



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — 1\$60

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e a assinaturas do «Diário do Governo» e do «Diário das Sessões», deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5, Lisboa-1.

ASSINATURAS

As três séries . . . Ano	850\$	Semestre	450\$
A 1.ª série	340\$	»	180\$
A 2.ª série	340\$	»	180\$
A 3.ª série	320\$	»	170\$
Apêndices (art. 2.º, n.º 2, do Dec. n.º 365/70) — anual, 300\$			
«Diário das Sessões» e «Actas da Câmara Corporativa» — por cada período legislativo, 300\$			
Para o estrangeiro e ultramar acresce o porte do correio			

O preço dos anúncios é de 12\$ a linha, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a sua publicação do pagamento antecipado a efectuar na Imprensa Nacional, quando se trate de entidade particular.

AVISO IMPORTANTE AOS SERVIÇOS OFICIAIS

A fim de evitar duplicações na elaboração de assinaturas do «Diário do Governo», será conveniente que os serviços oficiais mencionem sempre nas respectivas requisições se a mesma assinatura já foi solicitada por ofício, e ainda, na altura da remessa da importância destinada ao seu pagamento, se torna indispensável que informem se a assinatura está requisitada, indicando o número e data do ofício da requisição.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Estado-Maior da Armada

Portaria n.º 560/71

de 14 de Outubro

Verificando-se a conveniência de modificar uma disposição do Regulamento do Estado-Maior da Armada, relativa à classe dos oficiais que chefiam as divisões do mesmo Estado-Maior:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Marinha, o seguinte:

O artigo 20.º do Regulamento do Estado-Maior da Armada, aprovado e posto em execução pela Portaria n.º 20 139, de 28 de Outubro de 1963, toma a redacção seguinte:

Art. 20.º Os chefes das divisões do Estado-Maior da Armada são capitães-de-mar-e-guerra de qualquer classe, com excepção do chefe da 3.ª Divisão, que é um capitão-de-mar-e-guerra da classe de marinha; os oficiais adjuntos das divisões são capitães-de-fragata, capitães-tenentes ou primeiros-tenentes habilitados com o curso geral naval de guerra, de qualquer classe, exceptuando também o caso da 3.ª Divisão, em que são da classe de marinha.

O Ministro da Marinha, *Manuel Pereira Crespo*.

SUMÁRIO

Ministério da Justiça:

Portaria n.º 559/71:

Extingue o Posto do Registo Civil de S. Bartolomeu de Via Glória, concelho de Mértola.

Ministério da Marinha:

Portaria n.º 560/71:

Dá nova redacção ao artigo 20.º do Regulamento do Estado-Maior da Armada, aprovado e posto em execução pela Portaria n.º 20 139.

Ministério das Comunicações:

Decreto n.º 432/71:

Introduz alterações ao Regulamento de Tarifas da Administração dos Portos do Douro e Leixões, aprovado pelo Decreto n.º 26 747 e alterado pelos Decretos n.ºs 35 842, 48 845 e 841/70.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Administração dos Portos do Douro e Leixões

Decreto n.º 432/71

de 14 de Outubro

1 — O porto de Leixões tem garantido, nas últimas décadas, a satisfação das necessidades da região norte do País, mercê de um enorme esforço orientado no sentido do desenvolvimento das suas infra-estruturas, da racionalização do tráfego, da mecanização das operações portuárias e do seu intenso apetrechamento, tudo isto com vista à melhoria da produtividade do complexo portuário e, conseqüentemente, ao aumento da reprodutividade dos capitais investidos, que são naturalmente vultosos, dadas as características de porto artificial arrancado à desembocadura de um pequeno rio.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Direcção-Geral dos Registos e do Notariado

Portaria n.º 559/71

de 14 de Outubro

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Justiça, que, nos termos do n.º 3 do artigo 13.º do Decreto n.º 314/70, de 8 de Julho, seja extinto o Posto do Registo Civil de S. Bartolomeu de Via Glória, concelho de Mértola.

O Ministro da Justiça, *Mário Júlio Brito de Almeida Costa*.

Em 1970 foi possível atingir, com 2340 m de cais acostável, uma movimentação de carga geral que alcançou o montante de 2 500 000 t — exceptuados os produtos petrolíferos —, traduzindo assim uma produtividade média de 1080 t por metro linear de frente de acostagem. Este valor pode, sem sombra de dúvida, ser identificado com o dos bons portos europeus.

2 — Porém, as características específicas do porto de Leixões conferem-lhe, no contexto do esquema de transportes português, uma clara posição de porto de trânsito, verdadeiro centro dinâmico de interligação de transportes. É neste sentido, pois, que terá de ser orientada toda a sua política, reconhecendo-se como primeiro passo a dar a revisão das condições de armazenagem de mercadorias. Com efeito, estando neste momento executados 50 por cento dos cais previstos no Plano Director de 1955, já se encontram em utilização cerca de 80 por cento das áreas de terrapleno praticáveis no futuro, correspondendo agora a cada metro linear de acostagem cerca de 67 m² de área de armazenagem, valor que se reduzirá a 40 m² logo que se encontre executado todo o Plano. Com vista a completar e harmonizar o seu funcionamento, terá o porto de Leixões de criar zonas de armazenagem fora das suas vias de cintura, política que já neste momento se desenrola. Criar-se-á assim um esquema funcional em que as áreas de primeira linha — contíguas aos cais — funcionarão em regime de trânsito, com armazenagem por períodos muito curtos, precisamente os considerados indispensáveis ao desembarço aduaneiro, e as áreas de armazenagem de segunda linha — fora das vias de cintura — consentirão então a permanência de mercadorias por espaços de tempo mais longos.

3 — Esta política portuária tem perfeito enquadramento na óptica da rentabilidade que se tem procurado para os investimentos, pois ter-se-á necessariamente de reconhecer que o custo do metro quadrado destinado a armazenagem em área contígua ao cais, que em Leixões chega a atingir os 5000\$, é manifestamente elevado para que seja compatível com demoras exageradas das mercadorias.

O entreposto de Leixões, que se deseja pôr a funcionar tão depressa quanto possível, aproveitará em pleno este esquema funcional.

4 — Entretanto, iniciando-se dentro de muito breve tempo a construção de novos cais nas docas n.ºs 2 e 4, a capacidade de armazenagem de mercadorias em Leixões será, de súbito, substancialmente reduzida em consequência da inutilização ou da afectação a estaleiro de construção de algumas áreas hoje utilizadas pela exploração portuária, pelo que se torna desde já necessário acautelar a posição deste porto, para que possa continuar a pulsar ao ritmo das solicitações dos meios de transporte que nele se interligam e dos utentes que dele se servem.

Pretende-se, com as alterações tarifárias constantes do presente diploma, orientar a política de armazenagem portuária no sentido indicado, procurando-se que as mercadorias não permaneçam nas áreas de terrapleno contíguas aos cais para além de um período considerado indispensável para desembarço aduaneiro, agravando-se marcadamente as taxas a partir desse período. Relativamente às áreas de segunda linha, prevê-se que essas taxas sejam reduzidas através de bonificações a conceder pelo conselho de administração.

5 — As principais alterações agora consideradas referem o seguinte:

- a) Mais correcta definição das unidades sobre que incidirão as tarifas do regulamento, adaptadas a cada caso;

- b) Alteração da estrutura do regulamento em matéria de armazenagem, fazendo variar as taxas em função do regime aduaneiro do cais, da área ou do volume ocupado e do peso e ainda do tempo;
- c) No que se refere à intervenção do factor tempo, instituem-se dois escalões até aos quinze dias, a partir dos quais se passa a verificar uma variação diária, com descontinuidades estabelecidas no fim de certos períodos de tempo; considerou-se que o período inicial de quinze dias é suficiente para que as mercadorias possam estar desembaraçadas aduaneiramente;
- d) Atribuição de competência ao conselho de administração para agravar as taxas de armazenagem até ao dobro do seu valor, em casos excepcionais de congestionamento dos portos do Douro e Leixões, e somente para as mercadorias que o provoquem e pelo tempo necessário ao seu descongestionamento;
- e) Tendo em conta a evolução dos custos de produção, são alteradas algumas taxas de operações de tráfego efectuadas em cais não abrangidos por concessões para o exercício do mesmo ou em que não haja interferência de concessionários.

Nos termos do n.º 1 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 36 977, de 20 de Julho de 1948, foi ouvida a junta consultiva, que deu parecer favorável por unanimidade.

Tendo em vista o disposto no n.º 2 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 36 977, de 20 de Julho de 1948;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo único. São substituídos pelo articulado do presente decreto os artigos 1.º e 7.º do título I «Disposições gerais», os artigos 38.º, 39.º, 41.º e 42.º do capítulo II «Armazenagem de mercadorias», os artigos 45.º e 47.º do capítulo III «Tráfego» e todas as disposições do capítulo IV «Disposições diversas» do título III «Mercadorias» e ainda o artigo 100.º do capítulo IV «Pessoal» do título VII «Fornecimentos, alugueis, serviços e autorizações diversas» e é suprimido o artigo 43.º do capítulo II do título III do Regulamento de Tarifas da Administração dos Portos do Douro e Leixões, aprovado pelo Decreto n.º 26 747, de 6 de Julho de 1936, e alterado pelos Decretos n.ºs 35 842, de 30 de Agosto de 1946, 48 345, de 20 de Abril de 1968, e 341/70, de 17 de Julho.

TÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º A unidade de medida, para aplicação de taxas, é estabelecida consoante os casos.

As modalidades previstas são:

- a) Por peso — a unidade de aplicação é a tonelada de 1000 kg;
- b) Por volume — a unidade de aplicação é o metro cúbico;
- c) Por superfície — a unidade de aplicação é o metro quadrado;
- d) Por comprimento — a unidade de aplicação é o metro linear;
- e) Por tempo — a unidade de aplicação é a hora, admitindo-se fracções de meia hora, indivisíveis;
- f) Por peça;

- g) Por tonelagem das embarcações — a unidade de aplicação é a tonelada de arqueação bruta ou a tonelada de deslocamento.

§ 1.º A tonelagem dos navios mercantes e da generalidade das embarcações é a de arqueação bruta, constante nos certificados ou registos de propriedade respectiva e a tonelagem dos navios de guerra é a do deslocamento mencionado na documentação de bordo.

§ 2.º Para efeito de aplicação das taxas, os arredondamentos das fracções das unidades de medida serão feitos para as unidades imediatamente superiores.

Art. 7.º O serviço prestado fora das horas normais de trabalho dos dias úteis é considerado da exclusiva conveniência do interessado, que o deve requisitar previamente.

§ único. Em caso de congestionamento dos portos do Douro e Leixões, a Administração poderá obrigar a execução de serviços fora do horário normal dos dias úteis.

TÍTULO III

Mercadorias

CAPÍTULO II

Armazenagem de mercadorias

Art. 38.º O estacionamento de mercadorias, até às 24 horas do dia imediato ao do seu depósito em cais livre ou entreposto, é livre.

§ único. Considera-se armazenagem o estacionamento de mercadorias além do prazo estabelecido no corpo deste artigo.

Art. 39.º — 1. Toda a mercadoria classificada como carga geral que se ache armazenada a descoberto em cais livre pagará, por metro quadrado de espaço ocupado, as taxas de armazenagem definidas pelas expressões seguintes, em que m representa o número de meses completos de armazenagem e d o número de dias completos ou incompletos excedentes:

Até sete dias — 2\$50.

Até catorze dias — 5\$.

De quinze dias a um mês — 10\$ + 50\$ ($d-15$).

De um a três meses — 30\$ + 30\$ ($m-1$) + 1\$ d .

De três a seis meses — 90\$ + 60\$ ($m-3$) + 2\$ d .

De seis a doze meses — 270\$ + 90\$ ($m-6$) + 3\$ d .

De doze a dezoito meses — 810\$ + 60\$ ($m-12$) + 2\$ d .

De dezoito a vinte e quatro meses — 1170\$ + 30\$ ($m-18$) + 1\$ d .

Mais de vinte e quatro meses — 1350\$ + 15\$ ($m-24$) + 50\$ d .

- A carga geral que se ache armazenada a coberto em cais livre pagará o dobro das taxas de armazenagem consideradas no n.º 1 deste artigo.
- A carga geral que se ache armazenada a coberto em cais livre e em recinto reservado pagará o quádruplo das taxas de armazenagem consideradas no n.º 1 deste artigo.

2. Toda a mercadoria classificada como carga geral que se ache armazenada a descoberto em entreposto pagará, por tonelada ou metro cúbico, as taxas de armazenagem definidas pelas expressões seguintes, em que m representa o número de meses completos de armazenagem e d o número de dias completos ou incompletos excedentes:

Até sete dias — 2\$50.

Até catorze dias — 7\$50.

De quinze dias a um mês — 35\$ + 1\$50 ($d-15$).

De um a três meses — 90\$ + 60\$ ($m-1$) + 2\$ d .

De três a seis meses — 210\$ + 90\$ ($m-3$) + 3\$ d .

De seis a doze meses — 480\$ + 120\$ ($m-6$) + 4\$ d .

De doze a dezoito meses — 1200\$ + 90\$ ($m-12$) + 3\$ d .

De dezoito a vinte e quatro meses — 1740\$ + 60\$ ($m-18$) + 2\$ d .

Mais de vinte e quatro meses — 2100\$ + 30\$ ($m-24$) + 1\$ d .

- A carga geral que se ache armazenada a coberto em entreposto pagará o dobro das taxas de armazenagem consideradas no n.º 2 deste artigo.
- As taxas de armazenagem em entreposto incidem sobre aquela das medidas, peso ou volume, que for maior.

Art. 41.º As mercadorias classificadas como carga geral que permanecerem depositadas no veículo que as transporte para além das 24 horas do dia da sua entrada no cais livre ou entreposto pagarão, sobre a área ocupada pelo veículo, as seguintes taxas de armazenagem:

- Em cais livre — as taxas do artigo 39.º, n.º 1;
- Em entreposto — o quádruplo das taxas do artigo 39.º, n.º 1.

Art. 42.º As mercadorias classificadas como carga especial armazenadas em cais livre ou entreposto pagarão o triplo das respectivas taxas de armazenagem, consideradas nos artigos 39.º e 41.º

CAPÍTULO III

Tráfego

Art. 45.º A taxa de tráfego tem os seguintes valores, consoante as mercadorias movimentadas sobre que incide:

- Generalidade das mercadorias — \$50 por tonelada, com o mínimo cobrável de 1\$;
- Líquidos a granel — 2\$ por tonelada;
- Combustíveis líquidos a granel para consumo das embarcações — 10\$ por metro cúbico;
- Automóveis — 20\$ por veículo;
- Camiões e camionetas — 40\$ por veículo;
- Peixe de outras lotas — 1\$50 por volume até 60 kg;
- Redes, aprestos e diversos de embarcações de pesca — 1\$ por operação de embarque ou desembarque.

Art. 47.º Não se aplica taxa de tráfego às seguintes mercadorias:

- a) Mercadorias de tráfego fluvial local, embarcadas ou desembarcadas nas margens do rio Douro, fora dos cais acostáveis;
- b) Peixe descarregado de embarcações de pesca, fora dos cais ou pontes-cais acostáveis.

CAPÍTULO IV

Disposições diversas

Art. 48.º — 1. Pela pesagem de mercadorias em balanças de armazém cobrar-se-á uma taxa em função do peso dos volumes pesados e do número de pesadas, dada pela expressão seguinte, em que T representa o número de toneladas e P o número de pesadas:

$$5\$ \times T + 1\$ \times P$$

2. Pelas pesagens efectuadas em balanças-básculas cobrar-se-ão, por pesada, as seguintes taxas:

Veículos vazios — 3\$.

Veículos carregados — 15\$.

Quaisquer volumes de mercadoria — 15\$.

3. Pelas pesagens efectuadas nas básculas será fornecido gratuitamente pela Administração um cartão de pesagem com a discriminação dos pesos nelas registados.

4. Pelo fornecimento de um duplicado do cartão de pesagem em balança-báscula cobrar-se-á a taxa de \$50.

5. Fora das horas normais de trabalho dos dias úteis cobrar-se-á uma taxa de balança-báscula à ordem no valor de 15\$ por hora, indivisível, acrescida dos adicionais regulamentares, desde que não seja efectuado um mínimo de quatro pesagens de veículos carregados ou outras mercadorias, contando-se o tempo desde a hora a que a balança esteve à disposição do requisitante.

§ único. Nas taxas referidas nos n.ºs 1, 2 e 5 deste artigo está incluído, além do fornecimento do material de pesar, o pessoal da Administração empregado na fiscalização das pesagens nas balanças de armazém ou na execução das pesagens nas balanças-básculas.

Art. 49.º — 1. Qualquer modificação, conserto, exame, picagem, marcação, contramarcação e, de uma forma geral, toda a manipulação sofrida pela mercadoria por requisição do interessado ficam sujeitos ao pagamento da seguinte taxa, que inclui a assistência ao pessoal da Administração para efeito de fiscalização do serviço:

Por cada meia hora empregada na execução do serviço, 10\$.

2. Pela extracção de amostras de sólidos ou líquidos, incluindo as respectivas pesagens, cobrar-se-á, por cada amostra extraída até 500 g, a taxa de 2\$50.

3. Por cada volume selado, incluindo o material e pessoal empregado e respectiva pesagem, cobrar-se-á a taxa de 2\$50.

§ 1.º Será de conta do requisitante o aluguer de aparelhos e ferramentas, o fornecimento de material necessário às manipulações e a despesas correspondentes aos averbamentos que for necessário fazer relativamente aos serviços referidos nos n.ºs 1 e 2 deste artigo.

§ 2.º Será facturado ao requisitante o trabalho do pessoal da Administração empregado na fiscalização do serviço indicado no n.º 2 deste artigo.

§ 3.º Se a selagem de um volume for realizada a pedido do interessado, será facturado, além do valor da taxa a que se refere o n.º 3 deste artigo, o pessoal da Administração empregado na execução do serviço e a respectiva pesagem.

Art. 50.º Pela utilização de encerados para cobrir mercadorias será cobrada, por cada encerado e por dia completo ou incompleto, a taxa de 15\$.

Art. 51.º Em casos de reconhecida necessidade, para descongestionamento dos portos e desembarço dos terraplenos e armazéns, poderá o conselho de administração dos portos do Douro e Leixões agravar, pelo tempo necessário à normalização da situação e até ao máximo de 100 por cento do seu valor regulamentar, as taxas de armazenagem que incidem sobre as mercadorias que contribuem para esse congestionamento.

TÍTULO VII

Fornecimentos, aluguéis, serviços e autorizações diversas

CAPÍTULO IV

Pessoal

Art. 100.º O pessoal da Administração empregado em serviço cujas taxas não incluem os encargos com o mesmo pessoal será facturado, por cada indivíduo e por hora indivisível, por uma taxa igual ao vencimento ou salário horário, acrescido de 20 por cento e com arredondamento para escudos por excesso.

Marcello Cactano — Augusto Victor Coelho — João Maria Leitão de Oliveira Martins.

Promulgado em 29 de Setembro de 1971.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.