



DIÁRIO DA REPÚBLICA

PREÇO DESTE NÚMERO — 32\$00

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

ASSINATURAS

As três séries	Ano	2000\$	Semestre	1200\$
A 1.ª série	»	850\$	»	500\$
A 2.ª série	»	850\$	»	500\$
A 3.ª série	»	850\$	»	500\$
Duas séries diferentes	»	1600\$	»	950\$

Apêndices — anual, 850\$

A estes preços acrescem os portes do correio

O preço dos anúncios é de 22\$50 a linha, dependendo a sua publicação do pagamento antecipado a efectuar na Imprensa Nacional-Casa da Moeda, quando se trate de entidade particular.

SUPLEMENTO

SUMÁRIO

Ministério dos Transportes e Comunicações

Decreto-Lei n.º 360/78:

Aprova o Regulamento dos Serviços de Pilotagem dos Portos e Barras.

Decreto-Lei n.º 361/78:

Cria o Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 360/78

de 27 de Novembro

A pilotagem dos portos e barras do País conheceu, até à actualidade, uma lenta evolução e transformação.

Com o Regulamento Geral dos Serviços de Pilotagem de 1958, que ora é revogado, iniciou-se uma nova fase na regulamentação da prestação daqueles serviços, a qual, no entanto, presentemente já não responde às exigências que a evolução da navegação impõe.

O intuito de dotar esses serviços de normas adequadas às solicitações da navegação moderna, em que avultam os navios de grande porte equipados com meios tecnicamente avançados, e ainda a íntima ligação desses serviços com a própria segurança e defesa dos portos nacionais estão na origem e justificam o presente diploma.

Assim:

O Governo decreta, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o seguinte:

Artigo único. Pelo presente diploma é aprovado o Regulamento dos Serviços de Pilotagem dos Portos e Barras, o qual é publicado em anexo, dele fazendo parte integrante.

REGULAMENTO DOS SERVIÇOS DE PILOTAGEM DOS PORTOS E BARRAS

CAPÍTULO I

Definição

Artigo 1.º — 1 — A pilotagem consiste na assistência prestada às embarcações por pessoal especialmente habilitado na condução de navios na entrada e saída dos portos e barras e na navegação e manobras no interior e exterior dos mesmos, nas radas, em águas marítimas e fluviais dos rios e canais e em todas as instalações colocadas no espaço marítimo nacional.

2 — O Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos, que usa a sigla INPP, assegurará, em regime de exclusivo, a pilotagem em todo o espaço fluvial e marítimo nacional, através dos seus departamentos de pilotagem.

3 — Para efeitos do número anterior, cada departamento de pilotagem exercerá a sua actividade na área definida pelos limites a seguir indicados:

Viana do Castelo — área limitada pelos paralelos latitude=41 52.0 N. e latitude=41 30.0 N.

Douro e Leixões — área limitada pelos paralelos latitude=41 30.0 N. e latitude=41 00.0 N.

Aveiro — área limitada pelos paralelos latitude=41 00.0 N. e latitude=40 26.0 N.

Figueira da Foz — área limitada pelos paralelos latitude=40 26.0 N. e latitude=39 30.0 N.

Lisboa — área limitada pelos paralelos latitude=39 30.0 N. e latitude=38 25.0 N.

Setúbal — área limitada pelos paralelos latitude=38 25.0 N. e latitude=38 10.0 N.

Sines — área limitada pelos paralelos latitude=38 10.0 N. e latitude=37 00.0 N.

Portimão — área limitada pelos meridianos longitude=09 00.0 W. e longitude=08 11.3 W.

Faro — área limitada pelos meridianos longitude=08 11.3 W. e longitude=07 43.0 W.

Vila Real de Santo António — área limitada pelos meridianos longitude=07 43.0 W e longitude=07 25.0 W.

Art. 2.º A assistência às embarcações de que trata o artigo anterior faz-se com a presença do piloto a bordo, podendo, no entanto, fazer-se por sinais ou outros meios de comunicação e orientação sempre que o embarque do piloto não seja possível devido às condições do mar.

Art. 3.º A pilotagem compreende a assistência às embarcações:

- a) Na navegação na entrada e saída de portos e barras;
- b) Na navegação em calas e canais no interior dos portos;
- c) Na navegação dentro e fora dos portos para experiências de máquinas ou outros aparelhos, provas de velocidade, regulação, calibração e experiências de quaisquer auxiliares de navegação;
- d) Na navegação no interior dos portos;
- e) Nas manobras de fundear;
- f) Nas manobras de atracar e desatracar a (de) cais, muralhas, pontes, pontões ou outras embarcações;
- g) Nas manobras de correr ao longo do cais, muralhas ou pontes, quando implique mudança de cabos nos cabeços sem deixar de ter contacto com a terra;
- h) Nas manobras de amarrar e desamarrar a (de) dois ferros, bóias, estacas e tirar voltas a amarras;
- i) Nas manobras de entrada e saída de docas secas, diques ou planos inclinados;
- j) Nas manobras para encalhar e desencalhar em praias ou varadouros;
- k) Nas manobras de arrear e rondar cabos a uma embarcação para manobra de outra que esteja por dentro ou fora desta, sem fazer qualquer movimento interior;
- l) Nas manobras de colocar ou suspender amarrações fixas, com ou sem bóias;
- m) Nas manobras para reregar amarras ou ferros;
- n) Nas manobras para espiar âncoras ou amarras;
- o) Na navegação e em manobras fora ou dentro dos limites da área de pilotagem em serviços não especificados que impliquem a presença de piloto a bordo.

Art. 4.º — 1 — Considera-se navegação na entrada de portos ou barras, a que se refere a alínea a) do artigo anterior, a efectuada desde o momento em que a embarcação entra nos limites da área de pilotagem estabelecidos no artigo 18.º deste regulamento até às zonas de fundeadoiro no interior do porto.

2 — Considera-se navegação na saída de portos ou barras, a que se refere a alínea a) do artigo anterior, a efectuada desde as zonas de fundeadoiro no interior do porto até se encontrar em franquia fora da área obrigatória de pilotagem.

Art. 5.º Considera-se navegação em calas ou canais no interior dos portos, a que se refere a alínea b) do artigo 3.º, a efectuada para acesso a fundeadouros, cais, muralhas, pontes ou pontões, desde o momento em que a embarcação deixe a zona dos fundeadouros no interior do porto até se encontrar no local do novo fundeadoiro ou em frente do local de atracação; ou a navegação em sentido inverso.

Art. 6.º Considera-se navegação dentro ou fora dos portos para experiências de máquinas ou outros aparelhos, provas de velocidade, regulação, calibração e experiências de quaisquer auxiliares de navegação, a que se refere a alínea c) do artigo 3.º, a efectuada para qualquer destes fins, desde o momento em que a embarcação inicia qualquer das operações acima referidas até ao momento em que a termina.

Art. 7.º Considera-se navegação no interior dos portos, a que se refere a alínea d) do artigo 3.º, a efectuada pelas embarcações, dentro dos limites do porto, desde as zonas de fundeadoiro até o local de atracação, ou desde o local de atracação até às zonas de fundeadouros.

Art. 8.º Considera-se manobra de fundear, a que se refere a alínea e) do artigo 3.º, a efectuada desde que, chegada a embarcação ao local do fundeadoiro, é largado o ferro até que este esteja unhado no fundo e a amarra com o comprimento devido.

Art. 9.º — 1 — Considera-se manobra de atracar a cais, muralhas, pontes ou pontões ou outras embarcações, a que se refere a alínea f) do artigo 3.º, a efectuada desde que, chegada a embarcação ao local de atracação, se principia a passar o primeiro cabo ou, havendo necessidade disso, se larga o primeiro ferro, até que estejam com volta todos os cabos.

2 — Considera-se manobra de desatracar de cais, muralhas, pontes, pontões ou outras embarcações, a que se refere a alínea f) do artigo 3.º, a efectuada desde que se principia a largar o primeiro cabo até estar largado o último ou, se for caso disso, estar o último ferro ao lume de água.

Art. 10.º Considera-se manobra de correr ao longo do cais, muralhas ou pontes, a que se refere a alínea g) do artigo 3.º, a efectuada desde que se muda de cabeço o primeiro cabo até que esteja toda a amarração com volta, no local definitivo, sem que a embarcação deixe de ter contacto com o cais, muralha ou ponte.

Art. 11.º — 1 — Considera-se manobra de amarrar a dois ferros, a que se refere a alínea h) do artigo 3.º, a efectuada desde que, chegada a embarcação ao local da embarcação, é largado o primeiro ferro até que o último esteja unhado no fundo e as amarras com o comprimento devido.

2 — Considera-se manobra de amarrar a bóias ou estacas, a que se refere a alínea h) do artigo 3.º, a efectuada desde que, chegada a embarcação junto da bóia ou estaca, é passado o primeiro cabo até que esteja passado o último.

3 — Considera-se manobra de desamarrar de dois ferros, a que se refere a alínea h) do artigo 3.º, a efectuada desde que se principia a virar o primeiro ferro até o último estar ao lume de água.

4 — Considera-se manobra de desamarrar de bóias ou estacas, a que se refere a alínea h) do artigo 3.º,

a efectuada desde que se principia a largar o primeiro cabo da bóia ou estaca até estar largado o último cabo.

5 — Considera-se manobra de tirar voltas e amarras, a que se refere a alínea *h*) do artigo 3.º, a efectuada desde que se inicia o serviço até as amarras estarem claras e safas e o navio voltar à posição do fundeadouro.

Art. 12.º — 1 — Considera-se manobra de entrada em doca seca, ~~dique~~ ou plano inclinado, a que se refere a alínea *i*) do artigo 3.º, a efectuada desde que, chegada a embarcação junto da entrada, se principia a preparar a respectiva manobra até que a embarcação esteja perfeitamente amarrada.

2 — Considera-se manobra de saída da doca seca, dique ou plano inclinado, a que se refere a alínea *i*) do artigo 3.º, a efectuada desde que se principia a preparar a manobra até que a embarcação tenha passado a boca da doca seca ou dique ou, no caso de plano inclinado, se encontre completamente a flutuar.

Art. 13.º — 1 — Considera-se manobra para encailhar em praias ou varadouros, a que se refere a alínea *j*) do artigo 3.º, a efectuada desde que a embarcação se encontre a flutuar em frente do local de encaixe até que esteja encalhada.

2 — Considera-se manobra para desencalhar de praia ou varadouro, a que se refere a alínea *j*) do artigo 3.º, a efectuada desde que se iniciam as operações de desencalhe até que a embarcação se encontre a flutuar em frente da mesma praia ou varadouro.

Art. 14.º Considera-se manobra de arriar ou rondar cabos a uma embarcação para manobra de outra que esteja por dentro ou por fora desta, a que se refere a alínea *k*) do artigo 3.º, a efectuada desde que se principia a arriar ou a largar o primeiro cabo até que a embarcação volte a estar devidamente amarrada no primitivo local de atracação, sem fazer qualquer movimento interior.

Art. 15.º Considera-se manobra de colocar ou suspender amarrações fixas, com ou sem bóias, a que se refere a alínea *l*) do artigo 3.º, a efectuada desde que se chega ao local da amarração até o serviço estar completamente terminado.

Art. 16.º Considera-se manobra para rocegar amarras ou ferros, a que se refere a alínea *m*) do artigo 3.º, a efectuada desde a hora para que o piloto foi requisitado até terem terminado os trabalhos referentes à recolha do ferro ou amarra ou até ao momento em que o piloto seja dispensado por se desistir do trabalho.

Art. 17.º Considera-se manobra para espicar âncoras ou amarras, a que se refere a alínea *n*) do artigo 3.º, a efectuada desde o momento para que foi requisitado o serviço até que o mesmo seja dado por findo.

CAPÍTULO II

Da prestação dos serviços

DIVISÃO I

Disposições gerais

Art. 18.º — 1 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, tanto

na navegação de entrada como de saída dos portos e barras, como na navegação e manobras feitas no interior dos portos, nas radas, em águas marítimas e fluviais dos rios e canais e todas as instalações colocadas no espaço marítimo nacional, abrangidas por este Regulamento.

2 — Para efeitos do número anterior, a área ou áreas onde a pilotagem é obrigatória será definida nos artigos 44.º e seguintes deste Regulamento.

3 — Compete ao INPP propor à autoridade marítima as zonas e embarcações em que, para além da obrigatoriedade de pilotagem, é indispensável a presença de piloto a bordo.

Art. 19.º Estão isentos de pilotagem:

- a) Os navios de guerra nacionais;
- b) As embarcações nacionais de tráfego e pesca local;
- c) As embarcações nacionais de pesca do alto e pesca costeira;
- d) As embarcações nacionais e estrangeiras de recreio e desporto;
- e) As embarcações espanholas, enquanto nos portos espanhóis forem concedidas iguais vantagens às embarcações portuguesas das mesmas tonelagens.

Art. 20.º — 1 — A embarcação é obrigada a facultar meios para a entrada e saída do piloto a bordo, conforme é estabelecido na Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e no regulamento interno do INPP.

2 — A embarcação é obrigada a seguir as indicações da embarcação que sirva para o transporte do piloto, de modo que as operações de embarque e desembarque do mesmo se efectuem nas melhores condições.

3 — O navio é responsável pelos danos causados aos pilotos e às embarcações que os transportem quando não cumprirem as regras estabelecidas neste artigo.

Art. 21.º — 1 — Sempre que as embarcações, sem motivo de força maior, deixarem de tomar piloto quando a isso obrigadas, será o facto comunicado pelo departamento de pilotagem respectivo à autoridade marítima do ponto, para procedimento.

2 — As embarcações que incorram neste procedimento ficarão sujeitas ao pagamento de multa de 500\$ a 60 000\$, consoante a gravidade da falta e a tonelagem que desloquem, a dobrar sucessivamente nas reincidências.

3 — O procedimento a que o facto mencionado no n.º 1 der lugar não prejudica o pagamento das taxas devidas ao INPP.

Art. 22.º A falta de pagamento de qualquer das taxas estabelecidas no Regulamento de Prestação de Serviços e Taxas do INPP é fundamento bastante para a autoridade marítima, a pedido daquela empresa, se opor à saída da embarcação, negando o desembarque e requisitando a intervenção do respectivo consul quando seja estrangeira.

Art. 23.º — 1 — As requisições de pilotos serão feitas segundo as normas definidas nos artigos 35.º e seguintes do Regulamento de Prestação de Serviços e Taxas do INPP e conterão obrigatoriamente o

nome da embarcação, a natureza do serviço pretendido e a data e a hora para que o piloto é requisitado.

2 — O INPP não é responsável pelos prejuízos causados ao navio pela demora em fornecer piloto, quando a chegada deste ou a requisição do serviço pretendido não tiver sido anunciada ou feita nos termos regulamentares.

Art. 24.º Quando as circunstâncias desfavoráveis de tempo e mar não permitam o embarque de piloto, estabelecer-se-ão contactos por rádio ou far-se-ão sinais adequados, de modo a tentar-se, por todos os meios disponíveis, prestar ao navio a melhor assistência possível no serviço que deseje efectuar.

Art. 25.º Nas saídas, o piloto desembarcará fora do porto ou barra quando a embarcação estiver em franquia. No entanto, o piloto poderá desembarcar se a embarcação já estiver a sair da zona em que é obrigatória a sua presença a bordo e se o comandante ou mestre o dispensar.

Art. 26.º Uma embarcação, sempre que tenha motivos fortes que o justifique, pode requisitar piloto para ir embarcar noutro porto com o fim de a pilotar na entrada daquele a cujo departamento de pilotagem pertença. A requisição, que terá de mencionar o fundamento do pedido, será satisfeita se o departamento de pilotagem respectivo considerar atendíveis os motivos apresentados e as disponibilidades de pilotos o permitirem.

Art. 27.º As embarcações de pilotos devem ter com a embarcação que entre ou saia a barra ou porto ou nele se movimente as comunicações indispensáveis para embarcar ou desembarcar pilotos ou fornecer indicações respeitantes ao serviço de pilotagem.

Art. 28.º Sempre que os departamentos de pilotagem tenham notícia de haver vidas em perigo, procederão de acordo com o que está estabelecido na Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar.

Art. 29.º A responsabilidade pelas indemnizações provenientes das avarias cabe inteiramente à embarcação que as causar, tenha ou não piloto a bordo e seja a sua presença obrigatória ou não.

DIVISÃO II

Embarcações e outro equipamento

Art. 30.º Os departamentos de pilotagem devem contratar ou estar equipados com as embarcações, aprestos e outro material necessário ao eficiente desempenho da sua missão.

Art. 31.º As embarcações que sejam propriedade do INPP serão tripuladas pelo próprio pessoal do Instituto, conforme as conveniências do serviço e as condições locais.

Art. 32.º As embarcações que sejam propriedade do INPP devem ser pintadas a preto e branco, tendo a palavra «PILOTOS» escrita respectivamente a tinta branca ou preta no costado de ambos os bordos ou noutro sítio onde for bem visível; possuindo chaminé, devem ter ainda a letra «P» pintada a branco em ambos os lados da mesma, que, por sua vez, deve ser pintada a preto; não possuindo chaminé ou sítio em que a palavra «PILOTOS» fique bem visível, as

embarcações devem ter a letra «P» pintada a preto sobre fundo branco, ou vice-versa, em ambas as amuras.

DIVISÃO III

Sinais

Art. 33.º — 1 — De dia, quando em serviço de pilotagem, as embarcações usarão no topo do mastro mais alto ou em outro local bem visível uma bandeira branca, orlada de azul, tendo a orla um décimo do comprimento da tralha e estando a meio da bandeira a letra «P», em azul. Quando transportem piloto, içarão, também em local bem visível, a bandeira H do Código Internacional de Sinais.

2 — De noite, e nas mesmas circunstâncias, as embarcações de pilotos usarão as luzes e sinais estabelecidos no Regulamento para Evitar Abalroamentos no Mar.

Art. 34.º — 1 — As indicações relativas a particularidades da barra ou porto ou a manobras a efectuar serão dadas de terra ou das embarcações dos serviços de pilotagem para o mar, por sinais especiais, bandeiras do Código Internacional de Sinais e por intermédio de equipamento radiotelefónico, nas frequências que para o efeito forem oficialmente estabelecidas.

2 — Os sinais especiais a que se refere o número anterior são os seguintes:

- a) Bandeira encarnada significa «barra ou porto franco para embarcação ou embarcações que o demandam»;
- b) Bandeira encarnada, seguida de um ou mais galhardetes numéricos do Código Internacional de Sinais, significa «barra ou porto acessível às embarcações com calado em pés indicado pelos galhardetes»;
- c) Bandeira branca significa «espere»;
- d) Bandeira branca, içada e arriada repetidas vezes, significa «faça-se ao largo»; a continuidade do movimento da bandeira indica urgência de puxar quanto antes para o mar;
- e) Bandeira encarnada, juntamente com a branca na mesma adriça e aquela acima desta, significa «deve pairar em posição conveniente esperando novo sinal»;
- f) Bandeira encarnada, içada e arriada repetidas vezes, significa «venha para a barra o mais rapidamente possível»;
- g) Um cilindro preto, de dia, ou um farol vermelho entre dois verdes, de noite, significa «barra ou porto fechado»;
- h) O galhardete de reconhecimento do Código Internacional de Sinais servirá, da mesma forma, para reconhecer todos os sinais feitos.

3 — Além dos sinais especiais referidos no número anterior, podem ser utilizados os que forem estabelecidos pelas autoridades marítimas em cada porto ou os que estiverem consignados no Código Internacional de Sinais.

Art. 35.º — 1 — As embarcações farão uso do Código Internacional de Sinais ou do seu equipamento

radiotelefónico nas comunicações que tenham de estabelecer para terra ou outra embarcação.

2 — As embarcações que à entrada dos portos queiram indicar o seu calado em pés poderão utilizar os galhardetes referidos na alínea b) do n.º 2 do artigo anterior sem mais sinal algum.

DIVISÃO IV

Obrigações

Art. 36.º — 1 — Ao piloto no exercício da sua função compete orientar, com o acordo do comandante ou mestre da embarcação, a navegação na barra ou porto e todas as manobras, tendo sempre em atenção as circunstâncias locais.

2 — Para consecução das manobras nas melhores condições de segurança o piloto exigirá ao comandante ou mestre o pessoal e os meios que entenda necessários.

3 — A responsabilidade pela correcta execução de qualquer manobra pertence exclusivamente à tripulação da embarcação.

Art. 37.º São obrigações dos pilotos, quando em serviço de pilotagem:

- a) Obter do comandante ou mestre da embarcação pilotada todos os esclarecimentos sobre calados e condições de manobralidade, aparelhos e ajudas para a navegação e manobras, assim como sobre todas as particularidades que possam interessar ao bom desempenho da sua missão;
- b) Reclamar do comandante ou mestre da embarcação pilotada todas as providências que julguem necessários para remediar as faltas ou deficiências que encontrem ou de que por este sejam informados, diligenciando sempre pilotar a embarcação da maneira mais segura;
- c) Zelar pelo cumprimento de todas as normas de segurança e defesa dos portos.

Art. 38.º — 1 — Os pilotos não devem mandar fundear ou amarrar embarcações nas zonas proibidas pelas autoridades marítimas ou na proximidade de cabos ou condutas submarinas, salvo em caso de emergência em que haja perigo para a segurança da própria embarcação ou da navegação do porto.

2 — Sempre que se verifiquem os casos da parte final do número anterior, os pilotos comunicá-los-ão, o mais rapidamente possível e pelo meio mais conveniente, aos serviços do seu departamento, que, por sua vez, deles darão conhecimento imediato à autoridade marítima.

3 — Nos casos em que seja forçado a fundear, amarrar ou acostar perto de outros perigos, o piloto, antes de sair de bordo, deve esclarecer o comandante ou mestre acerca das condições em que a embarcação fica e dos cuidados que deverá ter para que não suceda qualquer sinistro.

Art. 39.º — 1 — Em caso de nevoeiro deverá o piloto mandar fundear. Na impossibilidade de o fazer, tomará as medidas aconselháveis para garantir a segurança do navio e de terceiros, salvo o disposto no número seguinte.

2 — São exceptuados os casos em que as embarcações disponham de equipamentos auxiliares para a navegação com visibilidade reduzida, tais como radar e outros, desde que o comandante ou mestre das embarcações que assim o pretendam declarem e garantam a sua eficiência e o piloto considere satisfatórias as indicações fornecidas pelo equipamento, ou ainda quando a assistência seja garantida por adequadas instalações de detecção electrónica. Neste caso, a navegação com visibilidade reduzida far-se-á atendendo às recomendações relativas ao uso das informações de radar como ajuda para evitar abalroamentos no mar constantes do Regulamento para Evitar Abalroamentos no Mar ou de outros regulamentos próprios do porto.

Art. 40.º Em caso de evidente risco de encalhe, abalroação ou naufrágio, o piloto empregará todos os meios ao seu alcance para evitar o sinistro; quando o não consiga, envidará todos os esforços para salvar a gente que estiver a bordo, a embarcação e os haveres.

Art. 41.º Nenhum piloto deixará de cumprir o serviço de que tenha sido encarregado e não sairá de bordo sem o ter concluído, salvo se receber ordem superior nesse sentido, se for substituído por outro piloto para isso nomeado ou no caso previsto no artigo seguinte.

Art. 42.º — 1 — Quando o piloto vir que o comandante ou mestre da embarcação, em vez de seguir as suas indicações, insiste em se afastar delas ou manda efectuar qualquer manobra inconveniente, deixará de orientar a navegação, declarando, se possível em presença de testemunhas idóneas, que cessa as suas atribuições, e retirar-se-á logo que possa para terra, onde dará parte do ocorrido ao chefe do seu departamento. Na falta de testemunhas, a participação do piloto fará fé até prova em contrário.

2 — O piloto que não proceder de harmonia com o estabelecido no número anterior é disciplinarmente responsável por qualquer acidente ou avaria sofrido ou produzido pela embarcação.

CAPÍTULO III

Normas especiais

DIVISÃO I

Aveiro

Pilotagem

Art. 43.º — 1 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, na navegação e ou manobras efectuadas na área para leste do arco de círculo oeste com raio de três milhas centrado na torre de sinais da sede do Departamento de Pilotagem do Porto de Aveiro (DPPA).

2 — A pilotagem pode fazer-se pela presença do piloto a bordo, ou ainda por sinais ou outros meios de comunicação e orientação, conforme o artigo 2.º deste Regulamento.

3 — É, porém, indispensável a presença de piloto a bordo na navegação e manobras efectuadas nas

áreas a montante da sede do DPPA e ainda nas embarcações que na área a oeste da mesma sede efectuem qualquer operação comercial, excepto em ocasiões em que, por dificuldades de ordem técnica dos serviços de pilotagem, a presença do piloto a bordo não se possa efectuar, procurando-se nestes casos resolver a dificuldade da maneira mais eficiente e conveniente, quer à embarcação, quer ao respectivo serviço.

4 — Para efeitos do artigo 7.º deste Regulamento, considera-se limite exterior do porto o meridiano que passa pela torre da sede do DPPA.

Art. 44.º O embarque e desembarque dos pilotos nos serviços de entradas e saídas poderá efectuar-se no mar, quando as condições o permitirem, ou entre molhes, em caso contrário. No segundo caso serão fornecidas aos navios, por qualquer meio de comunicação a combinar, todas as instruções necessárias para entrar ou sair a barra até ao embarque ou desembarque do piloto, nos termos do artigo 2.º deste Regulamento.

Art. 45.º — 1 — Para o embarque e desembarque dos pilotos os navios devem arriar uma escada de quebra-costas com as características a seguir indicadas, sem o que o piloto não será obrigado a embarcar:

- a) Deve estar fixada em posição livre de quaisquer esgotos ou descargas e por forma que todos os degraus se apoiem firmemente no costado, não tendo o piloto que subir, desde o lume de água ao local de acesso, nem menos de 1,5 m nem mais de 5 m;
- b) Os degraus devem ser de madeira rija, com as dimensões de 47,5 cm de comprimento, 12 cm de largo e 2,5 cm de espessura, estarem afastados entre si de 30 cm a 37,5 cm e manterem-se horizontais;
- c) Os dois cordões laterais devem ser de manila de 5,5 cm de bitola;
- d) Deve ser dotada de travessas com pelo menos 1,8 m de comprimento, por forma que a escada se não enrole;
- e) Deve ter duas boças de manila de 5,5 cm de bitola devidamente fixadas ao navio prontas a ser arriadas;
- f) Deve possuir meios que permitam ao piloto passar com segurança do topo da escada para o interior do navio, os quais, no caso de a escada terminar à borda, constarão de um escadote com dois corrimãos devidamente posicionados;
- g) Deve ter pronta uma bóia de salvação com facho *Holmes* e volta para uma retenida longo, devidamente colhida e pronta a ser usada;
- h) De noite, deve dispor de uma luz que lhe ilumine o costado, o local de embarque e o de acesso ao navio, a qual não deve nunca, por ser perigoso, estar fixada à escada.

2 — Ainda para o embarque e desembarque do piloto, os navios de grande porte podem utilizar uma escada elevatória (*pilot-hoist*) de acordo com as recomendações da EMPA (European Maritime Pilots Association).

3 — Todas as operações de embarque e desembarque do piloto e respectivos preparativos, nomeadamente os do número seguinte, devem ser dirigidas e assistidas por um oficial.

4 — Para aumentar as condições de rapidez e segurança do embarque e desembarque, os navios de mais de 5 m de altura de costado livre acima do lume de água que não disponham de porta de costado nem de outros meios modernos de embarque e desembarque dos pilotos, caso o tempo o permita, devem arriar a escada de portaló até cerca de 3 m do nível do mar e colocar uma escada de quebra-costas de modo a ficar ligada ao patim inferior do portaló.

DIVISÃO II

Douro e Leixões

Pilotagem

Art. 46.º — 1 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações, nacionais e estrangeiras, na navegação e ou manobras efectuadas nas áreas a seguir indicadas:

- a) No porto de Leixões, em toda a zona interior do porto e docas e até ao limite exterior de duas milhas contadas a partir do farolim do Esporão;
- b) No Rio Douro, em toda a zona navegável do rio até à orla dos bancos de fora.

2 — É, porém, indispensável a presença de piloto a bordo na navegação e manobras efectuadas nas seguintes áreas:

- a) No rio Douro, uma milha a oeste do farolim de Felgueiras;
- b) Em Leixões, no interior do porto e ao norte do paralelo do farolim do Esporão.

3 — Para efeitos do artigo 7.º deste Regulamento, considera-se limite exterior do porto de Leixões o paralelo do farolim do Esporão e no rio Douro a linha que une a bóia n.º 2 com o farolim de Felgueiras.

4 — As embarcações que, para esperar maré ou lugar no cais, tenham que fundear fora do porto da área de pilotagem obrigatória referida no n.º 1 deste artigo não serão obrigadas a pagamento de qualquer taxa, desde que não utilizem os serviços de pilotagem.

Art. 47.º — 1 — Todas as embarcações que se destinam aos portos do Douro e Leixões e que necessitem ou venham a necessitar dos seus serviços de pilotagem devem anunciar a sua chegada com uma antecedência mínima de doze horas e confirmá-la até duas horas antes da sua efectivação. Se a embarcação faltar ao cumprimento destas normas, o Departamento de Pilotagem dos Portos do Douro e Leixões (DPPDL) não será de forma alguma responsável pela demora no fornecimento de piloto.

2 — Os navios de chegada devem mencionar:

- Nome do navio;
- Nacionalidade;
- Hora de chegada à zona de pilotagem;

Calado e comprimento;
Procedência.

Art. 48.º Para o embarque e desembarque dos pilotos os navios devem proceder conforme o estabelecido no artigo 45.º deste Regulamento.

DIVISÃO III

Faro e Olhão

Pilotagem

Art. 49.º — 1 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, na navegação e ou manobras efectuadas no percurso entre a orla dos bancos de fora e o cais comercial de Faro e também entre os mesmos bancos e a doca de Olhão.

2 — A pilotagem pode fazer-se pela presença do piloto a bordo ou ainda por sinais ou outros meios de comunicação e orientação, tal como refere o artigo 2.º deste Regulamento, até à entrada dos molhes da barra.

3 — Para efeitos do artigo 7.º, considera-se limite exterior do porto de Faro e Olhão a linha que une os dois molhes.

4 — É indispensável a presença do piloto a bordo da navegação e manobra efectuadas no percurso entre os molhes da barra e o cais comercial de Faro ou entre os mesmos molhes e a doca de Olhão.

Art. 50.º — 1 — O embarque e desembarque dos pilotos nos serviços de entradas e saídas poderá efectuar-se a uma milha a sul da barra e no cais comercial de Faro ou doca de Olhão.

2 — As entradas ou saídas dos navios só poderão ser efectuadas entre o nascer e o pôr do Sol, ficando os serviços condicionados aos seus calados e à altura da maré.

Art. 51.º Para o embarque e desembarque dos pilotos os navios devem proceder conforme o estabelecido no artigo 45.º

DIVISÃO IV

Figueira da Foz

Pilotagem

Art. 52.º — 1 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações, nacionais e estrangeiras, na navegação e ou manobras efectuadas na área para leste do arco de círculo oeste com raio de duas milhas, centrado na ponta oeste do molhe norte.

2 — A pilotagem pode fazer-se pela presença de piloto a bordo ou ainda por sinais ou outros meios de comunicação e orientação, tal como refere o artigo 2.º deste Regulamento.

3 — É, porém, indispensável a presença de piloto a bordo na navegação e manobras efectuadas na área a leste da bóia n.º 2.

4 — Para efeitos do artigo 7.º deste Regulamento, considera-se limite exterior do porto a linha definida pelas pontas dos molhes.

Art. 53.º Para o embarque e desembarque dos pilotos os navios devem proceder conforme o estabelecido no artigo 45.º

Art. 54.º Quando, por motivo de mau tempo, o piloto não puder embarcar fora da barra, este entrará em contacto com o navio por fonia ou VHF e orientá-lo-á na entrada, processando-se o embarque dentro do rio o mais próximo possível da barra.

DIVISÃO V

Lisboa

Pilotagem

Art. 55.º — 1 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, na navegação e ou manobras efectuadas na área para leste do arco de círculo oeste com raio de seis milhas centrado no farol de S. Julião da Barra.

2 — A pilotagem pode fazer-se pela presença do piloto a bordo ou ainda por sinais ou outros meios de comunicação e orientação, tal como refere o artigo 2.º deste Regulamento.

3 — Para efeitos do artigo 7.º deste Regulamento, considera-se limite exterior do porto de Lisboa a linha que une os faróis de S. Julião da Barra e Bugio (entre-torres).

4 — É, porém, indispensável a presença do piloto a bordo na navegação e manobras efectuadas na área a leste da Torre de Belém e nas embarcações que na área a oeste da mesma Torre efectuem qualquer operação comercial.

Art. 56.º Para o embarque e desembarque dos pilotos os navios devem proceder conforme o estabelecido no artigo 45.º

Art. 57.º — 1 — Quando, por motivo de mau tempo, o piloto não puder embarcar fora da barra, o embarque far-se-á dentro do rio e o mais próximo possível da barra.

2 — Em consequência do disposto no número anterior, a DPPL difundirá comunicados por meio de avisos aos navegantes, urgentes, que serão transmitidos pelas estações: de Monsanto Rádio, em radiotelefonía (em português e inglês), e de Cascais Rádio, em radiotelefonía (em português) em 2182 kHz. Estes avisos são transmitidos por aquelas estações após os boletins meteorológicos, nas frequências e horas indicadas na *Lista de Ajudas à Navegação*.

3 — Independentemente dos avisos referidos nos números anteriores, a estação de pilotos fará também um comunicado em fonia (em português e inglês) em 2182 kHz, fora dos períodos de silêncio mas próximo dos mesmos, e içará no mastro de sinais: de dia, a bandeira N do CIS; de noite, três faróis na mesma vertical, sendo o superior vermelho e os médio e inferior brancos.

4 — Idêntico procedimento ao estabelecido nos n.ºs 2 e 3 se adoptará quando deixe de se verificar o condicionalismo descrito no n.º 1.

Art. 58.º Quando, por outros motivos que não o mau tempo, o embarque e o desembarque do piloto fora da barra forem suspensos temporariamente, a estação de pilotos assinalará este facto içando no

mastro de sinais os seguintes sinais: de dia, a bandeira C do CIS; de noite, três faróis na mesma vertical, sendo o superior e o inferior vermelhos e o do meio branco.

DIVISÃO VI

Portimão

Pilotagem

Art. 59.º — 1 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações, nacionais e estrangeiras, na navegação e ou manobras efectuadas na área para norte do arco do círculo sul com raio de duas milhas centrado na testa do molhe oeste.

2 — A pilotagem pode fazer-se pela presença de piloto a bordo ou ainda por sinais ou outros meios de comunicação, tal como refere o artigo 2.º deste Regulamento.

3 — É, porém, indispensável a presença de piloto a bordo na navegação e manobras efectuadas no interior do porto.

4 — Para efeitos do artigo 7.º deste Regulamento, considera-se limite exterior do porto de Portimão a linha entre molhes.

Art. 60.º Para o embarque e desembarque dos pilotos os navios devem proceder conforme o estabelecido no artigo 45.º deste Regulamento.

DIVISÃO VII

Setúbal

Art. 61.º — 1 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, na navegação e ou manobras efectuadas em todo o espaço marítimo e fluvial limitado a oeste por um arco de circunferência com centro no farol do Outão e com um raio de cinco milhas.

2 — A pilotagem pode fazer-se pela presença de piloto a bordo ou ainda por sinais ou outros meios de comunicação e orientação, tal como refere o artigo 2.º deste Regulamento.

3 — É, porém, indispensável a presença de piloto a bordo na área para dentro do farol do Outão e nas embarcações que, para fora do mesmo farol, efectuem quaisquer operações comerciais.

4 — Para efeitos do artigo 7.º deste Regulamento, considera-se limite exterior do porto de Setúbal o paralelo que passa pelo farol do Outão.

Art. 62.º — 1 — O embarque e desembarque dos pilotos nos serviços de entradas e saídas poderá efectuar-se por intermédio de embarcações do DPPS.

2 — O embarque e desembarque dos pilotos nos serviços, entradas e saídas e os movimentos no porto processam-se a qualquer hora, salvo o condicionamento de calados, marés, mau tempo ou outros que não aconselhem manobras.

3 — O fornecimento do meio de transporte de e para bordo dos pilotos que vão prestar serviço às embarcações é da responsabilidade da embarcação.

4 — Para o embarque e desembarque dos pilotos os navios devem proceder conforme o estabelecido no artigo 45.º

DIVISÃO VIII

Sines

Pilotagem

Art. 63.º — 1 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações, nacionais e estrangeiras, na navegação e ou manobras efectuadas na área para leste do arco de círculo oeste com raio de três milhas centrado na ponta do molhe oeste.

2 — A pilotagem pode fazer-se pela presença de piloto a bordo ou ainda por sinais ou outros meios de comunicação e orientação, tal como refere o artigo 2.º deste Regulamento.

3 — É, porém, indispensável a presença de piloto a bordo na navegação e manobras efectuadas na área para dentro da linha leste-oeste da ponta do molhe oeste.

4 — Para efeitos do artigo 7.º deste Regulamento, considera-se limite exterior do porto a linha referida no número anterior.

Art. 64.º Para o embarque e desembarque dos pilotos ou navios devem proceder conforme o estabelecido no artigo 45.º

DIVISÃO IX

Viana do Castelo

Pilotagem

Art. 65.º — 1 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, na navegação e ou manobras efectuadas na área da orla dos bancos de fora da barra até ao interior do porto e neste.

2 — A pilotagem pode fazer-se pela presença de piloto a bordo ou ainda por sinais ou outros meios de comunicação e orientação, tal como refere o artigo 2.º deste Regulamento.

3 — É, porém, indispensável a presença de piloto a bordo na navegação e manobras efectuadas na área do anteporto, assim como no interior do porto.

4 — Para efeitos do artigo 7.º deste Regulamento, considera-se limite exterior do porto a linha que limita a entrada do anteporto.

Art. 66.º — 1 — O embarque e desembarque dos pilotos nos serviços de entradas e saídas efectua-se na área da orla dos bancos de fora da barra.

2 — O embarque e desembarque dos pilotos está condicionado às horas aproximadas das marés, e, desde que as condições meteorológicas o permitam, por intermédio da embarcação do DPPVC.

3 — Para o embarque e desembarque dos pilotos os navios devem proceder conforme o estabelecido no artigo 45.º

DIVISÃO X

Vila Real de Santo António

Pilotagem

Art. 67.º — 1 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações, nacionais e estrangeiras, na navegação e ou manobras efectuadas no percurso entre a orla dos bancos de fora e o interior do porto.

2 — A pilotagem pode fazer-se pela presença do piloto a bordo ou ainda por sinais ou outros meios de comunicação e orientação, tal como refere o artigo 2.º deste Regulamento.

3 — É, porém, indispensável a presença de piloto a bordo na navegação e manobras efectuadas na área a norte da linha da foz do rio Guadiana.

4 — Para efeitos do artigo 7.º deste Regulamento, considera-se limite exterior do porto a linha da foz do rio Guadiana.

Art. 68.º Para o embarque e desembarque dos pilotos os navios devem proceder conforme o estabelecido no artigo 45.º

CAPÍTULO IV

Disposições gerais e transitórias

Art. 69.º As dúvidas, os casos omissos e as alterações a este Regulamento serão regulados por portaria do Ministro dos Transportes e Comunicações, ouvido o conselho geral do Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos (INPP).

Art. 70.º — 1 — No prazo de seis meses a contar da data da entrada em vigor deste Regulamento, o INPP tomará as medidas necessárias a assegurar a pilotagem dos portos em que, actualmente, esse serviço é prestado por outras entidades, com excepção da pilotagem nos portos da Região Autónoma dos Açores, cuja integração nos serviços do INPP se processará nos termos do artigo 56.º do Estatuto do Instituto.

2 — Decorrido um ano, este Regulamento será obrigatoriamente revisto.

Art. 71.º Fica revogado o Decreto n.º 41 667, de 7 de Junho de 1958, com as alterações que posteriormente lhe foram introduzidas, na matéria contemplada neste diploma e que nele não tenham sido expressamente ressalvadas.

Alfredo Jorge Nobre da Costa — Mário Firmino Miguel — José da Silva Lopes — Amílcar José de Gouveia Marques.

Promulgado em 27 de Outubro de 1978.

Publique-se.

O Presidente da República, ANTÓNIO RAMALHO EANES.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

SECRETARIA DE ESTADO DA MARINHA MERCANTE

Decreto-Lei n.º 361/78

de 27 de Novembro

Os trabalhos tendentes à reestruturação dos serviços de pilotagem dos portos e barras do continente encontram-se concluídos.

Nessa reestruturação foram analisadas as principais formas orgânicas susceptíveis de enquadrar os

serviços de pilotagem, designadamente, a concessão de serviços públicos, a empresa pública e o instituto público.

Dos possíveis enquadramentos, optou-se pelo instituto público, como sendo a forma mais consentânea com as características próprias daqueles serviços e mais receptiva às pretensões que o pessoal a eles afecto desde há muito deseja ver consagradas.

Deste modo, pelo presente diploma promove-se a constituição do Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos — que usa a sigla INPP —, define-se o respectivo objecto, delimita-se em termos genéricos o seu âmbito territorial e estabelece-se o sistema de tutela administrativa como meio de garantir ao Estado a orientação e *contrôle* da sua actividade.

Igualmente se regulamenta o regime administrativo e social do pessoal e o sistema de prestação de serviços e taxas a seguir pelo Instituto.

A constituição do INPP dispõe, por outro lado, a supressão da actual orgânica dos serviços de pilotagem, pelo que se extingue a Corporação Geral dos Pilotos e as corporações e secções locais de pilotos.

Deverá salientar-se que em diploma autónomo e após audição dos governos regionais se prevê a extensão do presente regime aos respectivos serviços de pilotagem.

Nestes termos:

O Governo decreta, nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o seguinte:

PARTE I

Disposições comuns

CAPÍTULO I

Generalidades

ARTIGO 1.º

(Conceito)

E criado o Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos, adiante designado por INPP, instituto público dotado de personalidade jurídica e autonomia administrativa e financeira e património próprio que actua na dependência do Secretário de Estado da Marinha Mercante.

ARTIGO 2.º

(Regime jurídico)

O INPP rege-se pelo presente diploma e pelos regulamentos que o completam, designadamente, o estatuto do pessoal, o regulamento disciplinar e o regulamento de prestação de serviços e taxas, os quais são publicados em anexo a este diploma, dele fazendo parte integrante.

ARTIGO 3.º

(Objectivos)

1 — O INPP tem por objectivo assegurar a eficiência do serviço público de pilotagem nas barras,

portos, rios, terminais ou bóias de amarração, na orla marítima sob jurisdição nacional, considerados lugares susceptíveis de realização de opções comerciais.

2 — Além dos serviços referidos no número anterior, poderá o INPP exercer quaisquer outras actividades complementares ou subsidiárias que a índole do serviço imponha ou a experiência e o progresso técnico aconselhem.

3 — O INPP deverá ainda colaborar com as entidades ligadas à exploração, segurança e defesa dos portos.

ARTIGO 4.º

(Atribuições)

São atribuições do INPP:

- a) A instalação, manutenção e desenvolvimento dos departamentos de pilotagem nos diferentes portos do País;
- b) A coordenação no âmbito nacional de tudo quanto respeite à execução de tratados, convenções e acordos internacionais relacionados com o objectivo fundamental do INPP, bem como a representação do Estado Português nos correspondentes organismos internacionais, quando de outro modo não for determinado.

ARTIGO 5.º

(Natureza, âmbito e regime de serviço)

1 — O INPP explora em regime de exclusivo o serviço público de pilotagem marítima e fluvial.

2 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações nacionais e estrangeiras nos portos em que existam departamentos de pilotagem e abrange os serviços prestados à navegação nos termos consignados no Regulamento de Prestação de Serviços e Taxas, anexo a este diploma.

3 — Pelos serviços a que se referem os números anteriores o INPP cobrará dos navios ou entidades as taxas estipuladas nas tabelas anexas ao Regulamento de Prestação de Serviços e Taxas, anexo a este diploma.

ARTIGO 6.º

(Competência)

No âmbito das atribuições referidas no artigo 4.º, compete ao INPP:

- a) Elaborar e propor para homologação pelo Governo regulamentação e medidas relativas aos serviços de pilotagem;
- b) Propor ou apreciar as iniciativas legislativas e regulamentares relativas aos serviços de pilotagem, em colaboração com todas as entidades interessadas;
- c) Dar parecer sobre estudos, experiências ou realizações de carácter técnico da iniciativa de outros organismos que por algum modo possam interferir nos serviços de pilotagem;
- d) Planear e instalar os departamentos de pilotagem nos locais julgados convenientes e assegurar o seu funcionamento;

- e) Executar estudos nos domínios da pilotagem, por forma a dar satisfação às necessidades nacionais e aos compromissos internacionais e contribuir para o desenvolvimento técnico naqueles domínios;
- f) Recrutar o seu pessoal e promover a sua instrução;
- g) Assegurar a unidade de orientação e de métodos de trabalho nos domínios da pilotagem, no território nacional, elaborando instruções, fixando terminologia e estabelecendo normas;
- h) Promover a realização de reuniões em que participem utilizadores e ou representantes de outros serviços públicos com vista a aumentar a eficiência do serviço;
- i) Assegurar a representação oficial do sector de pilotagem em todos os organismos nacionais e internacionais ou iniciativas em que sejam tratados assuntos da especialidade;
- j) Desempenhar todas as tarefas que resultem deste diploma e da demais legislação em vigor ou das funções que, cumulativamente, lhe forem atribuídas.

ARTIGO 7.º

(Uso público dos serviços)

1 — A todos é lícito utilizar os serviços de pilotagem, desde que sejam observadas as disposições legais e regulamentares aplicáveis.

2 — A lei poderá definir prioridades de uso dos serviços de pilotagem e estabelecer preferências e benefícios em favor de entidades que prossigam interesses públicos dignos de protecção especial.

ARTIGO 8.º

(Relações com outros serviços ou entidades)

1 — Para o bom desempenho das atribuições que lhe são cometidas pelo presente diploma, o INPP articulará a sua acção com outros serviços ou entidades, quer nacionais ou estrangeiras, públicas ou privadas, civis ou militares, que de qualquer modo se ocupem ou interessem por assuntos relacionados com a navegação e segurança dos portos.

2 — Sempre que se mostre necessário, poderá o INPP contactar com os referidos serviços ou entidades com o objectivo de adquirir e permutar conhecimentos e experiências sobre todos os assuntos da sua especialidade.

CAPÍTULO II

Orgânica

DIVISÃO I

Disposições comuns

ARTIGO 9.º

(Estrutura geral do INPP)

1 — O INPP compreenderá:

- a) Órgãos;
- b) Serviços;
- c) Departamentos de pilotagem.

2 — São órgãos do INPP:

- a) O conselho de gestão;
- b) O conselho geral.

3 — São serviços do INPP:

- a) Os serviços administrativos;
- b) Os serviços técnicos de apoio.

4 — Os departamentos de pilotagem compreendem os serviços de pilotagem e os auxiliares do serviço de pilotagem.

5 — Com vista à realização de estudos ou outras tarefas necessárias à prossecução dos objectivos do INPP, poderão constituir-se no âmbito deste, e por iniciativa dos diversos órgãos ou serviços, os grupos de trabalho que se considerem indispensáveis, integrando elementos daqueles, com audição prévia dos respectivos responsáveis interessados.

DIVISÃO II

Órgãos

SECÇÃO I

Conselho de gestão

ARTIGO 10.º

(Conceito)

O conselho de gestão é um órgão de gestão do INPP, com a competência definida no artigo 12.º

ARTIGO 11.º

(Constituição)

1 — O conselho de gestão é nomeado pelo Ministro dos Transportes e Comunicações e é constituído pelos seguintes elementos:

- a) Um presidente;
- b) Quatro vogais, escolhidos de entre os pilotos, sendo dois do departamento de Lisboa, um do departamento do Douro e Leixões e um do departamento de Setúbal, ouvido o pessoal dos respectivos departamentos.

2 — A representação dos diversos departamentos no conselho de gestão, nos termos referidos na alínea b) do número anterior, poderá ser alterada por portaria do Secretário de Estado da Marinha Mercante.

3 — Os membros do conselho de gestão exercerão o mandato durante três anos renováveis e isentos de caução, podendo ser exonerados a qualquer tempo.

4 — O exercício das funções de vogal do conselho de gestão é incompatível com o desempenho de qualquer outro cargo directivo dentro do INPP.

ARTIGO 12.º

(Competência)

1 — Ao conselho de gestão compete:

- a) Assegurar a gestão e desenvolvimento do INPP, competindo-lhe genericamente: a

criação e a organização dos seus serviços como melhor convenha aos seus fins; a administração do seu património, incluindo a aquisição e alienação de bens, e a representação do INPP em juízo e fora dele;

- b) Pronunciar-se sobre todos os assuntos que lhe sejam cometidos pelo presidente.

2 — Face ao disposto no número anterior, compete, nomeadamente, ao conselho de gestão:

- a) Coordenar a acção dos departamentos na parte que exceda a competência que a estes é conferida pelo presente diploma;
- b) Elaborar e submeter à apreciação do Secretário de Estado da Marinha Mercante o orçamento e o plano das actividades do INPP;
- c) Elaborar e submeter à apreciação do conselho geral o relatório anual da sua actividade e as contas de gerência;
- d) Elaborar e submeter à aprovação do Secretário de Estado da Marinha Mercante o regulamento interno necessário à organização e bom funcionamento dos serviços;
- e) Fiscalizar e inspecionar os serviços técnicos e administrativos dos departamentos;
- f) Aprovar os modelos dos livros e impressos a usar no serviço da secretaria dos departamentos e expedir as instruções necessárias à sua escrituração correcta e uniforme;
- g) Fixar anualmente o montante máximo das despesas que cada departamento poderá realizar sem dependência de autorização do conselho de gestão;
- h) Deliberar sobre todos os processos respeitantes a concursos para preenchimento das vagas de pessoal existentes nos quadros dos vários departamentos do INPP;
- i) Deliberar sobre todos os processos respeitantes a nomeações, promoções, exonerações e quaisquer outros que alterem ou extingam a situação do pessoal dos departamentos e dos serviços centrais;
- j) Deliberar sobre todos os processos respeitantes a autorização de despesas de valor excedente ao montante que for fixado para cada departamento de pilotagem, ao abrigo do disposto na alínea g);
- k) Suprir os *deficits* pecuniários dos departamentos, nos termos consignados no artigo 35.º;
- l) Estudar e propor ao Secretário de Estado da Marinha Mercante, sempre que o julgue oportuno, os coeficientes a aplicar às taxas de pilotagem;
- m) Manter em depósito, em qualquer instituição de crédito, todas as importâncias disponíveis, com excepção das consideradas necessárias para fazer face às despesas correntes;
- n) Exercer a competência que lhe for atribuída pelo estatuto disciplinar;
- o) Fixar subsídios, abonos e as remunerações previstas no artigo 53.º

3 — O presidente do conselho de gestão tem a competência atribuída por lei aos directores-gerais, competindo-lhe ainda especialmente o seguinte:

- a) Presidir ao conselho de gestão e ao conselho geral;
- b) Assegurar as relações do INPP com o Governo;
- c) Apresentar ao Secretário de Estado da Marinha Mercante, devidamente informados, os assuntos que careçam de resolução superior;
- d) Assegurar o funcionamento do INPP dentro da orientação definida pelo Governo, conselho geral e conselho de gestão, no âmbito das suas competências;
- e) Promover a execução das deliberações que vinculem o INPP;
- f) Assegurar a representação do INPP junto de outros serviços e entidades nacionais, estrangeiras e internacionais;
- g) Convocar reuniões conjuntas do conselho de gestão com as comissões administrativas dos departamentos sempre que o julgar conveniente ou quando assim for requerido por algum destes órgãos;
- h) Exercer a inspecção superior do INPP.

4 — O presidente poderá delegar nos vogais qualquer dos poderes da sua competência.

5 — Nas suas faltas ou impedimentos, o presidente é substituído por quem o Secretário de Estado da Marinha Mercante designar.

ARTIGO 13.º

(Delegação de competência)

1 — Para além das atribuições referidas no artigo anterior, o Secretário de Estado da Marinha Mercante poderá delegar no conselho de gestão outras funções que a lei lhe permita delegar nos directores-gerais.

2 — O conselho de gestão poderá delegar, no todo ou em parte, em qualquer dos membros os poderes que lhe são conferidos no artigo 12.º

3 — O presidente do conselho de gestão poderá estabelecer, sempre que o julgue necessário, os limites e termos do exercício dos poderes delegados referidos no número anterior.

4 — O conselho de gestão poderá delegar nas comissões administrativas dos departamentos de pilotagem, a título provisório, no todo ou em parte, a sua competência específica em relação ao respectivo departamento, quando assim o entender e tal se justificar para melhor funcionamento dos serviços.

ARTIGO 14.º

(Funcionamento)

1 — O conselho de gestão reunirá:

- a) Ordinariamente, duas vezes por mês;
- b) Extraordinariamente, sempre que convocado pelo presidente por sua iniciativa ou a pedido de qualquer dos vogais.

2 — O conselho de gestão só pode deliberar quando estiver presente a maioria dos seus membros. As deliberações serão tomadas por maioria de votos dos presentes; todavia, quando se verificar o quórum mínimo, as deliberações só serão válidas quando tomadas por unanimidade.

Em caso de empate, o presidente terá voto de qualidade.

3 — No caso de demissão ou impedimento por mais de sessenta dias consecutivos de qualquer dos vogais do conselho de gestão, este será substituído definitivamente, por nomeação, nos termos do n.º 1 do artigo 11.º

4 — Todas as reuniões serão secretariadas por um dos vogais eleito, no início de cada mandato, por todos os membros do conselho de gestão.

5 — As deliberações constarão de acta da reunião em que foram tomadas e só por ela podem ser aprovadas.

6 — As actas podem ser aprovadas:

- a) No final da reunião;
- b) Na reunião seguinte.

7 — As actas são assinadas por todos os membros presentes às reuniões a que respeitem e podem ser exaradas:

- a) Em livro próprio;
- b) Em folhas soltas, que serão arquivadas por ordem cronológica.

8 — São admitidas declarações de voto devidamente fundamentadas.

9 — O conselho de gestão poderá convocar para assistir às suas reuniões elementos a ele estranhos, pertencentes ou não ao INPP, cuja presença seja considerada de utilidade, devendo consignar-se os seus pareceres na acta da respectiva reunião.

10 — Sem prejuízo do disposto no presente diploma e seus regulamentos, as normas de funcionamento interno do conselho de gestão poderão por este ser estabelecidas, carecendo de aprovação do Secretário de Estado da Marinha Mercante.

SECÇÃO II

Conselho geral

ARTIGO 15.º

(Conceito)

O conselho geral é um órgão consultivo e de *contrôle* do INPP.

ARTIGO 16.º

(Constituição)

1 — O conselho geral é constituído pelos seguintes elementos:

- a) Presidente do conselho de gestão;
- b) Vogais do conselho de gestão;
- c) Chefes dos departamentos de pilotagem;

- d) Representantes dos departamentos de pilotagem na seguinte proporção por cada departamento:

Departamento até dez elementos — um trabalhador eleito por todo o pessoal de cada um dos departamentos;

Departamento até vinte elementos — um piloto e um auxiliar eleitos pelo pessoal respectivo;

Departamento até quarenta elementos — dois pilotos e dois auxiliares eleitos pelo pessoal respectivo;

Departamento até oitenta elementos — três pilotos e três auxiliares eleitos pelo pessoal respectivo;

Departamento com mais de oitenta elementos — quatro pilotos e quatro auxiliares eleitos pelo pessoal respectivo.

2 — Para efeitos da alínea d) do número anterior, considera-se auxiliar todo o pessoal não piloto.

ARTIGO 17.º

(Competência)

1 — Compete ao conselho geral:

- a) Apreciar os planos de actividade, orçamento e relatórios e contas anuais apresentados pelo conselho de gestão e sobre eles emitir os respectivos pareceres;
- b) Pronunciar-se sobre as directrizes gerais de actuação do INPP e propor linhas de orientação para a sua actividade;
- c) Pronunciar-se sobre qualquer assunto que o conselho de gestão entenda dever submeter à sua consideração;
- d) Pronunciar-se sobre a revisão fundamentada dos quadros do pessoal do INPP;
- e) Pronunciar-se sobre os regulamentos dos concursos e dos cursos de aperfeiçoamento;
- f) Pronunciar-se sobre quaisquer assuntos que lhe sejam submetidos pelo Secretário de Estado da Marinha Mercante, pelos restantes órgãos do Instituto ou por qualquer dos membros do próprio conselho geral.

2 — O conselho geral ou qualquer dos seus membros poderá solicitar ao conselho de gestão elementos de informação necessários ao despacho das suas funções.

ARTIGO 18.º

(Funcionamento)

1 — O conselho geral reunirá ordinariamente uma vez por semestre e extraordinariamente, mediante convocação do presidente, por iniciativa deste ou a pedido de um terço dos seus membros.

2 — O conselho geral será convocado por ofício registado com aviso de recepção dirigido a cada um dos seus membros com a antecedência de dez dias da data marcada para o plenário.

3 — As deliberações do conselho geral só serão válidas desde que se encontre presente, pelo menos,

dois terços dos seus membros, e serão tomadas por maioria de votos, tendo o presidente voto de qualidade, em caso de empate.

4 — Para efeitos das alíneas a) e b) do artigo 17.º, a deliberação do conselho geral sobre aquelas matérias deve ser tomada por maioria absoluta dos seus membros.

5 — São admitidas declarações de voto devidamente fundamentadas.

6 — Qualquer membro do conselho geral pode fazer-se representar nas suas faltas ou impedimentos por outro dos seus membros que não seja vogal do conselho de gestão.

7 — Os vogais do conselho de gestão participarão nos trabalhos do conselho geral, usando da palavra e apresentando propostas e sugestões, mas sem voto deliberativo.

8 — As deliberações constarão da acta da reunião em que foram tomadas.

9 — A acta de cada reunião deverá ser redigida nos primeiros oito dias seguintes e apresentada pessoalmente ou enviada pelo correio a cada um dos membros presentes à reunião para assinatura.

10 — A agenda de trabalhos referentes às reuniões ordinárias deverá ser enviada a cada um dos membros com a antecedência mínima de um mês.

Quando se trate de reuniões extraordinárias, aquele prazo poderá ser apenas de oito dias.

ARTIGO 19.º

(Participação)

Quando a natureza dos assuntos a tratar no conselho geral o tornar conveniente, poderá o presidente, por sua iniciativa, ou a pedido do conselho, convidar a participar nas reuniões, sem direito a voto, pessoas de reconhecida competência nas matérias em análise.

DIVISÃO III

Serviços

SECÇÃO I

Serviços administrativos centrais

ARTIGO 20.º

(Conceito)

Os serviços administrativos centrais são os serviços do INPP que asseguram o apoio burocrático e administrativo indispensável ao funcionamento daquele, dentro da orientação estabelecida superiormente.

ARTIGO 21.º

(Constituição)

Os serviços administrativos do INPP são integridos pelas secções seguintes:

- a) Secção de expediente e pessoal;
- b) Secção de contabilidade, tesouraria e aprovisionamento.

ARTIGO 22.º**(Atribuições da secção de expediente e pessoal)**

A secção de expediente e pessoal tem as seguintes atribuições:

- a) Organizar a gestão do pessoal e manter o cadastro disciplinar e técnico actualizado;
- b) Assegurar o expediente geral, organizar e manter actualizado o arquivo geral;
- c) Assegurar o funcionamento da acção social complementar a prosseguir no INPP e o expediente geral desta, assim como toda a actividade empreendida pelos serviços públicos no âmbito daquela segurança social;
- d) Prestar apoio administrativo ao conselho de gestão;
- e) Coordenar o apoio administrativo dos diversos órgãos e serviços do INPP.

ARTIGO 23.º**(Atribuições da secção de contabilidade, tesouraria e aprovisionamento)**

A secção de contabilidade, tesouraria e aprovisionamento tem as seguintes atribuições:

- a) Assegurar a contabilidade e tesouraria;
- b) Assegurar o processo administrativo dos orçamentos;
- c) Assegurar o processo administrativo do aprovisionamento geral do INPP;
- d) Assegurar a gestão dos stocks de material de expediente do INPP.

SECÇÃO II**Serviços de apoio técnico****ARTIGO 24.º****(Constituição)**

O conselho de gestão disporá dos serviços de apoio técnico que vierem a ser considerados necessários, podendo, para o efeito, contratar os técnicos indispensáveis, mediante autorização do Secretário de Estado da Marinha Mercante.

DIVISÃO IV**Departamentos de pilotagem****SECÇÃO I****Disposições comuns****ARTIGO 25.º****(Organização)**

1 — A nível local, em cada um dos portos onde havia uma corporação ou secção de pilotos, passam a

existir departamentos de pilotagem, cujo quadro de pessoal será estabelecido no respectivo regulamento interno de cada departamento.

2 — Compete ao Secretário de Estado da Marinha Mercante criar ou extinguir departamentos de pilotagem nos portos do continente.

3 — Cada departamento de pilotagem terá a seguinte constituição:

- a) Uma comissão administrativa;
- b) Serviços auxiliares.

4 — Cada departamento de pilotagem será chefiado por um piloto nomeado pelo conselho de gestão do INPP, após consulta prévia ao respectivo departamento, de entre os membros da comissão administrativa.

5 — Nos departamentos onde não se justifique a orgânica consignada no n.º 3, o exercício das funções e competência correspondente àqueles órgãos e serviços serão regulados pelos respectivos regulamentos internos.

ARTIGO 26.º**(Classificação)**

1 — Os departamentos de pilotagem classificar-se-ão em 1.ª, 2.ª, 3.ª e 4.ª categorias.

2 — É da competência do Secretário de Estado da Marinha Mercante, sob proposta do conselho de gestão do INPP, a classificação e reclassificação dos departamentos de pilotagem nas categorias referidas no número anterior, tendo em consideração os seguintes factores:

- a) Quantidade e qualidade dos serviços efectuados em cada departamento;
- b) Tonelagem bruta da navegação movimentada;
- c) Rentabilidade dos respectivos departamentos de pilotagem;
- d) Regime de prestação dos serviços (contínuo ou intermitente);
- e) Extensão da área dos portos e seus acessos.

SECÇÃO II**Comissão administrativa****ARTIGO 27.º****(Conceito)**

A comissão administrativa é um órgão de gestão do INPP com a competência definida no artigo 29.º

ARTIGO 28.º**(Constituição)**

A constituição da comissão administrativa será definida no regulamento interno de cada departamento de pilotagem, o qual terá de ter a aprovação do conselho de gestão do INPP.

ARTIGO 29.º

(Competência)

Compete à comissão administrativa:

- a) Dirigir a actividade do respectivo departamento, zelar e defender os interesses do INPP a nível local;
- b) Cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares e as determinações do conselho de gestão do INPP;
- c) Gerir os fundos que forem confiados à sua guarda e responsabilidade;
- d) Velar por que sejam escriturados e estejam sempre em dia todos os seus livros e registos;
- e) Elaborar uma conta de caixa dos fundos que administra, extraindo dela uma cópia mensal, que, devidamente instruída com os seus documentos de receita e de despesa, será submetida a exame e aprovação do conselho de gestão;
- f) Propor ao conselho de gestão as alterações que entender convenientes para o bom funcionamento dos serviços locais;
- g) Efectuar as despesas que nos termos das alíneas g) e j) do n.º 1 do artigo 12.º lhe forem autorizadas pelo conselho de gestão;
- h) Exercer a competência que lhe for atribuída pelo estatuto disciplinar.

ARTIGO 30.º

(Responsabilidade)

Os membros da comissão administrativa são solidariamente responsáveis perante o conselho de gestão do INPP por todos os actos da sua gerência.

ARTIGO 31.º

(Funcionamento)

1 — A comissão administrativa será presidida pelo chefe do respectivo departamento de pilotagem ou, na sua falta ou impedimento, por quem o substituir, e reunirá ordinariamente uma vez por mês e extraordinariamente sempre que convocado pelo presidente ou a pedido da maioria dos seus membros.

2 — A comissão administrativa só poderá reunir quando estiver presente a maioria dos seus membros e as resoluções são tomadas por maioria de votos, tendo o presidente voto de qualidade, em caso de empate.

CAPÍTULO III

Gestão financeira

ARTIGO 32.º

(Receitas)

1 — Constituem receitas do INPP:

- a) Taxas;
- b) As remunerações de serviços prestados;

- c) Produto de reboques e de aluguer de embarcações e material;
- d) Os juros das quantias em depósito;
- e) Produto de venda de embarcações e outros artigos que já não convenham ao serviço;
- f) Produto de achados, feitas as deduções legais;
- g) Produto dos descontos efectuados por motivo de licença ou doença;
- h) Produto de quaisquer multas aplicadas, nos termos do regulamento de prestação de serviços e taxas ou do estatuto disciplinar;
- i) Estornos de seguros;
- j) Indemnizações das companhias de seguros por acidentes de trabalho, quando o INPP pague aos interessados;
- k) Restituição de quaisquer abonos recebidos e não vencidos;
- l) Doações, heranças ou legados que lhe sejam destinados;
- m) As dotações que lhe sejam especialmente atribuídas no Orçamento Geral do Estado;
- n) Quaisquer outros proventos ou rendimentos não especificados.

2 — As receitas destinam-se a cobrir as despesas a que se refere o artigo 36.º

3 — O valor das remunerações por serviços prestados e, bem assim, as taxas referidas na alínea a) do n.º 1 serão fixados por portaria do Secretário de Estado da Marinha Mercante, de modo a assegurar o equilíbrio económico entre as receitas e os encargos do INPP, a fim de satisfazer com regularidade e continuidade as necessidades colectivas, acompanhando o desenvolvimento destas e o aperfeiçoamento dos meios técnicos utilizáveis.

4 — No cálculo das taxas ter-se-á em conta, designadamente:

- a) A cobertura do custo de produção dos serviços prestados;
- b) A reintegração dos bens utilizados, de modo a permitir a sua oportuna renovação;
- c) A satisfação dos encargos financeiros dos capitais investidos.

5 — Na fixação das taxas relativas aos serviços de pilotagem serão também tomadas em consideração as disposições aplicáveis dos tratados, convenções e acordos em vigor.

ARTIGO 33.º

(Cobrança e arrecadação das receitas locais)

1 — Os departamentos de pilotagem procederão à cobrança e arrecadação das receitas locais, devendo efectuar o seu apuramento no último dia de cada mês.

2 — O montante das receitas locais mensalmente apuradas será enviado ao conselho de gestão até ao dia 15 do mês seguinte e deverá ser acompanhado de um balancete donde conste:

- a) O montante das receitas arrecadadas;
- b) Os duplicados dos recibos cobrados e outros documentos que justifiquem as receitas;
- c) Uma relação dos recibos cobrados e não cobrados com referência a esse mês;

- d) Uma relação das despesas do mês devidamente discriminadas e comprovadas.

ARTIGO 34.º

(Exame e aprovação dos balancetes)

Até ao fim do mês em que forem recebidos, o conselho de gestão procederá ao exame e aprovação dos balancetes dos departamentos de pilotagem, devendo remeter a cada um, tanto quanto possível dentro deste prazo, a importância correspondente às despesas relacionadas, a fim de que seja reintegrado o respectivo fundo de maneoio.

ARTIGO 35.º

(Reserva e fundos)

1 — Para efeitos de movimentação das receitas e despesas existirá:

- a) A nível central, um fundo de reserva administrado pelo conselho de gestão e fiscalizado pelo conselho geral, para o qual transitará a parte dos excedentes de cada exercício que lhe for anualmente destinada, nunca inferior a 10 % dos mesmos;
- b) A nível central e de cada departamento de pilotagem, um fundo de maneoio, cuja existência será fixada pelo conselho de gestão durante o mês de Janeiro de cada ano e corresponderá ao triplo da média mensal das respectivas despesas efectuadas no ano anterior; este fundo destina-se a fazer face às despesas correntes de cada mês;
- c) A nível central, um fundo para fins sociais, destinado a financiar benefícios sociais ou fornecimentos de serviços colectivos ao pessoal.

2 — Constituem fundo para fins sociais as seguintes receitas:

- a) 2 % das receitas apuradas em cada exercício;
- b) As receitas provenientes de participações, dotações ou subsídios de que o INPP seja beneficiário e destinado a esse fim.

ARTIGO 36.º

(Despesas)

Constituem despesas do INPP todas as que resultem do normal exercício das suas funções.

ARTIGO 37.º

(Dívida ao INPP)

1 — As dívidas ao INPP, quando não forem pagas dentro do prazo para pagamento voluntário, vencem juros de mora.

2 — Na falta de pagamento, são competentes para a cobrança judicial os tribunais comuns, servindo

de título executivo o certificado de dívida, assinado por qualquer membro do conselho de gestão, com selo branco.

ARTIGO 38.º

(Património)

1 — O INPP administra o domínio público do Estado afecto à exploração dos serviços a seu cargo, devendo manter em dia o respectivo cadastro, afectar-lhe os bens que nele convenha incorporar, des afectar os dispensáveis e assegurar a respectiva política.

2 — Os bens do domínio privado do INPP affectos ou não à exploração dos seus serviços e os demais bens que o Instituto receba ou adquira para realização dos seus fins constituem o seu património privativo.

ARTIGO 39.º

(Previsões da gestão financeira)

A gestão financeira e patrimonial do INPP será disciplinada pelas seguintes previsões:

- a) Programas anual e plurianuais de actividades;
- b) Orçamento anual.

ARTIGO 40.º

(Aprovação dos planos de actividade e do orçamento)

1 — O INPP submeterá à aprovação do Ministro dos Transportes e Comunicações e ao visto do Ministro das Finanças e do Plano os programas de actividade e orçamento.

2 — Anualmente, o Estado promoverá a inscrição no Orçamento Geral do Estado de um subsídio estritamente necessário para a cobertura do *deficit* de exercício do INPP, salvaguardados o fundo de reserva e as dotações atribuídas ao fundo para fins sociais referidos no artigo 35.º

ARTIGO 41.º

(Transferências de verbas)

As transferências de verbas ou o reforço das dotações orçamentais carecem de prévia autorização do conselho de gestão.

ARTIGO 42.º

(Alienação de bens)

A alienação de quaisquer bens do património do INPP dependerá da autorização prévia do conselho de gestão.

ARTIGO 43.º

(Empréstimos)

1 — O INPP pode contrair empréstimos em moeda nacional ou estrangeira, titulados por qualquer das formas de uso corrente e em conformidade com os preceitos da legislação vigente.

2 — Os empréstimos por prazo superior a cinco anos só podem ser contraídos para a realização de investimentos reprodutivos, para renovação ou ampliação de instalações e serviços ou para conversão de dívidas anteriores a curto ou a médio prazo.

3 — Os títulos de crédito, os bens do domínio privado do INPP e os rendimentos do seu património poderão servir de garantia aos empréstimos contraídos.

ARTIGO 44.º

(Contabilidade)

1 — A contabilidade do INPP obedece às regras de gestão empresarial que lhe é própria, mantendo-se paralelamente à escrita orçamental.

2 — Da escrita orçamental deverá constar: quanto à receita, a verba orçamentada e a cobrança realizada; no tocante aos encargos figurarão as dotações atribuídas, os pagamentos efectuados e os saldos de cada dotação.

3 — A contabilidade dos departamentos de pilotagem obedecerá às regras que vierem a ser definidas pelo conselho de gestão.

4 — A contabilidade subordinar-se-á ao plano estabelecido pelo conselho de gestão e mostrará a posição das contas do activo, passivo e situação líquida, bem como da conta de resultados.

ARTIGO 45.º

(Livros e impressos)

1 — Todos os livros e impressos a utilizar nos serviços de secretaria e tesouraria serão do número e do modelo a estabelecer pelo conselho de gestão.

2 — Os livros da escrita principais terão termos de abertura e encerramento e folhas numeradas e serão assinados pelo presidente do conselho de gestão.

ARTIGO 46.º

(Balancetes mensais)

1 — Mensalmente, além dos extractos da conta «Caixa» mensal e da escrita orçamental, serão elaborados balancetes do Caixa e do Razão, em que se mostra as posições orçamentais das diferentes contas.

2 — Cópias dos extractos da conta «Caixa» e da escrita orçamental, bem como dos balancetes do Caixa e do Razão, serão mensalmente enviados, para conhecimento, aos departamentos locais de pilotagem.

ARTIGO 47.º

(Elaboração de um «Desenvolvimento»)

A crédito da conta «Resultados» são levados os saldos da conta «Exploração», os resultados das verbas dos bens considerados dispensáveis e os rendimentos da aplicação de fundos. A débito da mesma conta são levadas todas as despesas não consideradas

na conta «Exploração». Anexo à conta «Resultados» será elaborado um «Desenvolvimento» suficientemente discriminado desta conta.

ARTIGO 48.º

(Saldo da conta «Resultados»)

Os saldos positivos da conta «Resultados» transitam para o fundo de reserva.

ARTIGO 49.º

(Aprovação do relatório e contas anuais da gerência)

Até ao dia 31 de Março de cada ano, o conselho de gestão deverá submeter à apreciação e aprovação do conselho geral o relatório e contas anuais da sua gerência, que posteriormente serão submetidos à homologação do Ministro dos Transportes e Comunicações.

ARTIGO 50.º

(Arquivo)

1 — O conselho de gestão e as comissões administrativas conservarão em arquivo e pelo prazo de dez anos a correspondência e os elementos da sua escrita principal.

2 — As fotocópias dos documentos arquivados têm a mesma força probatória dos originais, mesmo quando se trate de ampliações de microfilmes que os reproduzem.

CAPÍTULO IV

Pessoal

ARTIGO 51.º

(Regime jurídico)

1 — O pessoal do INPP fica sujeito ao regime administrativo especial constante dos estatutos e regulamentos anexos a este diploma e que dele fazem parte integrante.

2 — Subsidiariamente aplicar-se-á o regime do contrato individual de trabalho.

ARTIGO 52.º

(Pessoal do quadro)

O pessoal do INPP será o constante dos quadros a que se referem os artigos 57.º a 67.º deste diploma.

ARTIGO 53.º

(Remunerações)

1 — Os vencimentos do pessoal constarão de tabela a aprovar por despacho do Secretário de Estado da Marinha Mercante.

2 — As remunerações que forem previstas na referida tabela serão acumuláveis com quaisquer outras que sejam devidas ao mesmo pessoal, nos termos deste diploma e seus regulamentos e demais legislação em vigor.

ARTIGO 54.º

(Pessoal requisitado a outros serviços)

1 — Quando se mostre indispensável, o Secretário de Estado da Marinha Mercante poderá requisitar pessoal de outros serviços ou institutos públicos para prestar serviço no INPP, fixando-lhe a respectiva remuneração, a pagar por dotação especial para este efeito inscrita no orçamento do INPP, e com o acordo do Ministro requisitando, se for esse o caso.

2 — O pessoal requisitado ao abrigo do número anterior não abre vaga no serviço de origem, mas o respectivo lugar pode ser preenchido interinamente.

3 — O tempo de serviço prestado pelos funcionários requisitados contará, para todos os efeitos, como se tivesse sido prestado nos quadros a que pretendem, mantendo os mesmos durante esse tempo os respectivos direitos, incluindo os relativos a promoção.

ARTIGO 55.º

(Pessoal contratado e assalariado além do quadro)

1 — Quando se reconheça ser absolutamente indispensável, poderá o INPP admitir temporariamente pessoal além do quadro em regime de:

- a) Contrato;
- b) Assalariamento.

2 — O pessoal admitido nos termos do número antecedente poderá exercer a sua actividade em:

- a) Tempo total;
- b) Tempo parcial.

ARTIGO 56.º

(Prestação de serviços)

1 — O INPP poderá recorrer à colaboração de empresas ou técnicos ao serviço de entidades nacionais ou estrangeiras para elaboração de estudos, pareceres ou projectos específicos ou para a execução de funções da sua especialidade em regime de prestação de serviços.

2 — Os contratos que forem celebrados nos termos e para os efeitos do número anterior deverão especificar obrigatoriamente a natureza das tarefas a executar, prazo de duração e remuneração.

PARTE II

Disposições especiais

CAPÍTULO I

Departamento central

ARTIGO 57.º

(Quadro do pessoal)

O quadro do pessoal do departamento central será fixado, no prazo de três meses após a entrada em vigor

do presente diploma, por portaria conjunta do Secretário de Estado da Marinha Mercante e do Secretário de Estado do Orçamento, sob proposta do conselho de gestão.

CAPÍTULO II

Departamentos de pilotagem

Viana do Castelo

ARTIGO 58.º

(Quadro de pessoal)

O departamento de pilotagem de Viana do Castelo terá o seguinte quadro de pessoal:

- 3 pilotos.
- 1 mestre.
- 1 marinheiro.

Douro e Leixões

ARTIGO 59.º

(Quadro de pessoal)

O departamento de pilotagem do Douro e Leixões terá o seguinte quadro de pessoal:

- 27 pilotos.
- 1 chefe de oficina.
- 5 motoristas.
- 5 mestres.
- 6 marinheiros.
- 4 vigias radiotelefonistas.
- 1 carpinteiro.
- 1 chefe dos serviços administrativos.
- 1 adjunto dos serviços administrativos.
- 1 escriptorário-dactilógrafo.
- 1 servente.

Aveiro

ARTIGO 60.º

(Quadro de pessoal)

O departamento de pilotagem de Aveiro terá o seguinte quadro de pessoal:

- 4 pilotos.
- 1 mestre.
- 1 marinheiro.
- 1 escriptorário-dactilógrafo.

Figueira da Foz

ARTIGO 61.º

(Quadro de pessoal)

O departamento de pilotagem da Figueira da Foz terá o seguinte quadro de pessoal:

- 2 pilotos.
- 1 mestre.
- 1 marinheiro.

Lisboa**ARTIGO 62.º****(Quadro de pessoal)**

O departamento de pilotagem de Lisboa terá o seguinte quadro de pessoal:

- 68 pilotos.
- 1 chefe de oficina.
- 4 motoristas.
- 9 mestres.
- 15 marinheiros.
- 8 vigias radiotelefonistas.
- 1 chefe dos serviços administrativos.
- 1 adjunto dos serviços administrativos.
- 1 primeiro-oficial.
- 2 segundos-oficiais.
- 2 escriturários-dactilógrafos.
- 1 tesoureiro.
- 1 cobrador.
- 1 contínuo.
- 1 fiel de armazém.
- 2 serventes.

Setúbal**ARTIGO 63.º****(Quadro de pessoal)**

O departamento de pilotagem de Setúbal terá o seguinte quadro de pessoal:

- 10 pilotos.
- 3 mestres.
- 3 motoristas.
- 3 marinheiros.
- 1 primeiro-oficial.
- 1 segundo-oficial.
- 1 servente.

Sines**ARTIGO 64.º****(Quadro de pessoal)**

O departamento de pilotagem de Sines é constituído pelo seguinte pessoal:

- 2 pilotos.

§ único. A composição e lotação do quadro do departamento de pilotagem de Sines será definida e completada de acordo com o desenvolvimento e as necessidades do porto por portaria do Secretário de Estado da Marinha Mercante, sobre proposta do conselho de gestão.

Portimão**ARTIGO 65.º****(Quadro de pessoal)**

O departamento de pilotagem de Portimão terá o seguinte quadro de pessoal:

- 2 pilotos.
- 1 mestre.

Faro-Olhão**ARTIGO 66.º****(Quadro de pessoal)**

O departamento de pilotagem de Faro-Olhão terá o seguinte quadro de pessoal:

- 2 pilotos.
- 1 mestre.
- 1 motorista.
- 1 marinheiro.

Vila Real de Santo António**ARTIGO 67.º****(Quadro de pessoal)**

O departamento de pilotagem de Vila Real de Santo António terá o seguinte quadro de pessoal:

- 1 piloto.
- 1 mestre.
- 1 motorista.
- 1 marinheiro.

PARTE III**Disposições finais e transitórias****ARTIGO 68.º****(Regime de serviço prestado no conselho de gestão)**

1 — Os servidores do INPP que forem investidos nos lugares de presidente do conselho de gestão e de vogal deste conselho desempenharão essas funções em comissão de serviço.

2 — O tempo de serviço prestado no conselho de gestão pelos servidores a que alude o número anterior é contado para efeitos de aposentação e antiguidade.

ARTIGO 69.º**(Selo branco)**

1 — O selo branco do Instituto produzirá efeitos idênticos aos dos selos brancos dos serviços públicos do Estado.

2 — O Instituto, salvo em actos de mero expediente, obriga-se pelas assinaturas do presidente e de um dos vogais do conselho de gestão, ou pela assinatura de dois vogais, podendo, em qualquer caso, uma delas ser delegada.

ARTIGO 70.º**(contratos de arrendamento)**

Os contratos de arrendamento em que o INPP seja parte deverão ser reduzidos a escrito, revestindo a forma que a lei determinar.

ARTIGO 71.º**(Isenção de impostos)**

O INPP está isento de todos os impostos, contribuições ou taxas, custos ou emolumentos e selos nos

processos, actos notariais de registo ou outros em que intervenha, em termos e condições idênticos aos do Estado.

ARTIGO 72.º

(Tempo de serviço para efeitos de aposentação)

Para efeitos de aposentação, o tempo de serviço efectivo prestado nos serviços de pilotagem pelo pessoal do INPP, nas circunstâncias que se indicam, será acrescido das percentagens seguintes:

- a) Mais 30 %, quando prestado de modo contínuo ou intermitente ou por turnos e desde que efectuado em serviço de pilotagem a bordo de navios;
- b) Mais 15 %, quando prestado de modo contínuo ou intermitente ou por turnos e desde que efectuado a bordo das embarcações dos serviços de pilotagem.

ARTIGO 73.º

(Aposentação)

1 — A aposentação e o cálculo das respectivas pensões de aposentação do pessoal no activo que já pertencia aos quadros das extintas corporações e secções de pilotos à data da entrada em vigor do presente diploma continuam a reger-se pelas disposições do Decreto n.º 41 668, de 7 de Junho de 1958, com as alterações que posteriormente lhe foram introduzidas pela Portaria n.º 279/76, de 3 de Maio, excepto quanto à alteração introduzida por esta portaria ao corpo do artigo 53.º do Decreto n.º 41 668, o qual passa a ter a seguinte redacção:

Art. 53.º A pensão de aposentação, para o pessoal a aposentar, determina-se fazendo incidir, mensalmente, as percentagens a seguir indicadas sobre o vencimento base que receberia se estivesse no activo, depois de deduzido do quantitativo correspondente à taxa do imposto profissional aplicável nessa situação:

	Per- cent- tagens
Quinze anos de antiguidade	60
Vinte anos de antiguidade	75
Vinte e um anos de antiguidade	77
Vinte e dois anos de antiguidade	79
Vinte e três anos de antiguidade	81
Vinte e quatro anos de antiguidade ...	83
Vinte e cinco anos de antiguidade	85
Vinte e seis anos de antiguidade	88
Vinte e sete anos de antiguidade	91
Vinte e oito anos de antiguidade	94
Vinte e nove anos de antiguidade	97
Trinta anos de antiguidade	100
§ 1.º	
§ 2.º	

2 — O mesmo regime referido no número anterior será aplicado às pensões do pessoal já aposentado naquela data.

3 — Os encargos com as pensões de aposentação resultantes da aplicação do disposto nos n.ºs 1 e 2 serão suportados pelos fundos de maneo a que se

refere a alínea b) do artigo 35.º, enquanto houver pessoal naquelas circunstâncias.

ARTIGO 74.º

(Extinção das corporações/secções)

São extintas a Corporação Geral dos Pilotos e as corporações e secções de pilotos actualmente existentes nos portos e barras do continente.

ARTIGO 75.º

(Normas subsidiárias)

A exploração, o uso público e funcionamento dos serviços a cargo do INPP continuam a reger-se pelas leis e regulamentos correspondentes em tudo o que não estiver previsto neste diploma.

ARTIGO 76.º

(Regime especial)

1 — O INPP conserva os direitos e assume as responsabilidades atribuídas ao Estado, nas disposições legais e regulamentares aplicáveis, designadamente quanto:

- a) A cobrança coerciva de taxas e rendimentos do serviço e de outros créditos do INPP;
- b) A sua representação pelo Ministério Público em quaisquer tribunais, sem prejuízo de patrocínio por advogado constituído, sempre que o conselho de gestão assim o entenda;
- c) A expropriação por utilidade pública, efectivação de despejos administrativos e policiais, ocupação de terrenos, implantação de traçados, estabelecimento de zonas de protecção e construção de instalações;
- d) A suspensão temporária, total ou parcial, por determinação do Governo de qualquer dos serviços a seu cargo;
- e) Ao uso público dos serviços, à sua fiscalização, definição de infracções respectivas e à aplicação das consequentes penalidades;
- f) A responsabilidade civil extracontratual.

2 — Em relação aos utentes, a responsabilidade do INPP não poderá abranger, em caso algum, lucros cessantes; as indemnizações por danos emergentes serão fixadas nos termos e dentro dos limites previstos no Regulamento de Prestação de Serviços e Taxas.

3 — Fica excluída a responsabilidade do INPP quando se prove a existência de culpa ou dolo dos utentes ou de caso fortuito ou de força maior e quando tenham expirado os prazos regulamentares de reclamação.

ARTIGO 77.º

(Credencial)

Salvo quanto ao patrocínio judiciário, a representação do INPP prevista no artigo 6.º poderá efectivar-se, no que respeita a actos e contratos, mediante

simples credencial subscrita pelo presidente do conselho de gestão e autenticada com o selo branco do Instituto.

ARTIGO 78.º

(Casos omissos e alterações ao diploma)

Os casos omissos e as alterações a este diploma e regulamentos que o venham a completar serão regulados por portaria do Secretário de Estado da Marinha Mercante, salvo quando, **respeitando também** a matéria da competência específica de outros departamentos governamentais, deva ser conjuntamente subscrita pelos respectivos membros do Governo.

ARTIGO 79.º

(Resolução de dúvidas)

As dúvidas suscitadas na interpretação ou aplicação deste diploma serão resolvidas por despacho do Secretário de Estado da Marinha Mercante.

ARTIGO 80.º

(Revisão deste diploma)

O conselho de gestão do INPP, ouvido o conselho geral dois anos após a publicação deste diploma e posteriormente de cinco em cinco anos, **deverá reexaminar** a presente organização, submetendo à consideração superior as alterações que a experiência torne aconselháveis.

ARTIGO 81.º

(Quadros de pessoal)

Nos lugares ou categorias em que, por força da aplicação do presente diploma, os actuais servidores que transitam das extintas corporações e secções de pilotos excedam o número de lugares no novo quadro, considerar-se-á este aumentado, nos correspondentes lugares e categorias, de tantos lugares e categorias quantas as unidades que ultrapassem as fixadas no mesmo, extinguindo-se esses lugares à medida que forem ocorrendo as respectivas vagas.

ARTIGO 82.º

(Transferências)

Em consequência do disposto no artigo anterior só serão admitidas transferências de pessoal entre quadros dos diferentes departamentos **para preenchimento** de vagas nestes ocorridas nos termos e condições para o efeito estabelecidos no estatuto do pessoal.

ARTIGO 83.º

(Preenchimento dos novos quadros)

Enquanto se verificar existir numa categoria ou classe pessoal em número excedente ao fixado nos novos quadros constantes dos artigos 58.º a 67.º, não

poderá ser preenchido nas categorias ou classes superiores respectivas, a não ser por promoção, um número de lugares correspondentes a esse excesso.

ARTIGO 84.º

(Transferência do património)

1 — Transitam para o INPP todos os bens, direitos e obrigações integrados no património das extintas Corporação Geral dos Pilotos e corporações e secções de pilotos do continente.

2 — A transferência para o INPP dos imóveis, dos móveis, incluindo embarcações e veículos automóveis, instalações e demais bens que integram a universalidade dos estabelecimentos a cargo da Corporação Geral dos Pilotos e das corporações e secções de pilotos, qualquer que seja a modalidade de inscrição nos correspondentes registos, operar-se-á por força deste artigo, que constituirá título suficiente para todos os efeitos, inclusive os de registo.

ARTIGO 85.º

(Ressalva de direitos)

Ao pessoal que mudar de situação em consequência da aplicação das disposições do presente diploma será contado nos novos lugares, para todos os efeitos, o tempo de serviço prestado nos anteriormente ocupados, em qualquer situação.

ARTIGO 86.º

(Vencimentos)

Enquanto não for publicada a tabela de vencimentos a que se refere o artigo 53.º deste diploma, manter-se-á em vigor a tabela aprovada por despacho do Secretário de Estado da Marinha Mercante de 31 de Dezembro de 1976, publicada no *Diário da República*, 2.ª série, de 7 de Fevereiro de 1977.

ARTIGO 87.º

(Lista nominativa)

O INPP publicará no *Diário da República*, dentro do prazo de sessenta dias a contar da data da entrada em vigor do presente diploma, e depois de aprovada pelo Secretário de Estado da Marinha Mercante, a lista nominal dos seus funcionários, com indicação dos lugares e situações em que ficarem providos, de harmonia com as disposições deste diploma.

ARTIGO 88.º

(Integração da pilotagem da Madeira e dos Açores)

Ao Ministro dos Transportes e Comunicações caberá decidir sobre a eventual extensão do âmbito do INPP aos portos da Madeira e dos Açores, após audição das entidades interessadas.

ARTIGO 89.º

(Encargos decorrentes da execução deste diploma)

O Ministro das Finanças e do Plano fica autorizado a introduzir no Orçamento Geral do Estado as alterações necessárias à execução deste diploma.

ARTIGO 90.º

(Legislação revogada)

Fica revogado o Decreto n.º 41 668, de 7 de Junho de 1958, com as alterações que posteriormente lhe foram introduzidas e que não tenham sido expressamente ressalvadas no presente diploma.

Alfredo Jorge Nobre da Costa — José da Silva Lopes — Amílcar José de Gouveia Marques.

Promulgado em 27 de Outubro de 1978.

Publique-se.

O Presidente da República, **ANTÓNIO RAMALHO EANES.**

ANEXO I

Estatuto do pessoal

CAPÍTULO I

Disposições preliminares

ARTIGO 1.º

1 — O pessoal do Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos, adiante designado por INPP, passa a reger-se por um estatuto privativo constituído pelas normas legais e regulamentares que disponham especialmente sobre o seu regime jurídico.

2 — Os princípios consignados no presente regulamento serão desenvolvidos e executados por normas a ele subordinadas, contidas em ordens de serviço dimanadas do conselho de gestão.

ARTIGO 2.º

O pessoal a que se refere o artigo 51.º da Lei Orgânica do INPP abrange os profissionais do Instituto com carácter de permanência, designadamente:

- a) Pilotos;
- b) Pessoal dos serviços auxiliares de pilotagem;
- c) Pessoal administrativo e auxiliar.

CAPÍTULO II

Deveres, direitos e garantias

ARTIGO 3.º

1 — Além de outros que as leis e os regulamentos inscrevam, são designadamente deveres do pessoal do INPP os seguintes:

- a) Estar ao serviço do interesse público e não de quaisquer interesses particulares, incum-

bindo-lhe acatar e fazer respeitar a autoridade do Estado na esfera de acção do Instituto;

- b) Guardar segredo sobre os assuntos de serviços de carácter reservado;
- c) Obedecer às ordens e instruções emanadas dos seus legítimos superiores sobre objecto de serviço e forma legal;
- d) Cooperar com os restantes agentes do Instituto na execução dos trabalhos da sua competência;
- e) Desempenhar pessoalmente as suas funções, com zelo e competência, procurando realizar o que for de interesse do Instituto e evitar quanto lhe possa causar prejuízo;
- f) Tomar todas as providências excepcionais ao seu alcance que o serviço exigir, quando por circunstâncias extraordinárias não seja possível aguardar ordens superiores;
- g) Cumprir com pontualidade as suas obrigações profissionais;
- h) Desempenhar as suas funções quando e onde lhe for determinado;
- i) Comportar-se com tacto e delicadeza nas suas relações com os utentes, superiores, camaradas, subordinados e o público em geral;
- j) Observar as normas de segurança no trabalho;
- k) Conservar e utilizar devidamente todos os bens relacionados com o seu trabalho;
- l) Ser portador do bilhete de identidade passado pelo INPP, quando em serviço deste.

2 — O dever estatuído na alínea c) do número anterior não exclui o direito de representação por parte de quem receba as ordens e instruções, o qual se processará nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea e).

ARTIGO 4.º

O pessoal dirigente dos departamentos de pilotagem é responsável perante o conselho de gestão pelo bom funcionamento destes, cumprindo-lhe designadamente:

- a) Velar pela observância das leis, regulamentos e mais disposições do serviço;
- b) Interessar-se pela máxima eficiência e melhoramento do serviço, dentro da maior economia, adoptando ou propondo a adopção de medidas de sua iniciativa ou sugeridas pelos seus subordinados, que julgarem convenientes e proveitosas para aqueles fins;
- c) Cooperar com os demais departamentos do Instituto em matérias das suas atribuições;
- d) Manter a disciplina, prevenindo infracções;
- e) Informar com verdade, isenção e espírito de justiça, designadamente em relação aos seus subordinados.

ARTIGO 5.º

1 — São direitos do pessoal, nomeadamente, os seguintes:

- a) Receber os abonos que lhe forem fixados;
- b) Ser aposentado de acordo com as normas legais aplicáveis;

- c) Gozar o descanso semanal e as férias anuais;
- d) Usufruir do benefício das obras sociais, culturais e de previdência facultadas pelo Instituto;
- e) Usar de representação perante os superiores ou para eles interpor recursos das decisões que julgue lesivas dos seus direitos e interesses;
- f) Exercer as suas funções em condições de higiene e segurança;
- g) Desempenhar tarefas mais leves que as anteriormente exercidas, em caso de capacidade de trabalho reduzida, desde que devidamente comprovada e que as possibilidades dos serviços o permitam.

2 — Quando as circunstâncias o justificarem, poderá o INPP custear as despesas judiciais e de procuradoria a servidores seus com a intervenção em quaisquer processos, quando motivados pelo serviço ou por actos legitimamente praticados no exercício das suas funções.

CAPÍTULO III

Transferências

ARTIGO 6.º

1 — É permitida a transferência de trabalhadores, da mesma categoria, de um departamento para outro mediante requerimento dos interessados dirigido ao presidente do conselho de gestão. Exceptuam-se as transferências em que o candidato não possa garantir a plena satisfação dos requisitos físicos e sanitários exigidos pelo condicionalismo próprio do serviço de pilotagem do porto onde o departamento para que pretenda ser transferido exerce a sua actividade; nestes casos a transferência não será autorizada.

2 — Os pedidos de transferência serão considerados aquando do pedido de abertura do respectivo concurso de admissão, nos termos do artigo 15.º

ARTIGO 7.º

O candidato à transferência para o quadro de outro departamento deve dar conhecimento por escrito à comissão administrativa do departamento a que pertence, o que será certificado por anotação exarada no requerimento.

ARTIGO 8.º

Em igualdade de condições, são condições de preferência para a transferência as indicadas pela ordem seguinte:

- a) Ter o candidato menos idade;
- b) Mais tempo de serviço na categoria.

ARTIGO 9.º

Os trabalhadores transferidos terão de se submeter ao período de aprendizagem nos termos das normas do regulamento interno de serviço do departamento para onde se operou a transferência, findo o qual tomarão posse do lugar sem mais formalidades.

ARTIGO 10.º

O trabalhador transferido não poderá prejudicar nenhum dos trabalhadores do departamento para onde transitou quanto a direitos que estes tenham adquirido, designadamente os referentes a escalas de serviço.

ARTIGO 11.º

1 — É permitida, também, a transferência por permuta de trabalhadores da mesma categoria entre os quadros dos departamentos abrangidos por este regulamento, mediante requerimento, devidamente fundamentado, subscrito por ambos os interessados, dirigido ao presidente do conselho de gestão.

2 — A transferência por permuta só pode efectuar-se desde que haja acordo expresso das comissões administrativas dos dois respectivos departamentos de pilotagem.

ARTIGO 12.º

O pessoal do INPP tem as prerrogativas seguintes:

- a) Pode reclamar o auxílio das autoridades administrativas, judiciais e da força pública, quando o julgue necessário, para assegurar o desempenho das suas funções;
- b) Só pode ser chamado a juízo ou mandado comparecer perante qualquer autoridade mediante requisição ao Instituto. Em qualquer caso, é-lhe, porém, vedado depor acerca dos assuntos que, directa ou indirectamente, envolvam sigilo profissional.

CAPÍTULO IV

Regime de trabalho

ARTIGO 13.º

1 — O regime de trabalho será fixado pelo conselho de gestão, sob proposta da comissão administrativa do respectivo departamento, atendendo às necessidades e organização específica dos serviços a cargo do mesmo.

2 — A duração normal do serviço semanal do pessoal do departamento central do INPP é a que estiver em vigor para o pessoal de secretaria da função pública.

3 — Quando as necessidades de serviço imperiosamente o exigirem, poderá haver lugar à prestação de serviço extraordinário.

CAPÍTULO V

Pessoal

DIVISÃO I

Categorias

ARTIGO 14.º

As categorias de pessoal ao serviço do INPP são as seguintes:

- a) Pessoal dirigente;
- b) Pilotos;

c) Pessoal auxiliar dos serviços de pilotagem:

Mestre.
 Primeiro-marinheiro.
 Segundo-marinheiro.
 Vigia radiotelefonista.
 Carpinteiro.
 Primeiro-motorista.
 Segundo-motorista.
 Ajudante de motorista.

d) Pessoal administrativo e auxiliar:

Chefe dos serviços administrativos.
 Adjunto dos serviços administrativos.
 Primeiro-oficial.
 Segundo-oficial.
 Escriurário-dactilógrafo.
 Cobrador.
 Contínuo.
 Telefonista.
 Servente.

DIVISÃO II

Admissão

SECÇÃO I

Disposições gerais

ARTIGO 15.º

1 — O preenchimento das vagas nos quadros dos departamentos de pilotagem far-se-á, sempre que possível, por transferência do pessoal já pertencente aos quadros de outros departamentos do Instituto, depois de efectuadas as devidas promoções, para o que o conselho de gestão fará uma consulta a todo o pessoal dos departamentos, no sentido de averiguar dos possíveis interessados.

2 — A transferência será aplicado o disposto nos artigos 6.º, 7.º, 8.º, 9.º e 10.º

SECÇÃO II

Concursos

Subsecção I

Pilotos

ARTIGO 16.º

A admissão de pilotos para preenchimento de vagas nos quadros dos departamentos de pilotagem é precedida de concurso documental aberto por trinta dias pelo conselho de gestão, ouvido o parecer do departamento de pilotagem interessado.

ARTIGO 17.º

1 — O concurso é aberto mediante aviso mandado publicar pelo presidente do conselho de gestão no

Diário da República e durante, pelo menos, três dias em dois jornais diários de grande circulação no País e num regional, devendo ser, simultaneamente, afixado na porta principal da sede de todos os departamentos do INPP.

2 — Só pode ser pedida a abertura do concurso quando se tenham dado ou sejam previstas vagas no quadro do departamento de pilotagem interessado.

3 — O concurso pode ser aberto com a antecedência máxima de oito meses em relação à primeira vaga prevista.

4 — O prazo de validade do concurso é de um ano, destinando-se este prazo a permitir preencher o número de vagas que no respectivo aviso de abertura for fixado. Para este efeito, o período de um ano começa a contar-se da data da primeira tomada de posse provisória relativa aos candidatos chamados.

ARTIGO 18.º

Do aviso de abertura devem constar os seguintes elementos:

- a) Departamento de pilotagem a que se destina;
- b) Condições de habilitação e preferência;
- c) Documentos a apresentar para ser admitido a concurso;
- d) Local e data limite de entrega dos documentos.

ARTIGO 19.º

1 — Só podem habilitar-se ao concurso os candidatos que preencham os seguintes requisitos:

- a) Ter a nacionalidade portuguesa;
- b) Ter cumprido o serviço militar obrigatório ou dele estar isento;
- c) Ter já completado 25 anos de idade e ainda não ter perfeito 35 anos de idade à data da publicação do aviso de abertura do concurso;
- d) Ter, pelo menos, carta de piloto de 2.ª classe da marinha mercante nacional, com o mínimo de dois anos de exercício nesta categoria, bom comportamento e aptidão profissional.

2 — Em igualdade de condições, são condições de preferência no concurso as indicadas pela ordem seguinte:

- a) Mais tempo de comando com carta de capitão da marinha mercante nacional;
- b) Mais tempo de comando comprovado por autoridades portuguesas;
- c) Ter carta de capitão da marinha mercante nacional;
- d) Ter carta de maior categoria;
- e) Mais tempo de embarque como oficial da marinha mercante nacional.

3 — Em caso de igualdade dentro de cada uma das alíneas do número anterior, é ainda condição de preferência ter menos idade.

ARTIGO 20.º

1 — O pedido de admissão ao concurso é feito por requerimento dirigido ao presidente do conselho de gestão e deve ser acompanhado dos seguintes documentos:

- a) Certidão narrativa completa do registo de nascimento;
- b) Documentos comprovativos das condições de admissão no concurso e de preferência nas classificações;
- c) Certificado do registo criminal.

2 — O requerimento será entregue contra recibo na secretaria do INPP e nele deverá mencionar-se os documentos que o acompanham.

3 — A prova de habilitações e das condições de preferência só pode ser feita por documentos autênticos ou autenticados.

ARTIGO 21.º

1 — Encerrado o concurso, todos os documentos apresentados pelos candidatos serão entregues pela secretaria do INPP ao conselho de gestão, que reunirá para ordenar os candidatos em classificação documental segundo as suas habilitações e preferências, devendo a classificação assim ordenada e acompanhada dos processos individuais ser homologada pelo presidente, no prazo de trinta dias.

2 — A classificação documental ordenada nos termos dos números anteriores, depois de homologada, será publicada no *Diário da República* e afixada na porta principal do INPP.

3 — Da decisão homologatória poderão os candidatos recorrer para o Secretário de Estado da Marinha Mercante, no prazo de trinta dias a contar da data da publicação da lista de classificação no *Diário da República*.

4 — O recurso tem efeito suspensivo.

ARTIGO 22.º

No caso de o concurso ficar deserto, a resolução do preenchimento das vagas em causa será da competência do conselho de gestão, que, depois de ouvida a comissão administrativa do respectivo departamento de pilotagem, procederá tendo em atenção o seguinte:

- a) Condições actuais do porto e suas perspectivas futuras;
- b) Viabilidade do preenchimento da vaga ou vagas mediante contrato temporário a efectuar com indivíduo qualificado para o desempenho do lugar de piloto desse porto, de modo a poder ser aberto concurso logo após a cessação do contrato.

ARTIGO 23.º

1 — Dos candidatos admitidos serão chamados por ordem de classificação apenas os julgados necessários

pelo conselho de gestão para um período de aprendizagem pelo tempo determinado no regulamento interno de serviço do respectivo departamento de pilotagem, de forma que o fim da sua aprendizagem coincida, tanto quanto possível, com a abertura das vagas.

2 — Antes de se iniciar o período de aprendizagem, as condições físicas e psíquicas dos candidatos chamados serão apreciadas por uma junta médica designada pelo conselho de gestão.

3 — Os pareceres da junta basear-se-ão em prévios exames psicotécnicos e de inspecção médica ordenados pela mesma, segundo tabelas publicadas em anexo a este estatuto.

ARTIGO 24.º

1 — O candidato será eliminado se, por parecer da junta, homologado pelo conselho de gestão, não se encontrar nas condições físicas e psíquicas para o desempenho do lugar.

2 — Das deliberações homologatórias dos pareceres da junta cabe recurso para o Secretário de Estado da Marinha Mercante, no prazo de oito dias a contar da sua notificação aos candidatos interessados.

3 — No acto da interposição do recurso o candidato terá de prestar uma caução no valor a fixar em cada concurso pelo conselho de gestão.

4 — O recurso tem efeito suspensivo.

ARTIGO 25.º

1 — No caso de ser admitido o recurso, o conselho de gestão nomeará nova junta médica, a qual não poderá ser constituída pelos elementos que formaram a que anteriormente deu o parecer fundamento do recurso.

2 — Da decisão homologatória do parecer da segunda junta não há recurso.

ARTIGO 26.º

1 — As despesas com a primeira junta ficam a cargo do INPP.

2 — As despesas com a segunda junta serão também por conta do Instituto, mas, no caso de não ser concedido provimento ao recurso, o recorrente reembolsará aquele das despesas efectuadas; de contrário, ser-lhe-á devolvida a caução prestada aquando da apresentação do recurso.

ARTIGO 27.º

A aprendizagem referida no n.º 1 do artigo 23.º será feita:

- a) Por praticagem a bordo dos navios, indistintamente com qualquer dos pilotos nomeados para efectuar o serviço de pilotagem;
- b) Por aulas teóricas e práticas ministradas pelo chefe do departamento respectivo ou por quem ele designar.

ARTIGO 28.º

1 — O aproveitamento dos candidatos será apreciado por meio de informações escritas dadas pelos pilotos com quem praticarem.

2 — Os elementos referidos no número anterior são obrigados a pronunciar-se dentro do prazo que for fixado.

3 — As informações serão devidamente fundamentadas.

4 — O exame das informações será feito por uma comissão de pilotos para o efeito designada pelo chefe do departamento respectivo e destinar-se-á a apurar, tendo em consideração o prescrito nos números anteriores, a situação final, devidamente fundamentada, de apto ou inapto dos candidatos. O número de pilotos que compõe a referida comissão será determinado pelo conselho de gestão.

ARTIGO 29.º

1 — Os candidatos declarados inaptos serão notificados da deliberação da comissão referida no artigo anterior, acompanhada da respectiva fundamentação.

2 — Os candidatos a que se refere o número anterior terão direito à prorrogação do período de aprendizagem por mais três meses; para tanto, deverão declará-lo por escrito ao chefe do departamento respectivo, dentro do prazo de três dias a contar da data da notificação da deliberação.

3 — Findo o período de três meses, a comissão de pilotos procederá nos termos dos n.ºs 4 e 5 do artigo anterior.

Subsecção II

Pessoal auxiliar dos serviços de pilotagem,
pessoal administrativo e auxiliar

ARTIGO 30.º

A admissão do pessoal auxiliar dos serviços de pilotagem aplicar-se-ão as regras consignadas nos artigos 16.º, 17.º, 18.º, 20.º, 21.º, 22.º, 24.º, 25.º e 26.º em tudo o que não vier regulado especialmente nos artigos seguintes.

ARTIGO 31.º

1 — Só podem habilitar-se ao concurso os candidatos que preencham os seguintes requisitos:

- a) Ter nacionalidade portuguesa;
- b) Ter as habilitações profissionais e literárias exigidas para o desempenho do lugar;
- c) Ter já completado, pelo menos, 21 anos à data da publicação do aviso de abertura do concurso.

2 — Em igualdade de condições, são condições de preferência no concurso, as indicadas pela ordem seguinte:

- a) Melhores habilitações profissionais para o exercício do lugar;
- b) Mais tempo de exercício profissional na categoria;

- c) Melhores habilitações literárias;
- d) Ter menos idade;
- e) Ter o serviço militar cumprido ou estar dele isento.

ARTIGO 32.º

As condições físicas e psíquicas dos candidatos a admitir serão apreciadas por uma junta médica, para o efeito designada pelo conselho de gestão.

SECÇÃO III

Provimento

Subsecção I

Pilotos

ARTIGO 33.º

1 — Finda a aprendizagem, os candidatos declarados aptos serão nomeados provisoriamente, por ordem de classificação, nos lugares que forem ficando vagos.

2 — O provimento provisório das vagas far-se-á, pelo período de um ano, mediante despacho do presidente do conselho de gestão.

3 — No despacho de nomeação fixar-se-á o prazo dentro do qual o candidato terá de se apresentar no departamento de pilotagem a fim de tomar posse. O prazo não poderá ser inferior a trinta dias.

4 — A posse provisória será conferida pelo chefe do departamento respectivo.

ARTIGO 34.º

1 — Findo o período de um ano de provisório, os candidatos serão providos definitivamente por despacho de nomeação do presidente do conselho de gestão, homologado pelo Secretário de Estado da Marinha Mercante, se, por informação devidamente fundamentada da comissão referida no artigo 28.º, se verificarem cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Bom comportamento;
- b) Aptidão física para o desempenho do lugar;
- c) Aptidão profissional.

2 — Não se verificando qualquer dos requisitos das alíneas do número anterior, o candidato será exonerado por deliberação do conselho de gestão, homologada pelo Secretário de Estado da Marinha Mercante, sem direito a qualquer indemnização.

ARTIGO 35.º

1 — A posse definitiva será conferida pelo presidente do conselho de gestão, que poderá delegar esta função no chefe do respectivo departamento no prazo de trinta dias, a contar da data da notificação da deliberação do conselho de gestão, homologada pelo Secretário de Estado da Marinha Mercante.

2 — A não tomada de posse dentro do prazo é considerada abandono do lugar e faz cessar imediatamente todos os direitos do candidato.

ARTIGO 36.º

As notificações e convocações dos candidatos serão feitas por carta registada com aviso de recepção e enviadas para a última residência que constar no respectivo departamento de pilotagem.

Subsecção II

Pessoal auxiliar dos serviços de pilotagem,
pessoal administrativo e auxiliar

ARTIGO 37.º

1 — Os candidatos aprovados no concurso ocuparão definitivamente, por ordem de classificação, as vagas, à medida que elas se forem verificando, mediante despacho de nomeação do presidente do conselho de gestão.

2 — A posse será conferida pelo chefe do departamento respectivo, no prazo de trinta dias, a contar da data da publicação, a que se refere o artigo 21.º, no *Diário da República*.

3 — A não tomada de posse e às notificações e convocações dos candidatos aplica-se o disposto no n.º 2 do artigo 35.º e no artigo 36.º

DIVISÃO III

Vencimentos

ARTIGO 38.º

1 — Os vencimentos do pessoal do Instituto, no activo, são constituídos por remunerações certas ordinárias e extraordinárias, por remunerações acidentais e por abonos diversos.

2 — Consideram-se remunerações certas ordinárias, para efeitos do número anterior, o vencimento base, e remunerações certas extraordinárias o subsídio de férias e o subsídio de Natal.

3 — Consideram-se remunerações acidentais, para efeitos do n.º 1, aquelas que se destinam a retribuir o pessoal por serviços previstos neste diploma, mas cuja prestação depende da necessidade ou da oportunidade que os próprios serviços determinarem, nomeadamente o subsídio de chefia ou remunerações complementares por exercício de cargos nos órgãos do INPP, o subsídio de trabalho extraordinário, os abonos para despesas de representação e outros análogos.

4 — Consideram-se abonos, para efeitos do n.º 1, os abonos que não constituam retribuição de serviços, mas simples indemnizações de despesas ou encargos a que, por virtude do serviço, o pessoal seja obrigado, nomeadamente ajudas de custo, subsídios de deslocação, de viagem, despesas de instalação, abonos para falhas e subsídios para alimentação.

ARTIGO 39.º

As remunerações acidentais só são devidas ao pessoal em serviço activo ou moderado.

ARTIGO 40.º

1 — Os vencimentos base são os constantes da tabela de vencimentos a aprovar por portaria do Secretário de Estado da Marinha Mercante.

2 — Anualmente ou quando o conselho de gestão considerar oportuno, os vencimentos referidos no número anterior serão revistos e actualizados.

3 — Sempre que se derem alterações à tabela de vencimentos, operar-se-á a sua substituição pela nova tabela, que ficará fazendo parte integrante deste regulamento.

4 — Os candidatos ao preenchimento das vagas que ocorrerem nos quadros do Instituto receberão, durante o período de aprendizagem ou experiência a que se referem os artigos 23.º a 29.º, 75 % do vencimento base da respectiva categoria e as remunerações que o conselho de gestão determinar.

ARTIGO 41.º

1 — O pessoal em serviço activo ou moderado e os aposentados têm direito a um subsídio de Natal (13.º mês), que será pago até ao dia 10 de Dezembro de cada ano.

2 — O pessoal em serviço activo ou moderado tem direito a um subsídio de férias, que se vence em 1 de Janeiro de cada ano e é relativo ao trabalho prestado no ano civil anterior. Este subsídio será pago:

- a) Quando se iniciar o período de férias a que tem direito, ou até ao dia trinta de Junho de cada ano;
- b) Em caso de aposentação e sem ter gozado ainda o período de férias a que se refere a alínea a), no mês seguinte, conjuntamente com a parte proporcional ao tempo de serviço prestado no ano em que se aposentou;
- c) Em caso de falecimento e sem ter gozado ainda o período de férias a que se refere a alínea a), aos seus herdeiros, até ao dia trinta do mês seguinte à data do falecimento; não havendo herdeiros, reverterá para os fundos do Instituto.

3 — O valor pecuniário de cada um dos subsídios a que se refere este artigo é igual a um vencimento base mensal.

ARTIGO 42.º

1 — O presidente do conselho de gestão, o vogal-têm direito a perceber uma gratificação mensal de -secretário e os restantes vogais deste mesmo conselho quantitativo fixado na tabela de vencimentos.

2 — Os chefes dos departamentos de pilotagem e os vogais das comissões administrativas a quem, nos termos dos respectivos regulamentos internos dos serviços, forem atribuídas tarefas específicas, a desempenhar no âmbito da actividade das referidas comissões, têm direito a perceber uma gratificação mensal

do quantitativo fixado na tabela de vencimentos. Os restantes vogais perceberão por cada reunião a que assistam uma senha de presença do quantitativo fixado na tabela de vencimentos.

3 — Os membros do conselho geral perceberão por cada reunião a que assistam uma senha de presença de quantitativo fixado pelo Secretário de Estado da Marinha Mercante, sob proposta do conselho de gestão, e terão direito ao reembolso das despesas efectuadas quando participem em reuniões ou actos de serviço.

ARTIGO 43.º

O pessoal, quando em serviço, tem direito a receber abonos em dinheiro para a compensação de despesas com transportes, alimentação e outros gastos, nos termos e valor a fixar anualmente pelo conselho de gestão.

DIVISÃO IV

Férias, licenças, folgas e faltas ao serviço

SECÇÃO I

Férias

ARTIGO 44.º

1 — Todo o pessoal do INPP tem direito a gozar férias em virtude do trabalho prestado em cada ano civil, com direito ao vencimento por inteiro.

2 — Consideram-se vencimento, para efeitos deste artigo, todas as remunerações e abonos concedidos, com excepção das ajudas de custo, subsídios de deslocação, de viagem, despesas de instalação e subsídios para alimentação.

3 — O direito a férias vence-se no dia 1 de Janeiro do ano civil subsequente.

4 — O direito a férias é irrenunciável e não pode ser substituído por remuneração suplementar ou qualquer outra vantagem, ainda que de comum acordo.

5 — O período de férias é de trinta dias, salvo o disposto no n.º 3 do artigo 53.º

6 — As férias serão gozadas no decurso do ano civil em que se vençam.

ARTIGO 45.º

As férias devem ser gozadas seguidamente; todavia, por conveniência dos serviços ou do interessado e sem prejuízo de terceiros, podem as mesmas ser interpoladas desde que um dos períodos seja no mínimo de quinze dias seguidos.

SECÇÃO II

Licenças

ARTIGO 46.º

1 — Ao pessoal do Instituto pode ser concedido, a seu requerimento, em cada ano civil e sem prejuízo do serviço, licença sem vencimento:

- a) Até cento e oitenta dias, desde que tenha mais de três anos de antiguidade;

- b) Por tempo ilimitado, desde que tenha mais de cinco anos de antiguidade.

2 — A licença até cento e oitenta dias não dá vaga no quadro e será descontada na antiguidade.

3 — A licença por tempo ilimitado faz suspender os direitos, deveres e garantias do interessado a quem for concedida e dará vaga no quadro respectivo, não podendo aquele requerer o seu ingresso antes de decorrido o prazo de um ano, a contar da data do início da licença. O requerimento terá de ser dirigido ao presidente do conselho de gestão pelo menos trinta dias antes da abertura de qualquer concurso. O reingresso faz-se automaticamente após parecer favorável de uma junta médica, designada pelo conselho de gestão, seguindo-se em tudo o mais, com as necessárias adaptações, as regras consignadas para o primeiro provimento.

4 — O pessoal na situação de licença ilimitada tem direito à reintegração na primeira vaga que o departamento de pilotagem a que pertença deliberar preencher após a apresentação do requerimento do interessado pedindo o reingresso.

5 — O reingresso far-se-á por ordem de apresentação dos respectivos requerimentos. No caso de terem sido apresentados no mesmo dia mais de um requerimento, a prioridade será concedida àquele que tiver mais tempo de antiguidade, relativamente.

ARTIGO 47.º

A competência para a concessão de licenças pertence ao conselho de gestão, ouvido o parecer do departamento respectivo.

SECÇÃO III

Folgas

ARTIGO 48.º

1 — Em cada departamento, os serviços serão organizados em escalas, de modo que o pessoal goze as folgas possíveis e necessárias ao seu descanso.

2 — As folgas estabelecidas serão obrigatoriamente gozadas, salvo motivo imperioso de serviço.

SECÇÃO IV

Faltas ao serviço

ARTIGO 49.º

1 — Todo o pessoal que, por motivos pessoais, não possa comparecer ao serviço terá de o comunicar ao respectivo departamento e será considerado em falta de serviço.

2 — As faltas podem ser autorizadas e não autorizadas; e estas ainda podem ser justificadas e não justificadas.

ARTIGO 50.º

Consideram-se autorizadas as faltas ao serviço, sem prejuízo do mesmo, até duas por mês, num máximo

de quinze em cada ano civil, desde que tenham sido previamente comunicadas. Estas faltas não carecem de justificação e não dão motivo a qualquer desconto.

ARTIGO 51.º

Consideram-se justificadas:

- a) As faltas por motivo de doença até ao máximo de trinta dias consecutivos ou quarenta e cinco alternados, em cada ano civil. Ao quarto dia consecutivo de doença é obrigatória a justificação mediante a apresentação de atestado médico;
- b) As faltas por motivo de acidente em serviço de que não tenha resultado imediatamente incapacidade definitiva;
- c) As faltas dadas no cumprimento de obrigações legais ou pela necessidade devidamente comprovada de prestar assistência inadiável aos membros do seu agregado familiar, em caso de acidente ou doença, até ao máximo de trinta dias em cada ano civil. Neste caso a apreciação da prova ficará a cargo da comissão administrativa ou chefia do respectivo departamento;
- d) As faltas dadas por altura do seu casamento, até ao máximo de sete dias consecutivos;
- e) As faltas, até quatro dias consecutivos, originadas por falecimento do cônjuge ou de parente ou afins no 1.º grau da linha recta, ou até dois dias consecutivos, originadas por falecimento de parentes ou afins nos restantes graus da linha recta e no 2.º grau da linha colateral.

ARTIGO 52.º

As faltas autorizadas e as justificadas a que se referem os artigos anteriores são independentes e acumuláveis.

ARTIGO 53.º

1 — Consideram-se não justificadas todas as faltas não abrangidas nos artigos anteriores. Estas faltas dão lugar a desconto total nas remunerações certas ordinárias, na antiguidade, no período de férias e respectivo subsídio, e são registadas na nota de assentamento, podendo ainda ser passíveis de procedimento disciplinar, desde que precedido do parecer do chefe de departamento respectivo.

2 — Os descontos feitos nas remunerações nos termos do número anterior revertem a favor dos fundos do Instituto.

3 — O desconto no período de férias far-se-á à razão de um por cada três faltas, até ao máximo de um terço das férias.

4 — O desconto no subsídio de férias far-se-á à razão de um trinta avos por cada dia descontado no período de férias.

DIVISÃO V

Impedimentos e incapacidades

ARTIGO 54.º

1 — Passa à situação de inactividade temporária:

- a) O pessoal que, por doença devidamente comprovada e dentro de cada ano civil, deixar de prestar serviço durante mais de trinta dias consecutivos ou quarenta e cinco interpolados;
- b) O pessoal que, por acidente em serviço de que não tenha resultado imediatamente incapacidade definitiva, deixar de prestar serviço durante mais de noventa dias consecutivos.

2 — A situação de inactividade temporária será comprovada por uma junta médica nomeada pelo conselho de gestão, sendo o respectivo parecer sujeito a homologação deste.

3 — O pessoal que estiver na inactividade temporária só pode voltar ao serviço quando a junta médica o der por apto.

4 — O pessoal que atingir quinhentos e quarenta dias na inactividade temporária e não puder voltar ainda ao serviço passará, conforme desejar, à situação de aposentado, se a ela tiver direito, ou a situação de licença ilimitada para tratamento. Neste último caso mantém, durante o período de licença ilimitada para tratamento, os direitos e garantias regulamentares como se estivesse ao serviço, com exclusão de todos os vencimentos e da contagem de tempo dessa licença para a sua antiguidade.

5 — O reingresso no serviço do pessoal que tiver passado à situação de licença ilimitada para tratamento faz-se nos termos do n.º 3 do artigo 46.º, mas sem sujeição ao decurso do prazo de um ano.

ARTIGO 55.º

O pessoal que em qualquer momento for considerado definitivamente incapaz para todo o serviço será aposentado ou exonerado, conforme tiver ou não direito à aposentação, nos termos do regime legal que lhe for aplicável.

ARTIGO 56.º

1 — O pessoal que, por opinião da junta médica, não for considerado capaz para todo o serviço poderá ser empregado em serviços moderados, devendo estes ser fixados no regulamento interno de cada departamento.

2 — O pessoal poderá permanecer na situação de serviços moderados durante cinco anos seguidos ou oito interpolados.

3 — O pessoal na situação de serviço moderado pode regressar ao serviço normal por decisão da junta médica.

4 — O pessoal em serviço moderado não dá vaga, continuando no respectivo quadro durante todo o tempo que se conservar nesta situação.

ARTIGO 57.º

1 — O pessoal que se encontre doente nos termos dos artigos anteriores sofre as seguintes deduções nos seus vencimentos:

- a) 100 % nas remunerações acidentais e abonos a partir do primeiro dia de doença, inclusive;
- b) 10 % nas remunerações certas a que se refere o n.º 2 do artigo 38.º a partir dos primeiros trinta dias consecutivos ou quarenta e cinco dias interpolados, e até perfazer cento e oitenta dias;
- c) 20 % nas remunerações certas a que se refere o n.º 2 do artigo 38.º a partir dos cento e oitenta dias, até perfazer trezentos e sessenta dias;
- d) 40 % nas remunerações certas a que se refere o n.º 2 do artigo 38.º a partir dos trezentos e sessenta dias, até final da inactividade temporária.

2 — O pessoal acidentado em serviço, nos termos dos artigos anteriores, não sofre qualquer desconto nas suas remunerações e abonos até final da sua inactividade temporária.

3 — O pessoal que se encontre na situação de serviços moderados, nos termos do artigo anterior, sofre os descontos de 10 % nas suas remunerações e abonos.

4 — Ao pessoal do INPP subscritor da Caixa Geral de Aposentações acidentado em serviço aplicar-se-á o regime estatuído pelo Decreto-Lei n.º 38 523, de 23 de Novembro de 1951.

DIVISÃO VI

Aposentação

ARTIGO 58.º

1 — O pessoal do INPP é obrigatoriamente inscrito na Caixa Geral de Aposentações, segundo o regime consignado no Estatuto da Aposentação.

2 — Exceptua-se do disposto no n.º 1 o pessoal do INPP que se encontrar ao serviço à data da entrada em vigor do presente diploma. A aposentação deste pessoal regular-se-á pelo disposto no Decreto n.º 41 668, de 7 de Junho de 1958, com as alterações que lhe foram introduzidas pela Portaria n.º 279/76, de 3 de Maio, e nos termos do preceituado no artigo 73.º da Lei Orgânica do INPP.

3 — O pessoal referido no n.º 2 e o que já se encontrar aposentado na data nele indicado têm a faculdade de se inscrever no Montepio dos Servidores do Estado, sob o regime estabelecido no Decreto-Lei n.º 142/73, de 31 de Março, contando-se-lhes, para o efeito, todo o tempo de serviço que tinha prestado nas corporações e secções de pilotos e nos organismos previstos nos artigos 1.º e 2.º do Estatuto da Aposentação.

4 — Os herdeiros hábeis dos servidores das antigas corporações e secções de pilotos falecidos a partir de 1 de Março de 1973 em situação de activo ou de aposentação deverão requerer a pensão de sobrevivência no prazo de cento e oitenta dias, a contar da data da publicação deste diploma, segundo as regras do Estatuto das Pensões de Sobrevivência.

5 — As pensões devidas, nos termos do n.º 4, apenas constituirão encargo do Montepio dos Servidores do Estado a partir do dia 1 do mês seguinte ao da data da entrada do respectivo requerimento nesta instituição.

ARTIGO 59.º

1 — Para efeitos de aposentação, o tempo de serviço efectivo prestado nos serviços de pilotagem pelo pessoal do INPP nas circunstâncias que se indicam será acrescido das percentagens seguintes:

- a) Mais 30 %, quando prestado de modo contínuo ou intermitente ou por turnos e desde que efectuado em serviço de pilotagem a bordo dos navios;
- b) Mais 15 %, quando prestado de modo contínuo ou intermitente ou por turnos e desde que efectuado a bordo das embarcações dos serviços de pilotagem.

2 — O disposto no número anterior não se aplica ao pessoal abrangido pelo regime estatuído no n.º 2 do artigo 58.º enquanto se mantiverem em vigor as Portarias n.ºs 279/76 e 663/76, respectivamente de 3 de Maio e de 10 de Novembro.

3 — O preceituado no n.º 1 deste artigo será revisto no caso de alteração do regime estabelecido no Estatuto da Aposentação, a que se refere o n.º 1 do artigo 58.º

DIVISÃO VII

SECÇÃO I

Assistência

ARTIGO 60.º

A todo o pessoal do INPP e seus familiares é concedida assistência médica, medicamentosa e hospitalar nos termos e condições consignados pelo regime da Assistência na Doença aos Servidores do Estado (ADSE).

ARTIGO 61.º

Todo o pessoal, quer em serviço activo ou moderado, quer aposentado, tem direito ao abono de família, nos termos que vigorarem no esquema de previdência no Ministério dos Assuntos Sociais.

ARTIGO 62.º

O conselho de gestão estudará e promoverá a concessão de outras formas de assistência já consagradas ou que venham a ser consagradas na lei.

SECÇÃO II

Subsídio por morte

ARTIGO 63.º

1 — Por morte, o pessoal do INPP confere direito à percepção de um subsídio igual a seis duodécimos do último vencimento base ou pensão de aposentação em relação à data da morte.

2 — O trabalhador que àquela data se encontrar de licença ilimitada não confere direito à percepção daquele subsídio, salvo se esta licença tiver sido concedida nos termos do artigo 56.º deste Estatuto. Neste caso, o subsídio é igual ao último vencimento base percebido.

3 — O pessoal do INPP inscrito na Caixa Geral de Aposentações segundo o regime consignado no Estatuto da Aposentação, por morte, confere direito à percepção de um subsídio, nos termos do artigo 83.º do Estatuto da Aposentação.

ARTIGO 64.º

1 — O direito ao subsídio é conferido aos descendentes do trabalhador que estiverem ou devessem estar a seu cargo na data do falecimento e à pessoa ou pessoas que ele haja designado numa declaração datada e assinada pelo próprio, ou a seu rogo, com reconhecimento notarial da assinatura. Esta declaração deverá conter as moradas das pessoas a quem o subsídio é legado, e pode ser renovada, retirada ou substituída quando o seu autor assim o entenda.

2 — A declaração, encerrada em envelope lacrado, será entregue na secretaria do INPP contra recibo ou enviada pelo correio em carta registada com aviso de recepção. No envelope o trabalhador apona a sua assinatura, que será autenticada com o reconhecimento notarial.

3 — Consideram-se inexistentes as declarações que violem as formalidades prescritas nos números anteriores.

ARTIGO 65.º

1 — O subsídio que o trabalhador tem direito a deixar pertencerá:

- a) Metade à pessoa ou pessoas indicadas na declaração entregue; e outra metade, e em partes iguais, aos descendentes que na data da sua morte estiverem ou devessem estar a seu cargo;
- b) Na falta de descendentes nas condições da alínea anterior, o subsídio pertencerá na totalidade à pessoa ou pessoas indicadas na declaração;
- c) As pessoas a quem for legada a parte ou a totalidade do subsídio, na proporção que pelo trabalhador for designada, e, na falta dessa indicação, será dividido por todos em partes iguais;
- d) Na falta de declaração e existindo os herdeiros designados na segunda parte da alínea a) e cônjuge sobrevivente, metade àqueles nas

condições dessa mesma alínea e metade ao cônjuge sobrevivente. Não havendo os referidos herdeiros, o subsídio pertencerá na totalidade ao cônjuge sobrevivente.

2 — O cônjuge separado judicialmente ou de facto ou que tiver violado as suas obrigações para com filhos menores comuns do casal perde o direito ao subsídio.

3 — O cônjuge que, embora separado judicialmente ou de facto, tiver direito a alimentos conserva o direito ao subsídio, salvo se tiver praticado o facto a que se refere a parte final do número anterior. Neste caso, a parte do subsídio que competia ao cônjuge reverterá a favor desses filhos.

4 — O cônjuge separado judicialmente por mútuo consentimento só terá direito a perceber o subsídio, na parte que lhe compete, quando na declaração sobre bens junta ao requerimento em que os cônjuges pediram a separação houver sido consignada uma pensão de alimentos ou se tiver consignado expressamente na referida declaração o direito ao subsídio.

5 — No caso de divórcio, o ex-cônjuge não culpado e que não haja contraído novo casamento tem direito ao subsídio. Se, porém, o trabalhador for binubo, a parte do subsídio que couber ao cônjuge será dividida em partes iguais por todos os ex-cônjuges que, nos termos definidos neste artigo, a ele tenham direito.

6 — Para efeito do disposto nas alíneas a) e d) do n.º 1 e só no que se refere aos descendentes, preferem sempre os de grau mais próximo aos de grau mais afastado.

ARTIGO 66.º

1 — Logo que o INPP tenha conhecimento oficial do falecimento de qualquer seu trabalhador, dará cumprimento às suas disposições e publicará em dois dos jornais de maior circulação avisos convidando os herdeiros referidos no n.º 1 do artigo 64.º a apresentarem, no prazo de trinta dias, os documentos justificativos do direito ao subsídio; e, findo esse prazo, concederá definitivamente esse subsídio.

2 — O INPP, sempre que sejam incertos os beneficiários a que se refere o n.º 1 do artigo 64.º ou quando, por questões de segurança, o julgue necessário, mandará proceder à sua citação edital, nos termos do Código de Processo Civil, seguindo-se as normas prescritas no mesmo Código na parte que for aplicável à natureza do processo adoptado.

3 — Quando se verificarem as circunstâncias do número anterior, o eventual ou eventuais beneficiários são obrigados a devolver ao INPP a parte ou a totalidade do subsídio recebido indevidamente, por se ter reconhecido outros ou serem outros os titulares do direito.

4 — Se o direito à percepção do subsídio recair em indivíduo menor ou interdito e se não se apresentar a exercê-lo o respectivo representante legal, poderá a liquidação ser feita a pessoa de família que tenha ficado com o encargo da sua manutenção ou, não se verificando este caso, a pessoa idónea sob cuja dependência se encontre o menor ou interdito, sem prejuízo,

porém, de oportuna prestação de contas a quem venha a provar estar legalmente investido na representação.

5 — O INPP não é responsável pelo prejuízo que porventura advenha a qualquer herdeiro por se não ter apresentado no prazo referido neste artigo a comprovar o seu direito.

6 — Os subsídios que não forem reclamados no prazo de um ano, contado da data do termo dos avisos, reverterem a favor dos fundos do INPP.

7 — As despesas resultantes do cumprimento do disposto nos números anteriores são deduzidas no montante do subsídio.

ARTIGO 67.º

1 — O beneficiário que for condenado judicialmente como autor, cúmplice ou encobridor da morte do trabalhador ou tenha incorrido nalguns dos actos referidos nos artigos 2134.º e 2166.º do Código Civil perde o direito ao subsídio.

2 — A pronúncia pelos crimes a que se refere o número anterior implica a suspensão da concessão do subsídio.

3 — O beneficiário que se encontre nas circunstâncias dos números anteriores, mas, entretanto, tenha já recebido o subsídio, é obrigado a repô-lo.

ARTIGO 68.º

O direito à percepção deste subsídio é inalienável e impenhorável.

DIVISÃO VIII

Disposições finais e transitórias

ARTIGO 69.º

1 — Em cada ano, com referência a 31 de Dezembro, elaborar-se-á um mapa de antiguidade donde conste:

- As datas das posses na categoria;
- A antiguidade referida a 31 de Dezembro anterior;
- Os dias de férias gozados;
- As faltas autorizadas;
- As faltas não justificadas;
- As faltas por doença;
- Os dias de licença;
- Os dias de inactividade temporária;
- O tempo de antiguidade actual.

2 — O mapa referido no número anterior, depois de aprovado pelos chefes dos departamentos de pilotagem respectivos, será afixado na respectiva sede de 20 a 31 de Janeiro, sendo facultada a sua consulta, fora deste período a qualquer trabalhador. Uma cópia deste mapa será enviada ao conselho de gestão.

3 — Em relação ao departamento central, o mapa referido no número anterior será aprovado pelo presidente do conselho de gestão.

4 — Não o achando conforme, qualquer trabalhador tem o direito de solicitar a devida rectificação, no

prazo de dez dias, para o que apresentará, por escrito, ao chefe do departamento de pilotagem respectivo ou, no caso referido no n.º 3, ao presidente do conselho de gestão a reclamação fundamentada.

5 — Para efeitos de aposentação, com base no mapa referido no n.º 1 elaborar-se-á uma lista nominal, donde conste a antiguidade e o número de anos, meses e dias, referida a 31 de Dezembro último.

ARTIGO 70.º

1 — As juntas médicas a que este estatuto se refere para efeitos de declaração de incapacidade temporária ou definitiva do pessoal que continue subordinado ao regime estatuído pelo Decreto n.º 41 688, de 7 de Junho de 1958, com as alterações que lhe foram introduzidas pelas Portarias n.ºs 279/76 e 663/76, respectivamente de 3 de Maio e de 10 de Novembro, serão designadas pelo conselho de gestão.

2 — Das decisões destas juntas cabe recurso para o Secretário de Estado da Marinha Mercante, no prazo de oito dias, a contar da data da sua notificação ao interessado.

3 — A nova junta será nomeada também pelo conselho de gestão, não podendo, no entanto, ser constituída por nenhum dos membros que formaram a que anteriormente deu o parecer.

4 — Da decisão homologatória do parecer da segunda junta não há recurso.

5 — As despesas com a segunda junta serão por conta do Instituto; mas, no caso de não ser concedido provimento ao recurso, o recorrente reembolsará o INPP das despesas efectuadas.

ARTIGO 71.º

1 — O pessoal no activo usará como documento de identificação, no exercício das suas funções, um cartão de identidade mandado passar pelo INPP e assinado pelo presidente do conselho de gestão, conforme anexo a este estatuto.

2 — As fotografias devem ser actuais, obtidas em tons de preto e branco e representar o interessado em posição que não seja de perfil.

Não são admitidas fotografias com óculos de lentes de cor escura, salvo se o interessado provar a necessidade premente do seu uso.

3 — Os cartões serão substituídos sempre que haja mudança dos elementos de identificação dos seus titulares.

ARTIGO 72.º

As alterações e os casos omissos deste estatuto serão regulados por portaria do Secretário de Estado da Marinha Mercante.

ARTIGO 73.º

Os concursos de admissão já abertos à data da publicação do presente estatuto mantêm as condições indicadas no respectivo aviso de abertura, mas o provimento processar-se-á segundo as normas deste regulamento.

ANEXO 1

Modelo de cartão de identidade

(Frente)

S.  R.

**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
E COMUNICAÇÕES**

SECRETARIA DE ESTADO DA MARINHA MERCANTE

**Instituto Nacional de Pilotagem
dos Portos (INPP)**

Cartão de identidade n.º _____

Nome _____

Categoria _____

Departamento de _____

Lisboa, _____ / _____ / 19_____

O Presidente do Conselho de Gestão,

Formato: A 7 (105 mm x 74 mm)

Nota. — Em diagonal, do canto superior esquerdo ao canto inferior direito, tem impressa uma faixa verde.

(Verso)

Grupo sanguíneo.....

Ao portador, para o bom desempenho da sua função, devem ser prestadas todas as facilidades e auxílios.

(Assinatura do portador)

ANEXO II

Tabelas de inaptidão e de incapacidade

TABELA A

Causas de inaptidão para a admissão nos quadros de pilotos do INPP

I) Constituição geral

- 1 - Altura inferior a 1,64 m.
- 2 --- Falta de robustez, caracterizada por:
 - a) Índice de Pignet igual ou superior a 30;
 - b) Peso igual ou inferior a 55 kg, ou menor do que a parte da altura que exceda 1 m, expressa em centímetros, menos 10;
 - c) Perímetro torácico (xifosternal) em repouso igual ou inferior a 80 cm, ou inferior a metade da altura, expressa em centímetros, menos 10.
- 3 - A liposidade, desproporcionada à idade, que prejudique o funcionamento de qualquer órgão ou aparelho, e quando o

perímetro xifosternal seja inferior ao perímetro abdominal (umbilical), medidos em repouso e sem contracção muscular.

II) Intoxicações

- #### 4 — Intoxicações crónicas.

III) Alergias

- 5 --- Doenças alérgicas que possam dar incompatibilidade com o serviço.

IV) Doenças de carência, endócrinas e do metabolismo

- 6 -- Avitaminoses, doenças de carência ou suas consequências de difícil ou demorado tratamento.
- 7 -- Diabetes.
- 8 -- Distrofia adipogénital, ou outras doenças da hipófise, causando perturbações incompatíveis com o serviço.
- 9 -- Doenças de Addison ou outras das cápsulas supra-
-renais.
- 10 -- Doenças inflamatórias, degenerativas, tumorais ou outras ou sinais clínicos evidentes de hiperfunção ou hipofunção das tiróides ou paratiróides.
- 11 -- Todas as disfunções ou afecções orgânicas de qualquer das glândulas de secreção interna bem manifestadas ou suspeitas de evolução progressiva.

V) Doenças infecciosas e parasitárias

- 12 — Doenças infecciosas ou parasitárias de qualquer órgão ou sistema, exigindo tratamento demorado ou incompatível com o serviço.
- 13 — Lepra ou tuberculose, de qualquer grau ou localização, ainda quando só fundamentalmente presumidas. Exceptuam-se os complexos primários averiguadamente extintos.
- 14 — Sifilis com manifestações evidentes.

VI) Doenças comuns a diversos órgãos e aparelhos

- 15 — Corpos estranhos alojados em órgãos onde causem ou possam vir a causar perturbações importantes.
- 16 — Fístulas, com qualquer localização, incompatíveis com o serviço ou de difícil e demorado tratamento.
- 17 — Hérnias ou eventrações ou acentuada predisposição para elas.
- 18 — Quistos dermóides ou outras formações congénitas susceptíveis de causar perturbações que dificultem o serviço ou dêem mau aspecto.
- 19 — Tumores que, pela sua natureza, número, volume ou sede, sejam incompatíveis com o serviço ou dêem mau aspecto.
- 20 — Reumatismos agudos ou crónicos.
- 21 — Úlceras de que se suspeite difícil ou demorado tratamento.

VII Sangue — Órgãos hematopoiéticos — Sistema linfático

- 22 — Anemias suspeitas de difícil ou demorado tratamento.
- 23 — Diáteses hemorrágicas de difícil ou demorado tratamento.
- 24 — Leucemias ou pseudoleucemias.
- 25 — Linfogranulomatoses malignas.
- 26 — Poliglobulias acentuadas de difícil ou demorado tratamento.
- 27 — Eriplenomегалias.
- 28 — Outros estados inflamatórios, degenerativos ou tumorais de difícil ou demorado tratamento.

VIII) Coração e vasos sanguíneos

29 — Alterações de frequência e do ritmo cardíaco que causem perturbações incompatíveis com o serviço.

30 — Arterites, flebites ou doenças dos capilares de difícil tratamento.

31 — Alterações congénitas da posição ou da conformação do coração e dos grossos vasos.

32 — Hipertensão ou hipotensão arterial.

33 — Insuficiência coronária confirmada clínica e electrocardiograficamente.

34 — Varizes evidentes de qualquer sede.

35 — Outros processos inflamatórios, degenerativos ou tumorais do endocárdio, miocárdio, pericárdio e vasos sanguíneos.

IX) Brônquios, pulmões, pleuras e mediastino

36 — Aderências pleurais extensas que possam causar perturbações incompatíveis com o serviço.

37 — Alterações anatómicas, congénitas ou adquiridas, dos brônquios, pulmões, pleuras e mediastino, acentuadas ou suspeitas de evolução progressiva.

38 — Asma essencial com acessos frequentes e intensos.

39 — Bronquiectasias.

40 — Bronquite crónica.

41 — Derrames pleurais.

42 — Esclerose pulmonar.

43 — Outros processos inflamatórios crónicos bem definidos ou suas sequelas acentuadas.

X) Boca e anexos

44 — Afeções crónicas da boca ou seus anexos que perturbem a fonação e a mastigação ou dêem mau aspecto.

45 — Cárie e perda de dentes:

a) Cárie dentária, não tratada, em mais de cinco dentes;

b) Perda de mais de quatro dentes (à excepção dos sisos), ainda que substituídos por próteses;

c) Perdas e cáries, não tratadas, somando, no conjunto, mais de cinco dentes (à excepção dos sisos), ainda que substituídos por prótese.

46 — Lábio leporino e alterações anatómicas congénitas ou adquiridas da abóbada palatina e das arcadas dentárias.

47 — Luxações recidivantes temporomaxilares.

48 — Piorreia alveolar e outras afeções crónicas da boca e anexos que perturbem as funções orgânicas ou sejam de difícil ou prolongado tratamento.

XI) Esófago, estômago, intestinos e peritонеu

49 — Alterações anatómicas, congénitas ou adquiridas, de qualquer segmento do tubo digestivo que produzam perturbações incompatíveis com o serviço.

50 — Enterites e colites crónicas.

51 — Estenoses, dilatações, alongamentos ou ptoses, quando acentuadas.

52 — Lesões inflamatórias, degenerativas ou tumorais, do peritонеu ou da parede abdominal.

53 — Perturbações funcionais crónicas com repercussão nociva sobre o estado geral de qualquer segmento do tubo digestivo.

54 — Ressecção de qualquer segmento do tubo digestivo, exceptuando o apêndice ileocecal.

55 — Úlceras do esófago, estômago, duodeno ou de qualquer segmento do intestino.

56 — Outras lesões orgânicas de qualquer segmento do tubo digestivo.

XII) Fígado, vias biliares e pâncreas

57 — Colecistopatias crónicas, litiasica ou não.

58 — Hepatites e pancreatites crónicas.

59 — Icterícias, embora de causa mal definida.

60 — Outros processos inflamatórios, degenerativos ou tumorais do fígado, pâncreas e vias biliares ou pancreáticas.

XIII) Aparelho geniturinário

61 — Afeções inflamatórias ou tumorais do testículo ou do epidídimo.

62 — Criptorquidia, atrofia ou perda dos dois testículos.

63 — Doenças venéreas em actividade, agudas ou crónicas, ou suas consequências, de qualquer grau ou localização.

64 — Enuresia de qualquer causa, devidamente comprovada.

65 — Fimose acentuada, epispádias ou hipospádicas, peniscrotais ou perineoscrotais.

66 — Hermafroditismo.

67 — Hidrocelo ou varicocele acentuado.

68 — Hidronefrose, pionefrose ou litíase renal.

69 — Lesões inflamatórias, degenerativas, tumorais ou outras.

70 — Perda total do pénis ou de porção considerável.

71 — Rím flutuante ou rím único, devidamente comprovados.

XIV) Pele

72 — Alterações de pigmentação, dando mau aspecto.

73 — Bromidrose e hiperhidrose.

74 — Calvície, quando extensa ou em placas.

75 — Dermatoses de tratamento demorado, causando mau aspecto ou interferindo com o serviço.

76 — Elefantíase.

77 — Lesões cicatriciais da pele ou outras que, sujeitas a atrito, possam ulcerar ou criar perturbações incompatíveis com o serviço ou causem mau aspecto.

78 — Lúpus eritematoso de qualquer forma ou localização, mesmo que curado.

79 — Onixis, quando possa dificultar o uso do calçado.

XV) Sistema nervoso

80 — Alterações morfológicas cranioencefálicas ou raquimedulares, congénitas ou acidentais.

81 — Doenças do sistema nervoso central ou periférico, de evolução subaguda ou crónica, e não susceptíveis de adequada adaptação funcional às exigências do serviço.

82 — Epilepsia em qualquer das suas formas, mesmo apenas suspeitada.

83 — Gaguez e outras perturbações da linguagem articulada.

84 — Miopatias.

85 — Neuroleus de qualquer forma ou grau.

86 — Perturbações angioneuróticas ou distonais neurovegetativas rebeldes ao tratamento.

87 — Psicopatias. Reacções psicóticas. Psicoses.

88 — Tiques. Hipermotividade. Neuroses. Psiconeuroses.

89 — Toxicomanias bem averiguadas.

90 — Tumores dos centros nervosos. Seringomielia.

XVI) Olhos e anexos

91 — Acuidade visual abaixo dos limites estabelecidos no quadro anexo das condições sensoriais.

92 — Anomalias de percepção cromática, segundo o quadro das condições sensoriais.

93 — Coloboma da coróide ou da íris, ausência de pigmento (albinismo), glaucoma, irite ou coroidite extensa ou progressiva.

94 — Distribuição completa ou extensa das pálpebras e aderências entre si ou ao globo ocular (simbléfaro).

95 — Diplopia ou cegueira nocturna (hemeralopia).

96 — Epífora, dacriocistite crónica ou fistula lacrimal.

97 — Inversão ou eversão das pálpebras ou lagofalmo.

98 — Irregularidades de forma da íris, sinequias anteriores ou posteriores capazes de reduzir a acuidade visual abaixo do mínimo permitido.

99 — Opacidades do cristalino ou da sua cápsula ou cata-rata em qualquer grau.

100 — Pterígio invadindo a área capilar.

101 — Queratite crónica, úlcera da córnea e estafiloma ou opacidade da córnea invadindo a zona pupilar e reduzindo a acuidade visual abaixo do mínimo permitido.

102 — Perda anatômica ou funcional de qualquer dos olhos.

103 — Nistagma, exoftalmia, enoftalmia ou estrabismo pronunciado.

104 — Retinite proliferante, descolamento da retina, neu-roretinite, nevrite óptica, atrofia do nervo óptico ou retinite pigmentosa.

105 — Repercussões oculares das doenças do sistema ner-voso central.

106 — Triquíase, ptose, blefarospasmo ou blefarite crónica.

107 — Tumores malignos das pálpebras ou do globo ocular, mesmo que operados.

108 — Tracoma, conjuntivite crónica e xerofthalmia.

XVII) Ouvidos, vias respiratórias superiores e órgãos da fonção

109 — Alterações congénitas ou doenças orgânicas do nariz e cavidades acessórias, faringe, laringe e traqueia, causando perturbações funcionais de tratamento difícil ou demorado ou dando mau aspecto.

110 — Atresias, congénitas ou adquiridas, do conduto au-ditivo de tratamento incerto ou reduzindo a acuidade auditiva abaixo dos limites normais.

111 — Diminuição manifesta da acuidade auditiva num ou-vido, ainda que normal no outro.

112 — Doenças agudas ou crónicas da mastóide.

113 — Labirintopatias agudas ou crónicas.

114 — Otites médias agudas supuradas de tratamento pro-longado ou fazendo prever alterações cicatriciais definitivas da caixa ou da membrana do tímpano.

115 — Otites médias purulentas crónicas, simples ou colesteo-tomatosas.

116 — Perda total ou alterações anatómicas do pavilhão auricular que dêem mau aspecto.

117 — Qualquer outra doença do ouvido externo, médio ou interno de tratamento demorado e incompatível com o serviço ou causando diminuição da acuidade auditiva abaixo do limite permitido.

118 — Rinite alérgica com polipose.

119 — Rinite atrofica ou ozena.

XVIII) Ossos, articulações, músculos, aponevroses e tendões

120 — Cicatrizes viciosas e todas as lesões residuais pós-trau-máticas que produzam ou venham a produzir perturbações funcionais ou deformidades incompatíveis com o serviço ou que dêem mau aspecto.

121 — Lesões inflamatórias, degenerativas, tumorais e todas as doenças dos ossos, articulações, músculos, aponevroses e tendões que produzam perturbações incompatíveis com o serviço ou que sejam de difícil ou demorado tratamento.

XIX) Deformidades congénitas ou adquiridas; perdas

122 — Deformidades:

- Desproporção acentuada entre os diversos segmentos do corpo;
- Alterações de conformação ou de desenvolvimento dos ossos do crânio, face e pescoço;
- Deformidades do tórax de qualquer natureza, que causem perturbações incompatíveis com o serviço ou dêem mau aspecto;
- Malformações e desvios acentuados da coluna ver-tebral;

- Deformidades das clavículas ou das omoplatas quando dificultem os movimentos necessários ao serviço;
- Desvios pronunciados ou curvaturas defeituosas dos ossos longos;
- Encurtamento de qualquer membro ou seu segmento que cause perturbações incompatíveis com o serviço, que dê mau aspecto ou, para os membros inferiores, que cause claudicação no andar;
- Cotovelo varo ou valgo pronunciado;
- Mão bota ou outras anomalias incompatíveis com o serviço;
- Posições viciosas dos dedos dos pés ou outras defor-midades que possam dificultar o andar ou o uso do calçado;
- Joelho valgo ou varo pronunciado;
- Pé bota, pé chato e outras deformidades do pé que causem perturbações incompatíveis com o serviço,

123 — Perdas:

- Perda total ou parcial de qualquer dos polegares;
- Perda total de qualquer dos indicadores ou de duas das suas falanges;
- Perda total de dois dedos ou de duas falanges em dois dedos da mesma mão;
- Perda de duas falanges do dedo médio e de uma do dedo indicador;
- Perda simultânea de uma falange dos dedos indicador, médio e anelar;
- Perda de um dedo e de uma falange de outro entre os três últimos da mesma mão;
- Perda de qualquer dos dedos grandes do pé ou de uma das suas falanges;
- Perda simultânea de uma falange dos quatro últimos dedos do pé;
- Todas as demais perdas ou deformidades, além das mencionadas, e que possam prejudicar as funções orgânicas, dificultar o serviço ou dar mau aspecto.

Condições sensoriais a exigir para a admissão

Acuidade visual — 10/10 num dos olhos e não inferior a 5/10 no outro, devendo atingir 10/10 após correcção.

Esta não poderá ultrapassar 1 dioptria esférica e 0,75 cilín-drica.

Sentido cromático — Tricromático.

Sentido luminoso — Bom.

Acuidade auditiva — Normal num dos ouvidos e sem perda superior a 20 decibels no outro, medida nas frequências úteis.

TABELA B

Causas de incapacidade para a prestação de serviço activo nos quadros de pilotos do INPP

I) Estados mórbidos gerais

- Diminuição da resistência física não relacionada com a idade.
- Intoxicações crónicas rebeldes ao tratamento e que causem perturbações incompatíveis com o serviço.
- Senilidade.

II) Alergias

- Estados alérgicos rebeldes ao tratamento e que dêem perturbações acentuadas incompatíveis com o serviço.

III) Doenças de carência, endócrinas e do metabolismo

- Anomalias acentuadas do metabolismo.
- Diabetes mellitus* quando irredutível com o tratamento e incompatível com o serviço.
- Doenças de Addison de grau acentuado.
- Doenças inflamatórias, degenerativas, tumorais ou outras ou sinais clínicos evidentes de hiperfunção ou hipofunção das tiróides ou paratiróides incompatíveis com o serviço.

9 — Todas as demais disfunções ou afecções orgânicas de qualquer das glândulas de secreção interna bem manifestas ou suspeitas de evolução progressiva.

IV) Doenças infecciosas e parasitárias

10 — Doenças infecciosas e parasitárias rebeldes ao tratamento ou exigindo cuidados incompatíveis com o serviço.

11 — Lepra ou tuberculose, de qualquer grau ou localização, rebelde ao tratamento.

12 — Paludismo rebelde ao tratamento e causando perturbações incompatíveis com o serviço.

13 — Sífilis rebelde ao tratamento e causando perturbações incompatíveis com o serviço.

V) Doenças comuns a diversos órgãos e aparelhos

14 — Corpos estranhos que pela situação ou posição possam causar perturbações importantes.

15 — Fístulas, com qualquer localização, rebeldes ao tratamento ou exigindo cuidados incompatíveis com o serviço.

16 — Reumatismos crônicos ou deformações que causem incompatibilidade com o serviço.

17 — Tumores que, pela sua natureza, número, volume ou sede, sejam incompatíveis com o serviço ou dêem mau aspecto.

18 — Úlceras de difícil ou demorado tratamento.

VI) Sangue — Órgãos hematopoiéticos — Sistema linfático

19 — Anemias rebeldes ao tratamento.

20 — Diáteses hemorrágicas rebeldes ao tratamento.

21 — Leucemias refractárias ao tratamento.

22 — Linfogranulomatose maligna.

23 — Poliglobulias acentuadas de difícil ou demorado tratamento.

24 — Outros estados inflamatórios, degenerativos ou tumorais de difícil ou demorado tratamento.

VII) Coração e vasos sanguíneos

25 — Lesões valvulares que causem perturbações incompatíveis com o serviço.

26 — Aneurismas, com qualquer localização, que causem perturbações incompatíveis com o serviço.

27 — Arterites, flebites ou doenças dos capilares acentuadas e rebeldes ao tratamento.

28 — Hipertensão ou hipotensão arterial irreduzíveis incompatíveis com o serviço.

29 — Insuficiência coronária em grau incompatível com o serviço.

30 — Varizes, de qualquer localização, que causem perturbações incompatíveis com o serviço.

31 — Outros processos crônicos do endocárdio, miocárdio, pericárdio e vasos causando perturbações incompatíveis com o serviço.

VIII) Brônquios, pulmões, pleuras e mediastino

32 — Alterações anatómicas ou sequelas de lesões extintas dos brônquios, pulmões, pleuras ou do mediastino, produzindo perturbações funcionais acentuadas, rebeldes ao tratamento e incompatíveis com as situações de serviço.

33 — Asma brônquica acentuada e rebelde ao tratamento.

34 — Bronquiectasias em grau acentuado que causem perturbações incompatíveis com o serviço.

35 — Bronquite crônica de grau intenso e irreduzível.

36 — Enfisema pulmonar que cause perturbações incompatíveis com o serviço.

37 — Escleroses pulmonares em grau incompatível com o serviço.

38 — Pleuritis purulentas crônicas.

39 — Outros processos inflamatórios crônicos dos brônquios, pulmões, pleuras e mediastino rebeldes ao tratamento e que causem perturbações incompatíveis com o serviço.

IX) Boca e anexos

40 — Afecções orgânicas ou funcionais da boca ou dos seus anexos rebeldes ao tratamento, que perturbem a fonação ou mastigação, que dêem mau aspecto ou exijam cuidados incompatíveis com as situações do serviço.

41 — Falta de dentes irreparável por prótese e que dê incompatibilidade com o serviço.

42 — Piorreia alveolar ou outras doenças crônicas que causem perturbações funcionais e quando rebeldes ao tratamento.

X) Esôfago, estômago intestinos e peritôneu

43 — Enterites ou colites crônicas refractárias ao tratamento.

44 — Estenoses orgânicas do tubo digestivo que compremetam acentuadamente as funções digestivas.

45 — Hemorróidas refractárias ao tratamento, causando perturbações incompatíveis com o serviço.

46 — Úlceras do tubo digestivo rebeldes ao tratamento e que tenham repercussão sobre o estado geral.

47 — Outras lesões orgânicas e outras perturbações funcionais do tubo digestivo rebeldes ao tratamento e exigindo cuidados incompatíveis com as situações do serviço.

XI) Fígado, vias biliares e pâncreas

48 — Cirroses hepáticas.

49 — Colecistopatias crônicas, litíasicas ou não, com perturbações funcionais, tendo repercussão sobre o estado geral. Hepatites crônicas incompatíveis com as situações de serviço.

50 — Outros processos inflamatórios degenerativos ou tumorais, crônicos, acentuados, rebeldes ao tratamento e que causem perturbações graves incompatíveis com as situações do serviço.

XII) Aparelho geniturinário

51 — Calculose urinária rebelde ao tratamento ou exigindo cuidados incompatíveis com o serviço.

52 — Doenças inflamatórias crônicas, degenerativas, tumorais ou outras do aparelho geniturinário rebeldes ao tratamento ou exigindo cuidados incompatíveis com o serviço.

53 — Doenças da próstata rebeldes ao tratamento ou produzindo perturbações incompatíveis com o serviço.

54 — Estenoses, dilatações ou divertículos do aparelho geniturinário de qualquer situação, rebeldes ao tratamento ou exigindo cuidados incompatíveis com o serviço.

55 — Outras doenças crônicas do aparelho geniturinário causando perturbações incompatíveis com o serviço.

XIII) Pele

56 — Alterações de pigmentação cuja sede ou grau possam causar mau aspecto.

57 — Dermatoses rebeldes ao tratamento, causando mau aspecto ou exigindo cuidados incompatíveis com o serviço.

58 — Elefantíase rebelde ao tratamento ou causando perturbações incompatíveis com o serviço.

59 — Hiper-hidrose e bromidrose rebeldes ao tratamento, perturbando a vida em comum ou exigindo cuidados incompatíveis com as situações do serviço.

60 — Lesões da pele em regiões que pelo atrito ou peso do corpo sejam sujeitas a ulcerar ou dificultar a marcha.

XIV) Sistema nervoso

61 — Doenças do sistema nervoso central ou periférico de evolução subaguda ou crônica e não susceptíveis de adequada adaptação funcional às exigências do serviço activo.

62 — Epilepsia em qualquer das suas formas comprovada clinicamente ou por electroencefalograma.

63 — Miopatias incompatíveis com o serviço.

64 — Neuroleus causa de perturbações incompatíveis ao serviço.

65 — Neuroses ou psicose em grau incompatível com o serviço.

66 — Perturbações angioneuróticas ou distonias neurovegetativas rebeldes ao tratamento, causando perturbações incompatíveis com o serviço.

67 — Psicopatias. Psicoses.

68 — Toxicomanias bem averiguadas e incompatíveis com as exigências do serviço.

69 — Outras doenças do sistema nervoso causando perturbações incompatíveis com o serviço.

XV) Olhos e anexos

70 — Astenopatias.

71 — Coloboma da coróideia ou da íris, glaucoma, irite ou coróide de forma progressiva ou causando diminuição acentuada da acuidade visual.

72 — Destruição completa ou extensa das pálpebras, cicatrizes deformantes, aderências das pálpebras entre si ou do globo ocular rebeldes ao tratamento.

73 — Diminuição da agudeza visual não corrigível e causando incompatibilidade com o serviço.

74 — Diplopia ou cegueira nocturna (hemeralopia) rebeldes ao tratamento ou incompatíveis com o serviço.

75 — Epífora, dacriocistite crónica ou fístula lacrimal rebeldes ao tratamento ou incompatíveis com o serviço.

76 — Inversão ou eversão das pálpebras ou lagofthalmo rebelde ao tratamento.

77 — Lesões da íris, do cristalino ou da cápsula rebeldes ao tratamento ou causando acentuada diminuição da acuidade visual.

78 — Nistago, exoftalmia rebeldes ao tratamento ou causando maus aspectos.

79 — Perda ou desorganização de qualquer dos olhos.

80 — Pterígio inoperável, recidivante ou causando perturbações da visão.

81 — Queratite crónica, úlcera da córnea, estafiloma ou opacidade da córnea rebeldes ao tratamento ou causando acentuada diminuição da acuidade visual.

82 — Qualquer outra lesão orgânica do aparelho visual rebelde ao tratamento ou incompatível com o serviço.

83 — Retinite pigmentosa, descolamento da retina, reorretinite, nevrite ou atrofia do nervo óptico rebeldes ao tratamento ou causando perturbações incompatíveis com o serviço.

84 — Tracoma, conjuntivite crónica ou xeroftalmia rebeldes ao tratamento.

85 — Tríquias, ptose, blefarospasmo ou blefarite crónica rebeldes ao tratamento ou incompatíveis com o serviço.

86 — Tumores malignos das pálpebras ou do globo ocular inoperáveis ou recidivados.

XVI) Ouvidos, vias respiratórias superiores e órgãos de fonação

87 — Alterações anatómicas do pavilhão auricular ou do nariz insusceptíveis de correcção ou causando mau aspecto.

88 — Deficit acentuado, bilateral, da acuidade auditiva incompatível com as situações do serviço.

89 — Labirintopatias crónicas produzindo perturbações funcionais do vestibular ou do coclear incompatíveis com o serviço.

90 — Doenças orgânicas do ouvido, nariz e cavidades acessórias, faringe, laringe ou traqueia de carácter permanente quando rebeldes ao tratamento ou dando mau aspecto.

XVII) Ossos, articulações, músculos, aponevroses e tendões

91 — Cicatrizes e distrofias ósseas, articulares, musculares, aponevróticas, tendinosas e sinoviais rebeldes ao tratamento, e que produzam perturbações importantes incompatíveis com as situações do serviço ou que causem mau aspecto.

92 — Lesões inflamatórias, degenerativas, tumorais e todas as doenças dos ossos, articulações, músculos, aponevroses e tendões causando perturbações incompatíveis com o serviço.

XVIII) Deformações; perdas

93 — Perdas ou deformidades anatómicas ou funcionais de um ou mais segmentos dos membros rebeldes ao tratamento incompatíveis com o serviço e que dêem mau aspecto.

94 — Todas as demais perdas ou deformidades em quaisquer partes do corpo rebeldes ao tratamento e que produzam perturbações importantes incompatíveis com as situações do serviço ou que dêem mau aspecto.

Nota: 1 — No exame audiométrico o deficit global não deve exceder 40 %.

ANEXO III

Estatuto Disciplinar do Pessoal do INPP

CAPÍTULO I

Disciplina

DIVISÃO I

Princípios fundamentais

ARTIGO 1.º

O pessoal do INPP é disciplinarmente responsável pelas infracções que cometer no exercício das suas funções.

ARTIGO 2.º

1 — Considera-se infracção disciplinar o facto voluntário praticado por qualquer dos indivíduos referidos no artigo anterior com violação das disposições deste Estatuto.

2 — A violação de deveres é punível, quer consista em acção, quer em omissão, independentemente de ter produzido resultado perturbador do serviço.

ARTIGO 3.º

1 — O direito de exigir a responsabilidade disciplinar prescreve passados seis meses sobre a data em que a falta tiver sido cometida, salvo o disposto no número seguinte.

2 — Se o facto qualificado de infracção disciplinar for também considerado infracção penal e os de prescrição do procedimento criminal forem superiores a seis meses, aplicar-se-ão ao procedimento disciplinar os prazos estabelecidos no Código Penal.

3 — Interrompem a prescrição o processo de sindicância aos serviços e o mero processo de averiguações e ainda os processos de inquérito e disciplinar, mesmo que não tenham sido dirigidos contra o trabalhador a quem a prescrição interesse, mas nos quais venham a apurar-se faltas de que seja responsável.

ARTIGO 4.º

1 — Os indivíduos abrangidos por este regulamento ficam sujeitos ao poder disciplinar desde a data da posse e se esta não for exigida desde a data de entrada ao serviço.

2 — A circunstância de deixarem o serviço ou mudarem a situação não impede que sejam punidos pelas faltas cometidas durante o tempo em que desempenharam funções. As penas dos n.ºs 3 e 7 do artigo 11.º deste regulamento serão sempre executadas desde que o infractor regresse ao serviço.

ARTIGO 5.º

1 — O despacho de pronúncia com trânsito em julgado determina a suspensão do exercício até decisão final; todavia, enquanto o indivíduo se mantiver nesta situação ser-lhe-á apenas abonado o seu vencimento base.

2 — A perda de vencimento que resultar do disposto no número anterior será reparada somente no caso de absolvição.

ARTIGO 6.º

Quando a infracção disciplinar for também de carácter penal, observar-se-á sempre o disposto no artigo 164.º do Código de Processo Penal.

ARTIGO 7.º

Em tudo o que não estiver regulado no presente regulamento, quanto à suspensão ou demissão, por efeito de pena imposta nos tribunais competentes, são aplicáveis subsidiariamente as disposições do Código Penal e do Código de Processo Penal.

ARTIGO 8.º

1 — O dever que incumbe ao pessoal de cumprir as ordens dadas pelos órgãos do Instituto com funções directivas em objecto de serviço e forma legal não exclui o direito de representação por parte de quem as receba, desde que se observe o disposto nos números seguintes.

2 — Se for dada ordem de carácter excepcional, pode ser solicitado que, para salvaguarda da responsabilidade, seja confirmada por escrito, nos seguintes casos:

- a) Quando haja motivo plausível para se duvidar da sua autenticidade;
- b) Quando seja ilegal;
- c) Quando, com evidência, se mostre que foi dada por virtude de qualquer procedimento doloso ou errada informação;
- d) Quando da sua execução se devam recluir graves males que seja de supor não foram previstos por quem deu a ordem.

3 — Se o pedido de confirmação da ordem por escrito não for satisfeito dentro do tempo em que, sem prejuízo, o cumprimento desta possa ser demorado, o executante comunicará, também por escrito, a quem deu a ordem, os termos exactos da ordem recebida e do pedido formulado, bem como a não satisfação deste, executando a ordem seguidamente.

4 — Se a ordem não puder estar sujeita a nenhuma demora, ou se for ordenado o seu imediato cumprimento, o executante fará a comunicação referida no número anterior logo depois de executada a ordem.

5 — Considerando ilegal a ordem recebida ou que da sua execução se devam recluir graves males, fará o executante expressamente menção destes factos ao pedir a sua confirmação por escrito ou na declaração que se seguir ao cumprimento.

ARTIGO 9.º

1 — Para efeitos do artigo anterior, são consideradas ilegais as ordens que, em relação à competência da entidade de que emanarem ou ao seu conteúdo, forem manifestamente contrárias à letra da lei.

2 — O executante que, sem observar o processo estabelecido no artigo anterior, cumprir as ordens nas condições previstas nas alíneas a) a d) do seu n.º 2 será solidariamente responsável com quem as houver dado pelas consequências que resultarem da sua execução.

ARTIGO 10.º

1 — A todos os indivíduos abrangidos por este Estatuto assiste o direito de queixa contra quem tiver emitido a ordem, quando por este for praticado qualquer acto de que resulte para o destinatário lesão de direitos consignados nas leis e nos regulamentos.

2 — A queixa será singular e apresentada por escrito. Da decisão cabe recurso, nos termos do que, para o efeito, se dispõe neste capítulo.

DIVISÃO II

Penas disciplinares e seus efeitos

ARTIGO 11.º

As penas aplicáveis ao pessoal abrangido por este regulamento, pelas infracções disciplinares que cometer, são:

- 1.º Advertência;
- 2.º Repreensão verbal ou por escrito;
- 3.º Multa correspondente aos vencimentos de um a cinco dias;
- 4.º Suspensão de exercício e vencimentos até sessenta dias;
- 5.º Suspensão de exercício e vencimentos de mais de sessenta dias até cento e oitenta dias;
- 6.º Aposentação compulsiva;
- 7.º Demissão.

ARTIGO 12.º

1 — A advertência consiste numa mera chamada de atenção e é dada em particular.

2 — A repreensão verbal é dada na presença de trabalhadores de maior antiguidade da mesma categoria ou superior que prestem serviço no departamento em que sirva o infractor e consiste em declarar ao mesmo que é repreendido por ter cometido determinada falta.

3 — A repreensão por escrito é dada directamente ao infractor, que dela tomará conhecimento e será

registada em livro próprio, cuja consulta será facultada a todo o pessoal.

ARTIGO 13.º

1 — Só as penas disciplinares dos n.ºs 3 e seguintes do artigo 11.º serão registadas no respectivo processo individual.

2 — As amnistias não destroem os efeitos já produzidos pela aplicação da pena nem determinam, relativamente ao castigo aplicado, o cancelamento do registo, que servirá para apreciação da conduta do indivíduo, mas nele se averbará que, por virtude da amnistia, a pena deixou de produzir no futuro os efeitos legais.

ARTIGO 14.º

1 — As penas disciplinares têm unicamente os efeitos declarados no número seguinte.

2 — Os efeitos das penas são os seguintes:

a) As penas de suspensão de exercício e vencimentos implicam:

1.º A perda de um dia por cada três dias de duração da suspensão, até ao máximo de dois terços no tempo de férias, correspondente ao período em que foi aplicada a pena;

2.º A perda, para efeitos de antiguidade, de tantos dias quantos tenha durado a suspensão;

3.º A perda das remunerações certas ordinárias por todo o tempo que durar a suspensão;

b) A pena de demissão importa a perda de todos os direitos do trabalhador e a impossibilidade de ser readmitido nos quadros do INPP.

ARTIGO 15.º

1 — Não pode aplicar-se ao mesmo indivíduo mais do que uma pena disciplinar por cada infracção ou pelas infracções acumuladas que sejam apreciadas num só processo.

2 — O processo disciplinar é independente do procedimento criminal no que respeita à aplicação das penas.

ARTIGO 16.º

Para o pessoal aposentado ou por qualquer outra razão fora da actividade do serviço, as penas de multa e suspensão serão substituídas pela perda da pensão ou vencimento de qualquer natureza por igual tempo.

DIVISÃO III

Competência disciplinar

ARTIGO 17.º

1 — As penas dos n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 11.º são da competência do chefe dos serviços administrativos centrais e dos chefes dos departamentos de pilotagem

quanto ao pessoal deles dependente; e do presidente do conselho de gestão depois de ouvido este conselho, quanto ao chefe dos serviços administrativos centrais e aos chefes dos departamentos de pilotagem.

2 — As penas dos n.ºs 4 e 5 do artigo 11.º são da competência do presidente do conselho de gestão, depois de ouvido este conselho.

3 — As penas de aposentação compulsiva e de demissão são da competência do MTC, precedendo parecer do conselho de gestão.

DIVISÃO IV

Factos a que são aplicáveis as diferentes penas disciplinares

ARTIGO 18.º

As penas dos n.ºs 1 e 2 do artigo 11.º serão aplicadas por faltas leves de serviço que não tragam prejuízo para este ou terceiros.

ARTIGO 19.º

1 — A pena do n.º 3 do artigo 11.º será aplicada, em geral, nos casos de negligência dos deveres profissionais.

2 — Esta pena será especialmente aplicada ao pessoal:

- a) Que desobedecer às ordens sem consequências importantes;
- b) Que cometer faltas de respeito;
- c) Que pelo defeituoso cumprimento ou desconhecimento das disposições legais e regulamentares ou das ordens demonstrar falta de zelo pelo serviço;
- d) Que não compareça, a tempo e horas, onde e nas ocasiões que lhe competir estar presente, havendo resultado prejuízo para o serviço ou para terceiros.

ARTIGO 20.º

1 — As penas dos n.ºs 4 e 5 do artigo 11.º são em geral aplicáveis nos seguintes casos:

- a) De negligência grave e demonstrativa de falta de zelo pelo serviço;
- b) De erro de ofício;
- c) De procedimento que atente gravemente contra a dignidade e prestígio do indivíduo ou da função.

2 — A pena referida no n.º 4 do artigo 11.º será especialmente aplicável ao pessoal:

- a) Que der faltas de que trata o artigo 53.º do estatuto do pessoal e passíveis de procedimento disciplinar;
- b) Que, por falta de cuidado, der informação errada em matéria de serviço, de que resulte prejuízo para o Estado, para o serviço ou para terceiros;

- c) Que cometer inconfidência se do facto resultar prejuízo para o Estado, para o serviço ou para terceiros;
- d) Que demonstrar falta de conhecimento de normas essenciais reguladoras do serviço, da qual haja resultado prejuízo para o Estado, para o serviço ou para terceiros;
- e) Que abandonar o serviço para que for nomeado, sem motivo justificativo e sem comunicação superior.

3 — A pena referida no n.º 5 do artigo 11.º será especialmente aplicável ao pessoal:

- a) Que desobedecer de modo escandaloso ou em público às ordens superiores;
- b) Que se apresentar ao serviço em estado de embriaguez;
- c) Que agredir, injuriar ou desrespeitar gravemente alguém em serviço;
- d) Que incitar à indisciplina ou à insubordinação os seus camaradas;
- e) Que praticar durante o serviço actos de grave insubordinação ou de indisciplina;
- f) Que receber fundos, cobrar receitas ou recolher verbas de que não preste contas nos prazos legais ou que não sejam da sua competência.

ARTIGO 21.º

1 — A pena de aposentação compulsiva só pode ser aplicada aos indivíduos que reúnam os requisitos regulamentares para lhes ser concedida a aposentação, dispensando-se, porém, o da incapacidade física.

2 — A pena a que se refere o número anterior será aplicada nos seguintes casos:

- a) Quando se der segunda reincidência em qualquer dos casos citados no n.º 3 do artigo anterior;
- b) Quando em processo disciplinar se julgar provada definitivamente a incompetência profissional ou a incapacidade moral do indivíduo;
- c) Quando em processo disciplinar se verificar que o indivíduo é alcoólico incorrigível.

ARTIGO 22.º

A pena de demissão será sempre aplicada ao pessoal:

- a) Que esteja em qualquer das situações definidas no n.º 2 do artigo anterior e não reúna os requisitos legais para aposentação;
- b) Que abandonar o lugar.

ARTIGO 23.º

Na aplicação das penas atender-se-á aos critérios gerais enunciados nos artigos precedentes, à natureza do serviço e, de um modo geral, a todas as circunstâncias em que a infracção tiver sido cometida.

ARTIGO 24.º

São circunstâncias atenuantes especiais da infracção disciplinar:

- a) A prestação de serviço com exemplar comportamento e zelo;
- b) A confissão espontânea da infracção;
- c) A provocação.

ARTIGO 25.º

1 — São circunstâncias agravantes especiais da infracção disciplinar:

- a) A vontade determinada de, pela conduta seguida, produzir resultados prejudiciais ao serviço ou ao interesse geral, independentemente de estes se verificarem;
- b) A produção efectiva de resultados prejudiciais ao serviço ou ao interesse geral, nos casos em que o indivíduo devesse prever essa consequência como efeito necessário da sua conduta;
- c) A premeditação;
- d) A combinação com outros indivíduos para a prática da infracção;
- e) O facto de ser cometida durante o cumprimento da pena disciplinar;
- f) A reincidência;
- g) A acumulação de infracções.

2 — A premeditação consiste no desígnio formado vinte e quatro horas antes, pelo menos, da prática da infracção.

3 — A acumulação dá-se quando duas ou mais infracções são cometidas na mesma ocasião ou quando uma é cometida antes de ter sido punida a anterior.

4 — A reincidência dá-se quando a infracção é cometida antes de passado um ano sobre o dia em que tiver findado o cumprimento de pena imposta por virtude de infracção anterior.

DIVISÃO V

Processo disciplinar

SECÇÃO I

Disposições gerais

ARTIGO 26.º

1 — O processo disciplinar pode ser comum ou especial.

O processo especial aplica-se aos casos expressamente designados na lei; o processo comum a todos os casos a que não corresponde processo especial.

2 — Os processos especiais regulam-se pelas disposições que lhe são próprias e, na parte nelas não previstas, pelas disposições respeitantes ao processo comum.

3 — Nos casos omissos pode o instrutor adoptar as providências que se afigurarem convenientes para a descoberta da verdade.

ARTIGO 27.º

1 — O processo disciplinar é de investigação sumária, devendo remover-se os obstáculos contrários ao seu rápido e regular andamento.

2 — A forma dos actos, quando não esteja expressamente regulada na lei, ajustar-se-á ao fim que se tem em vista e limitar-se-á ao indispensável para atingir essa finalidade.

3 — A entidade que proceder à investigação em processo disciplinar poderá ordenar oficiosamente as diligências e actos necessários à descoberta da verdade.

ARTIGO 28.º

1 — O processo disciplinar é de natureza secreta. O arguido ou o seu representante legal, porém, pode examinar o processo, sob condição de não divulgar o que dele conste.

2 — O exame dos autos será, também, facultado aos autores da participação.

3 — Só será permitida a passagem de certidões quando destinadas à defesa de legítimos interesses e em face de requerimento especificando o fim a que se destinam.

ARTIGO 29.º

As penas dos n.ºs 3 e seguintes do artigo 11.º serão sempre aplicadas precedendo apuramento dos factos em processo disciplinar.

As dos n.ºs 1 e 2 serão aplicadas sem dependência de processo, mas com audiência, mesmo verbal, do arguido, podendo, no entanto, a pedido deste, ser reduzido a escrito o seu depoimento.

ARTIGO 30.º

A instauração de processos disciplinares para averiguação dos factos a que correspondem as penas dos n.ºs 4 e seguintes do artigo 11.º é da competência do presidente do conselho de gestão, dos chefes dos departamentos de pilotagem e do chefe do departamento dos serviços administrativos centrais, relativamente ao pessoal deles dependente, mediante participação dos interessados.

ARTIGO 31.º

Em processo disciplinar, a falta de audiência do arguido é fundamento de nulidade de todo o processo.

SECÇÃO II

Processo disciplinar comum

Subsecção I

Disposição geral

ARTIGO 32.º

1 — A instrução do processo disciplinar deve iniciar-se no prazo fixado pela entidade que o mandou instaurar e ultimar-se no prazo de trinta dias, só po-

dendo ser excedido este prazo mediante despacho da entidade que tiver de proferir a decisão.

2 — Os instrutores devem informar a entidade que os tiver nomeado da data em que derem início à instrução do processo.

Subsecção II

Instrução do processo até à acusação

ARTIGO 33.º

A entidade que tiver conhecimento de infracção disciplinar deverá logo participá-la, se não for competente para instaurar o processo disciplinar.

ARTIGO 34.º

Para todas as infracções cometidas por um mesmo individuo será organizado um só processo, mas, tendo-se instaurado diversos, serão apensados ao da infracção mais grave e, no caso de a gravidade ser a mesma, àquele que primeiro tiver sido instaurado.

ARTIGO 35.º

Logo que seja recebida participação, deve a entidade competente para instaurar processo disciplinar decidir se há lugar ou não a procedimento disciplinar.

ARTIGO 36.º

1 — O instrutor do processo será nomeado, em cada caso, pelo presidente do conselho de gestão.

2 — O instrutor pode escolher secretário da sua confiança, cuja nomeação compete à entidade que o nomeou e bem assim requisitar a colaboração de técnicos.

ARTIGO 37.º

Compete aos instrutores tomar, desde a sua nomeação, as providências precisas para que se não possa alterar o estado dos factos e dos documentos ou livros em que se descobriu ou se presume existir alguma irregularidade, nem subtrair as provas desta.

ARTIGO 38.º

1 — O instrutor fará autuar a participação e procederá à investigação, ouvindo o participante, as testemunhas por este indicadas e as mais que julgar necessárias, procedendo a exames e mais diligências que possam esclarecer a verdade e fazendo juntar aos autos o certificado do registo disciplinar do arguido.

2 — O instrutor poderá ouvir o arguido, sempre que o entender conveniente, até se ultimar a instrução, e poderá também acareá-lo com as testemunhas ou com os participantes.

3 — Durante a fase da instrução do processo poderá o participante ou o arguido solicitar do instrutor que promova quaisquer diligências para que tenha competência; mas o instrutor somente dará seguimento ao pedido quando entenda que essas diligen-

cias poderão contribuir para a descoberta da verdade, juntando, porém, aos autos todos os papéis recebidos do participante ou do arguido que respeitem ao processo.

ARTIGO 39.º

1 — Na fase de instrução do processo o número de testemunhas é ilimitado.

2 — Quando o instrutor julgue suficiente a prova produzida, poderá indeferir o requerimento para se inquirirem novas testemunhas.

ARTIGO 40.º

Concluída a investigação, se o instrutor entender que os factos constantes dos autos não constituem infracção disciplinar, que não foi o arguido o agente da infracção ou que não é de exigir responsabilidade disciplinar por virtude de prescrição ou outro motivo, elaborará no prazo de três dias o seu relatório e remetê-lo-á imediatamente com o respectivo processo à entidade que o tiver mandado instaurar, propondo que ele se archive.

No caso contrário, deduzirá no prazo de cinco dias a acusação, articulando, com a possível e necessária discriminação, as faltas que reputar averiguadas, com referência aos preceitos legais infringidos.

Subsecção III

Defesa do arguido

ARTIGO 41.º

1 — Da acusação extrair-se-á cópia no prazo de quarenta e oito horas, a qual será imediatamente entregue ou remetida pelo correio, conforme for mais rápido e eficiente, marcando-se ao arguido um prazo entre três e quinze dias, para apresentar a sua defesa escrita.

2 — Quando o processo seja complexo, pelo número e natureza das infracções ou por abranger vários arguidos, poderá o instrutor conceder maior prazo, depois de autorizado pela entidade que mandou instaurar o processo.

3 — A remessa pelo correio da referida cópia será feita com aviso de recepção para a sede do departamento a que pertence, se o arguido estiver ao serviço; de contrário, será endereçada para a sua residência.

4 — Respeitar-se-á a escolha de domicílio feita pelo arguido para receber as notificações.

5 — As notificações não deixam de produzir efeito pelo facto de os papéis serem devolvidos ou não vir assinado o aviso postal, uma vez que a remessa seja expedida para o domicílio necessário ou escolhido, considerando-se feitas na data da respectiva devolução.

6 — Se o arguido se tiver ausentado do país continental ou de qualquer das regiões autónomas ou se for desconhecida a localidade onde se encontra, será notificado por éditos afixados na porta do departamento a que pertence. O edital conterá um resumo da acusação, indicando ainda o prazo da defesa, que será fixado entre trinta e sessenta dias.

ARTIGO 42.º

1 — Se o arguido estiver impossibilitado de organizar a sua defesa em virtude de anomalia mental ou física, ou por motivo de doença e se não tiver constituído advogado, o instrutor imediatamente lhe nomeará um curador, preferindo a pessoa a quem competiria a tutela no caso de interdição, segundo a ordem estabelecida no Código Civil.

2 — Esta nomeação é restrita ao processo disciplinar, podendo o curador usar de todos os meios de defesa facultados aos arguidos.

ARTIGO 43.º

1 — Durante o prazo para a apresentação de defesa pode o arguido ou o seu representante legal examinar o processo, o qual apenas a este poderá ser confiado para exame em casa.

2 — A resposta deve ser assinada pelo arguido ou pelo seu representante legal e será apresentada no local onde o processo tiver sido instaurado.

3 — Deve o arguido, com a resposta, apresentar o rol das testemunhas e juntar documentos, requerendo também quaisquer diligências.

4 — As testemunhas só podem depor sobre factos para que forem precisamente indicadas.

5 — A falta de resposta dentro do prazo marcado vale como efectiva audiência do arguido para todos os efeitos legais.

ARTIGO 44.º

Na resposta deve o arguido expor com clareza e concisão os factos e as razões da sua defesa.

ARTIGO 45.º

1 — O instrutor deverá inquirir as testemunhas e reunir os demais elementos de prova oferecidos pelo arguido no prazo máximo de sessenta dias, podendo ser prorrogado quando as circunstâncias o exigirem.

2 — Finda a produção da prova oferecida pelo arguido, podem ainda ordenar-se, em despacho fundamentado, novas diligências que se tornem indispensáveis para completo esclarecimento da verdade.

Subsecção IV

Decisão disciplinar e sua execução

ARTIGO 46.º

1 — Finda a instrução do processo, o instrutor elaborará no prazo de cinco dias um relatório completo e conciso, donde conste a existência material das faltas, suas qualificação e gravidade, importâncias que porventura haja a repor e seu destino, e bem assim a pena que entender justa ou a proposta para que os autos se arquivem por ser insubsistente a acusação.

2 — A entidade a quem incumbir a decisão poderá, quando a complexidade do processo o exigir, prorrogar o prazo fixado no corpo deste artigo.

3 — O processo, depois de relatado, será remetido no prazo de vinte e quatro horas à entidade que o tiver mandado instaurar, a qual, se não for competente para decidir, o enviará dentro de cinco dias a quem deva proferir a decisão.

ARTIGO 47.º

1 — A entidade competente examinará e decidirá o processo, concordando ou não com as conclusões do relatório, podendo ordenar novas diligências dentro do prazo que marcar.

2 — A entidade que decidir o processo fundamentará sempre a sua decisão quando discordar da proposta formulada no relatório do instrutor.

3 — A decisão será notificada ao arguido, observando-se o disposto no artigo 41.º

ARTIGO 48.º

As penas disciplinares começam a produzir os seus efeitos legais no próprio momento da notificação do arguido ou, não podendo ser notificado, dez dias após a afixação do edital.

ARTIGO 49.º

As penas disciplinares podem ser suspensas, nos termos gerais de direito.

SECÇÃO III

Processo de inquérito e de sindicância

ARTIGO 50.º

1 — O presidente do conselho de gestão pode ordenar inquéritos ou sindicâncias aos serviços do INPP.

2 — O inquérito tem o fim de apurar factos determinados; a sindicância destina-se a uma averiguação geral acerca do funcionamento do serviço.

ARTIGO 51.º

A escolha e nomeação dos inquiridores ou dos sindicantes e dos seus secretários nos processos ordenados nos termos do artigo anterior será feita pelo presidente do conselho de gestão.

ARTIGO 52.º

A instrução dos processos de inquérito ou sindicância ordenados nos termos do artigo 50.º regem-se na parte aplicável, pelo disposto no artigo 38.º

ARTIGO 53.º

1 — Se o processo for de sindicância, deve o sindicante, logo que a ele dê início, fazê-lo constar por anúncios publicados em um ou dois jornais da localidade, havendo-os, e por meio de editais, cuja afixação requisitará às autoridades administrativas ou poli-

ciais, a fim de que toda a pessoa que tenha razão de queixa ou de agravo contra o regular funcionamento dos serviços sindicados se apresente a ele, sindicante, para os fins convenientes, no prazo designado.

2 — A publicação dos anúncios pela imprensa é obrigatória para os periódicos a que forem remetidos, sob pena de desobediência qualificada, e a despesa a que der causa será documentada pelo sindicante, para efeitos de pagamento.

ARTIGO 54.º

1 — Concluída a instrução do processo, deve o inquiridor ou o sindicante elaborar, no prazo de cinco dias, o seu relatório, que remeterá imediatamente ao conselho de gestão, salvo se houver motivo para a conversão do processo em disciplinar.

2 — O prazo fixado neste artigo pode ser prorrogado pelo conselho de gestão quando a complexidade do processo o justifique.

3 — O processo de inquérito ou de sindicância constituirá a fase acusatória do processo disciplinar, quando o instrutor deduzir, nos termos e dentro do prazo referido na parte final do artigo 40.º, a acusação do arguido ou arguidos, seguindo-se os demais termos do processo disciplinar.

4 — A instauração dos processos disciplinares a que derem lugar as sindicâncias ou inquéritos fica dependente de deliberação do conselho de gestão.

SECÇÃO IV

Processo por abandono de lugar e por falta de assiduidade

ARTIGO 55.º

Sempre que um trabalhador deixe de comparecer ao serviço durante cinco dias, depois de ter manifestado a intenção de abandonar o cargo, ou faltar durante trinta dias úteis seguidos e sem justificação, será o facto comunicado pelos responsáveis directos pelo sector respectivo ao conselho de gestão, que mandará levantar auto de abandono de lugar.

ARTIGO 56.º

A presunção de abandono de lugar, constituída pelos factos a que se refere a parte final do artigo anterior, só pode ser destruída após o levantamento do auto, por meios julgados capazes de justificar as faltas.

ARTIGO 57.º

Será levantado auto por falta de assiduidade ao trabalhador que, dentro do mesmo ano civil, der trinta dias de faltas, interpoladas, não justificadas.

ARTIGO 58.º

Os autos de abandono de lugar ou por falta de assiduidade serão convertidos em processo disciplinar e seguirão os termos deste processo.

SECÇÃO V

Recursos

ARTIGO 59.º

1 — Da decisão proferida em processo disciplinar pode caber recurso hierárquico e recurso contencioso.

2 — O recurso contencioso só cabe das decisões condenatórias do Ministro dos Transportes e Comunicações e é regulado pela lei em vigor.

3 — Pode recorrer-se hierarquicamente das deliberações do conselho de gestão que não sejam de mero expediente.

4 — Podem interpor este recurso o arguido, o participante e o instrutor do processo.

5 — O recurso hierárquico interpõe-se directamente para o Ministro dos Transportes e Comunicações no prazo de cinco dias a contar da data em que o arguido tenha sido notificado do despacho, ou no prazo de quinze dias a contar da afixação de edital, nos termos do artigo 48.º, sendo apenas admissível a prova por documentos. Na data em que se fizer a notificação ao arguido, deverá avisar-se dessa notificação o instrutor e também o participante, se tiver requerido no processo que o aviso lhe seja feito.

6 — Se o arguido não tiver sido notificado ou se a pena não tiver sido anunciada em edital, nos termos do número anterior, o prazo conta-se a partir da data em que o arguido teve conhecimento do despacho.

7 — A interposição de recurso hierárquico suspende a execução da decisão condenatória e devolve ao Ministro dos Transportes e Comunicações a competência para decidir definitivamente, podendo este mandar proceder a novas diligências e manter, substituir, agravar, diminuir ou anular a pena.

ARTIGO 60.º

Com o requerimento em que interponham o recurso poderão os recorrentes juntar documentos que entendam convenientes e que não pudessem ser utilizados antes, devendo o Ministro dos Transportes e Comunicações, quando o recurso envolver novos meios de prova, mandar ouvir o arguido, se for recorrido, no prazo de cinco a dez dias.

SECÇÃO VI

Revisão dos processos disciplinares

ARTIGO 61.º

1 — A revisão dos processos disciplinares é admitida quando se verifiquem circunstâncias ou meios de prova susceptíveis de demonstrar a inexistência dos factos e que não pudessem ter sido utilizados pelo arguido no processo disciplinar.

2 — A revisão deverá ser pedida no prazo de cento e oitenta dias, contados da data em que o arguido obteve a possibilidade de invocar as circunstâncias ou os meios de prova alegados como fundamento da revisão.

ARTIGO 62.º

1 — O interessado na revisão de um processo disciplinar apresentará requerimento nesse sentido ao Ministro dos Transportes e Comunicações.

2 — O requerimento indicará as circunstâncias ou meios de prova, não considerados no processo disciplinar, que ao requerente pareçam justificar a revisão e será instruído com os documentos indispensáveis.

ARTIGO 63.º

1 — Recebido o requerimento, o Ministro dos Transportes e Comunicações resolverá sobre se deve ou não ser concedida a revisão do processo.

2 — Do despacho que não conceder a revisão cabe recurso contencioso, nos termos gerais de direito.

ARTIGO 64.º

Se for concedida a revisão, será esta apensa ao processo disciplinar, nomeando-se instrutor diferente do primeiro, que marcará ao interessado prazo não inferior a três nem superior a dez dias para responder por escrito aos artigos da acusação constantes do processo a rever, seguindo-se os termos dos artigos 43.º e seguintes.

ARTIGO 65.º

A revisão do processo não suspende o cumprimento da pena.

ARTIGO 66.º

1 — Julgando-se procedente a revisão, será revogada a decisão proferida no processo previsto.

2 — A revogação a que se refere este artigo produzirá os seguintes efeitos:

- a) Cancelamento do registo da pena no processo individual do trabalhador;
- b) Anulação dos efeitos da pena.

DIVISÃO VI

Recompensas

ARTIGO 67.º

As recompensas ao pessoal abrangido por este Estatuto são as seguintes:

- a) Licenças sem perda de vencimentos até trinta dias;
- b) Louvores;
- c) Recompensas pecuniárias.

ARTIGO 68.º

1 — A competência para a concessão das recompensas pertence ao conselho de gestão, sob proposta dos respectivos departamentos.

2 — As recompensas serão registadas em livro próprio existente na secretaria do Instituto e a cópia da acta da sua atribuição será enviada ao departamento respectivo, que dela fará registo, também, em livro próprio e a afixará em local destinado a esse fim.

DIVISÃO VII
Disposições finais

ARTIGO 69.º

1 — A inobservância dos prazos estabelecidos neste Estatuto será punida com a multa de 50\$ a 500\$ e, no caso de reincidência, com o dobro da que primeiro tiver sido aplicada.

2 — A multa referida neste artigo será aplicada sem mais formalidades pela entidade que decidir o processo e na própria decisão em que este for julgado.

ARTIGO 70.º

1 — As multas aplicadas nos termos deste regulamento constituem receitas do Instituto.

2 — Se o arguido, condenado em multa, despesas ou na reposição de qualquer quantia, não pagar o que for devido no prazo de trinta dias a contar da notificação, ser-lhe-á a importância respectiva descontada nos vencimentos ou pensão que haja de receber, em prestações mensais não excedentes à quinta parte dos vencimentos ou pensão, segundo decisão da entidade que julgar o processo, que, para isso, fixará o montante de cada uma das prestações.

ARTIGO 71.º

As recompensas e punições, com excepção das advertências e repreensões, serão transcritas nos livros de assentamentos, nos precisos termos em que forem redigidos.

ARTIGO 72.º

1 — As penas serão canceladas depois de decorrido o tempo e verificadas as condições seguintes:

Multa — três anos depois de ter sido aplicada se, durante esse tempo, o punido não tiver sofrido outra pena;

Suspensão — cinco anos depois de ter sido aplicada se, durante esse tempo, o punido não tiver sofrido outra pena.

2 — Salvo nos casos previstos neste artigo, as penas averbadas só podem ser anuladas por efeito de recurso atendido.

3 — Em qualquer dos casos previstos neste artigo averbar-se-á no registo correspondente uma contranota anulando o castigo e indicando o motivo da anulação ou da alteração, no caso de recurso atendido.

4 — Nas notas extraídas dos registos não se fará menção dos castigos anulados nem da contranota que os anulou.

ARTIGO 73.º

Quando manifestamente se reconheça que não houve fundamento para a queixa ou recurso, ou se mostre que houve má-fé da parte do queixoso ou recorrente na sua apresentação, será o mesmo punido disciplinarmente, devendo, para esse fim, a entidade a quem forem dirigidas as queixas ou recursos tomar as necessárias medidas legais.

ANEXO IV

Regulamento de Prestação de Serviços e Taxas

CAPÍTULO I

Definição

ARTIGO 1.º

1 — A pilotagem consiste na assistência prestada às embarcações por pessoal especialmente habilitado na condução de navios na entrada e saída dos portos e barras e na navegação e manobras no interior e exterior dos mesmos, nas radas, em águas marítimas e fluviais dos rios e canais e em todas as instalações colocadas no espaço marítimo nacional.

2 — O Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos, que usa a sigla INPP, assegurará, em regime de exclusivo, a pilotagem em todo o espaço fluvial e marítimo nacional, através dos seus departamentos de pilotagem.

3 — Para efeitos do número anterior, cada departamento de pilotagem exercerá a sua actividade na área definida pelos limites a seguir indicados:

Viana do Castelo — área limitada pelos paralelos latitude=41 52.0 N. e latitude=41 30.0 N.

Douro e Leixões — área limitada pelos paralelos latitude=41 30.0 N. e latitude=41 00.0 N.

Aveiro — área limitada pelos paralelos latitude=41 00.0 N. e latitude=40 26.0 N.

Figueira da Foz — área limitada pelos paralelos latitude=40 26.0 N. e latitude=39 30.0 N.

Lisboa — área limitada pelos paralelos latitude=39 30.0 N. e latitude=38 25.0 N.

Setúbal — área limitada pelos paralelos latitude=38 25.0 N. e latitude=38 10.0 N.

Sines — área limitada pelos paralelos latitude=38 10.0 N. e latitude=37 00.0 N.

Portimão — área limitada pelos meridianos longitude=09 00.0 W. e longitude=08 11.3 W.

Faro — área limitada pelos meridianos longitude=08 11.3 W. e longitude=07 43.0 W.

Vila Real de Santo António — área limitada pelos meridianos longitude=07 43.0 W. e longitude=07 25.0 W.

ARTIGO 2.º

A assistência às embarcações de que trata o artigo anterior faz-se com a presença de piloto a bordo, podendo, no entanto, fazer-se por sinais ou outros meios de comunicação e orientação, sempre que o embarque do piloto não seja possível devido às condições do mar.

ARTIGO 3.º

A pilotagem compreende a assistência às embarcações:

- a) Na navegação na entrada e saída de portos e barras;
- b) Na navegação em calas e canais no interior dos portos;
- c) Na navegação dentro e fora dos portos para experiências de máquinas ou outros apa-

relhos, provas de velocidade, regulação, calibração e experiências de quaisquer auxiliares de navegação;

- d) Na navegação no interior dos portos;
- e) Nas manobras de fundear;
- f) Nas manobras de atracar e desatracar a (de) cais, muralhas, pontes, pontões ou outras embarcações;
- g) Nas manobras de correr ao longo do cais, muralhas ou pontes, quando impliquem mudança de cabos nos cabeços sem deixar de ter contacto com a terra;
- h) Nas manobras de amarrar e desamarrar a (de) dois ferros, bóias, estacas e tirar voltas a amarras;
- i) Nas manobras de entrada e saída de docas secas, diques ou planos inclinados;
- j) Nas manobras para encalhar e desencalhar em praias ou varadouros;
- k) Nas manobras de arriar e rondar cabos a uma embarcação para manobra de outra que esteja por dentro ou fora desta, sem fazer qualquer movimento interior;
- l) Nas manobras de colocar ou suspender amarrações fixas com ou sem bóias;
- m) Nas manobras para rocegar amarras ou ferros;
- n) Nas manobras para espiar âncoras ou amarras;
- o) Na navegação e em manobras fora ou dentro dos limites da área de pilotagem em serviços não especificados que impliquem a presença de piloto a bordo.

ARTIGO 4.º

1 — Considera-se navegação na entrada de portos ou barras, a que se refere a alínea a) do artigo anterior, a efectuada desde o momento em que a embarcação entra nos limites da área de pilotagem estabelecidos no artigo 18.º deste Regulamento até às zonas de fundeadouro no interior do porto.

2 — Considera-se navegação na saída de portos ou barras, a que se refere a alínea a) do artigo anterior, a efectuada desde as zonas de fundeadouro no interior do porto até se encontrar em franquia fora da área obrigatória de pilotagem.

ARTIGO 5.º

Considera-se navegação em calas ou canais no interior dos portos, a que se refere a alínea b) do artigo 3.º, a efectuada para acesso a fundeadouros, cais, muralhas, pontes ou pontões, desde o momento em que a embarcação deixe a zona dos fundeadouros no interior do porto até se encontrar no local do novo fundeadouro ou em frente do local de atracação; ou a navegação em sentido inverso.

ARTIGO 6.º

Considera-se navegação dentro ou fora dos portos para experiências de máquinas ou outros aparelhos, provas de velocidade, regulação, calibração e experiências de quaisquer auxiliares de navegação, a que se refere a alínea c) do artigo 3.º, a efectuada para

qualquer destes fins, desde o momento em que a embarcação inicia qualquer das operações acima referidas até o momento em que a termina.

ARTIGO 7.º

Considera-se navegação no interior dos portos, a que se refere a alínea d) do artigo 3.º, a efectuada pelas embarcações, dentro dos limites do porto, desde as zonas de fundeadouro até o local de atracação, ou desde o local de atracação até às zonas de fundeadouro.

ARTIGO 8.º

Considera-se manobra de fundear, a que se refere a alínea e) do artigo 3.º, a efectuada desde que, chegada a embarcação ao local do fundeadouro, é largado o ferro até que este esteja unhado no fundo e a amarra com o comprimento devido.

ARTIGO 9.º

1 — Considera-se manobra de atracar a cais, muralhas, pontes ou pontões ou outras embarcações, a que se refere a alínea f) do artigo 3.º, a efectuada desde que, chegada a embarcação ao local de atracação, se principia a passar o primeiro cabo ou, havendo necessidade disso, se larga o primeiro ferro, até que estejam com volta todos os cabos.

2 — Considera-se manobra de desatracar de cais, muralhas, pontes, pontões ou outras embarcações, a que se refere a alínea f) do artigo 3.º, a efectuada desde que se principia a largar o primeiro cabo até estar largado o último, ou, se for caso disso, estar o último ferro ao lume de água.

ARTIGO 10.º

Considera-se manobra de correr ao longo do cais, muralhas ou pontes, a que se refere a alínea g) do artigo 3.º, a efectuada desde que se muda de cabeço o primeiro cabo até que esteja toda a amarração com volta, no local definitivo, sem que a embarcação deixe de ter contacto com o cais, muralha ou ponte.

ARTIGO 11.º

1 — Considera-se manobra de amarrar a dois ferros, a que se refere a alínea h) do artigo 3.º, a efectuada desde que, chegada a embarcação ao local da amarração, é largado o primeiro ferro até que o último esteja unhado no fundo e as amarras com o comprimento devido.

2 — Considera-se manobra de amarrar a bóias ou estacas, a que se refere a alínea h) do artigo 3.º, a efectuada desde que, chegada a embarcação junto da bóia ou estaca, é passado o primeiro cabo até que esteja passado o último.

3 — Considera-se manobra de desamarrar de dois ferros, a que se refere a alínea h) do artigo 3.º, a efectuada desde que se principia a virar o primeiro ferro até o último estar ao lume de água.

4 — Considera-se manobra de desamarrar de bóias ou estacas, a que se refere a alínea h) do artigo 3.º,

a efectuada desde que se principia a largar o primeiro cabo da bóia ou estaca até estar largado o último cabo.

5 — Considera-se manobra de tirar voltas a amarras, a que se refere a alínea *h*) do artigo 3.º, a efectuada desde que se inicia o serviço até as amarras estarem claras e safas e o navio voltar à posição do fundeadouro.

ARTIGO 12.º

1 — Considera-se manobra de entrada em doca seca, d'que ou plano inclinado, a que se refere a alínea *i*) do artigo 3.º, a efectuada desde que, chegada a embarcação junto da entrada, se principia a preparar a respectiva manobra até que a embarcação esija perfeitamente amarrada.

2 — Considera-se manobra de saída da doca seca, dique ou plano inclinado, a que se refere a alínea *i*) do artigo 3.º, a efectuada desde que se principia a preparar a manobra até que a embarcação tenha passado a boca da doca seca ou dique ou, no caso de plano inclinado, se encontre completamente a flutuar.

ARTIGO 13.º

1 — Considera-se manobra para encalhar em praias ou varadouros, a que se refere a alínea *j*) do artigo 3.º, a efectuada desde que a embarcação se encontra a flutuar em frente ao local de encalhe até que esteja encalhada.

2 — Considera-se manobra para desencalhar de praia ou varadouro, a que se refere a alínea *j*) do artigo 3.º, a efectuada desde que se iniciam as operações de desencalhe até que a embarcação se encontra a flutuar em frente da mesma praia ou varadouro.

ARTIGO 14.º

Considera-se manobra de arriar ou rondar cabos a uma embarcação para manobra de outra que esteja por dentro ou por fora desta, a que se refere a alínea *k*) do artigo 3.º, a efectuada desde que se principia a arriar ou a largar o primeiro cabo até que a embarcação volte a estar devidamente amarrada no primitivo local de atracação, sem fazer qualquer movimento interior.

ARTIGO 15.º

Considera-se manobra de colocar ou suspender amarrações fixas, com ou sem bóia, a que se refere a alínea *l*) do artigo 3.º, a efectuada desde que se chega ao local da amarração até o serviço estar completamente terminado.

ARTIGO 16.º

Considera-se manobra para rocegar amarras ou ferros, a que se refere a alínea *m*) do artigo 3.º, a efectuada desde a hora para que o piloto foi requisitado até terem terminado os trabalhos referentes à recolha do ferro ou amarra ou até ao momento em que o piloto seja dispensado por se desistir do trabalho.

ARTIGO 17.º

Considera-se manobra para espicar âncoras ou amarras, a que se refere a alínea *n*) do artigo 3.º, a efectuada desde o momento para que foi requisitado o serviço até que o mesmo seja dado por findo.

CAPÍTULO II

Serviços e taxas

DIVISÃO I

Disposições gerais

I — Serviços

ARTIGO 18.º

1 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, tanto na navegação de entrada como de saída dos portos e barras, como na navegação e manobras feitas no interior dos portos, nas radas, em águas marítimas e fluviais dos rios e canais e todas as instalações colocadas no espaço marítimo nacional, abrangidas por este Regulamento.

2 — Para efeitos do número anterior, a área ou áreas onde a pilotagem é obrigatória será definida nos artigos 36.º e seguintes deste Regulamento.

3 — Compete ao INPP propor à autoridade marítima as zonas e embarcações em que, para além da obrigatoriedade de pilotagem, é indispensável a presença do piloto a bordo.

ARTIGO 19.º

1 — As requisições de pilotos serão feitas segundo as normas para o efeito definidas nos artigos 36.º e seguintes deste Regulamento e conterão obrigatoriamente o nome da embarcação, a natureza do serviço pretendido, a data e a hora para que o piloto é requisitado.

2 — O INPP não é responsável pelos prejuízos causados ao navio pela demora em fornecer piloto quando a chegada deste ou a requisição do serviço pretendido não tiver sido anunciada ou feita nos termos regulamentares.

3 — As despesas com a deslocação do piloto de e para a embarcação que o requisitou ou outras, não expressamente previstas noutras disposições deste Regulamento, constituem encargo da embarcação.

ARTIGO 20.º

1 — Uma embarcação, sempre que tenha motivos fortes que o justifique, pode requisitar piloto para ir embarcar noutro porto com o fim de a pilotar na entrada daquele a cujo departamento de pilotagem pertença. A requisição, que terá de mencionar o fundamento do pedido, será satisfeita se o departamento de pilotagem respectivo considerar atendíveis os motivos apresentados e as disponibilidades de pilotos o permitirem.

2 — Terminada a navegação de saída e na impossibilidade de o piloto desembarcar, este poderá seguir viagem, dando do facto conhecimento aos respectivos serviços. O seu desembarque deverá processar-se no porto mais próximo que o permita fazer com segurança.

3 — Em caso de viagem em serviço, ao piloto a bordo da embarcação serão fornecidos alimentação,

alojamento e tratamento iguais aos que forem dados aos oficiais da mesma embarcação.

4 — Quando o piloto tiver que se deslocar em serviço de uma embarcação para fora da área de pilotagem do seu departamento, o meio de transporte será de sua escolha e serão de conta da embarcação todas as despesas de deslocação, alojamento e alimentação em 1.ª classe, além de uma compensação diária, determinada pelo INPP, que a embarcação lhe pagará pela sua deslocação, de acordo com tabelas fixadas periodicamente pelo conselho de gestão.

5 — Além das despesas de deslocação referidas no número anterior, será ainda de conta da embarcação o prêmio de um seguro de vida a vigorar desde a data da saída do piloto do porto até ao dia do seu regresso, inclusive. Para este efeito, o INPP celebrará contratos com companhias de seguros de modo que baste a informação do nome do piloto e a data do início da viagem para entrar em vigor essa apólice, que cessará quando o INPP informar a companhia de seguros da chegada do piloto.

Em caso de morte do piloto, o valor do seguro será aumentado no subsídio de morte a que se referem os artigos 63.º e seguintes do estatuto do pessoal.

6 — A compensação a que se refere o n.º 4 é contada desde a data da saída do porto a que o piloto pertence até à data da chegada de regresso a este, inclusive.

7 — Além desta compensação, a embarcação pagará ao INPP a importância que estiver estabelecida na respectiva tabela C.

8 — Todo o capitão que, ignorando a vontade do piloto, o force a seguir viagem poderá, consoante o caso, incorrer no pagamento de uma multa, cujo quantitativo será anualmente estabelecido pelo Ministro dos Transportes e Comunicações, sob proposta do conselho de gestão. Da aplicação destas multas caberá recurso, no prazo de cento e oitenta dias, para o Ministro dos Transportes e Comunicações, contados a partir da data da notificação da deliberação.

II — Taxas

ARTIGO 21.º

1 — O INPP cobra dos navios ou de entidades as seguintes taxas:

- a) De pilotagem;
- b) De ocupação extraordinária de pilotos;
- c) De aluguer de material.

2 — Para efeitos de cobrança das taxas de pilotagem referidas em 1, os serviços serão classificados de acordo com as manobras descritas nos artigos 4.º a 17.º deste Regulamento.

ARTIGO 22.º

1 — As taxas a que se refere a alínea a) do artigo anterior são devidas:

- a) Por todas as embarcações que, utilizando ou não a pilotagem, entrem ou saiam as barras ou portos, naveguem ou manobrem nas águas marítimas e fluviais das áreas de pilo-

tagem obrigatórias, ainda que só para mudança de fundeadouro ou de local de atracação, e mesmo que a sua deslocação se faça a reboque, com excepção das isenções estabelecidas neste Regulamento;

- b) Por todas as entidades que requisitem a assistência dos serviços de pilotagem ou a presença de piloto.

2 — As taxas a que se referem as alíneas b) e c) do artigo anterior são devidas pelas embarcações e entidades mencionadas no número anterior que embarquem ou requisitem a presença a bordo de piloto ou utilizem o material do INPP.

ARTIGO 23.º

1 — As taxas de pilotagem, a que se refere a alínea a) do artigo 21.º, são cobradas em função:

- a) Da tonelagem de arqueação bruta, para os navios mercantes;
- b) Da tonelagem de deslocamento, para os navios de guerra.

2 — Para efeitos de aplicação da alínea a) do n.º 1 aos casos das alíneas l), m) e n) do artigo 3.º, a tonelagem a considerar é a do maior navio que possa amarrar a essa bóia ou amarração, para o caso da alínea l), ou do navio a que pertencer o ferro ou amarra a rocegar ou a espiar, para o caso das alíneas m) e n). Porém, quando seja desconhecido o navio a que pertence o ferro ou amarra rocegada, a tonelagem será estimada em função das tabelas estabelecidas pelas autoridades marítimas.

3 — As taxas de ocupação extraordinária de pilotos e de aluguer de material, a que se referem as alíneas b) e c) do artigo 21.º, são cobradas em função do tempo de ocupação dos pilotos e do tempo e serviço em que foi utilizado o material.

4 — Quando os documentos das embarcações mencionam mais do que uma tonelagem da mesma espécie, a taxa é sempre cobrada pela tonelagem maior.

ARTIGO 24.º

1 — As taxas de pilotagem a cobrar são as que constam das tabelas A e B anexas a este Regulamento — anexo 1 — depois de lhes ser aplicado o coeficiente que para cada departamento de pilotagem for estabelecido anualmente por despacho do MTC, sob proposta do INPP.

2 — As taxas de pilotagem que constam da tabela A aplicam-se:

- a) Aos casos referidos nas alíneas a) e b) do artigo 3.º;
- b) Aos casos referidos na alínea c) do artigo 3.º, só para as embarcações que não entrem no porto e façam fora dele as suas operações comerciais ou outras, ainda que o serviço consista só na indicação do fundeadouro. Nestes casos, não se cobrará a taxa a que se refere a alínea a) do mesmo artigo.

3 — As taxas de pilotagem que constam da tabela B aplicam-se nos casos referidos nas alíneas c), d), e), f), g), h), i), j), k), l), m), n) e o) do artigo 3.º

4 — As taxas de pilotagem que constam da tabela B aplicam-se nos casos referidos na alínea e) do artigo 3.º, quando se trate de embarcações que, entrando no porto, não passem além das zonas de fundeadoiro, ou que, não entrando no porto, também não façam fora dele quaisquer operações comerciais, ainda que o serviço consista só na indicação do fundeadoiro. No caso referido na última parte deste número, não se cobrará a taxa a que se refere a alínea a) do mesmo artigo.

5 — Não há lugar à cobrança de taxa de pilotagem no caso referido na alínea e) do artigo 3.º, quando a este sucedam imediatamente os casos referidos nas alíneas a), b), c) e d) do mesmo artigo ou ainda quando sejam exclusivamente devidos à má visibilidade ou a fim de dar a volta para aproar à corrente de água para imediatamente a seguir ir atracar, fundear ou amarrar no local que lhe foi destinado, exceptuando os casos referidos no número anterior.

ARTIGO 25.º

1 — As taxas de pilotagem que constam da tabela A são reduzidas de 50 %:

- a) Para as embarcações de guerra nacionais, quando tomem o piloto;
- b) Para as embarcações que arribem aos portos para meter combustíveis, mantimentos ou fazer aguada, sem proceder a qualquer outra operação comercial;
- c) Nos serviços de pilotagem previstos na alínea b) do artigo 3.º

2 — As taxas de pilotagem que constam da tabela B são reduzidas de 50 %:

Para as embarcações de guerra nacionais, quando tomem piloto.

ARTIGO 26.º

São isentas de pagamento da taxa de pilotagem, quando não tomem piloto e ou não utilizem os seus serviços:

- a) Os navios de guerra nacionais;
- b) As embarcações nacionais de tráfego e pesca local;
- c) As embarcações nacionais de pesca do alto e pesca costeira;
- d) As embarcações nacionais e estrangeiras de recreio e desporto;
- e) As embarcações espanholas, enquanto nos portos espanhóis forem concedidas iguais vantagens às embarcações portuguesas das mesmas toneladas;
- f) As embarcações nacionais que o INPP conceda tal isenção;
- g) As embarcações que arribem aos portos e neles fundeiem em zona em que não for obrigatória a presença de piloto para essa manobra, desde que o façam para se abri-

garem do mau tempo e não tenham qualquer contacto com a terra ou outras embarcações.

ARTIGO 27.º

1 — São isentas do pagamento da taxa de pilotagem:

- a) As embarcações nacionais e estrangeiras que arribem aos portos para desembarcar náufragos, tripulantes ou passageiros em perigo de vida ou que precisem de ser socorridos em virtude de desastre sofrido a bordo ou doença grave e apenas se demorem no porto o tempo indispensável para o respectivo desembarque ou assistência médica, não fazendo qualquer outra operação ou serviço;
- b) As embarcações propriedade do Estado nacional ou estrangeiro, em missões científicas ou de benemerência internacional, salvo quando o INPP não conceda tal isenção;
- c) As embarcações que tenham de mudar de fundeadoiro ou de local de acostagem por exclusiva necessidade dos departamentos de pilotagem.

2 — As embarcações referidas nas alíneas a) e b) do número anterior não são isentas da aplicação do artigo 30.º

ARTIGO 28.º

1 — Os navios de guerra ou propriedade de Estados estrangeiros, desde que não façam operações comerciais, beneficiam de isenção ou redução de taxas de pilotagem nos casos em que estiver estabelecida reciprocidade de tratamento.

2 — As delegações de pilotagem será dado conhecimento pelo INPP das nações a cujos navios se deve aplicar a doutrina deste artigo e das alterações que se verificarem.

ARTIGO 29.º

1 — As taxas que constam das tabelas A, B e C são acrescidas das sobretaxas seguintes:

- a) 50 % de segunda-feira a sexta-feira, entre as 12 e as 13 horas e entre as 17 e as 24 horas, e ao sábado, entre as 12 e as 17 horas;
- b) 100 % aos domingos e feriados, de segunda-feira a sexta-feira, entre as 0 e as 8 horas, e ao sábado, entre as 0 e as 8 horas e entre as 17 e as 24 horas.

2 — Para os fins do corpo deste artigo, o horário normal fica definido entre as 8 e as 12 horas e entre as 13 e as 17 horas dos dias úteis, de segunda-feira a sexta-feira, e entre as 8 e as 12 horas de sábado.

ARTIGO 30.º

1 — As taxas de ocupação extraordinária de pilotos a cobrar são as que constam de uma tabela C, anexa a este Regulamento — anexo II —, estabelecida pelo INPP depois de lhe ser aplicado o coeficiente determinado anualmente por despacho do MTC, sob proposta do INPP.

2 — As taxas de ocupação extraordinária de pilotos que constam da tabela C aplicam-se em todos os casos

refer dos nas alíneas do artigo 3.º, quando se verifique alguma das situações previstas no número seguinte.

3 — Considera-se especialmente ocupação extraordinária de pilotos para efeitos de aplicação da respectiva tabela:

- a) A sua permanência a bordo da embarcação fora da barra, quando requisitado para pilotar embarcação que não possa entrar por qualquer motivo;
- b) A sua permanência a bordo, dentro do porto, quando requisitado pelas embarcações ou mandado pela autoridade marítima por motivo de mau tempo;
- c) Quando em serviços que excedam duas horas;
- d) Quando o piloto, por interrupção do serviço, se mantenha em terra ou a bordo, às ordens de uma embarcação, por mais de uma hora, excepto por:
 - 1.º Condições de tempo locais que impossibilitem a navegação;
 - 2.º Nível de marés nos serviços para demandar calas e locais de carga e descarga;
 - 3.º Avarias no navio ocorridas durante a pilotagem;
 - 4.º Dificuldade de obter meios para a execução da manobra;
- e) Quando de quarentena, a bordo ou em terra, ou sujeito a revisão médico-sanitária;
- f) Quando requisitado para serviço que se não chegou a efectuar por conveniência da embarcação;
- g) Os casos a que se referem os n.ºs 1 e 2 do artigo seguinte;
- h) Quando em viagem por conta de uma embarcação;
- i) A transmissão de ordens a um navio no mar, quando não chegue a entrar;
- j) O pedido de piloto fora de horas de expediente estabelecidas;
- k) Outros motivos de idêntica natureza não previstos especialmente neste artigo.

ARTIGO 31.º

1 — Quando as embarcações que provenham de fora dos limites da área de pilotagem cheguem à mesma com atraso superior a duas horas em relação à hora anunciada na sua última comunicação, considera-se que o piloto por elas requisitado esteve às ordens a partir dessas duas horas até ao momento em que for recebida alteração da hora de chegada ou o seu cancelamento ou as mesmas se encontram dentro da área de pilotagem prontas a serem pilotadas.

2 — Quando as embarcações se encontrem dentro da área de pilotagem, considera-se o piloto à ordem no período entre a hora para que foi requisitada a sua presença e aquela a que a embarcação se encontrar pronta a iniciar a manobra.

ARTIGO 32.º

1 — As taxas de aluguer de material a cobrar são as que constam de uma tabela D, anexa a este Regulamento — anexo III —, estabelecida pelo INPP.

2 — Da tabela D referida no número anterior devem constar as taxas a cobrar pelo embarque e desembarque do piloto e por reboques eventualmente prestados por embarcações pertencentes ao INPP e aplicam-se a todas as embarcações, sem qualquer excepção ou redução.

3 — Não será feita nenhuma redução na taxa de aluguer de material empregado no serviço de amarrações ou outros para qualquer embarcação, incluindo os navios de guerra, nacionais e estrangeiros.

ARTIGO 33.º

Todas as alterações às taxas constantes das tabelas A, B, C e D serão estabelecidas por despacho do MTC, sob proposta do INPP.

ARTIGO 34.º

Para a cobrança das diversas taxas estabelecidas por este Regulamento usar-se-ão recibos de modelo a estabelecer pelo INPP, numerados seguidamente em cada ano. Os recibos serão assinados pelos chefes dos departamentos respectivos e os talões serão arquivados e constituirão documento oficial.

ARTIGO 35.º

A falta de pagamento de qualquer das taxas estabelecidas neste Regulamento é fundamento bastante para a autoridade marítima, a pedido do INPP, se opor à saída da embarcação, negando-lhe desembarque e requisitando a intervenção do respectivo cônsul, quando seja estrangeira.

CAPÍTULO III

Normas especiais

DIVISÃO I

Aveiro

1 — Pilotagem

ARTIGO 36.º

1 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, na navegação e ou manobras efectuadas na área para leste do arco de círculo oeste com raio de três milhas centrado na torre de sinais da sede do Departamento de Pilotagem do Porto de Aveiro (DPPA).

2 — A pilotagem pode fazer-se pela presença de piloto a bordo ou ainda por sinais ou outros meios de comunicação e orientação, conforme o artigo 2.º deste Regulamento.

3 — É, porém, indispensável a presença de piloto a bordo na navegação e manobras efectuadas nas áreas a montante da sede do DPPA e ainda nas embarcações que na área a oeste da mesma sede efectuem qualquer operação comercial, excepto em ocasiões em que, por dificuldade de ordem técnica dos serviços de pilotagem, a presença do piloto a bordo não se possa efectuar, procurando-se nestes casos re-

solvar a dificuldade da maneira mais eficiente e conveniente quer à embarcação, quer ao respectivo serviço.

4 — Para efeito do artigo 7.º deste Regulamento, considera-se limite exterior do porto o meridiano que passa pela torre da sede do DPPA.

II — Requisições

ARTIGO 37.º

Os serviços de pilotagem funcionam do nascer ao pôr do Sol.

ARTIGO 38.º

1 — As requisições de serviços de pilotagem devem ser dirigidas por telefone para o DPPA, dentro do horário de funcionamento dos serviços de secretaria (das 8 às 12 e das 14 às 18 horas, nos dias úteis, excepto aos sábados, em que funciona das 8 às 12 horas), ou através de VHF, IF e telefone, todos os dias, nos períodos de escuta a seguir indicados: 0905/0915; 1105/1115; 1505/1515, e 1705/1715.

2 — *Entradas.* — Todos os navios deverão, por intermédio do seu armador ou agente, informar, por escrito, pelo menos com vinte e quatro horas de antecedência, a chegada provável do navio e fazer a respectiva rectificação ou confirmação com, pelo menos, seis horas de antecedência. Nesta informação deverão ser fornecidos os seguintes elementos:

Tonelagem bruta;
Porte (*dead weight*);
Comprimento fora a fora;
Calado máximo;
Velocidade máxima.

3 — *Saídas e movimento interiores.* — Deverá ser fornecida uma previsão de serviço com, pelo menos, seis horas de antecedência e a respectiva confirmação deverá ser feita com, pelo menos, duas horas de antecedência em relação à hora de início do movimento da embarcação.

4 — *Pedidos de emergência.* — Podem ser feitos por meio dos processos já referidos ou pelos telefones particulares dos pilotos.

ARTIGO 39.º

O embarque e desembarque dos pilotos nos serviços de entradas e saídas poderá efectuar-se no mar, quando as condições o permitirem, ou entre molhes, em caso contrário. No segundo caso, serão fornecidas aos navios, por qualquer meio de comunicação a combinar, todas as instruções necessárias para entrar ou sair a barra até ao embarque ou desembarque do piloto, nos termos do artigo 2.º deste Regulamento.

ARTIGO 40.º

1 — Para o embarque e desembarque dos pilotos os navios devem arriar uma escada de quebra-costas com as características a seguir indicadas, sem o que o piloto não será obrigado a embarcar:

a) Deve estar fixada em posição livre de quaisquer esgotos ou descargas e por forma que

todos os degraus se apoiem firmemente no costado, não tendo o piloto que subir, desde o lume de água ao local de acesso, nem menos de 1,5 m nem mais de 5 m;

- b) Os degraus devem ser de madeira rija, com as dimensões de 47,5 cm de comprimento, 12 cm de largura e 2,5 cm de espessura, estarem afastados entre si de 30 cm a 37,5 cm e manterem-se horizontais;
- c) Os dois cordões laterais devem ser de manila de 5,5 cm de bitola;
- d) Deve ser dotada de travessas com pelo menos 1,8 m de comprimento, por forma que a escada se não enrole;
- e) Deve ter duas boças de manila de 5,5 cm de bitola devidamente fixadas ao navio prontas a ser arriadas;
- f) Deve possuir meios que permitam ao piloto passar com segurança do topo da escada para o interior do navio, os quais, no caso de a escada terminar à borda, constarão de um escadote com dois corrimãos devidamente posicionados;
- g) Deve ter pronta uma bóia de salvação com facho *Holmes* e volta para uma retenida longa, devidamente colhida e pronta a ser usada;
- h) De noite, deve dispor de uma luz que lhe ilumine o costado, o local de embarque e o de acesso ao navio, a qual não deve nunca, por ser perigoso, estar fixada à escada.

2 — Ainda para o embarque e desembarque do piloto, os navios de grande porte podem utilizar uma escada elevatória (*pilot-hoist*) de acordo com as recomendações da EMPA (European Maritime Pilots Association), nos termos descritos em anexo a este Regulamento — anexo iv.

3 — Todas as operações de embarque e desembarque do piloto e respectivos preparativos, nomeadamente os do número seguinte, devem ser dirigidas e assistidas por um oficial.

4 — Para aumentar as condições de rapidez e segurança do embarque e desembarque, os navios de mais de 5 m de altura do costado livre acima do lume de água que não disponham de porta de costado nem de outros meios modernos de embarque e desembarque de pilotos, caso o tempo o permita, devem arriar a escada de portaló até cerca de 3 m do nível do mar e colocar uma escada de quebra-costas de modo a ficar ligada ao patim inferior do portaló, conforme desenho em anexo a este Regulamento — anexo v.

III — Taxas

ARTIGO 41.º

1 — São isentos do pagamento de taxas de pilotagem, quando não utilizem os serviços de pilotagem:

- a) Na entrada e na saída do porto, nos movimentos e manobras no interior do mesmo, os navios nacionais registados exclusiva-

mente na navegação costeira de tonelagem inferior a 200 tb;

- b) Na entrada e saída do porto e nos movimentos e manobras no interior do mesmo, os navios nacionais de pesca do alto e costeira de tonelagem inferior a 200 tb.

2 — Para cálculo das tonelagens referidas no número anterior aplicar-se-á o critério da alínea a) do n.º 1 do artigo 23.º deste Regulamento.

ARTIGO 42.º

As taxas de ocupação extraordinária de pilotos a cobrar são as que constam da tabela C anexa a este Regulamento, depois de lhe ser aplicado o coeficiente estabelecido nos termos do n.º 1 do artigo 30.º deste Regulamento.

ARTIGO 43.º

As taxas de aluguer de material a cobrar são as que constam da tabela D anexa a este Regulamento — anexo III.

DIVISÃO II

Douro e Leixões

I — Pilotagem

ARTIGO 44.º

1 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações, nacionais e estrangeiras, na navegação e ou manobras efectuadas nas áreas a seguir indicadas:

- a) No porto de Leixões, em toda a zona interior do porto e docas e até ao limite exterior de duas milhas contadas a partir do farolim do Esporão;
- b) No rio Douro, em toda a zona navegável do rio até à orla dos bancos de fora.

2 — É, porém, indispensável a presença de piloto a bordo na navegação e manobras efectuadas nas seguintes áreas:

- a) No rio Douro, uma milha a oeste do farolim de Felgueiras;
- b) Em Leixões, no interior do porto e ao norte do paralelo do farolim do Esporão.

3 — Para efeitos do artigo 7.º deste Regulamento, considera-se limite exterior do porto de Leixões o paralelo do farolim do Esporão e no rio Douro a linha que une a bóia n.º 2 com o farolim de Felgueiras.

4 — As embarcações que, para esperar maré ou lugar no cais, tenham que fundear fora do porto, dentro da área de pilotagem obrigatória referida no n.º 1 deste artigo, não serão obrigadas a pagamento de qualquer taxa, desde que não utilizem os serviços de pilotagem.

ARTIGO 45.º

1 — Todas as embarcações que se destinem aos portos do Douro e Leixões e que necessitem ou ve-

nam a necessitar dos seus serviços de pilotagem devem anunciar a sua chegada com uma antecedência mínima de doze horas e confirmá-la até quatro horas antes da sua efectivação. Se a embarcação faltar ao cumprimento destas normas, o Departamento de Pilotagem dos Portos do Douro e Leixões (DPPDL) não será de forma alguma responsável pela demora no fornecimento de piloto.

2 — Os navios de chegada devem mencionar:

Nome do navio;
Nacionalidade;
Hora de chegada à zona de pilotagem;
Calado e comprimento de fora a fora;
Velocidade;
Procedência.

ARTIGO 46.º

Para o embarque e desembarque dos pilotos os navios devem proceder conforme o estabelecido no artigo 40.º deste Regulamento.

II — Requisições

ARTIGO 47.º

1 — As requisições de pilotos para a execução de qualquer serviço de pilotagem nos portos do Douro e Leixões, salvo os casos de emergência, têm de ser recebidas no DPPDL dentro do horário normal de expediente do departamento — das 8 às 12 e das 14 às 18 horas — e serão feitas com a antecedência mínima de três horas ou duas horas, conforme os pedidos sejam referidos, respectivamente, ao porto do Douro ou ao de Leixões:

- a) No porto de Leixões, com a antecedência mínima de uma ou duas horas, conforme a embarcação se encontre, respectivamente, dentro ou fora do porto;
- b) No rio Douro, com a antecedência mínima de duas horas.

2 — As requisições referidas no número anterior conterão obrigatoriamente o nome da embarcação, o local onde se encontra, a natureza do serviço pretendido e a data e a hora para que o serviço é requisitado.

3 — Para a barra do Douro, o serviço é prestado somente entre o nascer e o pôr do Sol, atendendo às marés e condições de tempo e mar.

4 — O serviço de pilotagem no porto de Leixões poderá ser efectuado a qualquer hora do dia ou da noite, se o navio tiver lugar no porto, livre prática de sanidade marítima e forem favoráveis as condições de tempo e mar.

III — Taxas

ARTIGO 48.º

As embarcações que, vindas de fora da área de pilotagem, se destinem directamente aos locais de atracação passarão a pagar taxa de pilotagem por ocupação extraordinária de piloto — tabela C — se, duas horas depois da hora indicada no seu aviso de chegada, não estiverem prontas a receber piloto.

ARTIGO 49.º

Nos portos do Douro e Leixões são isentas de pagamento de taxa de pilotagem, sempre que não utilizem os respectivos serviços:

- a) Nas entradas e saídas e em todos os movimentos e manobras no interior dos portos, as embarcações nacionais registadas exclusivamente na navegação costeira cuja tonelagem bruta seja inferior a 200 tb;
- b) Nas entradas e saídas e em todos os movimentos no interior dos portos, as embarcações nacionais de pesca costeira e do alto cuja tonelagem bruta seja inferior a 500 tb.

DIVISÃO III

Faro e Olhão

I — Pilotagem

ARTIGO 50.º

1 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, na navegação e ou manobras efectuadas no percurso entre a orla dos bancos de fora e o cais comercial de Faro e também entre os mesmos bancos e a doca de Olhão.

2 — A pilotagem pode fazer-se pela presença de piloto a bordo ou ainda por sinais ou outros meios de comunicação e orientação, tal como refere o artigo 2.º deste Regulamento, até à entrada dos molhes da barra.

3 — Para efeitos do artigo 7.º, considera-se limite exterior do porto de Faro e Olhão a linha que une os dois molhes.

4 — É indispensável a presença do piloto a bordo na navegação e manobra efectuadas no percurso entre os molhes da barra e o cais comercial de Faro ou entre os mesmos molhes e a doca de Olhão.

II — Requisições

ARTIGO 51.º

1 — Os serviços de pilotagem de entrada, saída e movimentos interiores funcionam do nascer ao pôr do Sol e podem ser requisitados para a sede do DPPFO em Faro, através do telefone 2 37 10, do DPPFO.

2 — *Entradas.* — Todos os navios que se destinam ao porto de Faro ou de Olhão deverão, por intermédio do seu armador ou agente, informar por escrito com, pelo menos, vinte e quatro horas de antecedência a chegada provável do navio e fazer a respectiva rectificação ou confirmação com, pelo menos, seis horas de antecedência da sua chegada, indicando os seguintes elementos:

Nome do navio;
Hora de chegada à área de pilotagem do DPPFO;
Calado do navio;
Comprimento fora a fora;
Procedência.

3 — *Saídas e movimentos na ria.* — Deverá ser fornecida uma previsão de serviço com, pelo menos, quatro horas de antecedência e a respectiva confirmação terá de ser feita com, pelo menos, duas horas de antecedência em relação à hora do início do movimento da embarcação, indicando os seguintes elementos:

Nome do navio;
Dia, hora e local (cais comercial de Faro ou doca de Olhão) onde o piloto deve comparecer;
Nome do armador ou agente;
Movimento que a embarcação pretende efectuar;
No caso de saída, qual o porto de destino.

4 — *Pedidos de emergência.* — Podem ser feitos por qualquer forma e a qualquer hora.

ARTIGO 52.º

1 — O embarque e desembarque dos pilotos nos serviços de entradas e saídas poderá efectuar-se a uma milha a sul da barra e no cais comercial de Faro ou doca de Olhão.

2 — As entradas ou saídas dos navios só poderão ser efectuadas entre o nascer e o pôr do Sol, ficando os serviços condicionados aos seus calados e à altura da maré.

ARTIGO 53.º

Para o embarque e desembarque dos pilotos os navios devem proceder conforme o estabelecido no artigo 40.º

III — Taxas

ARTIGO 54.º

1 — São isentos do pagamento de taxas de pilotagem:

- a) Na entrada e saída do porto e nos movimentos e manobras no interior do mesmo, os navios nacionais registados exclusivamente na navegação costeira de tonelagem inferior a 200 tb;
- b) Na entrada e saída do porto e nos movimentos e manobras no interior do mesmo, os navios nacionais de pesca do alto e costeira de tonelagem inferior a 250 tb.

2 — Para o cálculo das toneladas referidas nas alíneas do número anterior aplicar-se-á o critério da alínea a) do n.º 1 do artigo 23.º deste Regulamento.

ARTIGO 55.º

As taxas de ocupação extraordinária de pilotos a cobrar são as que constam da tabela C anexa a este Regulamento, depois de lhe ser aplicado o coeficiente estabelecido nos termos do n.º 1 do artigo 30.º

ARTIGO 56.º

As taxas de aluguer de material a cobrar são as que constam da tabela D anexa a este Regulamento.

DIVISÃO IV

Figueira da Foz

I — Pilotagem

ARTIGO 57.º

1 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações, nacionais e estrangeiras, na navegação e ou manobras efectuadas na área para leste do arco de círculo oeste com raio de duas milhas centrado na ponta oeste do molhe norte.

2 — A pilotagem pode fazer-se pela presença do piloto a bordo ou ainda por sinais ou outros meios de comunicação e orientação, tal como refere o artigo 2.º deste Regulamento.

3 — É, porém, indispensável a presença do piloto a bordo na navegação e manobras efectuadas na área leste da bóia n.º 2.

4 — Para efeitos do artigo 7.º deste Regulamento, considera-se limite exterior do porto a linha definida pelas pontas dos molhes.

II — Requisições

ARTIGO 58.º

As requisições de serviços de pilotagem devem ser dirigidas para o Departamento de Pilotagem do Porto da Figueira da Foz (DPPFF) e feitas normalmente do seguinte modo:

- a) *Entradas.* — Por telefone ou rádio, com uma antecedência não inferior a seis horas em relação à hora de chegada da embarcação, contendo os seguintes elementos:

Nome do navio;
Hora de chegada à área de pilotagem obrigatória;
Calado do navio;
Procedência;

- b) *Saídas e movimentos no rio.* — Por telefone, que devem ser efectuadas dentro do horário, das 9 às 17 horas, e com pelo menos três horas de antecedência em relação à hora da preia-mar;

- c) *Pedidos de emergência.* — Podem ser feitos por telefone ou directamente, a qualquer hora.

ARTIGO 59.º

Para o embarque e desembarque dos pilotos os navios devem proceder conforme o estabelecido no artigo 40.º

ARTIGO 60.º

Quando, por motivo de mau tempo, o piloto não puder embarcar fora da barra, este entrará em contacto com o navio por fonia ou VHF e orientá-lo-á

na entrada, processando-se o embarque dentro do rio, o mais próximo possível da barra.

III — Taxas

ARTIGO 61.º

1 — São isentos do pagamento de taxas de pilotagem, quando não utilizem os serviços de pilotagem:

- a) Na entrada e saída do porto e nos movimentos e manobras no interior do mesmo, os navios nacionais registados exclusivamente na navegação costeira de tonelagem inferior a 200 tb;
- b) Na entrada e saída do porto e nos movimentos e manobras no interior do mesmo, os navios nacionais de pesca do alto e costeira de tonelagem inferior a 200 tb.

2 — Para cálculo das tonelagens referidas nas alíneas do número anterior aplicar-se-á o critério da alínea a) do n.º 1 do artigo 23.º deste Regulamento.

ARTIGO 62.º

As taxas de ocupação extraordinária de pilotos a cobrar são as que constam da tabela C anexa a este Regulamento, depois de lhe ser aplicado o coeficiente estabelecido nos termos do n.º 1 do artigo 30.º deste Regulamento.

ARTIGO 63.º

As taxas de aluguer de material são as que constam da tabela D anexa a este Regulamento.

DIVISÃO VI

Lisboa

I — Pilotagem

ARTIGO 64.º

1 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, na navegação e ou manobras efectuadas na área para leste do arco de círculo oeste com raio de seis milhas centrado no farol de S. Julião da Barra.

2 — A pilotagem pode fazer-se pela presença do piloto a bordo ou ainda por sinais ou outros meios de comunicação e orientação, tal como refere o artigo 2.º deste Regulamento.

3 — Para efeitos do artigo 7.º deste Regulamento, considera-se limite exterior do porto de Lisboa a linha que une os faróis de S. Julião da Barra e Bugio (entre-torres).

4 — É, porém, indispensável a presença de piloto a bordo na navegação e manobras efectuadas na área a leste da Torre de Belém e nas embarcações que na área a oeste da mesma Torre efectuem qualquer operação comercial.

5 — Os n.ºs 1 e 3 deste artigo não se aplicam às embarcações referidas no artigo 26.º deste Regulamento.

II — Requisições

ARTIGO 65.º

1 — As requisições de serviços de pilotagem devem ser dirigidas para «Pilotos de Lisboa — Estação do Bom Sucesso» e feitas normalmente do seguinte modo:

- a) *Entradas*. — Por radiograma, que pode ser enviado a qualquer hora, mas com uma antecedência não inferior a seis horas, salvo o disposto no n.º 2 deste artigo, nem superior a vinte e quatro horas em relação à hora da chegada da embarcação à área de pilotagem, devendo essa chegada ser confirmada com duas horas de antecedência.

Da requisição terão de constar:

Nome da embarcação;
Nome do agente;
Hora da chegada à área de pilotagem obrigatória do Departamento de Pilotagem do Porto de Lisboa (DPPL);
O local onde se pretende embarcar o piloto (Cascais ou Bom Sucesso);
Calado da embarcação;
Procedência;
Eventualmente os meios especiais existentes para embarque do piloto;

- b) *Saídas e movimentos no rio*. — Por *telex* ou chamada telefónica, que deve ser enviado ou efectuada dentro do horário das 8 às 12 e 30 minutos e das 14 às 18 horas, nos dias úteis, e das 8 às 12 horas e 30 minutos, aos domingos e dias feriados, e com, pelo menos, duas horas de antecedência em relação à hora de início do movimento da embarcação, indicando os seguintes elementos:

Nome da embarcação;
Nome do armador ou agente;
Dia, hora e local da margem norte onde o piloto deve comparecer;
Movimento que a embarcação pretende efectuar;
No caso de saída, qual o porto de destino;

- c) *Pedidos de emergência*. — Podem ser feitos por qualquer sistema e a qualquer hora.

2 — Para os navios estacionados na área de pilotagem obrigatória, em que não é indispensável a presença de piloto a bordo, que pretendam entrar no porto, a requisição do serviço de pilotagem pode ser feita com a antecedência mínima de duas horas.

ARTIGO 66.º

Para efeitos das requisições a que se refere o artigo anterior, o DPPL dispõe de uma estação localizada no molhe oeste da doca do Bom Sucesso

(38º 41,5' N. e 09º 12,7' W.) e dos seguintes meios de comunicação:

- a) *VHF*. — Em escuta permanente no canal 13, podendo, no entanto, responder em qualquer dos seguintes canais que lhe for solicitado: 8, 11, 12, 13, 14 e 16;
b) *IF*. — Em escuta obrigatória em 2182 kHz dos 5 ao 15 e dos 35 aos 45 minutos de cada hora, respondendo em 2341 kHz. Todavia, a escuta em IF é mantida para além destes períodos mas sem carácter de obrigatoriedade, podendo ainda, a pedido, responder nas frequências de 2056 kHz ou 2132 kHz;
c) *Telefone*. — Dispondo dos seguintes números: PBX 61 33 11/2/3/4;
d) *Telex*. — Com o n.º 12 771 P.

ARTIGO 67.º

1 — O embarque e desembarque dos pilotos nos serviços de entradas e saídas poderá efectuar-se em Cascais ou no Bom Sucesso, por intermédio de embarcações do DPPL.

2 — Em Cascais, o embarque e desembarque processa-se a qualquer hora, devendo o navio pairar para o efeito nas imediações da posição 38º 40,8' N. e 09º 24' W. No entanto, perante acordo prévio, o embarque ou desembarque poderá ser feito noutra local, desde que as condições meteorológicas o permitam.

3 — No Bom Sucesso, para o embarque e desembarque do piloto a embarcação deverá pairar a sul desta estação.

4 — O embarque do piloto no Bom Sucesso para navios de entrada poderá efectuar-se:

- a) Entre as 6 e as 18 horas e 30 minutos, normalmente, para todos os navios;
b) Entre as 18 horas e 30 minutos e as 24 horas, só para os navios que nestes períodos tenham livre prática ou visita extraordinária das autoridades portuárias ou estejam dispensados de tais visitas;
c) Entre as 24 e as 6 horas, para todos os navios cuja atracação esteja condicionada e que se verifique dentro desse período, ou que tenham livre prática ou tenham requisitado visita extraordinária às autoridades portuárias ou estejam dispensados delas.

5 — O embarque do piloto no Bom Sucesso para a saída de navios fundeados a oeste da Torre de Belém poderá efectuar-se a qualquer hora, desde que a sua presença tenha sido requisitada com a observância das normas estabelecidas no artigo 71.º

6 — O desembarque de pilotos de navios em movimento de saída poderá processar-se no Bom Sucesso a qualquer hora.

7 — O fornecimento de meio de transporte de e para bordo dos pilotos que vão prestar serviços às embarcações fundeadas para leste da Torre de Belém ou atracadas na margem sul é da responsabilidade da embarcação.

ARTIGO 68.º

Para o embarque e desembarque dos pilotos os navios devem proceder conforme o estabelecido no artigo 40.º

ARTIGO 69.º

1 — Quando, por motivo de mau tempo, o piloto não puder embarcar fora da barra, o embarque far-se-á dentro do rio e o mais próximo possível da barra.

2 — Em consequência do disposto no número anterior, a DPPL difundirá comunicados por meio de avisos aos navegantes urgentes, que serão transmitidos pelas estações: de Monsanto Rádio, em radiotelegrafia (em português e inglês), e de Rádio Naval de Cascais, em radiotelegrafia (em português), em 2182 kHz. Estes avisos são transmitidos por aquelas estações após os boletins meteorológicos, nas frequências e horas indicadas na Lista de Ajudas à Navegação.

3 — Independentemente dos avisos referidos nos números anteriores, a estação de pilotos fará também um comunicado em fonia (em português e inglês), em 2182 kHz, fora dos períodos de silêncio mas próximos dos mesmos, e içará no mastro de sinais: de dia, a bandeira N do CIS; de noite, três faróis na mesma vertical, sendo o superior vermelho e o médio e inferior brancos.

4 — Idêntico procedimento ao estabelecido nos n.ºs 2 e 3 se adoptará quando deixe de se verificar o condicionalismo descrito no n.º 1.

ARTIGO 70.º

Quando por outros motivos que não o mau tempo o embarque e o desembarque do piloto fora da barra forem suspensos temporariamente, a estação de pilotos assinalará este facto içando no mastro de sinais os seguintes sinais: de dia, a bandeira C do CIS; de noite, três faróis na mesma vertical, sendo o superior e o inferior vermelhos e o do meio branco.

III — Taxas

ARTIGO 71.º

1 — São isentos do pagamento de taxas de pilotagem, se não utilizarem os serviços de pilotagem:

a) Na entrada e saída do porto e nos movimentos e manobras no interior do mesmo, os navios nacionais registados exclusivamente na navegação costeira de tonelagem inferior a 500 tb;

b) Na entrada e saída do porto e nos movimentos e manobras no interior do mesmo, os navios nacionais de pesca do alto e costeira de tonelagem inferior a 500 tb.

2 — Para cálculo das tonelagens referidas nas alíneas do número anterior aplicar-se-á o critério da alínea a) do n.º 1 do artigo 23.º deste Regulamento.

ARTIGO 72.º

As taxas de ocupação extraordinárias de pilotos a cobrar são as que constam da tabela C anexa a

este Regulamento — anexo II —, depois de lhe ser aplicado o coeficiente estabelecido nos termos do n.º 1 do artigo 30.º deste Regulamento.

ARTIGO 73.º

As taxas de aluguer de material a cobrar são as que constam da tabela D anexa a este Regulamento — anexo III.

DIVISÃO VII

Portimão

I — Pilotagem

ARTIGO 74.º

1 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações, nacionais e estrangeiras, na navegação e ou manobras efectuadas na área para norte do arco de círculo sul com raio de duas milhas centrado na testa do molhe oeste.

2 — A pilotagem pode fazer-se pela presença de piloto a bordo ou ainda por sinais ou outros meios de comunicação, tal como refere o artigo 2.º deste Regulamento.

3 — É, porém, indispensável a presença de piloto a bordo na navegação e manobras efectuadas no interior do porto.

4 — Para efeitos do artigo 7.º deste Regulamento, considera-se limite exterior do porto de Portimão a linha entre molhes.

II — Requisições

ARTIGO 75.º

As requisições de serviço de pilotagem devem ser dirigidas para «Pilotagem de Portimão» e feitas normalmente do seguinte modo:

a) *Entradas.* — Por telefone ou por impresso próprio, com antecedência não inferior a seis horas em relação à hora de chegada da embarcação, contendo os seguintes elementos:

Nome do navio;

Hora de chegada à área de pilotagem obrigatória;

Calado do navio;

Procedência;

b) *Saídas e movimentos no rio.* — Por telefone, que devem ser efectuadas dentro do horário das 9 horas e 30 minutos às 17 horas e 30 minutos, nos dias úteis, excepto aos sábados, que será das 9 horas e 30 minutos às 13 horas, com, pelo menos, três horas de antecedência em relação à hora da prela-mar.

c) *Pedidos de emergência.* — Podem ser feitos por telefone ou directamente a qualquer hora.

ARTIGO 76.º

Para o embarque e desembarque dos pilotos os navios devem proceder conforme o estabelecido no artigo 40.º deste Regulamento.

III — Taxas

ARTIGO 77.º

1 — São isentos do pagamento de taxas de pilotagem, quando não utilizem os serviços de pilotagem:

- a) Na entrada e saída do porto e no movimento e manobras no interior do mesmo, os navios nacionais registados exclusivamente na navegação costeira de tonelagem inferior a 200 tb;
- b) Na entrada e saída do porto e movimento e manobras no interior do mesmo, os navios nacionais de pesca do alto e costeira de tonelagem inferior a 200 tb.

2 — Para cálculo das tonelagens referidas nas alíneas do número anterior aplicar-se-á o critério da alínea a) do n.º 1 do artigo 23.º deste Regulamento.

ARTIGO 78.º

As taxas de ocupação extraordinária de pilotos a cobrar são as que constam da tabela C anexa a este Regulamento — anexo II —, depois de lhe ser aplicado o coeficiente estabelecido nos termos do n.º 1 do artigo 30.º deste Regulamento.

ARTIGO 79.º

As taxas de aluguer de material a cobrar são as que constam da tabela D anexa a este Regulamento — anexo III.

DIVISÃO VIII

Setúbal

I — Pilotagem

ARTIGO 80.º

1 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, na navegação e ou manobras efectuadas em todo o espaço marítimo e fluvial limitado a oeste por um arco de circunferência com centro no farol do Outão e com um raio de cinco milhas.

2 — A pilotagem pode fazer-se pela presença de piloto a bordo ou ainda por sinais ou outros meios de comunicação e orientação, tal como refere o artigo 2.º deste Regulamento.

3 — É, porém, indispensável a presença de piloto a bordo na área para dentro do farol do Outão e nas embarcações que, para fora do mesmo farol, efectuem quaisquer operações comerciais.

4 — Para efeitos do artigo 7.º deste Regulamento, considera-se limite exterior do porto de Setúbal o paralelo que passa pelo farol do Outão.

II — Requisições

ARTIGO 81.º

1 — As requisições de serviços de pilotagem devem ser dirigidas para «Pilotos de Setúbal» e feitas normalmente do seguinte modo:

- a) *Entradas.* — Por radiograma, que pode ser enviado a qualquer hora, mas com uma antecedência não inferior a seis horas nem superior a vinte e quatro horas em relação

à hora de chegada da embarcação à área de pilotagem, devendo essa chegada ser confirmada com duas horas de antecedência, por comunicação da agência.

Da requisição terão de constar:

Nome da embarcação;
Nome do armador ou agente;
Hora de chegada à área de pilotagem obrigatória;
Calado da embarcação;
Procedência;
Eventualmente, os meios especiais existentes para o embarque do piloto;

- b) *Saídas e movimentos no rio.* — Por chamada telefónica, que deve ser feita dentro do horário das 8 às 12 horas e 30 minutos e das 14 às 18 horas, nos dias úteis, e das 8 às 13 horas, aos sábados, domingos e dias feriados, e com, pelo menos, duas horas de antecedência em relação à hora do início do movimento da embarcação, indicando os seguintes elementos:

Nome da embarcação;
Nome do armador ou agente;
Hora da requisição;
Movimento que a embarcação pretende efectuar;
Calado da embarcação;

- c) *Pedidos de emergência.* — Podem ser feitos por qualquer sistema e a qualquer hora.

2 — Para efeitos das requisições a que se refere o número anterior, o DPPS dispõe de uma estação localizada na Praça da República, em Setúbal, e dos seguintes meios de comunicação:

- a) *VHF.* — Escuta permanente no canal 16;
- b) *IF.* — Escuta permanente em 2182 kHz;
- c) *Telefone.* — O seguinte número: 2 29 14.

ARTIGO 82.º

1 — O embarque e desembarque dos pilotos nos serviços de entradas e saídas poderá efectuar-se por intermédio de embarcações do DPPS.

2 — O embarque e desembarque dos pilotos nos serviços, entradas e saídas e os movimentos no porto processam-se a qualquer hora, salvo o condicionamento de calados, marés, mau tempo ou outros que não aconselhem as manobras.

3 — O fornecimento de meio de transporte de e para bordo dos pilotos que vão prestar serviço às embarcações é da responsabilidade da embarcação.

4 — Para o embarque e desembarque dos pilotos os navios devem proceder conforme o estabelecido no artigo 40.º

III — Taxas

ARTIGO 83.º

1 — São isentos do pagamento de taxa de pilotagem, quando não utilizem os serviços de pilotagem:

- a) Na entrada e saída do porto, os navios nacionais registados exclusivamente na navegação costeira de tonelagem inferior a 500 tb;

- b) Nos movimentos e manobras no interior do porto, os navios nacionais registados exclusivamente na navegação costeira de tonelagem inferior a 500 tb;
- c) Na entrada e saída do porto e nos movimentos no interior do mesmo, os navios nacionais de pesca do alto e costeira de tonelagem inferior a 500 tb.

2 — Para o cálculo das tonelagens referidas nas alíneas do número anterior aplicar-se-á, também, o critério da alínea a) do n.º 1 do artigo 23.º deste Regulamento.

ARTIGO 84.º

As taxas de ocupação extraordinária de pilotos a cobrar são as que constam da tabela C anexa a este Regulamento, depois de lhe ser aplicado o coeficiente estabelecido nos termos do n.º 1 do artigo 30.º deste Regulamento.

ARTIGO 85.º

As taxas de aluguer de material a cobrar são as que constam da tabela D anexa a este Regulamento.

DIVISÃO IX

Sines

I — Pilotagem

ARTIGO 86.º

1 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações, nacionais e estrangeiras, na navegação e ou manobras efectuadas na área para leste do arco de círculo oeste com raio de três milhas centrado na ponta do molhe oeste.

2 — A pilotagem pode fazer-se pela presença de piloto a bordo ou ainda por sinais ou outros meios de comunicação e orientação, tal como refere o artigo 2.º deste Regulamento.

3 — É, porém, indispensável a presença de piloto a bordo na navegação e manobras efectuadas na área para dentro da linha leste-oeste da ponta do molhe oeste.

4 — Para efeitos do artigo 7.º deste Regulamento, considera-se limite exterior do porto a linha referida no número anterior.

II — Requisições

ARTIGO 87.º

As requisições de serviços de pilotagem devem ser dirigidas para «Departamento de Pilotagem de Sines» e feitas normalmente do seguinte modo:

- a) *Entradas.* — Por radiograma, que pode ser enviado a qualquer hora, mas com uma antecedência não inferior a seis horas nem superior a vinte e quatro horas em relação à hora da chegada da embarcação a área de pilotagem obrigatória, devendo essa chegada ser confirmada com duas horas de antecedência.

Da requisição terão de constar:

Nome da embarcação;
Hora de chegada à área de pilotagem;
Calado da embarcação;
Procedência;
Eventualmente, os meios especiais existentes para embarque do piloto;

- b) *Saídas e movimentos no porto.* — Por chamada telefónica dentro do horário de expediente e com, pelo menos, duas horas de antecedência em relação à hora do início do movimento da embarcação;

- c) *Pedidos de emergência.* — Podem ser feitos por qualquer sistema e a qualquer hora.

ARTIGO 88.º

Para o embarque e desembarque dos pilotos os navios devem proceder conforme o estabelecimento no artigo 40.º

III — Taxas

ARTIGO 89.º

1 — São isentos do pagamento da taxa de pilotagem, quando não utilizarem os serviços de pilotagem:

- a) Na entrada e saída do porto, os navios nacionais registados exclusivamente na navegação costeira de tonelagem inferior a 200 tb;
- b) Nos movimentos e manobras no interior do porto, os navios nacionais de pesca do alto e costeira de tonelagem inferior a 200 tb.

2 — Para o cálculo das tonelagens referidas nas alíneas do número anterior aplicar-se-á o critério da alínea a) do n.º 1 do artigo 23.º deste Regulamento.

ARTIGO 90.º

As taxas de ocupação extraordinária de pilotos a cobrar são as que constam da tabela C anexa a este Regulamento, depois de lhe ser aplicado o coeficiente estabelecido nos termos do n.º 1 do artigo 30.º deste Regulamento.

ARTIGO 91.º

As taxas de aluguer de material são as que constam da tabela D anexa a este Regulamento.

DIVISÃO X

Viana do Castelo

I — Pilotagem

ARTIGO 92.º

1 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, na navegação e ou manobras efectuadas na área da orla dos bancos de fora da barra até ao interior do porto e neste.

2 — A pilotagem pode fazer-se pela presença de piloto a bordo ou ainda por sinais ou outros meios de comunicação e orientação, tal como refere o artigo 2.º deste Regulamento.

3 — É, porém, indispensável a presença de piloto a bordo na navegação e manobras efectuadas na área do anteporto, assim como no interior do porto.

4 — Para efeitos do artigo 7.º deste Regulamento, considera-se limite exterior do porto a linha que limita a entrada do anteporto.

II — Requisições

ARTIGO 93.º

1 — As requisições de serviços de pilotagem devem ser dirigidas para «Pilotagem de Viana — Torre de Vigia» e feita normalmente do seguinte modo:

- a) *Entradas.* — Por telefone, que pode ser recebido das 8 às 19 horas, mas com uma antecedência não inferior a seis horas nem superior a vinte e quatro horas em relação à hora da chegada da embarcação à área de pilotagem, contendo os seguintes elementos:

Nome do navio;
Hora da chegada à área de pilotagem obrigatória;
Calado do navio;
Procedência;

- b) *Saídas e movimentos no interior do porto.* — Por telefone, que pode ser recebido das 8 às 18 horas, e com, pelo menos, a antecedência de seis horas para movimento de saídas e de duas horas de antecedência para movimento no interior do porto. No caso de saída, deve conter os seguintes elementos:

Nome do navio;
Calado do navio;
Porto de destino;
Movimento que a embarcação pretende efectuar.

2 — Para efeitos das requisições a que se refere o número anterior, o DPPVC dispõe de uma estação localizada na torre de Vigia, no molhe norte do canal de acesso à doca de flutuação, e dos seguintes meios de comunicação:

- a) *Telefone.* — N.º 2 26 97;
b) *IF.* — Em escuta sem carácter de obrigatoriedade em 2182 kHz, respondendo em 2341 kHz ou ainda em 2132 kHz;
c) *VHF.* — Em escuta com a lancha em movimento no canal 16, podendo, no entanto, responder em qualquer dos seguintes canais: 11, 13 e 16.

ARTIGO 94.º

1 — O embarque e desembarque dos pilotos nos serviços de entradas e saídas efectua-se na área da orla dos bancos de fora da barra.

2 — O embarque e desembarque dos pilotos está condicionado às horas aproximadas das marés, e desde que as condições meteorológicas o permitam, por intermédio da embarcação da DPPVC.

III — Taxas

ARTIGO 95.º

1 — São isentos de pagamento de taxas de pilotagem, se não utilizarem os serviços de pilotagem:

- a) Na entrada e saída do porto e nos movimentos e manobras no interior do mesmo, os navios nacionais registados exclusivamente na navegação costeira de tonelagem inferior a 100 tb;
b) Na entrada e saída do porto e nos movimentos e manobras no interior do mesmo, os navios nacionais de pesca do alto e costeira de tonelagem inferior a 200 tb.

2 — Para cálculo das tonelagens referidas nas alíneas do número anterior aplicar-se-á o critério da alínea a) do n.º 1 do artigo 23.º deste Regulamento.

ARTIGO 96.º

As taxas de ocupação extraordinária de pilotos a cobrar são as que constam da tabela C anexa a este Regulamento — anexo II —, depois de lhe ser aplicado o coeficiente estabelecido nos termos do n.º 1 do artigo 30.º deste Regulamento.

ARTIGO 97.º

As taxas de aluguer de material são as que constam da tabela D anexa a este Regulamento.

DIVISAO XI

Vila Real de Santo António

I — Pilotagem

ARTIGO 98.º

1 — A pilotagem é obrigatória para todas as embarcações, nacionais e ou estrangeiras, na navegação ou manobras efectuadas no percurso entre a orla dos bancos de fora e o interior do porto.

2 — A pilotagem pode fazer-se pela presença do piloto a bordo ou ainda por sinais ou outros meios de comunicação e orientação, tal como refere o artigo 2.º deste Regulamento.

3 — É, porém, indispensável a presença do piloto a bordo na navegação e manobras efectuadas na área a norte da linha da foz do rio Guadiana.

4 — Para efeitos do artigo 7.º deste Regulamento, considera-se limite exterior do porto a linha da foz do rio Guadiana.

II — Requisições

ARTIGO 99.º

As requisições dos serviços de pilotagem devem ser dirigidas para «Departamento de Pilotagem de Vila Real de Santo António (DPPVR)» e feitas normalmente do seguinte modo:

- a) *Entradas.* — Por telefone ou radiotelegrama, com uma antecedência não inferior a seis horas em relação à hora de chegada da

embarcação, contendo os seguintes elementos:

- Nome do navio;
- Hora de chegada à área de pilotagem obrigatória;
- Calado do navio;
- Procedência;

- b) *Saídas e movimentos no interior do porto.* — Por telefone, dentro do horário seguinte, 9 às 17 horas e 30 minutos e com, pelo menos, três horas de antecedência em relação à hora da preia-mar;
- c) *Pedidos de emergência.* — Podem ser feitos por telefone ou directamente a qualquer hora.

ARTIGO 100.º

Para o embarque e desembarque dos pilotos os navios devem proceder conforme o estabelecido no artigo 40.º

III — Taxas

ARTIGO 101.º

1 — São isentos do pagamento de taxas de pilotagem, se não utilizarem os serviços de pilotagem:

- a) Na entrada e saída do porto e nos movimentos e manobras no interior do mesmo, os navios nacionais registados exclusivamente na navegação costeira de tonelagem inferior a 200 tb;
- b) Na entrada e saída do porto e nos movimentos e manobras no interior do mesmo, os navios nacionais de pesca do alto e costeira de tonelagem inferior a 200 tb.

2 — Para o cálculo das tonelagens referidas nas alíneas do número anterior aplicar-se-á o critério da alínea a) do n.º 1 do artigo 23.º deste Regulamento.

ARTIGO 102.º

As taxas de ocupação extraordinária de pilotos a cobrar são as que constam da tabela C anexa a este Regulamento, depois de lhe ser aplicado o coeficiente estabelecido nos termos do n.º 1 do artigo 30.º

ARTIGO 103.º

As taxas de aluguer de material a cobrar são as que constam da tabela D anexa a este Regulamento.

ANEXO I

TABELA A

Tonelagem bruta:

Até 100	2\$70
De 101 a 200	4\$50
De 201 a 300	6\$30
De 301 a 400	8\$10
De 401 a 500	9\$90
De 501 a 750	11\$70
De 751 a 1000	13\$50
De 1001 a 1250	15\$30
De 1251 a 1500	17\$10
De 1501 a 1750	18\$90
De 1751 a 2000	20\$70
De 2001 a 2500	22\$50

De 2501 a 3000	24\$30
De 3001 a 3500	26\$10
De 3501 a 4000	27\$90
De 4001 a 4500	29\$70
De 4501 a 5000	31\$50
Cada 1000 t a mais ou fracção	\$90

Esta tabela aplica-se nos casos previstos nas alíneas a), b) e e) do artigo 3.º, em conformidade com os n.ºs 1 e 2 do artigo 23.º e suas alíneas.

TABELA B

Tonelagem bruta:

Até 500	2\$70
De 501 a 1000	4\$50
De 1001 a 2000	6\$30
De 2001 a 3500	8\$10
De 3501 a 5000	9\$90
Cada 1000 t ou fracção a mais	\$90

Esta tabela aplica-se nos casos previstos nas alíneas c), d), e), f), g), h), i), j), k), l), m), n) e o) do artigo 3.º, em conformidade com os n.ºs 3, 4 e 5 do artigo 23.º

ANEXO II

TABELA C

1.º Permanência do piloto a bordo, fora da barra quando requisitado para pilotar embarcações que não possam entrar por qualquer motivo e, dentro do porto, quando requisitado pelas próprias ou mandado pela capitania por motivo de mau tempo, quando exceder uma hora, por cada hora ou fracção	3\$15
2.º Os serviços de entrada, saída ou mudança que excedam duas horas, contadas a partir do seu início, por cada hora ou fracção	3\$15
3.º Piloto às ordens de uma embarcação, sem serviço, por cada hora ou fracção	3\$15
4.º Piloto, retirado do serviço, sujeito a revisão médica, por cada hora ou fracção	6\$30
5.º Piloto em viagem, por cada dia ou fracção	15\$75
6.º Piloto de quarentena, a bordo ou em terra, por cada dia ou fracção	15\$75
7.º Piloto requisitado para serviço que não chegue a efectuar-se por motivo de embarcação ou pedidos de piloto fora das horas de expediente estabelecidas	6\$30
8.º Transmissão de ordens a uma embarcação no mar quando não chegue a entrar	15\$75
9.º Arriar ou rondar cabos a uma embarcação para manobra de outra que esteja por dentro ou fora desta, a pagar pela que obriga a manobra, por cada hora ou fracção	3\$15

Nota A. — A esta tabela serão acrescidas as sobretaxas estabelecidas pelo artigo 29.º, observando-se, porém, o seguinte:

- 1 — Em qualquer período da situação de «às ordens» só serão devidas com sobretaxas as horas que caírem dentro dos períodos do horário normal;
- 2 — As verbas indicadas nos pontos 5.º e 6.º serão acrescidas na sobretaxa respectiva quando devidas aos domingos e dias feriados.

Nota B. — Nos casos previstos no n.º 3.º, começa-se a contar o tempo ao fim da primeira hora.

ANEXO III

TABELA D

Embarque e desembarque de pilotos:

Primeira hora ou fracção	400\$00
Cada meia hora ou fracção a mais	200\$00

Aluguer de embarcações para transportes ou amarrações e desamarrações:

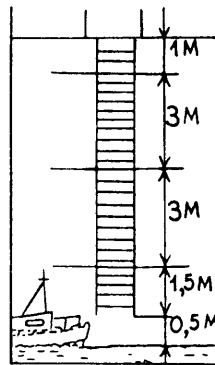
A tabela portuária.

Serviço de reboques:

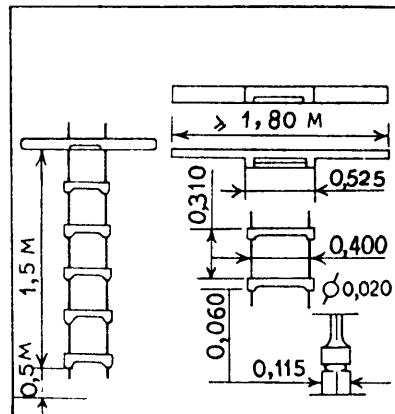
A tabela portuária.

ANEXO IV

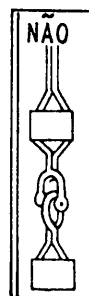
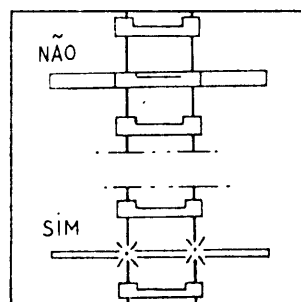
Artigo 40.º, n.º 1, alíneas a) e b)



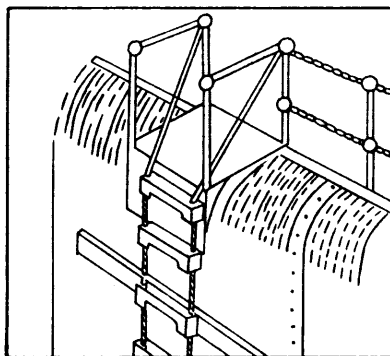
Artigo 40.º, n.º 1, alíneas a) e b)



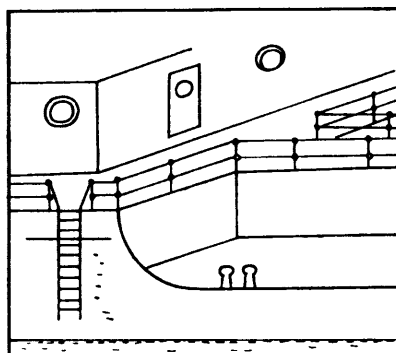
Artigo 40.º, n.º 1, alínea d)



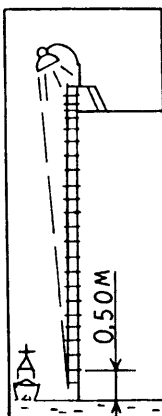
Artigo 40.º, n.º 1, alínea f)



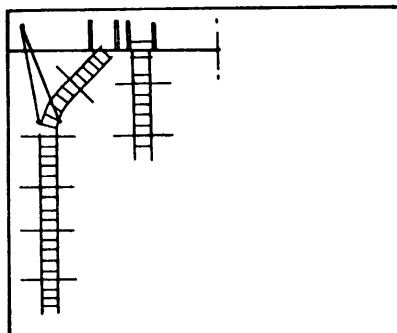
Artigo 40.º, n.º 1, alínea f)



Artigo 40.º, n.º 1, alínea h)

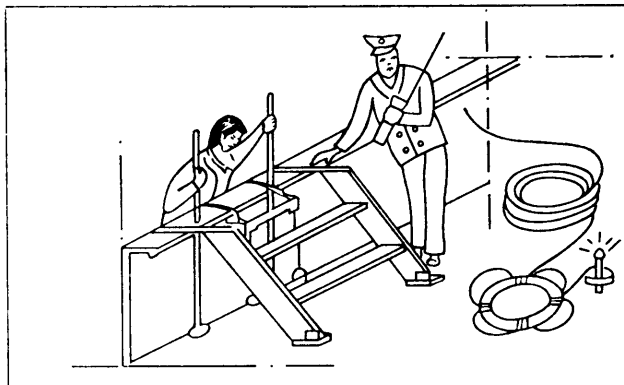


Artigo 40.º, n.º 2

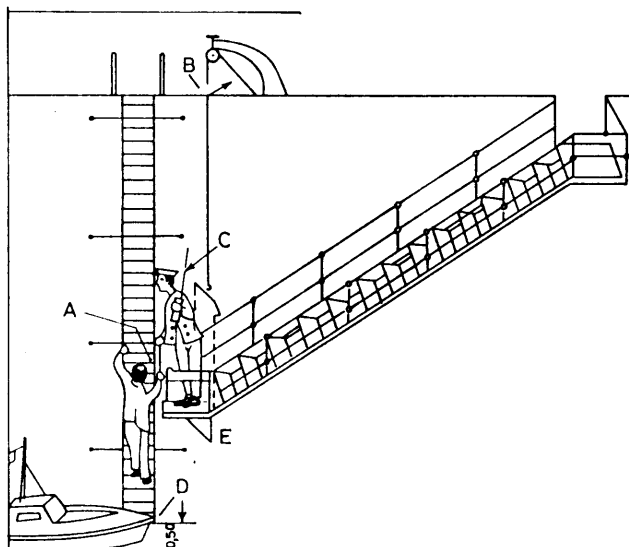


ANEXO V

Artigo 40.º, n.º 1, alíneas g) e h), e n.º 3



Artigo 40.º, n.º 3 e 4



- A — Escada de quebra-costas ligada ao patim inferior do portaló.
 B — Escada de portaló aberta contra o costado.
 C — Oficial em contacto com a ponte.
 D — Escada de quebra-costas 0,5 m acima do lume de água.
 E — Corrimão de protecção.

Artigo 40.º, n.º 4

