibordo têm as seguintes características:

a) Cor: Verde;

b) Forma da boia: Cónica, fuso ou antena;

c) Alvo (se tiver): Um único cone verde, com o vértice para cima;

d) Luz (quando colocada): Cor verde;

e) Ritmo: Qualquer, exceto o referido no n.º 5.

4 — Num ponto onde um canal se divide, seguindo o sentido convencional de balizagem, o canal principal pode ser indicado por uma marca lateral modificada de bombordo ou estibordo, como se indica no anexo B.

5 — As marcas laterais modificadas têm as seguintes características:

a) Se o canal principal se situar a estibordo da marca, desempenhando a função de marca lateral de bombordo para o canal principal:

i) Cor: Vermelho com uma larga faixa horizontal verde;

ii) Forma da boia: Cilíndrica, fuso ou antena;

iii) Alvo (se tiver): Um único cilindro vermelho;

iv) Luz (quando colocada): Cor vermelha;

v) Ritmo: Relâmpagos diversamente agrupados (2 + 1), [RL (2 + 1)];

b) Se o canal principal se situar a bombordo da marca, desempenhando a função de marca lateral de estibordo para o canal principal:

vi) Cor: Verde com uma larga faixa horizontal vermelha;

vii) Forma da boia: Cónica, fuso ou antena;

viii) Alvo (se tiver): Um único cone verde com o vértice para cima;

ix) Luz (quando colocada): Cor verde;

x) Ritmo: Relâmpagos diversamente agrupados (2 + 1), [RL (2 + 1)].

Artigo 8.º**Definição dos quadrantes das marcas cardeais**

1 — As marcas cardeais indicam que as águas mais profundas, da zona onde se situa a marca, se encontram no quadrante que lhe dá o nome.

2 — Os quatro quadrantes (norte, leste, sul e oeste) são limitados pelos azimutes verdadeiros NW-NE, NE-SE, SE-SW, SW-NW tomados a partir do ponto assinalado.

3 — A marca cardinal recebe o nome do quadrante no qual está colocada.

4 — O nome de uma marca cardinal indica que ela deverá ser passada no quadrante indicado pela sua designação.

Artigo 9.º**Utilização das marcas cardeais**

Uma marca cardinal pode ser usada, por exemplo, para:

a) Indicar que as águas mais profundas se encontram no quadrante indicado pela designação da marca;

b) Indicar o lado seguro pelo qual deve ser passado um perigo;

c) Chamar a atenção para uma configuração particular de um canal, tal como uma curva, confluência, bifurcação ou limite de um baixio;

d) As autoridades competentes devem avaliar cuidadosamente o excesso de utilização de marcas cardeais em corredores ou zonas de navegação, por induzirem a confusão no navegante, em virtude do uso da luz branca com ritmos similares.

Artigo 10.º**Descrição das marcas cardeais**

1 — As marcas cardeais norte têm as seguintes características:

a) Cor: Preto sobre amarelo;

b) Forma da boia: Fuso ou antena;

c) Alvo (se tiver): Dois cones pretos sobrepostos com os vértices para cima;

d) Luz (quando colocada): Cor branca;

e) Ritmo: Cintilante rápido (CtR) ou cintilante (Ct).

2 — As marcas cardeais leste têm as seguintes características:

a) Cor: Preto com uma única larga faixa amarela;

b) Forma da boia: Fuso ou antena;

c) Alvo (se tiver): Dois cones pretos sobrepostos unidos pela base;

d) Luz (quando colocada): Cor branca;

e) Ritmo: Cintilante rápido agrupado, 3 cintilações [CtR (3)] todos os 5 segundos ou cintilante agrupado, 3 cintilações [Ct (3)] todos os 10 segundos.

3 — As marcas cardeais sul têm as seguintes características:

a) Cor: Amarelo sobre preto;

b) Forma da boia: Fuso ou antena;

c) Alvo (se tiver): Dois cones pretos sobrepostos com os vértices para baixo;

d) Luz (quando colocada): Cor branca;

e) Ritmo: Cintilante rápido agrupado, 6 cintilações, acrescido de um relâmpago longo [CtR (6) + RL] todos os

10 segundos, ou cintilante agrupado, 6 cintilações, acrescido de um relâmpago longo [Ct (6) + RL] todos os 15 segundos.

4 — As marcas cardeais oeste têm as seguintes características:

a) Cor: Amarelo com uma única faixa larga preta;

b) Forma da boia: Fuso ou antena;

c) Alvo (se tiver): Dois cones pretos sobrepostos unidos pelo vértice;

d) Luz (quando colocada): Cor branca;

e) Ritmo: Cintilante rápido agrupado, 9 cintilações [CtR (9)] todos os 10 segundos ou cintilante agrupado, 9 cintilações [Ct (9)] todos os 15 segundos.

5 — O alvo de dois cones sobrepostos é a característica mais importante das marcas cardeais durante o dia. É conveniente que este alvo seja colocado, sempre que praticável, devendo ter o maior tamanho possível e uma separação nítida entre os cones.

6 — No Anexo B apresenta-se o quadro resumo das características das marcas cardeais.

Artigo 11.º**Marcas de perigo isolado**

1 — Uma marca de perigo isolado é uma marca erguida ou fundeada sobre um perigo isolado que tem águas navegáveis a sua volta.

2 — As marcas de perigo isolado têm as seguintes características:

a) Cor: Preta com uma ou mais faixas largas horizontais vermelhas;

b) Forma da boia: Facultativa, mas não podendo prestar-se a confusão com as marcas laterais. São preferíveis as formas fuso ou antena;

c) Alvo (se tiver): Duas esferas pretas sobrepostas;

d) Luz (quando colocada): Cor branca;

e) Ritmo: Dois relâmpagos agrupados [RL (2)].

Artigo 12.º**Marcas de águas limpas**

1 — As marcas de águas limpas servem para indicar que as águas são navegáveis em torno da marca. Estas marcas compreendem as marcas que definem os eixos dos canais e as marcas de meio canal. Podem também ser utilizadas para indicar a entrada de um canal, de um porto ou de uma aterragem.

2 — As marcas de águas limpas têm as seguintes características:

a) Cor: Faixas verticais vermelhas e brancas;

b) Forma da boia: Esférica, fuso ou antena com alvo esférico;

c) Alvo (se tiver): Uma esfera de cor vermelha;

d) Luz (quando colocada): Cor branca;

e) Ritmo: Isofásica, ocultações, um relâmpago longo em cada 10 segundos ou Código Morse — letra «A» [Is, OC, RL, Mo(A)].

Artigo 13.º**Marcas especiais**

1 — Estas marcas servem para indicar áreas especiais ou estruturas cuja natureza se encontra mencionada nos

documentos náuticos. Estas marcas não têm por objetivo primário sinalizar canais ou obstruções, quando outras marcas são mais apropriadas. Alguns exemplos de utilização das marcas especiais são:

- a) Assinalamento das estações de aquisição de dados oceânicos (ODAS);
- b) Assinalamento de zonas de separação de tráfego, onde a balizagem clássica do canal possa provocar confusão;
- c) Assinalamento de zonas para despejos;
- d) Assinalamento de áreas utilizadas para exercícios militares;
- e) Assinalamento de cabos ou oleodutos submersos;
- f) Assinalamento de áreas reservadas à navegação de recreio;
- g) Assinalamento dos limites de fundeadouros;
- h) Assinalamento de estruturas *offshores*, tais como instalações para aproveitamento de energias renováveis;
- i) Assinalamento de aquaculturas.

2 — As marcas especiais têm as seguintes características:

- a) **Cor:** Amarelo;
- b) **Forma da boia:** Facultativa, mas não se prestando a confusão com as marcas laterais;
- c) **Alvo** (se tiver): Em forma de X, de cor amarela;
- d) **Luz** (quando colocada): Cor amarela;
- e) **Ritmo:** Qualquer, exceto os reservados para as marcas cardeais, as marcas de perigo isolado e as marcas de águas limpas;
- f) **Pictograma:** É permitida a utilização de pictogramas, desde que aprovados pela entidade responsável pela direção técnica do assinalamento marítimo nacional.

Artigo 14.º

Boias de assinalamento de emergência

1 — As boias de assinalamento de emergência servem para assinalar novos perigos, conforme descrito no artigo 15.º

2 — As boias de assinalamento de emergência têm as seguintes características:

- a) **Cor:** Faixas verticais azuis e amarelas, em igual número e dimensão (mínimo: 4 faixas; e máximo: 8);
- b) **Forma da boia:** Fuso ou antena;
- c) **Alvo** (se tiver): Cruz amarela vertical/perpendicular;
- d) **Luz:** Amarelo e azul alternados;
- e) **Ritmo:** Luz azul durante 1 segundo e luz amarela durante 1 segundo, com um período de ocultação de 0,5 segundos entre os relâmpagos.

CAPÍTULO III

Novos perigos

Artigo 15.º

Sinalização de novos perigos

1 — A expressão «novos perigos» é usada para designar as obstruções recentemente descobertas que ainda não estejam indicadas nos documentos náuticos.

2 — Os novos perigos compreendem as obstruções naturais, tais como bancos de areia ou rochas, ou os perigos originados pelo homem, tais como navios naufragados ou afundados.

3 — Os novos perigos deverão ser adequadamente sinalizados utilizando marcas laterais, marcas cardeais, marcas

de perigo isolado ou boias de assinalamento de emergência (conforme descrito no artigo 14.º).

4 — Se para este objetivo, for estabelecida uma marca lateral com luz, deverá ser selecionado um ritmo cintilante rápido (CtR) ou cintilante (Ct).

5 — A sinalização do novo perigo pode ser retirada logo que a autoridade competente estime que a informação respeitante ao novo perigo foi suficientemente difundida ou o perigo deixe de existir.

Artigo 16.º

Marcação adicional

1 — Se a autoridade competente considerar que o risco para a navegação é particularmente elevado, pelo menos uma das marcas deverá ser duplicada, sendo que esta deverá ser idêntica ao seu par em todas as características.

2 — Cumulativamente, um «novo perigo» pode ser sinalizado:

- a) Por uma baliza radar tipo *racon*, codificado com a letra morse «D» (- • •);
- b) Com ajudas à navegação eletrónicas, tais como o Automatic Identification System (AIS AtoN).

3 — Ajudas à navegação virtuais (AIS Virtual) podem ser implementadas isoladamente ou como complemento das ajudas à navegação físicas.

CAPÍTULO IV

Outras estruturas de assinalamento marítimo

Artigo 17.º

Enfiamento e alinhamento

1 — Um enfiamento/alinhamento é um grupo de duas ou mais marcas, luminosas ou não, no mesmo plano vertical, que permita ao navegante manter um azimute constante ao prosseguir sobre a linha formada por esse enfiamento/alinhamento.

2 — As marcas de enfiamento podem ter qualquer cor ou forma se diferenciarem e não se confundirem com outras estruturas existentes nas proximidades.

3 — Não obstante o indicado no n.º 2, as marcas de enfiamento/alinhamento devem obedecer às seguintes regras:

- a) **Cor:** A autoridade competente determina a cor de forma a assegurar o contraste adequado em função da cor de fundo existente no local;
- b) **Forma:** São recomendadas figuras retangulares e triangulares;
- c) **Luz:** A autoridade competente determina a cor de forma a assegurar o contraste adequado em função da cor de fundo existente no local;
- d) **Ritmo:** Qualquer; no entanto, o uso de luzes fixas deve ser evitado e a utilização da sincronização pode mitigar o efeito negativo das luzes de fundo.

Artigo 18.º

Farolim de setores

1 — Uma luz de setor é uma ajuda à navegação fixa, que apresenta uma luz com diferentes cores e/ou ritmos num determinado arco de horizonte. A cor da luz providencia informação direcional ao navegante.

2 — Uma luz de setor pode ser utilizada para:

- a) Providenciar informação direcional numa via de navegação;
- b) Para indicar curvas, junções com outros canais, perigos ou outros elementos relevantes para a navegação;
- c) Para sinalizar áreas com perigos que devem ser evitadas;
- d) Nalguns casos poderá ser utilizado um único setor de luz.

3 — Se usadas para sinalizar os limites de um canal, as cores das luzes a utilizar devem obedecer ao princípio definido no artigo 5.º (vermelho a bombordo do navegante quando este se dirige do alto-mar para um porto, rio, estuário ou outros canais).

Artigo 19.º

Farol

1 — Um farol é uma torre, edifício ou estrutura conspícuo, facilmente identificável, edificado num determinado local geográfico para suportar uma luz de sinalização e funcionar como marca diurna. Dispõem de uma luz de médio ou longo alcance para facilitar a sua identificação de noite.

2 — O farol pode suportar outras ajudas à navegação, tais como uma estação de Differential Global Positioning System (DGPS) ou uma ajuda à navegação eletrónica (*racon*, AIS, etc.).

A estrutura pode também sustentar uma marca diurna ou ainda uma luz de setor.

3 — Um farol tem as seguintes características:

- a) Cor e forma: A estrutura dos faróis pode apresentar qualquer forma, cor ou material, apresentando no entanto uma elevada conspicuidade;
- b) Luz: Branco, vermelho ou verde;
- c) Ritmo: Qualquer número de relâmpagos, isofásica, de ocultação ou outra apropriada, para que a luz seja rápida e facilmente identificável.

Artigo 20.º

Balizas e farolins

1 — Uma baliza ou farolim é uma marca de navegação artificial e fixa, que pode ser reconhecida por um ou uma combinação dos seguintes elementos: forma, cor, padrão, alvo, características da luz.

2 — Quando a marca de navegação está implantada na água designa-se por baliza, e denomina-se farolim a marca que se encontra implantada em terra.

3 — As balizas e farolins:

- a) Podem suportar uma marca luminosa, designando-se por farolim ou baliza luminosa;
- b) Se não estiverem guarnecidos com uma marca luminosa, designam-se por marca diurna não luminosa, baliza cega ou simplesmente marca diurna;
- c) Podem ser utilizados como marcas de enfiamento, alinhamento ou marca radar conspícua;
- d) Podem incluir um alvo.

Artigo 21.º

Marcas flutuantes de grandes dimensões

1 — São ajudas flutuantes de grande dimensão os barcos-faróis e as boias de grande dimensão.

2 — As ajudas flutuantes de grande dimensão são geralmente implementadas em locais críticos, com a finalidade

de sinalizar zonas de aterragem, com elevada densidade de navegação. Além da luz, podem possuir ajudas à navegação eletrónicas (*racon*, AIS, etc.).

Artigo 22.º

Marcas auxiliares

1 — As marcas auxiliares são pequenas ajudas que não foram descritas nas secções anteriores.

2 — Estas marcas são usualmente colocadas fora dos canais de navegação e, geralmente, não definem o lado de bombordo ou estibordo das vias de navegação, nem assinalam as obstruções a evitar.

3 — As marcas auxiliares não podem confundir-se ou entrar em conflito com as outras ajudas à navegação e devem ser adequadamente promulgadas nos documentos náuticos. Estas marcas não deverão ser utilizadas caso exista uma alternativa mais apropriada dentro do SBM.

4 — Os navegantes deverão tomar as medidas apropriadas para se informarem sobre a existência de marcas de assinalamento particulares, implementadas pela autoridade competente. Antes de praticar uma determinada área de navegação pela primeira vez, o navegante deve previamente inteirar-se do plano das ajudas à navegação local.

5 — Dentre outras aplicações, as marcas auxiliares podem ser usadas para:

- a) Providenciar informação relativa a segurança da navegação, molhes, cais e pontões;
- b) O assinalamento de pontes e sinais de reguladores de tráfego;
- c) O assinalamento de áreas de lazer, rios, canais e eclusas.

ANEXO A

Marcas laterais

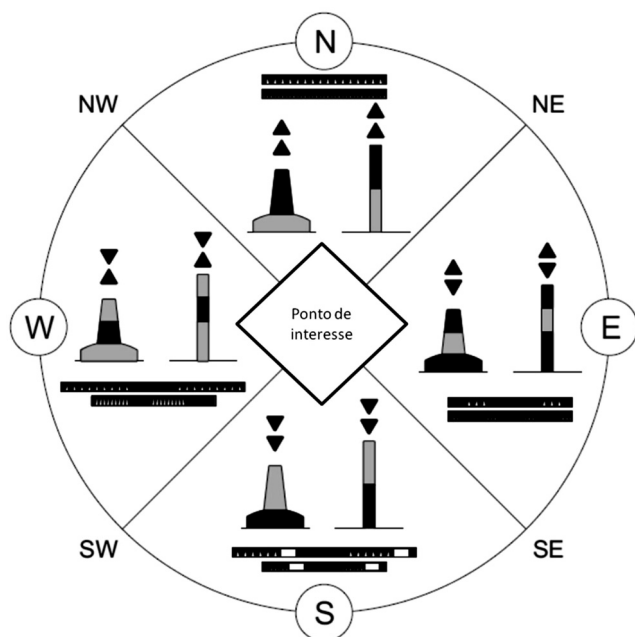
	Marcas de bombordo	Marcas de estibordo
Cor	Vermelha	Verde
Forma da boia	Cilíndrica, fuso ou antena	Cónica, fuso ou antena
Alvo (se tiver)	Um único cilindro vermelho	Um único cone verde, com vértice para cima
luz (quando colocada)		
Cor	Vermelha	Verde
Ritmo	Qualquer, exceto o referido no n.º 5 do artigo 7.º	Qualquer, exceto o referido no n.º 5 do artigo 7.º

Marcas laterais modificadas

	Canal principal a estibordo	Canal principal a bombordo
Cor	Vermelha com uma larga faixa horizontal verde	Verde com uma larga faixa horizontal vermelha
Forma da boia	Cilíndrica, fuso ou antena	Cónica, fuso ou antena
Alvo (se tiver)	Um único cilindro vermelho	Um único cone verde, com vértice para cima
luz (quando colocada)		
Cor	Vermelha	Verde
Ritmo	Relâmpagos diversamente agrupados (2 + 1), [R](2+1)]	Relâmpagos diversamente agrupados (2 + 1), [R](2+1)]

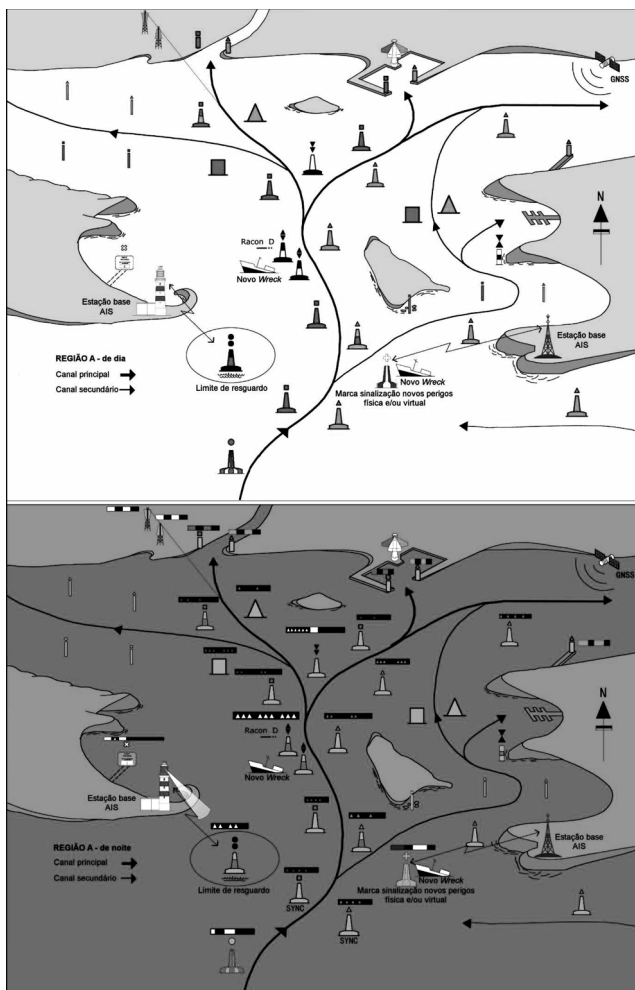
ANEXO B

Marcas cardeais



ANEXO C

Balizagem Marítima (região A)



AMBIENTE

Decreto-Lei n.º 30/2016

de 24 de junho

O Decreto-Lei n.º 79/2013, de 11 de junho, estabelece as regras relativas à restrição da utilização de determinadas substâncias perigosas em equipamentos elétricos e eletrónicos (EEE), com o objetivo de contribuir para a proteção da saúde humana e do ambiente, incluindo a valorização e a eliminação, ecologicamente corretas, dos resíduos de EEE, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva 2011/65/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de junho de 2011, relativa à restrição do uso de determinadas substâncias perigosas em EEE, alterada pelas Diretivas Delegadas 2012/50/UE e 2012/51/UE, ambas da Comissão, de 10 de outubro de 2012.

Por seu turno, o Decreto-Lei n.º 119/2014, de 6 de agosto, procedeu à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 79/2013, de 11 de junho, assegurando as retificações de que foi objeto a Diretiva 2011/65/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de junho de 2011, bem como a transposição das Diretivas Delegadas 2014/1/UE, 2014/2/UE, 2014/3/UE, 2014/4/UE, 2014/5/UE, 2014/6/UE, 2014/7/UE, 2014/8/UE, 2014/9/UE, 2014/10/UE, 2014/11/UE, 2014/12/UE, 2014/13/UE, 2014/14/UE, 2014/15/UE, 2014/16/UE, todas da Comissão, de 18 de outubro de 2013, bem como das Diretivas Delegadas 2014/69/UE, 2014/70/UE, 2014/71/UE, 2014/72/UE, 2014/73/UE, 2014/74/UE, 2014/75/UE e 2014/76/UE, todas da Comissão, de 13 de março de 2014.

A recente alteração da Diretiva 2011/65/UE, introduzida pela Diretiva Delegada (UE) 2015/573 da Comissão, de 30 de janeiro de 2015, que altera, para efeitos de adaptação ao progresso técnico, o seu anexo IV no que diz respeito a uma isenção para a utilização de chumbo em sensores de poli(cloreto de vinilo) em dispositivos médicos para diagnóstico *in vitro*, e pela Diretiva Delegada (UE) 2015/574, da Comissão, de 30 de janeiro de 2015, que altera, para efeitos de adaptação ao progresso técnico, o anexo IV da mesma Diretiva no que diz respeito a uma isenção para a utilização de mercúrio em sistemas de imagiologia de ultrassom intravascular e, ainda, pela Diretiva Delegada (UE) 2015/863 da Comissão, de 31 de março de 2015, que altera o seu anexo II no que diz respeito à lista de substâncias sujeitas a restrição, torna necessária a adoção do presente decreto-lei que, para além da referida transposição, procede à correção de remissões e redação dos respetivos anexos.

Aproveita-se, igualmente, a oportunidade, face à experiência colhida com a aplicação do diploma, para clarificar as competências das entidades de acompanhamento para a execução do mesmo, bem como das entidades incumbidas da fiscalização do cumprimento das suas normas, tornando mais explícitas as condutas cuja prática é cominada com uma contraordenação, dada a coexistência de regimes jurídicos sancionatórios diversos.

Foi promovida a audição dos órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 79/2013, de 11 de junho, que estabelece