

MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO SOCIAL

Portaria n.º 21/2001 de 11 de Janeiro

O Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de Novembro, regula o fornecimento de bens e a prestação dos serviços nele previstos, a satisfazer mediante o pagamento das correspondentes taxas às autoridades portuárias.

Fixando os princípios gerais a adoptar pelas autoridades portuárias na elaboração dos seus regulamentos de tarifas, o referido decreto-lei estabelece, no seu artigo 2.º, n.º 3, que os regulamentos dos institutos portuários são aprovados por portaria do ministro responsável pelo sector portuário.

Foi ouvido o Conselho Nacional Marítimo-Portuário nos termos do n.º 4 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de Novembro.

Assim:

Manda o Governo, pelo Ministro do Equipamento Social, ao abrigo do n.º 3 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de Novembro, o seguinte:

1.º É aprovado o Regulamento de Tarifas do Instituto Portuário do Norte, anexo ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

2.º O presente Regulamento produz efeito a partir de 1 de Janeiro de 2001.

O Ministro do Equipamento Social, *Jorge Paulo Sacadura Almeida Coelho*, em 15 de Dezembro de 2000.

REGULAMENTO DE TARIFAS DO INSTITUTO PORTUÁRIO DO NORTE

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

O Instituto Portuário do Norte, adiante designado por IPN ou autoridade portuária, cobrará dentro da sua área de jurisdição, pelo fornecimento de bens e prestação de serviços relativos à exploração económica do porto, as taxas previstas no presente Regulamento.

Artigo 2.º

Competência do IPN

Sem prejuízo das competências previstas no presente Regulamento, no Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de Novembro, adiante designado por RST, ou em legislação especial, compete ao conselho de administração do IPN deliberar nomeadamente sobre:

- a) Resolução de casos omissos;
- b) Prestação de serviços mediante ajuste prévio, nos termos do artigo 5.º do RST;
- c) Serviços efectuados fora da zona do porto;
- d) Serviços prestados em operações de salvamento marítimo, assistência a embarcações em perigo, incêndios a bordo e outros da mesma natureza;
- e) Exigibilidade de pagamento antecipado de taxas ou garantia prévia do seu pagamento.

Artigo 3.º

Utilização de pessoal

1 — Salvo disposição expressa em contrário, os valores das taxas de utilização de equipamentos incluem sempre o custo do pessoal indispensável à manobra do equipamento e a ele afecto pela autoridade portuária.

2 — Quando for utilizado pessoal, para além do previsto no número anterior, será aplicada a taxa de fornecimento de pessoal prevista no presente Regulamento.

Artigo 4.º

Unidades de medida

1 — As unidades de medida aplicáveis são as constantes do artigo 3.º do RST, indivisíveis, considerando-se o respectivo arredondamento por excesso.

2 — As medições directas, efectuadas pela autoridade portuária ou por outras entidades por ela reconhecidas, prevalecem sobre as declaradas.

3 — Para efeitos de contagem de períodos em dias, estes referir-se-ão a dias de calendário.

4 — Tratando-se de serviços prestados a navios de guerra, a arqueação bruta será substituída pelo deslocamento máximo.

Artigo 5.º

Requisição de serviços

1 — A prestação de serviços será precedida de requisição, a efectuar pelos meios em uso no porto, tendencialmente telemáticos, sendo da responsabilidade dos requisitantes o pagamento das respectivas taxas.

2 — Na requisição de serviços respeitantes a um navio é obrigatória a indicação do respectivo número IMO, salvo se ainda não atribuído.

3 — Os requisitantes de serviços respondem perante a autoridade portuária por todos os prejuízos decorrentes dos atrasos verificados no início das operações requisitadas, para além do período de tolerância eventualmente concedido, salvo se os mesmos forem imputáveis à autoridade portuária.

4 — Os requisitantes são igualmente responsáveis, nos mesmos termos do número anterior, quando excedam o tempo normal previsto para a execução do serviço acrescido do período de tolerância eventualmente concedido.

5 — A autoridade portuária será responsável pelo pagamento dos serviços necessários para a realização de mudanças de local de estacionamento de navios que se verifiquem em consequência de instruções suas e no seu interesse exclusivo, cabendo, porém, aos clientes a requisição desses serviços.

6 — Caso as mudanças sejam do interesse de outros navios, caberá a estes a responsabilidade pelo pagamento dos serviços necessários para a realização das mudanças, desde que estas sejam devidamente autorizadas pela autoridade portuária.

7 — Os prazos mínimos e as normas para requisição de serviços e fornecimentos são os estabelecidos no Regulamento de Exploração do porto.

Artigo 6.º

Cobrança de taxas

1 — As taxas serão cobradas imediatamente após a prestação dos serviços, salvo se outro procedimento for determinado pela autoridade portuária.

2 — A cobrança de taxas poderá ser confiada a outras entidades em condições a fixar pela autoridade portuária.

3 — As taxas poderão, ainda, ser cobradas através de terceiros, em substituição dos sujeitos passivos, nos termos legais.

4 — A autoridade portuária, sempre que o entenda conveniente, para salvaguarda dos seus interesses, poderá exigir a cobrança antecipada das taxas ou que seja previamente assegurado, designadamente por depósito ou garantia bancária, o pagamento de quaisquer quantias que lhe possam vir a ser devidas e resultantes da aplicação das tarifas.

5 — Não haverá lugar à emissão de facturas para a cobrança de importâncias inferiores a 1000\$, sendo nestes casos as mesmas pagas através de venda a dinheiro imediatamente após a prestação do serviço.

Artigo 7.º

Reclamação de facturas

1 — A reclamação do valor de uma factura, desde que apresentada dentro do prazo, suspenderá o pagamento na parcela ou parcelas objecto de reclamação, ficando o montante restante sujeito a cobrança dentro do prazo de pagamento.

2 — Expirado o prazo previsto para o pagamento de uma factura, a cobrança estará sujeita à aplicação de juros de mora à taxa legal.

3 — Em caso de indeferimento da reclamação, às importâncias reclamadas serão acrescidos os juros de mora à taxa legal, desde a data limite para o pagamento da factura.

4 — Em caso de cobrança coerciva, será debitada uma importância, para execução contenciosa, equivalente aos custos inerentes ao processo de cobrança, a fixar pela autoridade portuária, que acrescerá à importância da factura.

CAPÍTULO II

Uso do porto

Artigo 8.º

Tarifas de uso do porto

1 — A tarifa de uso do porto, adiante designada por TUP, é devida pela disponibilidade e uso dos sistemas relativos à entrada, estacionamento e saída de navios, à operação de navios e cargas, à segurança e à conservação do ambiente, nos termos do RST.

2 — A tarifa de uso do porto integra duas componentes, adiante designadas por TUP/navio e TUP/carga, sendo aplicáveis respectivamente aos navios ou embarcações e à carga, nos termos seguintes:

- a) A TUP/navio é aplicada a todos os navios e embarcações que entrem na zona do porto e às embarcações de tráfego fluvial e local, de pesca, marítimo-turísticas e rebocadores com arqueação bruta superior a 5 GT, nos termos dos artigos 9.º, 10.º, 11.º e 12.º;
- b) A TUP/carga é aplicada por tonelada ou unidade de carga em correspondência com as categorias de carga, nos termos do artigo 13.º

3 — As taxas referidas nos artigos 9.º, 10.º e 11.º são sempre devidas pelas embarcações ou navios, salvo se

os contratos de concessão ou licenças os isentarem do respectivo pagamento.

Artigo 9.º

Tarifa de uso do porto — Componente aplicável ao navio (TUP/navio), com base na arqueação (GT) e na relação R

1 — A componente da tarifa de uso do porto a cobrar às embarcações ou navios não avençados (TUP/navio), diferenciada por tipos de navios (j), é calculada utilizando a relação (R) entre a quantidade total de carga descarregada e carregada (QT), em toneladas métricas, e a arqueação bruta (GT), sendo a relação $R = QT/GT$ determinada em cada escala.

2 — Serão cobradas taxas unitárias máximas (U1j), expressas em escudos por unidade de GT, quando a relação R for igual ou superior aos valores limites de referência (Kj), fixados no n.º 6 seguinte para cada um dos tipos de navio (j), de acordo com o quadro seguinte:

Tipo de navio (j)	Taxa por unidade de GT, para $R \geq K_j$ (U1j)
Navios-tanque (T)	U1T=52\$00
Porta-contentores (C)	U1C=47\$00
Navios ro-ro (R)	U1R=47\$00
Navios de passageiros (P)	U1P=20\$00
Restantes embarcações ou navios (Z)	U1Z=47\$00

3 — Sempre que a embarcação ou navio não carregue ou descarregue quaisquer cargas ($R = 0$), ou não embarque nem desembarque passageiros, durante a sua escala no porto, ser-lhe-á aplicada a tarifa de uso do porto nos termos do artigo 11.º seguinte.

4 — Quando a relação R for superior a zero e inferior ao valor de referência Kj indicado no n.º 6 seguinte, serão cobradas tarifas reduzidas (URj), calculadas pela fórmula seguinte:

$$URj = U2j * GT + U3j * QT$$

sendo:

$U2j$ = taxa mínima por unidade de GT;

$U3j$ = taxa por tonelada de carga;

QT = quantidade de carga movimentada na escala (em toneladas).

Os valores das taxas $U2j$ e $U3j$ são os indicados no quadro seguinte:

Tipo de navio (j)	Taxa por unidade de GT ($U2j$)	Taxa por tonelada de carga movim. ($U3j$)
Navios-tanque (T)	U2T=18\$00	U3T=34\$00
Porta-contentores (C)	U2C=15\$00	U3C=18\$50
Navios ro-ro (R)	U2R=15\$00	U3R=18\$50
Navios de passageiros (P)	U2P=20\$00	Não aplicável
Restantes embarcações ou navios (Z).	U2Z=15\$00	U3Z=18\$50

5 — Qualquer que seja o movimento efectuado, os valores das taxas unitárias máxima e mínima relativas a navios de passageiros são iguais ($U1P=U2P$).

6 — Para efeitos dos números anteriores, os valores K_j , por tipo de navio, são fixados no quadro seguinte:

Tipo de navio (j)	Relação de referência (Kj)
Navios-tanque (T)	KT=1,0
Porta-contentores (C)	KC=1,73
Navios ro-ro (R)	KR=1,73
Navios de passageiros (P)	Não aplicável
Restantes embarcações ou navios (Z)	KZ=1,73

7 — Quando, durante a sua permanência em porto, mude o sujeito passivo das taxas aplicáveis ao navio, sem que se verifique interrupção das operações programadas, o valor da TUP/navio correspondente ao movimento total efectuado, calculado nos termos dos números anteriores, é rateado na proporção da tonelagem movimentada em cada situação.

8 — Os navios que pretendam realizar operações consecutivas não programadas de descarga e carga, com ou sem mudança de sujeito passivo das taxas aplicáveis, perdem a prioridade em situações de congestionamento do porto e são tratados como se efectuassem escalas distintas, com períodos de estadia demarcados pelo momento de mudança de sujeito passivo ou pelo termo da operação precedente.

9 — O valor total da TUP/navio (TUPj), a cobrar em determinada escala, é determinado pela soma das parcelas obtidas através dos cálculos parciais que resultem da aplicação à escala em questão das diversas taxas constantes dos números anteriores e seguintes do presente artigo e do artigo 11.º, sempre que devidas.

Tempo máximo de permanência	$TU1 = TLP + 24$ h	$TU2 = TLP + 48$ h	$TU3 = TLP + 72$ h	$TU4 (> TU3)$
Factor de agravamento	$FU1 = 1,25$	$FU2 = 1,50$	$FU3 = 2,00$	$FU4 = 2,50$

Cumulativamente com a TUP/navio agravada, calculada nos termos do presente número, será ainda devida a taxa prevista nos n.ºs 1 ou 2 do artigo 11.º, conforme a situação aplicável, durante o período resultante da diferença entre $TU4$ e $TU3$.

Artigo 10.º

Tarifação do tempo de estadia adicional dos navios em porto

1 — Sempre que a embarcação ou navio, não avençado, pretenda estacionar na zona portuária antes de realizar operações de carga ou descarga ou tráfego de passageiros, ou entre estas operações, ou prolongar a estadia em porto, para além do tempo destinado àquelas, sendo essa pretensão autorizada pela autoridade portuária, ou quando a isso seja obrigado por decisão de entidade competente, ser-lhe-á aplicada cumulativamente à tarifa definida no artigo 9.º, a tarifa de uso do porto, nos termos dos n.ºs 1, 2 ou 3 do artigo 11.º seguinte, conforme o caso, pelo período de permanência em causa.

2 — Para efeitos do número anterior, o tempo de permanência antes de operações é acumulável com os tempos de prolongamento de estadia entre operações ou

10 — Para efeitos de aplicação da TUP/navio, a contagem de tempo inicia-se e termina, respectivamente, quando o navio entra e sai do porto, salvaguardando, porém, as situações previstas neste artigo que contemplem também os tempos definidos pelas mudanças de situação do navio.

11 — O tempo limite de permanência em porto (TLP) a atribuir a cada navio, para realização das operações de carga e descarga e tráfego de passageiros, será o estritamente necessário em situações de rendimento normal das operações e de utilização plena dos períodos do horário de trabalho praticado no porto e dos meios disponibilizados para as mesmas. O tempo limite referido será, portanto, função do tipo de navio, do tipo e quantidade de carga a movimentar ou da operação a realizar, dos equipamentos e outros recursos a utilizar, do horário de funcionamento do porto e de outras condições, designadamente fisiográficas e meteorológicas, que condicionem a duração da escala em causa.

12 — Quando não forem cumpridos os rendimentos considerados aceitáveis para a realização das operações, por motivos que não sejam imputáveis à autoridade portuária, esta estabelecerá o momento em que se esgotará o tempo limite de permanência em porto (TLP) previsto no número anterior, comunicando antecipadamente o facto ao sujeito passivo das taxas. Nestes casos, o valor da parcela da TUP/navio, calculado nos termos dos n.ºs 1 a 6, será agravado de acordo com a tabela seguinte, em função do tempo adicional, ou fracção, necessário à conclusão das operações:

pós-operações de carga ou descarga ou tráfego de passageiros.

Artigo 11.º

Tarifa de uso do porto — Componente aplicável ao navio, em função do tempo (T) de permanência em porto e avenças

1 — Navios acostados ao cais, armados ou não para viagem. — Para efeitos dos n.ºs 3 e 12 do artigo 9.º e do n.º 1 do artigo 10.º, a parcela da TUP/navio a cobrar às embarcações e navios acostados ao cais, armados ou não para viagem, será determinada pela soma dos valores parciais calculados para sucessivos períodos de tempo de estacionamento através da fórmula:

$$UA1 * TAI * FAI * GT/10$$

onde:

$UA1$ = taxa, por período de vinte e quatro horas, de estacionamento com o valor de 80\$;

TAI = número de períodos indivisíveis de vinte e quatro horas de estacionamento, no intervalo de referência (i);

FAI = factor específico desse intervalo, de acordo com a seguinte tabela:

Intervalo de referência (i), em períodos de vinte e quatro horas	Primeiros dois	Do 3.º ao 4.º	Do 5.º ao 8.º	A partir do 9.º
Factor específico (FAi)	$FA1 = 1,00$	$FA2 = 1,25$	$FA3 = 1,50$	$FA4 = 2,00$

2 — Navios armados para viagem, quando fundeados. — Para efeitos dos n.ºs 3 e 12 do artigo 9.º e do n.º 1 do artigo 10.º, a parcela da TUP/navio a cobrar às embarcações e navios armados para viagem, quando fundeados, será determinada pela soma dos valores parciais calculados para sucessivos períodos de tempo de estacionamento através da fórmula:

$$TFi * FFi * UF1 * GT / 10$$

Intervalo de referência (i), em períodos de vinte e quatro horas	Primeiros dois	Do 3.º ao 4.º	Do 5.º ao 8.º	A partir do 9.º
Factor específico (FFi)	FF1=1,00	FF2=1,25	FF3=1,50	FF4=2,00

3 — Navios não armados para viagem, quando fundeados. — Para efeitos dos n.ºs 3 e 12 do artigo 9.º e do n.º 1 do artigo 10.º, a parcela da TUP/navio a cobrar às embarcações e navios não armados para viagem, quando fundeados, será determinada pela soma dos valores calculados para sucessivos períodos de tempo de estacionamento através da fórmula:

$$TEi * FEi * UE1 * \sqrt{GT}$$

Intervalo de referência (i), em períodos de vinte e quatro horas	Primeiros 10	Do 11.º ao 30.º	Do 31.º ao 60.º	A partir do 61.º
Factor específico (FEi)	FE1=1,00	FE2=1,25	FE3=1,50	FE4=2,00

4 — Embarcações de tráfego fluvial ou local. — Às embarcações de tráfego fluvial ou local do tipo carga, passageiros, pesca ou rebocadores poderá ser cobrada TUP/navio em avença, por períodos indivisíveis de tempo TVi, em dias, cujo valor será igual a:

$$TVi * FVi * UV1 * \sqrt{GT}$$

onde:

- UV1=taxa diária de avençamento com o valor de 37\$;
- FVi= factor específico do período de avençamento, de acordo com o n.º 6 deste artigo; e
- TVi=período de avençamento em dias;

de acordo com o n.º 6 deste artigo.

5 — Embarcações de recreio e embarcações afectas às actividades marítimo-turísticas. — Às embarcações de recreio e às afectas a actividades marítimo-turísticas

Período de avençamento em dias (TVi)	TV1=30	TV2=90	TV3=180	TV4=365
Factor específico (FVi)	FV1=0,80	FV2=0,70	FV3=0,60	FV4=0,50

7 — As embarcações a que se referem os n.ºs 4 e 5, quando fundeadas ou acostadas em locais que lhes sejam especificamente destinados, ficarão sujeitas às normas e tarifas específicas desses locais, caso as mesmas se encontrem fixadas.

8 — Embarcações ou navios em reparação. — A taxa a cobrar às embarcações ou navios em reparação em cais especializados ou estaleiros será igual a:

$$UE2 * TE * GT / 10$$

onde:

- UF1=taxa, por período de vinte e quatro horas, de uso de fundeadouro com o valor de 40\$;
- TFi=número de períodos indivisíveis de vinte e quatro horas de uso de fundeadouro, no período de referência (i); e
- FFi=factor específico desse período, de acordo com a seguinte tabela:

onde:

- UE1=taxa, por período de vinte e quatro horas, de uso de fundeadouro com o valor de 159\$;
- TEi=número de períodos indivisíveis de vinte e quatro horas de uso de fundeadouro, no intervalo de referência (i); e
- FEi=factor específico desse período, de acordo com a seguinte tabela:

podrá ser cobrada TUP/navio em avença, por períodos indivisíveis de tempo TVi, em dias, cujo valor será igual a:

$$UV2 * TVi * FVi * S$$

onde:

- UV2=taxa diária de avençamento com o valor de 16\$;
- S=área de plano de água ocupada, obtida pelo produto do comprimento fora-a-fora pela boca máxima;
- FVi= factor específico do período de avençamento, de acordo com o n.º 6 deste artigo; e
- TVi=período de avençamento em dias;

de acordo com o n.º 6 deste artigo.

6 — A tabela de períodos de avençamento e de factores específicos, para efeitos dos n.ºs 4 e 5 anteriores, é a seguinte:

onde:

- UE4=taxa diária de estacionamento com o valor de 50\$; e
- TE=tempo total de estacionamento em períodos indivisíveis de vinte e quatro horas.

9 — Embarcações ou navios de pesca do largo ou costeira. — A taxa a cobrar às embarcações ou navios de pesca do largo ou costeira que se mantenham em actividade e tenham registo e armamento no porto, pelo

estacionamento em cais de espera que lhes sejam destinados, será igual a:

$$UE4 * TE * GT / 10$$

onde:

UE4=taxa de estacionamento com o valor de 50\$;
e

TE=tempo total de estacionamento em períodos indivisíveis de vinte e quatro horas.

10 — As taxas referidas neste artigo são sempre devidas pelas embarcações ou navios, salvo se os contratos de concessão ou licenças os isentarem do respectivo pagamento.

Artigo 12.º

Reduções — TUP/navio

1 — Sem prejuízo das isenções previstas na lei, a taxa de uso do porto aplicável às embarcações ou navios beneficia das reduções constantes dos números seguintes.

2 — A TUP/navio aplicável a navios entrados no porto exclusivamente para limpeza, descarga de resíduos ou desgaseificação em estação, querengem ou reparação em estaleiro, aprestamento, desmantelamento, provas ou compensação de agulhas, durante o tempo estritamente necessário para o efeito, beneficia da redução RLE=10%.

3 — A TUP/navio aplicável a navios entrados no porto para exclusivamente meter mantimentos, aguada, combustíveis, lubrificantes e sobressalentes para uso próprio, beneficia da redução RMA=10%.

4 — A TUP/navio aplicável a navios-tanque que transportem petróleo bruto e ou refinados de petróleo, titulares do certificado do Bureau Green Award de Roterdão e cumpram os respectivos requisitos, beneficia da redução RPV=5%, traduzida num «Prémio Verde», quando o requeiram.

5 — A TUP/navio em cada escala aplicável ao navio em serviço de linha regular, que tenha cumprido as condições para o efeito previstas durante os 365 dias de calendário imediatamente anteriores à data da referida escala, beneficia da redução RLR=5%. A redução terá efeitos retroactivos a todas as escalas de navios dessa linha efectivamente efectuadas no primeiro ano civil de operação da mesma, incluindo aquela em que seja igualado o número mínimo de seis escalas.

6 — A TUP/navio em cada escala aplicável a certo navio de tráfego oceânico de granéis líquidos ou sólidos,

porta-contentores, frigorífico, ro-ro, *ferry-boat*, de passageiros ou de carga geral, incluindo se estiver em serviço de linha regular, que mantenha o nome e que, nos 365 dias de calendário imediatamente anteriores ao da escala em questão, tenha escalado o porto, beneficiará das seguintes reduções:

REF6=2,5%, se o navio tiver feito entre 6 e 11 escalas;

REF12=5,0%, se o navio tiver feito entre 12 e 17 escalas;

REF18=7,5%, se o navio tiver feito 18 ou mais escalas.

7 — A TUP/navio aplicável aos navios que operem em serviço de curta distância, incluindo os que estejam em serviço de linha regular, beneficia de uma redução RCD=2,5%, quando requerida, a partir da sexta escala efectuada nos 365 dias imediatamente anteriores.

8 — A TUP/navio aplicável aos navios que operem em serviço de cabotagem nacional beneficia, quando requerida, de uma redução RCN=7,5%, não acumulável com as reduções previstas para o serviço de curta distância ou de linha regular.

9 — A TUP/navio aplicável a navios em serviço de baldeação ou de transbordo beneficia, quando requerida, da redução RSB=10%.

10 — A TUP/navio aplicável aos navios-tanque destinados ao transporte de ramas e produtos petrolíferos com tanques de lastro segregado será calculada com base na GT reduzida.

11 — As parcelas da TUP/navio calculadas nos termos do n.º 12 do artigo 9.º ou dos n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 11.º não beneficiam das reduções previstas nos n.ºs 4 a 9.

12 — Quando as embarcações ou navios acostem por fora de outros, a parcela da TUP/navio calculada nos termos do n.º 1 do artigo 11.º beneficia da redução RUA1=40% durante os períodos de acostagem em que se verificar essa condição.

13 — As reduções previstas nos n.ºs 2 a 9 anteriores são cumulativas, salvaguardando, no entanto, as excepções contempladas no n.º 8.

Artigo 13.º

Tarifa de uso do porto — Componente aplicável à carga (TUP/carga)

1 — Nos casos em que se aplique a TUP/carga, as cargas que utilizem o porto estão sujeitas às taxas unitárias seguintes, fixadas por categorias de carga de acordo com a classificação NST/R:

Categoria de carga	Código	Unidade	Embarque		Desembarque	
			Código da taxa	Valor unitário	Código da taxa	Valor unitário
Granéis líquidos	10	T	UL0	60\$00	UL1	69\$00
Granéis sólidos	20	T	US0	54\$00	US1	64\$00
Contentores	30	U	UU0	1 500\$00	UU1	1 500\$00
Ro-ro com autopropulsão	50	U	UW0	1 500\$00	UW1	1 500\$00
Ro-ro sem autopropulsão	60	U	UX0	1 000\$00	UX1	1 000\$00
Carga geral fraccionada	90 RC	T	UG0	73\$00	UG1	97\$00
Pasta de papel e papel	90 PP	T	UP0	140\$00	UP1	150\$00

CAPÍTULO III

Pilotagem

Artigo 14.º

Tarifa de pilotagem

1 — A tarifa de pilotagem (P_j) inclui seis pacotes (j) e é calculada por manobra pela fórmula:

$$P_j = PU * C_j * \sqrt{GT}$$

sendo:

PU = taxa unitária de pilotagem com o valor de 1 200\$;

C_j = coeficiente específico do pacote (j), de acordo com a seguinte tabela:

Operação de pilotagem	Entrar e atracar ou suspender e atracar	Entrar e fundear ou suspender e sair	Largar e fundear ou largar e sair	Mudanças dentro do porto	Experiências dentro do porto	Correr ao cais ou estruturas de atracação
Tarifa	PE	PS	PK	PM	PF	PC
Coeficiente (j)	CE=1	CS=1	CK=1	CM=1	CF=1	CC=0,4

2 — Para cada serviço de pilotagem é estabelecido o tempo máximo de duração a seguir indicado:

Operação de pilotagem	Entrar e atracar ou suspender e atracar	Entrar e fundear ou suspender e sair	Largar e fundear ou largar e sair	Mudanças dentro do porto	Experiências dentro do porto	Correr ao cais ou estruturas de atracação
Tempo máximo	PPE=1 h	PPS=1 h	PPK=1 h	PPM=1 h	PPF=1 h	PPC=0,5 h

Artigo 15.º

Reduções

1 — São atribuídas reduções das taxas de pilotagem aplicáveis às embarcações ou navios nos seguintes casos:

- Os navios entrados no porto, exclusivamente para limpeza, descarga de resíduos ou desga-seificação em estação ou aprestamento, durante o tempo estritamente necessário para o efeito, beneficiarão de uma redução RLP=5 %;
- Os navios-tanque que sejam titulares do certificado do Bureau Green Award de Roterdão e cumpram os respectivos requisitos beneficiarão da redução RPV=5 %, traduzida num «Prémio Verde», quando requerida;
- Os navios que tenham cumprido as condições do serviço de linha regular nos 365 dias de calendário anteriores à data da escala beneficiam da redução RLR=10 %.

A redução terá efeitos retroactivos a todas as escalas de navios dessa linha efectivamente efectuadas no primeiro ano civil de operação da mesma, incluindo aquela em que seja igualado o número mínimo de seis escalas;

- Os navios de transporte oceânico de grânéis líquidos ou sólidos, porta-contentores, frigorífico, *roll-on roll-off*, de passageiros e carga geral, incluindo os que estejam em serviço de linha regular, que mantenham o nome e que nos 365 dias de calendário imediatamente anteriores ao da escala em questão tenham escalado o porto beneficiam das reduções seguintes:

REF6=5 %, se o navio tiver feito entre 6 e 11 escalas;

REF12=10 %, se o navio tiver feito entre 12 e 17 escalas;

REF18=15 %, se o navio tiver feito 18 ou mais escalas;

- A taxa de pilotagem aplicável aos navios que operem em serviço de curta distância, incluindo os que estejam em serviço de linha regular, beneficia de uma redução de RCD=2,5 %, quando requerida, a partir da sexta escala efectuada nos 365 dias imediatamente anteriores;
- A taxa de pilotagem aplicável aos navios que operem em serviço de cabotagem nacional beneficia, quando requerida, de uma redução RCN=7,5 %, não acumulável com as reduções previstas para o serviço de curta distância ou de linha regular.

2 — As taxas de pilotagem aplicáveis aos navios-tanque destinados ao transporte de ramas e produtos petrolíferos com tanques de lastro segregado serão obrigatoriamente calculados com base na GT reduzida.

3 — A taxa aplicável beneficiará da redução RPA=25 %, caso o piloto se atrase a entrar a bordo mais de (Tasp=trinta minutos) em relação à hora para que o serviço foi requisitado.

4 — As reduções previstas no n.º 1 deste artigo são cumulativas, salvaguardando, no entanto, as excepções contempladas na alínea f).

Artigo 16.º

Diversos

1 — A requisição de serviços de pilotagem e as respectivas normas e condições de cancelamento e alte-

ração são as estabelecidas no Regulamento de Exploração do porto.

2 — Será cobrada uma taxa fixa, $TPC=40\ 000\$$, por cada serviço de pilotagem cancelado ou alterado sem um aviso dado com a antecedência mínima de (T_{csp} =duas horas), relativamente ao início previsto para o mesmo, cumulativa com as taxas correspondentes aos serviços que venham a ser efectivamente prestados.

3 — As taxas aplicáveis a cada serviço de pilotagem serão afectadas pelo agravamento $TPX=25\%$, caso se verifiquem as seguintes situações:

- Se o piloto tiver de prestar assistência à regulação e compensação de agulhas durante a pilotagem do navio;
- Se, tendo o piloto entrado oportunamente a bordo, o navio sair do local onde está estacionado mais de (T_{asn} =trinta minutos) depois da hora para a qual o serviço tenha sido confirmado pela autoridade portuária;

c) Se o navio pilotado manobrar só com recurso à força de tracção de rebocadores.

4 — Caso os tempos máximos de duração previstos no n.º 2 do artigo 14.º sejam excedidos, será cobrada a taxa adicional $TPI=40\ 000\$$, por hora indivisível, relativa ao tempo em excesso.

CAPÍTULO IV

Amarração e desamarração

Artigo 17.º

Tarifa de amarração e desamarração

1 — A tarifa de amarração (AM_i), desamarração (AD_i) e correr ao longo do cais (AC_i) é estabelecida por classe de GT do navio (i), sendo as respectivas taxas fixadas por operação, de acordo com a seguinte tabela:

i	Classes de GT	Serviço de amarrar	Serviço de desamarrear	Serviço de correr ao longo do cais
		AM _j	AD _j	AC _j
1	Até 999	11 500\$00	11 500\$00	11 500\$00
2	De 1000 a 1999	18 500\$00	18 500\$00	18 500\$00
3	De 2000 a 4999	22 500\$00	22 500\$00	22 500\$00
4	≥ 5000	26 000\$00	26 000\$00	26 000\$00

2 — As taxas aplicáveis beneficiarão da redução $RAA=10\%$, caso as equipas de amarração e desamarração se atrasem mais de (T_{asa} = trinta minutos) em relação à hora para que o serviço foi confirmado pela autoridade portuária.

3 — A requisição de serviços de amarração e desamarração e as respectivas normas e condições de cancelamento e alteração são as estabelecidas no Regulamento de Exploração do porto.

4 — Se os serviços de amarração, desamarração e correr ao longo do cais ou de mudanças forem cancelados ou alterados sem aviso dado no mínimo com (T_{csa} =duas horas) de antecedência relativamente à hora para que os serviços foram confirmados pela autoridade portuária, será cobrada a taxa de cancelamento ou alteração (TAC), proporcional ao número de homens (H) escalados para a realização desses serviços, a qual será calculada pela fórmula:

$$TAC=3900\$*H$$

Caso a manobra seja cancelada depois da hora marcada para o seu início, será cobrada como tendo sido efectuada.

5 — Se, estando presente o pessoal, os serviços não forem iniciados até (T_{lia} =sessenta minutos), no caso da amarração, ou (T_{lid} =trinta minutos), no caso da desamarração, de correr ao longo do cais ou de mudanças, após a hora para que foram confirmados pela autoridade portuária, serão cobradas taxas adicionais equivalentes a ($FAJ=25\%$) da taxa prevista para a respectiva classe de GT, por cada hora ou fracção de atraso.

6 — Se o pessoal permanecer em serviço para além de (T_{lsa} =duas horas), a contar do início efectivo de cada operação, será cobrada uma taxa suplementar equivalente a ($FAX=25\%$) da taxa prevista para a respectiva classe de GT por cada hora ou fracção de atraso.

CAPÍTULO V

Movimentação de cargas e tráfego de passageiros

Artigo 18.º

Tarifa de tráfego de passageiros

1 — Por cada passageiro que embarque ou desembarque nas instalações portuárias é devida a taxa $MP1=400\$$.

2 — Pela utilização de instalações portuárias por passageiros em regime de trânsito é devida, por passageiro, a taxa:

$$MP2=0,6*MP1$$

3 — Estão isentos das taxas referidas neste artigo os passageiros do tráfego local e fluvial.

Artigo 19.º

Tarifa de movimentação de pescado

Sobre o valor do pescado fresco transaccionado ou avaliado em lota incidirá a taxa $MQ1$, de $1,5\%$.

CAPÍTULO VI

Armazenagem

Artigo 20.º

Tarifa de armazenagem

1 — A tarifa de armazenagem é devida pelos serviços prestados à carga, designadamente pela ocupação de espaços descobertos, cobertos, armazéns e depósitos.

2 — As cargas que permaneçam depositadas em vagões ou em quaisquer outros veículos que as trans-

portem estão sujeitas à tarifa de armazenagem regulamentar correspondente à área ocupada pelos vagões ou veículos durante o período em que estas permanecem dentro das instalações portuárias.

3 — Para efeitos de aplicação desta tarifa, a contagem de tempo inicia-se no dia da ocupação do espaço e termina no dia em que aquele fica livre das cargas ou veículos, considerando-se o tempo seguido em caso de transferência de local de armazenagem.

4 — As taxas estabelecidas no artigo seguinte incidem sobre a totalidade do espaço ocupado, podendo ser fixa-

dos pela autoridade portuária áreas, volumes e pesos mínimos para efeitos de facturação.

Artigo 21.º

Armazenagem a descoberto e a coberto

1 — Pela armazenagem de cargas a descoberto ou a coberto, em terraplenos ou armazéns, excepto contentores, unidades ro-ro e as cargas previstas no artigo seguinte, são devidas, por metro quadrado e dia indivisível, as taxas seguintes:

Taxa de referência, por metro quadrado	ZM=1\$20/dia			
Dias de armazenagem	Primeiros dois	Do 3.º ao 10.º	Do 11.º ao 30.º	A partir do 31.º
A descoberto (ZMDi)	Isenção	ZMD1=1*ZM	ZMD2=3*ZM	ZMD3=6*ZM
A coberto, em telheiros e abrigos (ZMTi)	ZMT1=2*ZM	ZMT1=2*ZM	ZMT2=7*ZM	ZMT3=13*ZM
A coberto, em armazém (ZMAi)	ZMA1=6*ZM	ZMA1=6*ZM	ZMA2=18*ZM	ZMA4=36*ZM

2 — Pela armazenagem de contentores e unidades ro-ro em terraplenos e terminais são devidas, por unidade e dia indivisível, as taxas seguintes:

Taxa de referência, por unidade	ZU=15\$00/dia			
Dias de armazenagem	Primeiros dois	Do 3.º ao 10.º	Do 11.º ao 30.º	A partir do 31.º
Contentor ≤ 20' (ZUCi)	Isenção	ZUC1=ZU	ZUC2=2*ZU	ZUC3=6*ZU
Contentor < 20' (ZUDi)	Isenção	ZUD1=2*ZU	ZUD2=4*ZU	ZUD3=12*ZU
Viaturas ligeiras (ZULi)	Isenção	ZUL1=6*ZU	ZUL2=12*ZU	ZUL3=36*ZU
Veículos pesados e atrelados ro-ro (ZURi)	Isenção	ZUR1=12*ZU	ZUR2=24*ZU	ZUR3=72*ZU

3 — Pela armazenagem de contentores e unidades ro-ro em áreas cobertas nos terraplenos (telheiros ou abrigos) são devidas taxas duplas das estabelecidas no n.º 2, sem qualquer isenção, considerando-se o primeiro período de tarifação extensivo aos dias de isenção previstos para a armazenagem a descoberto.

4 — Pela armazenagem de contentores e unidades ro-ro em armazéns são devidas taxas quádruplas das estabelecidas no n.º 2, sem qualquer isenção, considerando-se o primeiro período de tarifação extensivo aos dias de isenção previstos para a armazenagem a descoberto.

5 — A autoridade portuária poderá reservar áreas cobertas ou descobertas, em condições especiais a fixar em função da categoria da carga, do tipo de espaço e do tempo de armazenagem.

6 — As taxas a fixar nos termos do número anterior podem ser diferenciadas por tipo de armazenagem e por categorias e tipos de carga, nos termos do RST.

de equipamentos de manobra e transporte marítimo, manobra e transporte terrestre, de movimentação de contentores em terminais especializados e outro equipamento de apoio ao movimento de navios, cargas e passageiros no porto.

2 — Para efeitos da aplicação desta tarifa, a contagem de tempo inicia-se no momento em que o equipamento é colocado à disposição do requisitante e termina no final do período para que esteja requisitado, salvo se a sua utilização ultrapassar este período.

3 — O tempo de aluguer, contado nos termos do número anterior, engloba o tempo posto na deslocação do equipamento amovível desde o local onde se encontra estacionado até ao local de prestação do serviço e vice-versa.

4 — A contagem de tempo de uso do equipamento é interrompida por motivo de avaria, falta de energia ou outras causas que pela autoridade portuária sejam consideradas impeditivas do equipamento trabalhar.

Artigo 23.º

Equipamento de combate à poluição, a incêndios e de conservação do ambiente

1 — Pelo uso de equipamentos de combate à poluição, a incêndios e de conservação do ambiente são devidas, por unidade e período de tempo indivisível, segundo o tipo, as taxas constantes da tabela seguinte:

CAPÍTULO VII

Uso de equipamento

Artigo 22.º

Tarifa de uso de equipamento

1 — A tarifa de uso de equipamento é devida pelos serviços prestados à carga ou ao navio, pela utilização

Código	Tipo de equipamento	Taxa unitária
EP1	Recuperadores gravimétricos pequenos (≤ 10 m³/h)	3 000\$00/h
EP2	Recuperadores gravimétricos médios (> 10 m³/h ≤ 50 m³/h)	4 000\$00/h
EP3	Recuperadores gravimétricos grandes (> 50 m³/h)	12 750\$00/h

Código	Tipo de equipamento	Taxa unitária
EP4	Recuperadores oleofílicos pequenos ($\leq 5 \text{ m}^3/\text{h}$)	5 750\$00/h
EP5	Recuperadores oleofílicos médios ($> 5 \text{ m}^3/\text{h} \leq 15 \text{ m}^3/\text{h}$)	8 000\$00/h
EP6	Recuperadores oleofílicos grandes ($> 15 \text{ m}^3/\text{h}$)	10 000\$00/h
EP7	Barreiras de contenção pequenas ($\leq 60 \text{ cm}$ de altura total)	1 200\$00/m ² /dia
EP8	Barreiras de contenção médias ($> 60 \text{ cm} \leq 100 \text{ cm}$ de altura total)	1 500\$00/m ² /dia
EP9	Barreiras de contenção grandes ($> 100 \text{ cm}$ de altura total)	1 750\$00/m ² /dia
EP10	Barreiras de contenção de margens	1 200\$00/m ² /dia
EP11	Bombas de trasfega pequenas ($\leq 10 \text{ m}^3/\text{h}$)	6 000\$00/h
EP12	Bombas de trasfega médias ($> 10 \text{ m}^3/\text{h} \leq 30 \text{ m}^3/\text{h}$)	7 000\$00/h
EP13	Bombas de trasfega grandes ($> 30 \text{ m}^3/\text{h}$)	15 000\$00/h
EP14	Moto-bombas de 450 m ³ /h	28 000\$00/h
EP15	Tanques de armazenagem temporária pequenos ($\leq 10 \text{ m}^3$)	4 750\$00/dia
EP16	Tanques de armazenagem temporária médios ($> 10 \text{ m}^3 \leq 30 \text{ m}^3$)	5 500\$00/dia
EP17	Tanques de armazenagem temporária grandes ($> 30 \text{ m}^3$)	6 500\$00/dia
EP18	Tanques de armazenagem temporária flutuantes	40 000\$00/dia
EP19	Máquina de floculação	35 000\$00/dia
EP20	Lanchas auxiliares semi-rígidas	20 000\$00/h
EP21	Lanchas auxiliares rígidas	12 000\$00/h
EP22	Lanchas de serviço e lanchas rápidas	70 000\$00/h
EP23	Batelão de combate à poluição	40 000\$00/h

2 — As tarifas devidas pelo uso de embarcações e equipamentos de manobra ou transporte incluem as respectivas tripulações.

3 — As tarifas, à excepção das referidas no número anterior, não contemplam o fornecimento do pessoal e meios necessários à colocação do equipamento em serviço, à sua operação e levantamento, nem os custos referentes à limpeza do material após utilização, os quais serão debitados de acordo com as tarifas de uso de equipamento e de fornecimento de pessoal, ou pelo valor facturado por prestador de serviços acrescido de 20 %.

4 — Quando o equipamento for alugado para ser operado por pessoal do utilizador, serão ainda debitados os custos, acrescidos de 20 %, de reparação de avarias ou danos, para repor o equipamento no seu estado, à excepção dos originados pelo normal desgaste de utilização.

Artigo 24.º

Equipamento de manobra e transporte marítimo

1 — Pelo uso de equipamentos de manobra e transporte marítimo são devidas, por unidade e período de tempo indivisível, segundo o tipo, as taxas constantes da tabela seguinte:

Código	Tipo de equipamento	Taxa unitária
EM1	Lanchas auxiliares semi-rígidas	12 500\$00/h
EM2	Lanchas auxiliares rígidas	8 000\$00/h
EM3	Lanchas de serviço e lanchas rápidas	35 000\$00/h
EM4	Lanchas de pilotagem	25 000\$00/h
EM5	Batelão de combate à poluição	20 000\$00/h
EM6	Defensas amovíveis	1 000\$00/dia

2 — Para efeitos de aplicação das taxas referidas no presente artigo, a contagem de tempo faz-se de acordo com as seguintes regras:

- Na utilização do equipamento flutuante, inicia-se no momento da partida do local de amarração e termina no momento da chegada a esse local, excepto quando o equipamento se desloca para prestar mais de um serviço, caso em que o início de um serviço é o momento em que termina o anterior, desde que daí não resulte prejuízo para o requisitante;
- Na utilização de equipamento de elevação flutuante, o tempo de transporte e espera com volumes suspensos ou no convés é contado para efeitos de aplicação das respectivas taxas, excepto se, entretanto, prestar serviços para outros requisitantes.

3 — O equipamento requisitado e não utilizado será considerado à ordem até ao cancelamento do pedido

ou ao início da respectiva utilização, sendo, nestes casos, as taxas aplicáveis sujeitas à redução ROM = 30 %.

4 — A autoridade portuária autoriza a alteração da hora marcada para o início da operação ou a desistência do pedido, sem encargo para o requisitante, desde que os serviços da autoridade portuária sejam avisados dentro do seu horário normal de funcionamento com as antecedências afixadas no Regulamento de Exploração do porto.

5 — A inobservância do referido no número anterior dá lugar ao pagamento (Txem = duas horas) à ordem do equipamento requisitado.

Artigo 25.º

Equipamento de manobra e transporte terrestre

1 — Pelo uso de equipamentos de manobra e transporte terrestre são devidas, por unidade e período de tempo indivisível, segundo o tipo, as taxas constantes da tabela seguinte:

Código	Tipo de equipamento	Taxa — Hora
ET1	Guindaste eléctrico de via até 12 t de força de elevação	9 000\$00
ET2	Guindaste eléctrico de via até 12 t com colher (inclui consumo de energia eléctrica)	10 000\$00

Código	Tipo de equipamento	Taxa — Hora
ET3	Guindaste automóvel até 5 t de força de elevação	7 000\$00
ET4	Guindaste automóvel até 10 t de força de elevação	9 000\$00
ET5	Guindaste automóvel até 20 t de força de elevação	16 000\$00
ET6	Guindaste automóvel até 25 t de força de elevação*	20 000\$00
ET7	Guindaste automóvel de força de elevação superior a 25 t	26 500\$00
ET8	Guindaste automóvel de força de elevação superior a 50 t	30 000\$00
ET9	Empilhador frontal de garfos até 3 t de força de elevação*	3 300\$00
ET10	Empilhador frontal de garfos até 6 t de força de elevação*	4 800\$00
ET11	Empilhador frontal de garfos até 12 t de força de elevação*	6 500\$00
ET12	Empilhador frontal para contentores*	18 300\$00
ET13	Spreader de 20 pés	2 500\$00
ET14	Spreader de 40 pés	3 500\$00
ET15	Balde para granéis até 5 m ³ de capacidade	4 250\$00
ET16	Dumper	5 000\$00
ET17	Pá-carregadora com balde até 3,0 m ³ de capacidade	10 250\$00
ET18	Tractor tipo agrícola	5 900\$00
ET19	Tractor ro-ro	12 000\$00
ET20	Tractor tugmaster	12 000\$00
ET21	Tapetes rolantes até 200 m ³ /h	4 200\$00
ET22	Atrelado de carga	1 500\$00
ET23	Depósito aspensor	3 500\$00

2 — O equipamento requisitado e não utilizado será considerado à ordem até ao cancelamento do pedido ou ao início da respectiva utilização, sendo, nestes casos, as taxas aplicáveis sujeitas à redução ROT = 40 %.

3 — A autoridade portuária autoriza a desistência do pedido ou o adiamento da hora marcada para o início da operação, sem encargo para o requisitante, desde que os serviços da autoridade portuária sejam avisados dentro do seu horário normal de funcionamento com a antecedência mínima fixado no Regulamento de Exploração do porto.

4 — A inobservância do referido no número anterior dá lugar ao pagamento de (Txet = duas horas) à ordem do equipamento requisitado.

Artigo 26.º

Contentores

1 — Pelo uso de equipamento na movimentação de contentores são devidas taxas de embarque, desembarque e baldeação.

Tipo de serviço	Com carga	Vazios
Embarque de contentores	EH0C = EH	EH0V = 0,8*EH
Desembarque de contentores	EH1C = EH	EH1V = 0,8*EH

3 — Sempre que a movimentação vertical ou horizontal de contentores implique a execução de operações não englobadas nos pacotes definidos no número anterior, são devidas taxas aplicáveis de acordo com a seguinte tabela, por unidade movimentada, considerando a taxa de referência EH estabelecida no número anterior:

Tipo de serviço	Com carga	Vazios
Mudança de posição a bordo	EH2C=0,4*EH	EH2V=EH2C
Desembarque e embarque (vinda a cais)	EH3C=0,6*EH	EH3V=EH3C
Desembarque e embarque, com meios próprios do navio	EH5C=0,3*EH	EH5V=EH5C
Movimentação em cais, com empilhador	EH4C=0,6*EH	EH4V=EH4C
Transporte complementar, em parque ou entre parques, com empilhador	EH6C=0,3*EH	EH6V=EH6C
Operação complementar de levante ou descarga, com empilhador	EH7C=0,2*EH	EH7V=EH7C

2 — Nas operações de embarque ou desembarque de contentores são aplicáveis as taxas constantes do quadro abaixo, por unidade movimentada e independentemente das dimensões do contentor, as quais abrangem a totalidade ou parte das seguintes operações, sendo fixada a taxa de referência EH = 4900\$:

a) Contentores embarcados:

- i) Descarga de veículo de transporte, recepção e colocação em parque;
- ii) Carga sobre veículo, aquando do embarque;
- iii) Embarque do contentor no navio, a partir do veículo de transporte.

b) Contentores desembarcados:

- i) Desembarque do contentor do navio, directamente para veículo de transporte;
- ii) Descarga do veículo no local de estacionamento e colocação em parque;
- iii) Carga sobre veículo aquando do levantamento.

4 — Poderá, por motivos justificados, a autoridade portuária autorizar a descarga ou carga de contentores com meios de bordo dos navios ou outros externos ao porto, sendo, nestes casos, praticada a redução REH1=70 % sobre as taxas estabelecidas no n.º 2.

5 — Aos contentores entrados no porto por via terrestre, que tenham permanecido em parque e voltado a sair pela mesma via sem chegar a embarcar, será aplicada a taxa correspondente ao embarque de contentores com a redução REH2=30 %.

6 — Aos contentores desembarcados para posterior embarque para outros portos (baldeação) e que durante a estadia não saiam do porto nem tenham manipulação da sua carga será aplicada uma taxa correspondente à soma das taxas devidas pelo desembarque e pelo embarque desses contentores, com a redução RE3=20 %.

7 — Pela movimentação de tampas das escotilhas de porão é devida, por movimento, uma taxa EHT equivalente à da mudança de posição a bordo para contentores carregados.

8 — Sempre que tenham sido requisitados serviços que não se realizem por motivos alheios à autoridade portuária, serão cobradas as taxas à ordem dos equipamentos escalados para a operação.

Artigo 27.º

Básculas

1 — Por cada operação completa de pesagem avulsa (tara+carga) é devida uma quantia calculada pela seguinte fórmula:

$$(EB2*t)+EB1$$

onde:

EB1=50\$, taxa por operação de pesagem;
EB2=34\$, taxa unitária de pesagem (veículo+carga);
t=número de toneladas.

2 — Quando se trate da pesagem da totalidade de um lote de mercadorias provenientes de ou destinadas a um mesmo navio, será aplicada a taxa EB3=32\$ por tonelada pesada.

CAPÍTULO VIII

Fornecimentos

Artigo 28.º

Tarifa de fornecimento de pessoal

1 — Pelo fornecimento de pessoal, incluindo a sua deslocação da base ao local da prestação de serviço, a prestação do mesmo e o regresso à base, são devidas as seguintes taxas, expressas em escudos por homem (H) e por hora, segundo a qualificação profissional:

Qualificação do pessoal	Taxa
Pessoal técnico e chefias superiores . . .	RH1=6 800\$00/H*hora
Chefias operacionais	RH2=5 000\$00/H*hora

Qualificação do pessoal	Taxa
Operadores de equipamento	RH3=4 200\$00/H*hora
Operários especializados e pessoal de exploração	RH4=3 920\$00/H*hora
Pessoal marítimo	RH5=4 150\$00/H*hora
Pessoal auxiliar	RH6=3 300\$00/H*hora

2 — Pelo fornecimento de pessoal para o controlo e assistência à movimentação de mercadorias é devida a taxa (Rmi) de 12\$ por tonelada, números de manifesto.

Artigo 29.º

Fornecimento de energia eléctrica e água

1 — Pelo fornecimento de energia eléctrica a navios ao cais, com carácter temporário, incluindo as operações de ligar e desligar, bem como a utilização de contador, é devida a taxa unitária EE1=62\$/kWh, sujeita a um fornecimento mínimo EE2=100 kWh.

2 — Pelo fornecimento de energia eléctrica a contentores frigoríficos é devida, por contentor e hora indivisível, a taxa unitária EE3=300\$.

3 — Pelo fornecimento de aguada a navios, com carácter temporário, através de tomadas no cais, incluindo as operações de ligar e desligar, bem como a utilização de contador, é devida a taxa unitária EA1=525\$/m³, sujeita a um fornecimento mínimo EA2=10 m³.

4 — Pelo fornecimento de aguada a navios em fundeadouro é devida a taxa unitária EA3=1000\$/m³, sujeita a um fornecimento mínimo EA4=50 m³.

5 — No caso de o requisitante pretender que os fornecimentos sejam acompanhados de assistência técnica por parte de pessoal da autoridade portuária, deverá mencionar essa pretensão na requisição, com indicação dos períodos de prestação da assistência, a qual será debitada pelos preços tabelados na tarifa de fornecimento de pessoal.

6 — As taxas de fornecimento de energia eléctrica e de água não contempladas no presente artigo são fixadas através de regulamentos específicos.

Artigo 30.º

Outros fornecimentos

As taxas devidas por outros fornecimentos de bens não contemplados nos artigos anteriores são estabelecidas através de regulamentos específicos.

CAPÍTULO IX

Diversos

Artigo 31.º

Tarifa de querenagem

1 — Pela utilização de infra-estruturas e sistemas de querenagem, incluindo pessoal para as manobras de pôr a seco e a nado, com exclusão do fornecimento de rebouques, são devidas as seguintes taxas, em função das classes de arqueação bruta, consoante a manobra e tempo em horas ou dias indivisíveis:

		Pôr a seco	Pôr a nado
j	Classes de GT	ESj	ENj
1	Até 24	ES1=12 500\$00/h	EN1=7 500\$00/h
2	De 25 a 34	ES2=17 500\$00/h	EN2=12 500\$00/h
3	De 35 a 49	ES3=25 000\$00/h	EN3=15 000\$00/h
4	≥ 50	ES4=30 000\$00/h	EN4=20 000\$00/h

2 — As embarcações em trabalhos de reparação nas áreas dos estaleiros pagarão as seguintes taxas pela utilização de infra-estruturas em função das classes de arqueação bruta e consoante o comprimento fora-a-fora e do tempo em dias indivisíveis:

		Estadia
ji	Classes de GT	Ecj
1	Até 24	ER1=100\$00/mts*dia
2	De 25 a 34	ER2=100\$00/mts*dia
3	De 35 a 49	ER3=100\$00/mts*dia
4	≥ 50	ER4=100\$00/mts*dia

3 — As embarcações em construção nas áreas dos estaleiros, pela utilização das infra-estruturas, pagarão por GT as seguintes taxas:

	EC1	EC2	EC3
	Os primeiros 34 GT	Do 35.º ao 49.º GT	A partir do 50.º GT
Taxa unitária por GT	20 000\$00	15 000\$00	10 000\$00

Às embarcações cujo convés de trabalho seja coberto será cobrado um adicional de 5000\$ por GT.

Artigo 32.º

Recolha de resíduos

1 — Pela prestação do serviço de recolha, transporte e deposição de resíduos em local apropriado são devidas as taxas de uso de equipamento e de fornecimento de pessoal utilizados para o efeito.

2 — Quando o serviço seja efectuado através da intervenção de prestador de serviço à autoridade portuária, será debitado ao requisitante o valor da respectiva factura acrescido de um adicional de 20 %.

3 — Os serviços de recolha de resíduos poderão também ser prestados por empresa especializada, devidamente autorizada ou licenciada para o efeito pela autoridade portuária, vigorando nesses casos o tarifário respectivo, previamente aprovado e publicitado.

Artigo 33.º

Outras prestações de serviços e fornecimentos de bens

1 — Poderão ser prestados pela autoridade portuária serviços estranhos às suas actividades normais, dentro ou fora das suas áreas de intervenção, desde que isso não se afigure inconveniente, sendo as respectivas taxas estabelecidas por ajuste directo.

2 — A autoridade portuária poderá também efectuar prestações de serviços não previstos nos seus regulamentos, a pedido dos interessados, sendo os mesmos facturados pelo seu custo acrescido de 20 %.

Portaria n.º 22/2001

de 11 de Janeiro

O Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de Novembro, regula o fornecimento de bens e a prestação dos serviços nele previstos, a satisfazer mediante o pagamento das correspondentes taxas às autoridades portuárias.

Fixando os princípios gerais a adoptar pelas autoridades portuárias na elaboração dos seus regulamentos de tarifas, o referido decreto-lei estabelece, no seu artigo 2.º, n.º 3, que os regulamentos dos institutos portuários são aprovados por portaria do ministro responsável pelo sector portuário.

Foi ouvido o Conselho Nacional Marítimo-Portuário, nos termos do n.º 4 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de Novembro.

Assim:

Manda o Governo, pelo Ministro do Equipamento Social, ao abrigo do n.º 3 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de Novembro, o seguinte:

1.º É aprovado o Regulamento de Tarifas do Instituto Portuário do Sul, anexo ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

2.º O presente Regulamento produz efeito a partir de 1 de Janeiro de 2001.

O Ministro do Equipamento Social, *Jorge Paulo Sacadura Almeida Coelho*, em 19 de Dezembro de 2000.

REGULAMENTO DE TARIFAS DO INSTITUTO PORTUÁRIO DO SUL

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

O Instituto Portuário do Sul, adiante designado por IPS, ou autoridade portuária, cobrará dentro da sua área de jurisdição, pelo fornecimento de bens e prestação de serviços relativos à exploração económica do porto, as taxas previstas no presente Regulamento.

Artigo 2.º

Competência do IPS

Sem prejuízo das competências previstas no presente Regulamento, no Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de Novembro, adiante designado por RST, ou em legislação especial, compete ao conselho