



DIÁRIO DA REPÚBLICA

SUMÁRIO

Ministérios das Finanças, da Administração Interna, da Justiça e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Portaria n.º 203/91:

Regulamenta o processamento e liquidação das multas e coimas por infracções do Código da Estrada. Revoga o n.º 1 do artigo 48.º do Regulamento do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto n.º 39 932, de 24 de Janeiro de 1954. 1272

Ministério da Educação

Despacho Normativo n.º 63/91:

Cria o Secretariado Coordenador dos Programas de Educação Multicultural. 1274

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Portaria n.º 204/91:

Aprova o Regulamento de Exploração dos Portos de Setúbal e Sesimbra 1275

Portaria n.º 205/91:

Aprova o Regulamento de Exploração do Porto de Sines 1286

Portaria n.º 206/91:

Aprova o Regulamento de Exploração do Porto de Lisboa 1289

Portaria n.º 207/91:

Aprova o Regulamento de Exploração dos Portos do Douro e Leixões 1302

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS, DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA, DA JUSTIÇA E DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES.

Portaria n.º 203/91

de 13 de Março

O Decreto-Lei n.º 138/89, de 28 de Abril, consignou a favor das entidades que têm a seu cargo a fiscalização rodoviária uma percentagem das multas e coimas por infracções ao Código da Estrada, seu Regulamento e demais legislação complementar.

As Portarias n.ºs 425/89, de 12 de Junho, e 55/90, de 23 de Janeiro, estabeleceram e distribuíram, respectivamente, as importâncias resultantes daquelas multas e coimas.

Face às disposições dos diplomas referidos, importa proceder à regulamentação do processamento e liquidação dos montantes decorrentes das infracções praticadas, em vista à atribuição das percentagens devidas a cada uma das entidades envolvidas.

Do mesmo modo, face à alteração dos modos de pagamento das multas e coimas, operado pelo presente diploma, revela-se imperioso promover a revogação do n.º 1 do artigo 48.º do Regulamento do Código da Estrada.

Assim:

Manda o Governo, pelos Ministros das Finanças, da Administração Interna, da Justiça e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, ao abrigo do disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 138/89, de 28 de Abril, o seguinte:

1.º O pagamento das multas por infracções ao Código da Estrada e demais legislação complementar é feito, através de guia, nas tesourarias da Fazenda Pública.

2.º O pagamento das coimas por infracções ao Código da Estrada e demais legislação complementar é feito, através de guia, na Caixa Geral de Depósitos, à ordem da entidade administrativa materialmente competente.

3.º Os quantitativos cobrados nos termos do número anterior serão entregues pelas respectivas autoridades administrativas na tesouraria da Fazenda Pública através de guia (modelos I-A ou I-B, anexo ao presente diploma).

4.º — a) O depósito das multas por infracções ao Código da Estrada e demais legislação complementar é constituído e colocado à ordem da Direcção-Geral de Viação ou do tribunal da comarca da área do cometimento da infracção, consoante o autuado deseje, ou não, reclamar.

b) O depósito das multas por infracção ao Regulamento de Transporte Automóvel e legislação complementar é constituído e colocado à ordem da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

5.º O pagamento das multas e coimas ou depósito das multas pode ser efectuado por um dos seguintes meios:

- a) Numerário;
- b) Cheque.

6.º O pagamento ou depósito através de cheque deve obedecer aos requisitos em vigor para os pagamentos a efectuar nas tesourarias da Fazenda Pública.

7.º O pagamento ou depósito por infractores não domiciliados em Portugal poderá ser efectuado direc-

tamente ao agente autuante, no acto da verificação da infracção, caso em que este fará a cobrança mediante recibo.

8.º O pagamento ou depósito referidos no número precedente é efectuado em numerário.

9.º Os quantitativos referidos no n.º 7 devem ser entregues pela entidade autuante nas tesourarias da Fazenda Pública ou na Caixa Geral de Depósitos, conforme o caso, através da respectiva guia.

10.º A guia a que se refere o n.º 1.º, é dos modelos I-A e I-B anexos ao presente diploma, quadripartido e a preencher pela entidade fiscalizadora em cujo posto seja adquirida, mediante apresentação de notificação, e destinando-se:

- a) O destacável A, à Tesouraria da Fazenda Pública;
- b) O destacável B, a ser entregue ao depositante e servindo de recibo de quitação, depois de certificado;
- c) O destacável C, a ser remetido à entidade que procedeu ao levantamento do auto;
- d) O destacável D, à Direcção-Geral materialmente competente.

11.º Os modelos de impresso I-A e I-B são, respectivamente, de cor azul para as infracções do âmbito de competência da Direcção-Geral de Viação e de cor verde para as infracções do âmbito de competência da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres.

12.º Os documentos de depósito e de pagamento a que se referem os n.ºs 2.º e 4.º são:

- a) Para os depósitos a efectuar à ordem dos tribunais territorialmente competentes ou da Direcção-Geral de Viação, a do modelo II-A anexo ao presente diploma;
- b) Para os depósitos a efectuar à ordem da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, o modelo II-B;
- c) Para os pagamentos a efectuar à ordem da autoridade administrativa materialmente competente, os modelos III-A e III-B anexos à presente portaria.

13.º As repartições de finanças, com base nos elementos constantes das guias de remessa passadas e pagas, contabilizarão mensalmente as verbas devidas:

- a) À Direcção-Geral de Viação e Direcção-Geral de Transportes Terrestres, nas respectivas rubricas de contas de ordem;
- b) À PSP e GNR, em conta de ordem a identificar após a publicação do diploma.

14.º É revogado o n.º 1 do artigo 48.º do Regulamento do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto n.º 39 932, de 24 de Janeiro de 1954.

15.º O presente diploma entra em vigor 90 dias após a sua publicação.

Ministérios das Finanças, da Administração Interna, da Justiça e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Assinada em 7 de Fevereiro de 1991.

O Ministro das Finanças, *Luís Miguel Couceiro Pizarro Beleza*. — O Ministro da Administração Interna, *Manuel Pereira*. — O Ministro da Justiça, *Álvaro José Brilhante Laborinho Lúcio*. — Pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, *Jorge Manuel Mendes Antas*, Secretário de Estado dos Transportes.

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA Mod. I - A

LARANÇO CERTIFICAÇÃO

(A) **Tesouraria da Fazenda Pública** GUIA N.º

Esc. _____ \$

AUTO N.º _____ DE _____

INFRACTOR _____

N.º CONTRIBUINTE: [] [] [] [] [] [] [] [] [] []

DATA LIMITE DE PAGAMENTO: ____/____/____

Receta do Estado - 40% Capítulo 03
Grupo 07
Art.º 65

D.G.V. - 12% Capítulo 15
Grupo 12
Art.º 65

G.N.R. _____

P.S.P. - 48% _____

(B) **Distância de Depósito** GUIA N.º

Vai _____ residente em _____

pagar na Tesouraria da Fazenda

Pública de _____ a quantia de _____

relativa ao Auto n.º _____

de _____ de 19 _____

O Depositante _____

CERTIFICAÇÃO
p/ Carimbo

(C) **Distância de Depósito a E.P.** CERTIFICAÇÃO

Esc. _____ \$

AUTO N.º _____ DE _____

INFRACTOR _____

N.º CONTRIBUINTE: [] [] [] [] [] [] [] [] [] []

LICENÇA DE CONDUÇÃO N.º _____

CERTIFICAÇÃO
p/ Carimbo

GUIA N.º _____

Exm. Senhor _____

Comandante de _____

(D) **Distância de Depósito a D.P.P.** CERTIFICAÇÃO

Esc. _____ \$

AUTO N.º _____ DE _____

INFRACTOR _____

N.º CONTRIBUINTE: [] [] [] [] [] [] [] [] [] []

LICENÇA DE CONDUÇÃO N.º _____

CERTIFICAÇÃO
p/ Carimbo

GUIA N.º _____

Exm. Senhor _____

Director Geral de Viação

Calçada de Santana 214

1198 LISBOA CODEX

DIRECÇÃO GERAL DE VIAÇÃO Mod. II - A

AUTO DE NOTÍCIA DE TRANSGRESSÃO N.º _____

GUIA DE DEPÓSITO

N.º _____ Pagamento até ____/____/____

PARA CRÉDITO DA CONTA

Nome do Baldo	C.º de Baldo	Numero	Tipo

Valor _____ \$

Vai _____ Titular da licença de condução n.º _____, depositar na Caixa Geral de Depósitos a quantia de Escudos: _____

para garantia de pagamento da multa do auto acima referido.

_____ de _____ de 19 _____

O INFRACTOR

CARIMBO DE CAIXA

↑ CERTIFICAÇÃO ↑

ESTE DOCUMENTO SO É VÁLIDO QUANDO AUTENTICADO POR CERTIFICAÇÃO OU POR CARIMBO E RUBRICA DA CAIXA

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA Mod. I - B

LARANÇO CERTIFICAÇÃO

(A) **Tesouraria da Fazenda Pública** GUIA N.º

Esc. _____ \$

AUTO N.º _____ DE _____

INFRACTOR _____

N.º CONTRIBUINTE: [] [] [] [] [] [] [] [] [] []

DATA LIMITE DE PAGAMENTO: ____/____/____

Receta do Estado - 40% Capítulo 03
Grupo 02
Art.º 66

D.G.T.T. - 12% Capítulo 16
Grupo 13
Art.º 19

G.N.R. _____

P.S.P. - 48% _____

(B) **Distância de Depósito** GUIA N.º

Vai _____ residente em _____

pagar na Tesouraria da Fazenda

Pública de _____ a quantia de _____

relativa ao Auto n.º _____

de _____ de 19 _____

O Depositante _____

CERTIFICAÇÃO
p/ Carimbo

(C) **Distância de Depósito a E.P.** CERTIFICAÇÃO

Esc. _____ \$

AUTO N.º _____ DE _____

INFRACTOR _____

N.º CONTRIBUINTE: [] [] [] [] [] [] [] [] [] []

LICENÇA DE CONDUÇÃO N.º _____

CERTIFICAÇÃO
p/ Carimbo

GUIA N.º _____

Exm. Senhor _____

Comandante de _____

(D) **Distância de Depósito a D.P.P.** CERTIFICAÇÃO

Esc. _____ \$

AUTO N.º _____ DE _____

INFRACTOR _____

N.º CONTRIBUINTE: [] [] [] [] [] [] [] [] [] []

LICENÇA DE CONDUÇÃO N.º _____

CERTIFICAÇÃO
p/ Carimbo

GUIA N.º _____

Exm. Senhor _____

Director Geral de Transportes Terrestres

Av.º das Forças Armadas n.º 40

1699 LISBOA CODEX

DIRECÇÃO GERAL DE TRANSPORTES TERRESTRES Mod. II - B

AUTO DE NOTÍCIA DE TRANSGRESSÃO N.º _____

GUIA DE DEPÓSITO

N.º _____ Pagamento até ____/____/____

PARA CRÉDITO DA CONTA

Nome do Baldo	C.º de Baldo	Numero	Tipo
ALVALADE	0081	056714830	

Valor _____ \$

Vai _____ depositar na Caixa Geral de Depósitos a quantia de Escudos: _____

para garantia de pagamento da multa do auto acima referido.

_____ de _____ de 19 _____

O INFRACTOR

CARIMBO DE CAIXA

↑ CERTIFICAÇÃO ↑

ESTE DOCUMENTO SO É VÁLIDO QUANDO AUTENTICADO POR CERTIFICAÇÃO OU POR CARIMBO E RUBRICA DA CAIXA

DIRECÇÃO GERAL DE VIAÇÃO

Mod. III - A

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO

Despacho Normativo n.º 63/91

AUTO DE NOTICIA DE CONTRA ORDENAÇÃO N.º _____

GUIA DE DEPÓSITO

N.º _____ Pagamento até ____/____/____

PARA CRÉDITO DA CONTA			
Nome de Balada	C.º de Balada	Número	Tip

Importância de:

Coima _____ \$

Custas _____ \$

_____ \$

_____ \$ _____ \$

Vai _____ Titular da licença de condução n.º _____ depositar na Caixa Geral de Depósitos a quantia de Escudos: _____

para pagamento da coima acima referida.

_____ de _____ de 19 _____



O ARGUIDO

↑ CERTIFICAÇÃO ↑

ESTE DOCUMENTO SÓ É VÁLIDO QUANDO AUTENTICADO POR CERTIFICAÇÃO OU POR CARIMBO E RUBRICA DA CAIXA

DIRECÇÃO GERAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Mod. III - B

AUTO DE NOTICIA DE CONTRA ORDENAÇÃO N.º _____

GUIA DE DEPÓSITO

N.º _____ Pagamento até ____/____/____

PARA CRÉDITO DA CONTA			
Nome de Balada	C.º de Balada	Número	Tip
ALVALADE	0 0 8 1	0 5 6 7 1 4	8 3 0

Importância de:

Coima _____ \$

Custas _____ \$

_____ \$

_____ \$ _____ \$

Vai _____ depositar na Caixa Geral de Depósitos a quantia de Escudos: _____

para pagamento da coima acima referida.

_____ de _____ de 19 _____



O ARGUIDO

↑ CERTIFICAÇÃO ↑

ESTE DOCUMENTO SÓ É VÁLIDO QUANDO AUTENTICADO POR CERTIFICAÇÃO OU POR CARIMBO E RUBRICA DA CAIXA

A cultura portuguesa, marcada por um universalismo procurado e consciente e pelos múltiplos encontros civilizacionais que, ao longo dos séculos, têm permitido o acolhimento do diverso, a compreensão do outro diferente, o universal abraço do particular, é uma cultura aberta e mestiçada, enriquecida pela deambulação de um povo empenhado na procura além-fronteiras da sua dimensão integral.

Portugal orgulha-se, hoje, de ser o produto errático de uma alquimia misteriosa de fusão humana que encontrou no mar, mistério a descobrir e a aproximar, o seu solvente ideal e o seu caminho de aventura.

Cumprida uma fascinante peregrinação de séculos, Portugal retorna ao seio do continente europeu e integra-se no seu espaço cultural de origem, contribuindo, com a mundividência que o caracteriza, para a efectiva construção de uma Europa aberta, solidária e ecuménica.

A realização europeia do mercado interno, que afectará, naturalmente, as políticas educativas dos Estados membros, vai marcar as linhas futuras dessas políticas e exigir o respeito de cada Estado pela diversidade humana, linguística e cultural patente no espaço comunitário, fundamento último da sua riqueza.

A Europa do futuro será, deste modo mais autenticamente, uma Europa pluricultural, da mobilidade, da competência e da educação e formação para todos. Uma Europa aberta ao mundo e empenhada em novas formas de solidariedade e participação.

Assim, vencer o desafio que no campo da educação se coloca é procurar dar respostas às necessidades educativas fundamentais através de um empenhamento renovado para que todos tenham acesso a uma educação de base que promova a condição humana, multiplique as oportunidades de realização pessoal e social, aumente o sucesso educativo, alargue os campos da formação inicial e contínua, mobilize a sociedade civil para a formação cívica e democrática e abra novas vias de cooperação e reforço da sociedade internacional.

A Lei de Bases do Sistema Educativo, estabelecendo o direito de todos os portugueses à educação e à cultura, determina, como princípio da educação, a abertura aos valores da convivência cultural e da tolerância, bem como a formação de cidadãos plenos, capazes de agirem construtivamente na sociedade em que se inserem.

A educação deve, pois, actuar sobre o comportamento individual e contribuir decisivamente para a formação integral do ser humano, tornando-o apto a viver a sua liberdade e autonomia, capacitando-o para a dimensão plena da solidariedade e do respeito pela dignidade do outro, consciencializando-o do valor da Língua, da História Pátria e dos traços dominantes da identidade nacional.

Verificam-se, com preocupante intensidade, problemas de convivência intercultural que se abatem sobre as sociedades modernas e, até, as nações europeias. Mesmo na nossa sociedade, emergem manifestações de intolerância e, em alguns casos, de violência física e psicológica exercidas sobre minorias étnicas, fruto da exacerbação de doutrinas redutoras e de grupos extremistas que têm de ser energeticamente contrariados.

Conscientes de que tais acções, ainda que esporádicas no nosso país, necessitam não de um comportamento mera ou predominantemente punitivo, mas sobretudo de uma actuação que vise incentivar a educação cívica e contribuir para um clima de aceitação, solidariedade, tolerância e respeito pelo direito à diferença que deve envolver toda a acção educativa;

Assim, ao abrigo da alínea g) do artigo 202.º da Constituição:

Determina-se:

1 — É criado, na dependência directa do Ministro da Educação, o Secretariado Coordenador dos Programas de Educação Multicultural.

2 — Ao Secretariado Coordenador dos Programas de Educação Multicultural, adiante designado por Secretariado, compete coordenar, incentivar e promover, no âmbito do sistema educativo, os programas e as acções que visem a educação para os valores da convivência, da tolerância, do diálogo e da solidariedade entre diferentes povos, etnias e culturas.

3 — O Secretariado tem a seguinte composição:

- a) Um presidente;
- b) Um secretário executivo;
- c) Um representante da Direcção-Geral dos Ensinos Básico e Secundário;
- d) Um representante da Inspeção-Geral de Ensino;
- e) Um representante do Gabinete de Educação Tecnológica, Artística e Profissional;
- f) Um representante de cada uma das direcções regionais de educação;
- g) Um representante da Comissão para a Promoção dos Direitos Humanos e Igualdade na Educação (CPDHIE);
- h) Até cinco personalidades de reconhecido mérito ou experiência na matéria.

4 — Os membros do Secretariado são nomeados pelo Ministro da Educação, sob proposta, nos casos das alíneas c), d), e), f) e g) do número anterior, dos organismos a que pertencem.

5 — No âmbito da competência genericamente acima definida, o Secretariado deverá planificar, lançar e acompanhar programas que, entre outras acções a propor à aprovação do Ministro da Educação, contemplem:

- a) A estreita articulação e comunicação entre os múltiplos projectos em curso no Ministério da Educação com incidência na temática multicultural, nomeadamente os projectos com crianças de etnias timorenses, cabo-verdianas e ciganas e com crianças filhas de portugueses residentes noutros países, em curso na Direcção-Geral dos Ensinos Básico e Secundário;
- b) O lançamento de uma campanha nas escolas respeitante à Convenção sobre os Direitos da Criança;
- c) A cooperação com as instituições de ensino superior tendo em vista a elaboração de conteúdos sobre educação em contexto multicultural no âmbito da formação inicial e contínua de professores;
- d) A articulação com o Instituto de Inovação Educacional visando a elaboração, no âmbito da área da formação pessoal e social, de conteúdos de educação multicultural e convivência étnica;

- e) A realização, com os responsáveis pelas confissões religiosas que desenvolvem aulas de Educação Moral e Religiosa nas escolas, de estudos com vista à inclusão de elementos de convivência cultural e étnica nos respectivos programas;
- f) A necessidade de ênfase, no âmbito do Programa Interministerial para a Promoção do Sucesso Educativo — PIPSE e do programa «Educação para Todos», na resposta às questões específicas patentes nas comunidades escolares mais acentuadamente heterogéneas;
- g) A promoção de uma campanha de diálogo intercultural e de valorização da diversidade étnica nas escolas, em colaboração com as associações de pais e de estudantes e as autarquias locais;
- h) O fomento de acções comunitárias de «alfabetização cívica» em ambiente de convivência multicultural, sobretudo na periferia urbana, com o apoio da Direcção-Geral de Extensão Educativa;
- i) O lançamento de concursos nas escolas subordinadas a temas relativos aos direitos humanos e aos valores da solidariedade e do respeito pela diferença;
- j) O aprofundamento dos inquéritos promovidos e a promover pela CPDHIE sobre diversidade étnica, linguística e cultural no sistema educativo português;
- k) A realização de um inquérito nacional aos valores da juventude escolar portuguesa em matéria de tolerância e convivência multirracia e pluricultural;
- l) A realização, através de serviços especializados, de estudos visando a identificação e caracterização de zonas e escolas de risco, em matéria de conflitualidade ou violência racial, e a consequente tomada de medidas preventivas adequadas.

6 — O presidente submeterá à aprovação do Ministro da Educação o regulamento interno de funcionamento do Secretariado.

7 — O Secretariado poderá constituir grupos de trabalho para projectos ou acções específicas, propondo para tal a agregação de outros elementos, serviços ou personalidades julgados necessários.

8 — O apoio logístico, administrativo e financeiro ao Secretariado será assegurado pela Secretaria-Geral do Ministério da Educação.

Ministério da Educação, 18 de Fevereiro de 1991. — O Ministro da Educação, *Roberto Artur da Luz Carneiro*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Portaria n.º 204/89

de 13 de Março

A aprovação do novo regime jurídico da operação portuária através do Decreto-Lei n.º 151/90, de 15 de Maio, implica a necessidade de publicar os regulamentos de exploração de cada porto.

Tendo sido ouvidos os trabalhadores e operadores portuários, através das suas organizações representativas nos portos de Setúbal e Sesimbra:

Manda o Governo, pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, nos termos do disposto no artigo 46.º do Decreto-Lei n.º 151/90, de 15 de Maio, que seja aprovado o Regulamento de Exploração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, anexo a esta portaria e que dela faz parte integrante.

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Assinada em 31 de Janeiro de 1991.

O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, *Joaquim Martins Ferreira do Amaral*.

Regulamento de Exploração dos Portos de Setúbal e Sesimbra

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto e âmbito

O Regulamento de Exploração estabelece as normas de funcionamento e exploração económica dos portos de Setúbal e Sesimbra, aplicando-se em toda a área de jurisdição da Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, doravante também designada por APSS, Administração ou autoridade portuária.

Artigo 2.º

Requisição de serviços de exploração

1 — No sentido de disciplinar e tornar mais eficientes os serviços de exploração portuária e a aplicação das respectivas taxas, quer em relação aos períodos normais de trabalho, quer em relação aos extraordinários, devem os serviços ser previamente requisitados pelos interessados, em impressos próprios da Administração e obedecendo a normas por esta previamente estabelecidas.

2 — As requisições devem ser correctamente preenchidas e dar entrada na Administração dentro dos prazos estabelecidos, sem o que serão os requisitantes responsáveis pela imperfeita ou impossível satisfação dos serviços requisitados.

3 — Os requisitantes respondem pelo pagamento dos serviços pedidos, salvo se os mesmos não forem efectuados por motivos imputáveis à Administração.

4 — Os utentes indicarão à Administração os seus representantes ou agentes autorizados a firmar requisições e expedirão credencial avulsa para os que não disponham de autorização genérica depositada nos serviços.

Artigo 3.º

Responsabilidade

A Administração não assume qualquer responsabilidade por perdas, danos, acidentes ou avarias causadas por inobservância das disposições deste Regulamento ou por falta de precaução de todos aqueles que, em serviço ou não, frequentem os recintos portuários.

Artigo 4.º

Reparação de estragos

1 — A reparação de avarias ou estragos que culposamente tenham sido causados em instalações, equipamentos ou quaisquer outros bens dos portos, bem como a limpeza das áreas portuárias utilizadas serão efectuadas pelos responsáveis, dentro do prazo que lhes for fixado pela Administração.

2 — No caso de os responsáveis não cumprirem o estipulado no número anterior, a Administração efectuará os respectivos trabalhos, debitando-lhes os encargos inerentes.

3 — O material perdido ou inutilizado será pago à Administração, ao preço do mercado, acrescido das despesas de administração.

Artigo 5.º

Garantias de encargos

1 — Em caso de não pagamento de tarifas ou outros encargos dentro do prazo estabelecido, poderá a Administração, sem prejuízo da cobrança coerciva, interditar quaisquer operações que o utente devedor efectue e proibir as que pretenda efectuar, enquanto não se mostre feito o pagamento.

2 — Pode ser solicitado às autarquias competentes que não autorizem a saída de qualquer embarcação responsável por encargos à Administração, enquanto aqueles não foram liquidados ou garantidos por caução ou fiança idónea.

3 — Poderá também a Administração exigir o pagamento imediato de tarifas ou outros encargos, não permitindo, se necessário, a retirada de mercadorias.

4 — É lícito exigir a prestação de depósito-caução ou o pagamento antecipado dos serviços a prestar, sempre que haja fundado receio de não liquidação atempada.

Artigo 6.º

Reclamação de facturas

1 — A reclamação de facturas só é admitida desde que apresentada dentro do prazo fixado para o seu pagamento.

2 — Pela reclamação julgada improcedente, ou procedente por facto imputável ao reclamante, são devidos juros de mora à taxa legal a contar da data limite para pagamento da factura.

Artigo 7.º

Cobrança coerciva

A cobrança coerciva de importâncias em dívida à Administração será debitada à taxa de 1000\$, que acrescerá à importância da factura, para efeitos de execução fiscal.

Artigo 8.º

Horário de funcionamento do porto

1 — A administração fixará as horas normais e extraordinárias de trabalho nos portos, de acordo com a lei e as necessidades do serviço.

2 — O agravamento das taxas de serviços prestados e do pessoal utilizado em trabalho extraordinário será estabelecido pelo conselho de administração.

Artigo 9.º

Imposição de trabalho extraordinário

Verificando-se situações de congestionamento dos portos, a Administração poderá determinar a execução de trabalhos fora do horário normal de funcionamento, sem direito a qualquer indemnização e com o pagamento das respectivas taxas.

Artigo 10.º

Regulamentos específicos

Sempre que tal se justifique, a Administração publicará regulamentos específicos para sectores de actividade não contemplados neste Regulamento.

Artigo 11.º

Não execução de serviços

1 — A Administração poderá não efectuar serviços requisitados por insuficiência de meios ou por terem sido considerados injustificados.

2 — Em qualquer das situações referidas no número anterior o requisitante não terá direito a qualquer indemnização.

CAPÍTULO II

Embarcações

SECÇÃO I

Artigo 12.º

Embarcações

1 — Consideram-se embarcações todos os navios ou construções flutuantes utilizados na navegação, no comércio marítimo, na reparação de navios, na construção de obras marítimas e fluviais, na pesca e recreio e ainda os barcos de guerra.

2 — A classificação das embarcações não referidas no número anterior, quanto ao serviço a que se destinam e às zonas em que exercem a sua actividade, é a constante do Regulamento Geral das Capitánias.

Artigo 13.º

Parâmetros caracterizadores

1 — Para efeitos do presente Regulamento considera-se:

- a) Tonelagem de arqueação bruta (TAB) — a soma dos volumes de todos os espaços fechados e cobertos que estejam abaixo ou acima do convés, convertidos em toneladas Moorson (1 t Moorson corresponde ao volume de 2,832 m³);
- b) Tonelagem de arqueação líquida (TAL) — a dedução à tonelagem de arqueação bruta dos volumes dos espaços não utilizáveis comercialmente, nomeadamente os destinados à tripulação, casa de navegação, TSF, máquinas, caldeiras, água, combustíveis, duplos fundos;
- c) Deslocamento — o peso total da embarcação expressa em toneladas métricas e equivalente ao peso do volume de água que a carena desloca, considerando-se, no caso dos navios de guerra de superfície, o seu deslocamento máximo e, nos submersíveis, o seu deslocamento de imersão;
- d) Porte bruto (*gross deadweight*) — o peso máximo de carga, passageiros e sua bagagem, combustíveis, água, mantimentos e sobresselentes, expresso em toneladas métricas e que corresponde à diferença entre o peso da embarcação carregada e o peso da embarcação leve;
- e) Porte líquido (*net deadweight*) — o peso máximo de carga e passageiros que, expresso em toneladas métricas, a embarcação pode transportar.

2 — A tonelagem dos navios de guerra e dos submersíveis é, respectivamente, a do deslocamento normal e a de imersão, mencionadas na documentação de bordo ou nos planos respectivos, salvo se for exibido certificado de arqueação, caso em que prevalecerão as indicações constantes deste documento.

3 — A tonelagem das embarcações constituídas ou transformadas em estaleiros locais e ainda não registadas será a constante do respectivo projecto.

Artigo 14.º

Agente de navegação

A actividade de agente de navegação nos portos sob jurisdição da APSS apenas pode ser exercida por quem seja licenciado pela Administração, de acordo com a legislação em vigor.

SECÇÃO II

Entrada no porto

Artigo 15.º

Avisos de chegada e saída

1 — Todos os navios comerciais deverão, com antecedência e dentro dos prazos estabelecidos pela Administração, dar conhecimento aos Serviços de Produção, por meio de documento próprio, dos seguintes elementos, a fim de poder ser-lhes dada a devida assistência e rápido desembarço:

- a) Dias previsíveis da chegada e da saída do navio;
- b) Dimensões, calado e tonelagem bruta do navio;

- c) Natureza e tonelagem da mercadoria a descarregar e ou a carregar;
- d) Passageiros a embarcar ou a desembarcar;
- e) Identidade das empresas operadoras;
- f) Cais preferenciais;
- g) Outras informações necessárias para se ter conhecimento das operações que a embarcação pretende realizar e dos meios mais adequados a utilizar.

2 — Sempre que haja alteração de quaisquer elementos fornecidos, deve ser dado imediato conhecimento aos Serviços de Produção.

3 — Os prejuízos de qualquer natureza que advenham de erradas informações serão da inteira responsabilidade da entidade que as prestou.

4 — Não necessitam de cumprir as formalidades referidas no n.º 1 deste artigo as embarcações de pesca que não venham atracar a cais comerciais.

Artigo 16.º

Prioridade de acostagem

1 — Os navios acostarão, salvo o disposto no número seguinte, pela ordem da sua chegada em frente da barra ou ao ancoradouro exterior, conforme as características do porto.

2 — Terão prioridade de acostagem em relação aos outros navios, pela ordem a seguir indicada:

- a) Os navios que, por motivo de reconhecido interesse público, a Administração entenda deverem acostar com precedência sobre todos ou alguns dos outros;
- b) Os navios que, por motivo de segurança própria ou da sua tripulação, ou por terem de desembarcar náufragos, sinistrados ou doentes, as autoridades marítimas entendam dever ser imediatamente acostados;
- c) Os navios de passageiros, com 24 ou mais passageiros em trânsito, ou que tenham para embarcar ou desembarcar, pelo menos, este número;
- d) Os navios que transportem e pretendam desembarcar gado vivo ou alimentos deterioráveis;
- e) Os navios *car-ferry* e *roll-on/roll-off* de acostagem proa/popa, que acostem aos cais específicos, os navios porta-contentores e *roll-on/roll-off* de atracação lateral que movimentem mercadorias transportadas unicamente por sistema especializado, e desde que cheguem em frente da barra com pelo menos quatro horas de antecedência relativamente ao turno em que pretendam operar.

3 — As situações não contempladas nas alíneas anteriores serão definidas pela Administração.

Artigo 17.º

Perda da posição para acostagem

1 — Os navios que entrem nos portos e que, tendo lugar no cais, não pretendam começar a trabalhar imediatamente, perdem a sua posição para acostagem a favor de outros que o pretendam fazer.

2 — Sempre que se verifique a existência de navios à espera de vez para acostar e a Administração imponha o trabalho em qualquer dos turnos ou fora do horário normal, e na hipótese de se verificar que alguma das embarcações acostadas não pretende cumprir essa determinação, a mesma terá de desacostar ou mudar de posto de acostagem para dar lugar a outra que se apresente para trabalhar.

3 — O navio desacostado nos termos do número anterior ocupará, posteriormente, o primeiro cais vago, cabendo-lhe custear as despesas derivadas da sua própria deslocação de e para o cais.

Artigo 18.º

Obrigatoriedade de acostagem

1 — É obrigatória a acostagem aos cais de todos os navios que demandem os portos para operações comerciais e que estejam em condições de as poder efectuar.

2 — A dispensa de acostagem só poderá ser permitida pelos Serviços de Produção em casos devidamente justificados.

Artigo 19.º

Competência para autorizar a acostagem, desacostagem e mudança de cais

1 — Nenhuma embarcação poderá acostar ou desacostar sem prévia autorização dos Serviços de Produção.

2 — Os Serviços de Produção poderão ordenar a desacostagem ou a mudança de lugar a qualquer embarcação, sempre que o julguem conveniente para os interesses do porto.

3 — Quando da inobservância do estabelecido nos n.ºs 1 e 2 resultarem prejuízos para terceiros, serão os mesmos da responsabilidade da embarcação em falta.

Artigo 20.º

Determinação dos locais de acostagem

1 — Os Serviços de Produção fixarão os locais de acostagem dos navios, conforme as respectivas características, comprimento e calado, fundos dos cais, natureza das mercadorias a movimentar, equipamento adequado para o serviço a realizar, áreas de armazenagem disponíveis e outros factores que se entenda conveniente considerar.

2 — Os locais de atracação serão indicados aos pilotos pelos Serviços de Produção, através do agente de navegação.

Artigo 21.º

Quando se considera acostada ou desacostada uma embarcação

1 — Uma embarcação considera-se acostada ao cais ou a outra embarcação a partir do momento em que é passado o primeiro cabo ao cais ou à outra embarcação.

2 — Uma embarcação considera-se desacostada do cais ou de outra embarcação a partir do momento em que é largado o último cabo do cais ou de outra embarcação.

Artigo 22.º

Embarcações prolongadas

Em casos especiais, e desde que as condições de segurança o permitam, poderão os Serviços de Produção, depois de obtida a concordância da Capitania e dos comandantes dos navios envolvidos, autorizar a atracação de uma embarcação por fora de outras já acostadas ao cais.

Artigo 23.º

Precaução na acostagem e desacostagem dos navios

1 — Os navios acostarão no cais de modo a evitar danos ou avarias nas obras, instalações ou equipamento do porto.

2 — Antes de acostar ou de atracarem a outras embarcações, os navios deverão ter os guinchos de vante e ré prontos a servir, meter dentro dos turcos, escadas de portaló, paus de carga e salva-vidas e ter as âncoras dentro, excepto no lado oposto ao cais onde irão atracar, de modo a não atingirem os cais ou guindastes, bem como adoptar as medidas adequadas para que durante a sua permanência e desatracação não provoquem avarias.

3 — Se as condições de tempo ou mar forem susceptíveis de pôr em perigo o próprio navio, as instalações portuárias ou terceiros, o comandante do navio deverá tomar todas as providências que se revelem necessárias, atendendo especialmente às acções do navio sobre os cais, guindastes, cabeços de amarração e defensas e a vigilância da tensão das amarras nos diferentes estados de carga e de maré.

4 — Quando as defensas forem insuficientes para a protecção do navio, obras ou instalações, o navio promoverá a instalação das unidades que julgar necessárias, pois a falta destes elementos não será aceite como justificação para os danos que forem provocados.

Artigo 24.º

Rebocadores para operações de movimentação de embarcações

1 — Na área de jurisdição da APSS é facultativa a utilização de rebocadores nas operações de acostagem e desacostagem dos cais e pontes-cais e nas operações de entrada e saída do canal da barra.

2 — Sempre que se recorra ao uso de rebocadores nas operações de acostagem e desacostagem de embarcações, e nas operações de entrada e saída do canal da barra, será utilizada obrigatoriamente, em cada operação, pelo menos uma unidade a disponibilizar pela APSS, salvo em instalações portuárias de utilização privativa, e ainda no caso de indisponibilidade expressa da APSS.

3 — A definição do número e das características dos rebocadores a utilizar é da competência do capitão ou mestre da embarcação.

4 — A APSS, ao colocar os seus rebocadores ao serviço das embarcações, limita-se a fornecer a correspondente força de tracção, salvo disposição em contrário estabelecida em contrato especial de reboque.

5 — O capitão ou mestre da embarcação, ou o respectivo agente de navegação, terão de requisitar à APSS o rebocador ou rebocadores necessários para a operação a realizar, indicando a respectiva potência, bem como o local e a hora previstos para a operação.

6 — A aceitação de requisições para prestação de serviços de reboque é condicionada pela disponibilidade de meios existentes.

7 — As requisições serão, em regra, satisfeitas pela ordem da sua formulação, podendo a APSS alterar essa ordem por conveniência de serviço.

8 — A APSS aceita a desistência do serviço de rebocadores sem qualquer encargo para o requisitante, desde que seja formulada com a antecedência mínima de quatro horas em relação à ordem marcada para o início da operação.

9 — A APSS aceita, sem prejuízo do disposto no n.º 6, a alteração da hora marcada para o início da operação sem qualquer encargo para o requisitante, desde que o respectivo pedido seja formulado com a antecedência mínima de duas horas.

10 — A embarcação rebocada fornecerá o cabo ou cabos de reboque, devendo o mestre do rebocador, sempre que aquele ou aqueles não lhe mereçam confiança, dar imediato conhecimento desse facto ao capitão ou mestre da embarcação.

11 — A APSS poderá fornecer o cabo ou cabos de reboque que lhe sejam requisitados.

12 — Compete ao capitão ou mestre da embarcação rebocada verificar se os cabos do reboque estão convenientemente passados.

13 — O capitão ou mestre da embarcação rebocada submeter-se-á ao disposto no presente Regulamento e demais normas em vigor, cabendo ao agente de navegação proceder à sua divulgação.

Artigo 25.º

Navios arribados ou avariados

1 — Os navios em perigo por motivo de avaria, incêndio, deslocação de carga ou por outras causas justificadas terão preferência na atracação no cais que lhes for fixado pelos Serviços de Exploração, para a descarga da mercadoria, rectificação da estiva ou reparação das avarias, enquanto persistirem os motivos de perigo, de acordo com o estipulado pela autoridade marítima.

2 — Em nenhum caso se manterá atracado ao cais um navio que corra perigo de afundamento, devendo deslocar-se para um local, a fixar pela autoridade marítima, onde o afundamento não possa produzir prejuízos à produção do porto ou à navegação.

3 — Os navios arribados e que mais tarde pretendam efectuar operações comerciais, depois de cumprirem as formalidades normais previstas neste Regulamento, marcarão posição de atracação para realizar essas operações a partir do momento em que comunicarem a intenção de trabalhar, mas sem prejuízo da planificação efectuada pelos Serviços de Produção relativamente aos navios anunciados para esse dia.

Artigo 26.º

Desacostagem dos navios que não estejam a efectuar operações

1 — Terminadas as operações, os navios deverão ter a sua desacostagem concluída 45 minutos ou 1 hora e 30 minutos após o fim daquelas operações, respectivamente, para os navios especializados e para os convencionais, sob pena de lhes serem imputados os prejuízos causados a terceiros, e sem prejuízo do princípio estabelecido no n.º 3.

2 — Os Serviços de Produção poderão, excepcionalmente, autorizar uma dilatação dos prazos referidos no n.º 1, desde que seja formulado pedido prévio, devidamente justificado, e no caso de não resultarem prejuízos para o porto ou para terceiros.

3 — Os navios que, concluídas as suas operações, necessitem de permanecer atracados para seu abastecimento, reparação ou qualquer outro motivo devidamente justificado deverão solicitar, com antecedência, autorização aos Serviços de Produção.

4 — No caso de a autorização referida no número anterior ser concedida, o navio poderá ser mudado para local mais conveniente aos interesses do porto, suportando o mesmo os encargos com essa mudança.

5 — Qualquer navio que pretenda acostar sem efectuar operações só será autorizado desde que haja cais livre e não resulte prejuízo para outros navios, devendo desacostar logo que deixe de se verificar esta situação.

Artigo 27.º**Programa das operações**

1 — A Administração pode determinar aos operadores portuários a entrega, no prazo que for fixado, de programas das operações a seu cargo.

2 — Dos programas devem constar as características das operações, o local e a embarcação onde são realizadas, as horas de início e termo previstas, o equipamento e o pessoal a utilizar, a quantidade e características das mercadorias a movimentar, sua proveniência e destino e necessidade do seu estacionamento ou armazenagem e ainda o rendimento máximo a atingir na realização da operação portuária.

3 — A Administração, quando o interesse do porto o exija, pode alterar ou ajustar os programas das operações que lhe forem entregues.

4 — A Administração poderá, sempre que o interesse portuário o justifique, estabelecer normas regulamentares específicas sobre operações portuárias.

SECÇÃO III**Amarrações****Artigo 28.º****Amarrações**

As amarrações em terra poderão ser executadas pelo pessoal da Administração, ou por outro pessoal, de acordo com as prescrições e normas a estabelecer pela Administração.

Artigo 29.º**Material de amarração**

1 — Os cabos e outro material necessário para amarrar serão fornecidos pelos próprios navios e deverão ser adequados em número e características, de modo a assegurar uma perfeita amarração e possuir dispositivos que impeçam a entrada e saída de murideos.

2 — Os cabos de amarração só poderão ser passados aos cabeços destinados a esse fim.

3 — Poderão ser utilizados cabos de arame, desde que devidamente protegidos de forma a não deteriorarem a aresta do cais nem os cabeços.

4 — Não é permitido o uso de correntes nas amarrações passadas aos cabeços.

Artigo 30.º**Segurança das amarrações**

1 — Os comandantes não podem recusar-se a reforçar ou substituir as amarrações e a tomar as precauções e medidas que lhes forem determinadas pelos Serviços de Produção, desde que tal não faça perigo a segurança da sua própria embarcação.

2 — Feita a acostagem do navio, fica a cargo do comandante manter a sua segurança, vigiar as amarras e folgar e rondar os cabos, conforme as variações do nível das águas.

SECÇÃO IV**Obrigações dos navios****Artigo 31.º****Navios acostados**

1 — Os navios acostados ao cais, ou fundeados nas zonas dentro dos portos, ficam obrigados a obedecer às normas estabelecidas neste Regulamento e a cumprir as instruções que lhes forem dadas pelos Serviços de Produção, nomeadamente quanto a acostagem, manobras e segurança das instalações e equipamento.

2 — Qualquer navio acostado ao cais é obrigado a recolher os seus paus de bordo quando não estiverem a trabalhar ou quando os Serviços de Cais assim o determinarem.

3 — Os navios acostados são também obrigados a desviar os seus paus de carga, as escadas de portaló ou outros aparelhos ou utensílios, sempre que estejam a impedir a passagem de guindastes, vagões ou locomotivas.

4 — Os navios são obrigados a mudar ou folgar os cabos de amarração para facilitar a acostagem ou desacostagem de outras embarcações.

5 — Os navios acostados deverão ter a bordo o pessoal indispensável para efectuar com segurança qualquer manobra.

6 — O não cumprimento do estabelecido nos números anteriores poderá determinar a desacostagem do navio.

7 — Todo o navio acostado deverá ter lançado para o cais uma escada ou prancha em boas condições de solidez e de segura utilização, bem como, quando estiver acostado a outro navio, fornecer uma escada ou prancha, nas mesmas condições, a fim de assegurar a passagem entre ambos, devendo estar montada uma rede de protecção por baixo da escada e da prancha.

8 — Somente é permitida, para terra, a utilização de escadas ou pranchas que assentem no cais por meio de rodas, roletes ou outros dispositivos aconselháveis.

9 — É obrigatória a existência, junto das escadas e prancha, de uma bóia salva-vidas provida de retenida, preparada para utilização imediata.

10 — Os meios de acesso deverão dispor de iluminação nocturna.

Artigo 32.º**Navios que transportem mercadorias perigosas**

1 — Os navios que transportem mercadorias explosivas, inflamáveis ou perigosas, ou como tal classificadas pela IMO, bem como os que sejam movidos de energia nuclear só poderão acostar depois de autorizados pela Capitania e pela Administração, e de acordo com as instruções que lhes forem dadas.

2 — Os navios só acostarão aos cais que forem previamente designados pelas referidas autoridades, respeitando as prescrições que forem determinadas quanto às medidas cautelares a adoptar, designadamente distância em relação a outros navios, pessoal de vigilância a destacar e equipamento de segurança a mobilizar, sendo da sua inteira responsabilidade todos os encargos derivados.

3 — Os navios deverão tomar todas as medidas de protecção para com o pessoal interveniente nas manobras, operações de descarga ou carga e vigilância, cumprindo com as normas de segurança em vigor previstas para cada caso.

4 — Os navios deverão estar em condições de desacostar a todo o momento, em caso de necessidade.

Artigo 33.º**Incêndio a bordo**

1 — Os comandantes das embarcações acostadas deverão tomar todas as medidas para evitar incêndios a bordo e manter todo o material destinado ao seu combate nas melhores condições e pronto a actuar.

2 — No caso de se declarar incêndio a bordo de qualquer embarcação acostada ao cais, o comandante solicitará o auxílio que for necessário para o extinguir rapidamente e avisará prontamente as autoridades marítima e portuária.

3 — Se se verificar que o incêndio põe em risco a restante navegação ou o porto com as suas instalações e equipamento, a embarcação terá de desacostar e fundear ao largo.

4 — A desacostagem será imediata quando a embarcação em que se declarar o incêndio tiver a bordo mercadorias inflamáveis ou perigosas.

5 — Todas as despesas resultantes do incêndio, incluindo a desacostagem e a nova acostagem do navio, são da responsabilidade da embarcação sinistrada.

Artigo 34.º**Imobilização e experiências de máquinas**

1 — Os navios acostados não poderão imobilizar as suas máquinas para procederem a reparação ou por quaisquer outros motivos, nem experimentá-las, sem prévia autorização dos Serviços de Produção.

2 — Os prejuízos causados à Administração ou a terceiros em consequência da inobservância do estabelecido no número anterior serão da responsabilidade do agente de navegação do navio em falta.

3 — Se for concedida autorização para experiência de máquinas e do facto resultar qualquer prejuízo, a responsabilidade será imputada ao navio.

Artigo 35.º**Objectos e mercadorias caídos ao mar**

1 — Os comandantes ou agentes dos navios são obrigados a avisar os Serviços de Produção da queda ao mar de objectos ou mercadorias não movimentados com a intervenção de operadores portuários ou da Administração, devendo requisitar a sua remoção.

2 — As despesas feitas com os trabalhos de busca ou recuperação constituem encargos dos navios, a menos que sua queda tenha sido da responsabilidade de terceiros.

3 — A queda ao mar de qualquer objecto ou mercadoria movimentada pelo operador portuário deve ser por este comunicada imediatamente aos Serviços de Produção, providenciando de seguida a sua busca e remoção dentro do prazo que lhe for fixado.

4 — Caso o objecto ou mercadoria caído ao mar não seja retirado, a Administração providenciará a sua remoção à custa do operador portuário ou do navio conforme o caso.

Artigo 36.º**Esgotos, despejos, lançamento de objectos ao mar ou depósito de materiais sobre os cais**

1 — Os comandantes dos navios acostados providenciarão para impedir que as águas provenientes dos esgotos da embarcação, águas de baldeação, de refrigeração de máquinas ou quaisquer outras escoem para o cais ou seus terraplenos.

2 — É igualmente proibido lançar de bordo para o mar quaisquer objectos, lixos ou detritos, águas ou outros produtos nocivos ou poluentes.

3 — Não é permitido aos navios depositar sobre os cais, ou nos seus terraplenos adjacentes, detritos, lixos e outros materiais idênticos, fora dos locais destinados para esse efeito.

4 — Os agentes de navegação, sempre que se verificar que é excedida a capacidade normal oferecida pelos cais, deverão providenciar o transporte dos detritos, do lixo e de outro material idêntico para o exterior do porto, requisitando esse serviço à Administração, caso exista disponibilidade de meios para esse efeito.

5 — Não é igualmente permitido colocar nos cais ou terraplenos, botes, cabos, âncoras, amarras ou quaisquer outros objectos pertencentes aos navios acostados, sem autorização dos Serviços de Cais.

6 — A infracção ao disposto nos números anteriores fará incorrer os faltosos em responsabilidade civil.

Artigo 37.º**Responsabilidade por avarias**

1 — Os comandantes das embarcações serão responsáveis por quaisquer danos ou avarias causadas no cais ou a qualquer material da Administração ou à sua guarda, durante a acostagem, desacostagem ou permanência do navio no porto.

2 — A responsabilidade traduzir-se-á por um termo lavrado pelo comandante do navio ou pelo respectivo agente de navegação.

3 — Se um navio sofrer avarias ocasionadas pelo pessoal ou equipamento da Administração, deverá comunicá-las, de imediato, e por escrito, aos Serviços de Cais, antes de decorridas três horas sobre o acidente, a fim de se apurarem responsabilidades.

4 — A falta da comunicação referida nos termos do número anterior retirará qualquer responsabilidade à Administração.

CAPÍTULO III**Mercadorias****SECÇÃO I****Cargas****Artigo 38.º****Classificação das cargas**

1 — Para efeitos do presente Regulamento, as cargas serão classificadas em carga geral e granéis.

2 — A carga considera-se:

a) Fraccionada — quando se apresenta avulsa, acondicionada ou não em embalagens;

b) Unitária — quando se apresenta em unidades indivisíveis e a sua movimentação é susceptível de ser efectuada de modo eficiente por meios mecânicos;

c) Unitizada — quando constitui volume único.

3 — A carga unitizada pode apresentar-se:

a) Paletizada, quando assenta numa base de tabuleiro ou de barrotos que facilitem uma fácil ligação e movimentação mecânica, com dimensões e pesos dentro de determinados limites;

b) Contentorizada, quando acondicionada em contentores.

4 — Entende-se por contentor o meio utilizado no acondicionamento de mercadorias para efeitos de transporte (*lift van*, cisterna amovível, superestrutura amovível ou outra estrutura análoga) que preencha os seguintes requisitos:

a) Constitua um compartimento, total ou parcialmente fechado, destinado a conter mercadorias;

b) Tenha um carácter permanente, sendo, por esse motivo, suficientemente resistente para poder ser usado repetidas vezes;

c) Esteja especialmente concebido para facilitar o transporte de mercadorias, por um ou vários meios de transporte, sem carregamentos intermédios;

d) Tenha sido construído de forma a poder ser manejado com facilidade, particularmente quando do seu transbordo de um meio de transporte para outro;

e) Seja susceptível de poder ser facilmente enchido e esvaziado;

f) Tenha as dimensões normalizadas internacionalmente.

5 — Os granéis são mercadorias sem embalagem e, de acordo com o seu estado físico, serão sólidos ou líquidos.

6 — Os granéis sólidos apresentam-se soltos e não são susceptíveis de serem contados à peça.

7 — As cargas a que se referem os números anteriores, quando forem perigosas, tiverem elevado valor comercial ou quando requieram cuidados especiais no seu manuseamento ou movimentação serão classificadas como cargas especiais.

Artigo 39.º**Regime aduaneiro dos cais e das cargas**

1 — Os cais da Administração consideram-se em regime de cais livres, encontrando-se as mercadorias sob acção aduaneira, mas não constituem depósitos de regime aduaneiro.

2 — As mercadorias movimentadas nos cais podem ser consideradas, consoante os despachos, nos seguintes regimes aduaneiros:

a) Importação, incluindo importação temporária e reimportação — as mercadorias que entram nos portos procedentes do estrangeiro;

b) Exportação, incluindo exportação temporária e reexportação — as mercadorias que saem dos portos com destino ao estrangeiro;

c) Trânsito — as mercadorias procedentes do estrangeiro que entram nos portos e se destinam ao estrangeiro;

d) Baldeação — as mercadorias procedentes do estrangeiro por via marítima e com destino ao estrangeiro pela mesma via;

e) Circulação — as mercadorias sem despacho e sob guia de circulação que transitam entre os portos do continente, Açores e Madeira.

Artigo 40.º**Relação entre as autoridades portuária e aduaneira**

As autoridades portuária e aduaneira facultarão entre si o acesso a todos os elementos relacionados com as mercadorias, veículos e passageiros movimentados através da área de exploração portuária.

Artigo 41.º**Manifestos**

1 — Os agentes de navegação, ou os seus legítimos representantes, são obrigados a entregar, nos Serviços de Produção, cópias dos manifestos da carta a desembarcar e da embarcada, dos quais deverão constar o nome do navio e do seu comandante, a descrição completa das mercadorias, por portos de origem e destino, seus conhecimentos, números e pesos e ainda a qualidade e a quantidade das suas embalagens e outros elementos relacionados com as mesmas mercadorias, designadamente as suas classificações pelo código pautal do sistema harmonizado de designações e classificações de mercadorias (código NC) e pelo código IMO.

2 — As embarcações de arqueação bruta superior a 750 t, que entrem ou saiam do porto sem carga de qualquer natureza, estão obrigadas a entregar, nos mesmos termos do número anterior, cópias dos manifestos.

3 — A entrega dos manifestos nos Serviços de Produção será acompanhada de declaração do agente de navegação indicando a quantidade de páginas entregues, que deverão ser por si rubricadas, e o número de contramarca fiscal, competindo aos mesmos esclarecer e corrigir, em devido tempo, todas as divergências por eles verificadas ou encontradas pelos Serviços de Cais.

4 — Os manifestos de descarga e de carga serão entregues obrigatoriamente nos Serviços de Produção, respectivamente, antes do início das operações da descarga e até à largada do navio.

5 — As eventuais correcções a estes manifestos terão de ser entregues, nos Serviços de Produção, até às 17 horas do dia útil imediato ao termo das operações, e serão objecto de informação recíproca entre as autoridades portuária e aduaneira.

6 — Os manifestos das mercadorias desembarcadas ou embarcadas obedecerão aos seguintes requisitos:

- a) Tradução integral em português e de forma bem legível que deve acompanhar o original no caso de o manifesto estar em língua estrangeira, que será entregue até às 17 horas do dia útil imediato à atracação ou largada da embarcação, conforme se trate, respectivamente, de manifestos de descarga ou de carga;
- b) Indicação, em cada conhecimento, do operador ou operadores portuários responsáveis pela movimentação das mercadorias;
- c) Indicação dos pesos em unidades do sistema métrico ou convertidas nessas unidades;
- d) Exactidão das operações aritméticas;
- e) Ressalva das rectificações.

7 — Dos manifestos respeitantes a mercadorias contentorizadas deverão também constar os seguintes elementos:

- a) Tonelagem total da mercadoria a desembarcar e a embarcar;
- b) Tonelagem parcelar relativa a cada porto de embarque ou de destino;
- c) Taras dos contentores agrupados segundo as suas dimensões e por cada porto de embarque ou de destino;
- d) Taras dos contentores de dimensão inferior a 20' e peso da mercadoria por cada um, quando agrupados ou transportados em *flats* ou *half-bins*;
- e) Número de contentores descarregados e carregados, com excepção dos que, para facilidade das operações, necessitem de remoção a bordo ou para terra;
- f) Discriminação da carta por contentor e indicação dos pesos respectivos;
- g) Discriminação, por portos, dos contentores carregados e a descarregar fora das instalações portuárias;
- h) Indicação, de forma visível e sem intercalação de outras anotações, do peso referente aos volumes de cada conhecimento de desembarque.

8 — A transferência da mercadoria contentorizada de um para outro operador, quando da abertura de contentores, só será permitida se o operador inicial entregar, nos Serviços de Produção, e antes do início da operação, uma nota discriminativa de toda a mercadoria destinada a cada receptor, sendo suficiente a indicação escrita nos contentores a entregar e respectivas mercadorias no caso de unidades completas.

9 — Serão rejeitados os manifestos cujo preenchimento não obedeça às cláusulas previstas nos n.ºs 6 e 7, admitindo-se que a respectiva substituição se processe no prazo de 24 horas.

10 — O não cumprimento das disposições e prazos previstos nos números anteriores poderá levar os Serviços de Exploração a não permitir o início das operações ou a suspendê-las até que se cumpra o estabelecido.

11 — Os manifestos que respeitem a mercadorias em trânsito internacional não carecem de ser traduzidos se, de origem, vierem redigidos em inglês.

Artigo 42.º

Planos e listas de cargas

1 — A Administração poderá exigir aos operadores portuários a entrega dos planos de estiva ou desestiva das cargas, bem como listas das mercadorias a movimentar, dentro dos prazos que forem fixados.

2 — Para os navios de contentores será obrigatória a entrega, antes da chegada das embarcações, das listas de descarga e carga dos contentores a movimentar.

Artigo 43.º

Responsabilidade pelas mercadorias

1 — A Administração não é responsável, durante o período em que as mercadorias permaneçam nos portos, pelas avarias que as mercadorias sofram em resultado da sua própria natureza, do seu modo de acondicionamento e de embalagem, nem pelos roubos, sinistros e estragos causados por animais daninhos, nem por quaisquer outros prejuízos que nelas se verifiquem durante o seu manuseamento.

2 — A responsabilidade da Administração prevista no n.º 3 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 151/90, de 15 de Maio, só se efectiva desde que verificadas as condições seguintes:

- a) Solicitação expressa do interessado;
- b) A mercadoria entregue seja sujeita a conferência conjunta com o agente da Administração, quer no acto de recepção, quer no acto de levantamento;
- c) A mercadoria seja depositada dentro do recinto portuário, em local a indicar pela Administração, e com débito do respectivo custo de movimentação, seguro, vigilância e armazenagem.

Artigo 44.º

Transferência de responsabilidades

1 — A responsabilidade pelas mercadorias depositadas nas instalações da Administração poderá ser transferida dos seus consignatários para terceiros.

2 — A transferência de responsabilidades pelas mercadorias depositadas só poderá ser concretizada quando a entidade por elas inicialmente responsável participar por escrito à Administração, esta der o seu consentimento à transferência e o novo responsável declarar, igualmente por escrito, que assume essa responsabilidade.

3 — A transferência de responsabilidade pelas mercadorias, ocorrida nos termos do número anterior, implica, por parte do primeiro consignatário, a liquidação das facturas da Administração referentes às despesas com a mercadoria até ao momento da sua transferência e, por parte do segundo, a responsabilidade pela liquidação das seguintes.

SECÇÃO II

Movimento de mercadorias

Artigo 45.º

Operações portuárias

1 — Todas as operações inerentes às mercadorias, que se realizem através das zonas portuárias e sejam efectuadas pelas entidades legalmente autorizadas para o efeito, são designadas por operações portuárias, quer sejam executadas nos navios ou em terra.

2 — Para efeitos do presente Regulamento, consideram-se operações portuárias todas as que requeiram as mercadorias desembarcadas ou para embarque directamente destinadas ou provenientes de transporte marítimo relativas à estiva, desestiva, conferência, carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação em cais, terraplenos ou armazéns, formação e decomposição de unidades de carga, recepção, armazenagem e entrega, bem como as operações complementares, designadamente as de superintendência de cargas, dentro da zona portuária.

3 — As operações portuárias respeitantes à movimentação das cargas através das zonas terrestres do porto, desde a sua entrada até à sua saída, denominam-se operações de tráfego, podendo constituir as seguintes modalidades:

- a) Directo — quando a mercadoria passa directamente do navio para o meio de transporte que a conduz para o exterior do porto ou vice-versa;
- b) Semirecto — quando a mercadoria é descarregada do navio para o cais e, de seguida, carregada para o meio de transporte que a conduz para o exterior do porto ou vice-versa;
- c) Indirecto — quando a mercadoria é descarregada do navio para o cais, arrumada e posteriormente carregada para o meio de transporte que a conduz para o exterior do porto e vice-versa.

Artigo 46.º

Determinação da modalidade de tráfego

No exercício da sua competência de coordenação, a Administração poderá determinar, para qualquer tipo de mercadorias, que o seu tráfego se efectue em qualquer das modalidades previstas neste Regulamento.

Artigo 47.º

Precauções na movimentação das mercadorias

1 — As mercadorias deverão ser manipuladas com os meios e cuidados adequados, evitando-se quaisquer avarias, perdas ou danos.

2 — Quando as cargas a movimentarem constarem de mercadorias que produzam exsudações capazes de afectarem outras, de produtos químicos ou de cargas que devam ser preservadas de quaisquer impurezas durante a sua estadia no porto, o operador responsável pela sua movimentação deverá tomar as precauções especiais que, para cada caso, forem exigíveis.

3 — Deverá ser evitado que se produzam danos nos pavimentos dos cais, dos terraplenos, armazéns e noutras obras e instalações portuárias.

4 — Deverão ser tomadas as precauções necessárias para que não se verifiquem quedas ou derrames de mercadorias durante a sua manipulação e transporte.

5 — Será proibido acender fogo que possa causar incêndio nas instalações portuárias e nas mercadorias, sendo interdito fumar ou foguear no interior dos armazéns ou na proximidade de mercadorias combustíveis, ou de fácil combustão, tais como algodão, sisal e pasta de papel, entre outras.

6 — A movimentação de mercadorias perigosas, como explosivos, inflamáveis tóxicos e outros, só será permitida nas condições estabelecidas para esse fim nos regulamentos internos e nacionais em vigor e de acordo com a autoridade marítima, devendo as empresas responsáveis, sempre que tenham que movimentar estas mercadorias, dar prévio conhecimento aos Serviços de Produção.

Artigo 48.º

Rendimento das operações

1 — A Administração, tendo em consideração o programa das operações referido no artigo 27.º, a natureza das mercadorias e as características das embarcações, dos cais onde acostem e do equipamento a utilizar, pode estabelecer, de acordo com os operadores portuários, rendimentos mínimos a atingir na realização das operações portuárias de embarque ou desembarque.

2 — Quando não forem observados os rendimentos mínimos referidos no número anterior, a Administração poderá determinar a suspensão das operações, retirando o equipamento e o seu pessoal nelas utilizado, ou ordenar a desacostagem das embarcações.

3 — A aplicação do disposto no número anterior dá lugar, conforme os casos, à apresentação de outro programa de operações e de nova requisição de serviços, quando estiverem sanadas as causas que deram origem à não observância do rendimento mínimo, ou a novo pedido de acostagem quanto tiver sido ordenada a desacostagem da embarcação em causa.

4 — Os encargos resultantes do disposto nos números anteriores são da responsabilidade dos operadores portuários a que tenha sido cometida a realização das correspondentes operações.

SECÇÃO III

Armazenagem

Artigo 49.º

Armazenagem de mercadorias

1 — Considera-se armazenagem o estacionamento das mercadorias nos recintos dos portos, quer nos cais, terraplenos, armazéns ou telheiros, quer sobre os veículos ou vagões que as transportam, mediante preenchimento do boletim de armazenagem de mercadoria.

2 — As mercadorias descarregadas ou a carregar poderão ser depositadas nos armazéns ou terraplenos da Administração para esse fim destinados, mediante prévia autorização dos Serviços de Cais, que determinarão o local onde podem ser depositadas.

3 — A armazenagem considera-se:

- a) A coberto — quando as mercadorias são recolhidas em armazéns, telheiros ou quaisquer recintos devidamente resguardados dos agentes atmosféricos;
- b) A descoberto — nas restantes situações.

Artigo 50.º

Proibição de armazenagem nas zonas de trabalho ou de trânsito

1 — As mercadorias desembarcadas ou a embarcar não podem permanecer nas zonas de trabalho ou de trânsito para além dos perio-

dos de serviço dos navios, devendo ser obrigatoriamente colocadas, pelos responsáveis, nas zonas de armazenagem que lhes forem destinadas.

2 — A Administração poderá autorizar que determinadas mercadorias possam permanecer junto aos navios durante o tempo em que os mesmos se mantenham atracados no respectivo porto e desde que a permanência dessas mercadorias não provoque prejuízos a terceiros.

Artigo 51.º

Armazenagem de mercadorias perigosas

1 — É proibida a armazenagem de mercadorias ou materiais explosivos nos recintos portuários.

2 — Em casos excepcionais devidamente justificados, e se se encontrarem reunidas todas as condições dos normativos legais de segurança física, a Administração poderá autorizar a armazenagem das mercadorias ou materiais a que se refere o número anterior, fazendo depender essa autorização da obrigatoriedade de vigilância directa e permanente a prestar pelo interessado, da sinalização apropriada do local de depósito, da presença de bombeiros dotados de meios adequados de segurança, da prestação de garantia de responsabilidade civil por danos pessoais ou materiais decorrentes de eventuais deflagrações e ainda de outras medidas que forem julgadas indispensáveis.

3 — A armazenagem de mercadorias inflamáveis, combustíveis, oxidantes e outras também consideradas perigosas será permitida, desde que sejam respeitadas as normas regulamentares em vigor, podendo os Serviços de Produção determinar a adopção de medidas especiais, quando as circunstâncias o aconselharem.

4 — A Administração poderá impedir a armazenagem, nos seus recintos, de quaisquer mercadorias consideradas nocivas, exigir a respectiva remoção para outros locais ou ordenar a sua saída.

Artigo 52.º

Sobrecargas das mercadorias sobre os cais e terraplenos

A carga admissível sobre os cais e terraplenos não poderá exceder os limites estabelecidos pela Administração, tendo em conta a natureza das estruturas e as condições locais.

Artigo 53.º

Normas para a armazenagem das mercadorias

1 — As entidades autorizadas a efectuar a armazenagem das mercadorias são responsáveis pela tomada de medidas de segurança para o pessoal, mercadorias, equipamento e instalações.

2 — A armazenagem de mercadorias deverá permitir um bom aproveitamento das instalações, ocupando o mínimo espaço possível em superfície e altura.

3 — Os Serviços de Cais poderão suspender ou alterar os trabalhos de armazenagem de mercadorias, sempre que não sejam respeitados os princípios estabelecidos nos números anteriores ou quando não forem observadas normas existentes sobre tal matéria.

4 — Serão da responsabilidade dos operadores portuários os danos provocados pela inobservância das normas estabelecidas nos números anteriores.

Artigo 54.º

Remoção de mercadorias e equipamento

1 — Os Serviços de Produção poderão mandar remover as mercadorias ou equipamentos depositados, estacionados ou abandonados nos seus cais, armazéns e terraplenos, sempre que as circunstâncias o exigirem.

2 — Quando as entidades responsáveis pelas mercadorias não procederem à respectiva remoção, nos prazos que lhes forem estabelecidos, a desocupação dos cais, armazéns e terraplenos poderá ser feita pelos Serviços de Produção, por conta e risco daquelas entidades e sem direito a indemnização.

3 — Sempre que a Administração for obrigada a efectuar a remoção de bens abandonados, poderá apropriar-se deles, nos termos gerais do direito, e proceder à sua venda.

CAPÍTULO IV

SECÇÃO I

Disposições comuns

Artigo 55.º

Equipamento

Considera-se equipamento qualquer máquina, aparelho, instrumento, utensílio, ferramenta e outros meios que se destinem à realização ou participação nos diversos trabalhos de exploração portuária, quer servindo para a efectivação directa de cada operação, quer fazendo parte do conjunto de meios nela utilizados.

Artigo 56.º

Aluguer de equipamento

Considera-se aluguer de equipamento a cessão temporária do equipamento portuário aos utentes dos portos e que não esteja contemplado na prestação de serviço.

Artigo 57.º

Requisição de equipamento

Todo o equipamento utilizado nos trabalhos de exploração portuária será previamente requisitado, em impresso próprio, aos Serviços de Produção, obedecendo às normas e respeitando os prazos por estes estabelecidos.

Artigo 58.º

Prioridade na distribuição do equipamento

1 — As operações de descarga e carga dos navios têm sempre prioridade sobre todas as outras, para efeitos de cedência e utilização do equipamento disponível da Administração.

2 — A distribuição do equipamento pelos requisitantes é da exclusiva competência dos Serviços de Produção, cabendo-lhe, de igual modo, se se verificar a sua insuficiência, proceder ao seu rateio pela forma julgada mais justa, tendo em vista os superiores interesses do porto.

Artigo 59.º

Utilização do equipamento da Administração

É obrigatório o uso do equipamento de movimentação vertical pertencente à Administração, sempre que esta o tenha disponível e seja adequado para a movimentação das mercadorias.

Artigo 60.º

Utilização de equipamento estranho à Administração

1 — Quando a Administração não dispuser de equipamento de movimentação vertical suficiente ou adequado para a realização das operações, poderá autorizar os utentes a utilizar outro equipamento.

2 — O equipamento estranho à Administração, utilizado nos termos do número anterior, deverá reunir perfeitas condições de segurança e de conservação e ser utilizado de forma racional, devendo ser assinalada a capacidade máxima de carga ou, na ausência deste indicativo, e antes de iniciadas as operações, devendo o utente informar os Serviços de Exploração das características do equipamento a utilizar.

3 — O equipamento considerado pela Administração em mau estado de conservação ou de segurança deve ser retirado.

4 — Sempre que a Administração considere que há utilização inapropriada, deficiente ou insuficiente do equipamento devem cessar as operações.

5 — Os acidentes e outras ocorrências, consequência de avaria ou mau estado do equipamento, ou do seu uso indevido, são imputáveis aos responsáveis pela sua utilização.

Artigo 61.º

Normas de utilização do equipamento da Administração

1 — A capacidade máxima de carga do equipamento é a que estiver assinalada em cada unidade ou, na falta desta referência, aquela que a Administração tiver atribuído a cada uma delas.

2 — Os utentes são obrigados a informar previamente os Serviços de Produção das cargas cujo peso unitário ultrapasse a capacidade máxima do equipamento requisitado e que, por isso, careçam da utilização de unidades de maior capacidade.

3 — Poderão os Serviços de Cais determinar a pesagem das cargas sem peso declarado, quando se presuma que excedam a capacidade máxima do equipamento requisitado ou utilizado na sua movimentação, sendo as operações de pesagem encargo do utente.

4 — A utilização indevida do equipamento da Administração na movimentação de cargas cujo peso exceda a capacidade máxima do equipamento requisitado, e desde que não tenham sido declarados os pesos exactos das cargas a movimentar, implica a responsabilização do utente pelos prejuízos ou danos daí resultantes.

Artigo 62.º

Danos resultantes da agressividade ou insuficiência de embalagem das mercadorias

Os danos causados pelas mercadorias que a Administração movimentar com o seu equipamento, desde que resultem da agressividade da própria mercadoria ou da deficiência de embalagem ou acondicionamento das mesmas, serão responsabilidade do operador portuário, sem prejuízo do direito de regresso.

Artigo 63.º

Responsabilidade por avarias ou roturas fortuitas

A Administração não é responsável pelos danos ou prejuízos resultantes da paralisação dos serviços por avarias ou roturas fortuitas que tenham lugar durante a prestação dos serviços.

SECÇÃO II

Equipamento de movimentação vertical

Artigo 64.º

Normas de utilização dos guindastes

1 — Todas as cargas serão levantadas sempre na vertical da extremidade da lança, não sendo permitido o uso dos guindastes para remover cargas a distâncias superiores à do alcance do guindaste.

2 — Só será permitido auxiliar qualquer guindaste na movimentação de uma carga utilizando outro guindaste da Administração, sendo interdito o uso de paus de carga ou outros meios para esse fim.

3 — A movimentação de cargas com dois guindastes trabalhando em conjunto só será efectuada com a autorização expressa, e sob a orientação, dos Serviços de Produção, em resultado do estudo das condições de trabalho e da definição do limite do peso de carga a movimentar.

Artigo 65.º

Suspensão dos serviços de guindagem

Sempre que os Serviços de Cais reconheçam haver perigo ou inconveniência em continuar o trabalho nas condições em que está a ser realizado, ou quando se verificar desrespeito pelo estabelecido neste Regulamento, poderão suspender as operações até que deixem de existir as causas que originaram tal decisão.

Artigo 66.º

Prestação de serviços fora da área de exploração portuária

Em casos excepcionais, a Administração poderá prestar serviços fora da área de exploração portuária, e com o seu equipamento próprio, nas condições permitidas por lei.

SECÇÃO III

Transportes ferroviários

Artigo 67.º

Tração

1 — A tração de vagões e a utilização de vias férreas dos portos são, normalmente, realizadas pelos serviços portuários, em conformidade com a respectiva regulamentação.

2 — Pode a Administração, quando o reconhecer conveniente, autorizar que as operações referidas no n.º 1 sejam executadas por outras entidades, em condições a acordar entre as partes interessadas.

Artigo 68.º

Vias férreas

As vias férreas, bem como as áreas compreendidas nos respectivos gabaritos deverão manter-se desimpedidas, permitindo a livre circulação das locomotivas e dos vagões por eles rebocados.

2 — Sobre as vias férreas existentes nas zonas de trabalho dos cais serão permitidas operações de descarga e carga de mercadoria, não podendo, no entanto, tais operações impedir ou dificultar a sua utilização quando necessária.

SECÇÃO IV

Balanças e básculas

Artigo 69.º

Pesagens

1 — A pesagem efectuada em básculas será registada em cartão próprio, do qual será fornecido ao requisitante um exemplar.

2 — A Administração poderá obrigar a pesagem, nas suas básculas, das mercadorias ou outras cargas, sempre que o julgue conveniente, e a expensas dos seus donos ou mandatários.

Artigo 70.º

Normas de utilização das básculas

1 — A entrada e saída de veículos na plataforma das básculas deve fazer-se a velocidade moderada e sem travagens bruscas.

2 — O veículo destinado à pesagem deve ficar em posição centrada relativamente à plataforma da báscula.

3 — Não é permitida a entrada e estacionamento de veículos e cargas na plataforma da báscula com pesos superiores à capacidade máxima da mesma.

Artigo 71.º

Congestionamento do serviço de pesagens

1 — Quando, na execução de pesagens impostas pela Administração, se verifique congestionamento no serviço de pesagens de uma báscula e não possa, ou não deva, desviar-se tal serviço para outra báscula portuária, poderá ser autorizada a pesagem fora dos recintos do porto.

2 — Nos casos referidos no número anterior, torna-se obrigatório que o utente forneça aos Serviços de Cais, no decurso ou fim do serviço, certificados dos pesos, dos quais constem a matrícula, a tara, o peso bruto e o peso líquido dos veículos pesados.

3 — Sempre que se verifiquem as condições previstas no n.º 1, poderá ser ordenada a execução de pesagens por amostragem, para efeitos de conferência, sendo estas operações encargo do utente.

CAPÍTULO V

Vigilância e policiamento

Artigo 72.º

Vigilância

1 — A Administração promoverá as condições necessárias à vigilância e policiamento da área de jurisdição portuária, nos termos de

regulamento próprio, a aprovar pela Administração, após prévia audição das autoridades aduaneira, marítima e policial.

2 — Os agentes encarregues da vigilância e policiamento são, no desempenho das suas funções, equiparados aos agentes da autoridade ou força pública, podendo solicitar, sempre que as circunstâncias o imponham, o auxílio de outras autoridades.

3 — Os agentes encarregues da vigilância ou policiamento, ou os que realizem outros serviços na exploração portuária, usarão fardamento especial ou *crachat* da Administração para sua identificação.

CAPÍTULO VI

Interesse portuário

Artigo 73.º

Noção

1 — Para efeitos de aplicação do presente Regulamento e de eventuais normativos em que a APSS seja parte interessada, entende-se por interesse portuário um conjunto de valores que devem ser prosseguidos pela autoridade portuária na defesa do interesse público, designadamente:

- a) Garantia da segurança e conservação das infra-estruturas, instalações, edificações e equipamento portuários;
- b) Salvaguarda de bens e do meio ambiente das zonas flúvio-marítimas e terrestres sob sua jurisdição;
- c) Protecção dos legítimos interesses da comunidade portuária;
- d) Optimização e racionalização da exploração económica e do desenvolvimento dos portos de Setúbal e Sesimbra.

2 — A aplicação das normas contidas no presente Regulamento e em regulamentação complementar poderá ser prejudicada sempre que o interesse portuário o justifique e seja invocado pela autoridade portuária.

CAPÍTULO VII

Disposições diversas

SECÇÃO I

Fornecimentos

Artigo 74.º

Noção

Considera-se fornecimento a cedência de bens de consumo e mão-de-obra.

Artigo 75.º

Fornecimento de água

1 — O fornecimento de água às instalações existentes dentro da área de exploração portuária será efectuado pela Administração.

2 — O fornecimento de água às embarcações que demandam os portos será efectuado pela Administração.

3 — Em casos especiais, poderá a Administração autorizar que o fornecimento de água às embarcações seja efectuado por outras entidades.

Artigo 76.º

Fornecimento de energia eléctrica

1 — A Administração poderá fornecer energia eléctrica às instalações terrestres localizadas dentro da área dos portos.

2 — Quando as circunstâncias o permitam, poderá a Administração fornecer, para bordo das embarcações, energia eléctrica para iluminação ou força motriz.

3 — Os fornecimentos de energia eléctrica referidos nos números anteriores serão condicionados à apresentação, por parte do requisitante da documentação exigida pela Administração.

Artigo 77.º

Fornecimento de mão-de-obra

A Administração poderá fornecer mão-de-obra aos utentes, mediante requisição, nas condições estabelecidas no Regulamento de Tarifas.

SECÇÃO II

Aluguer de materiais

Artigo 78.º

Aluguer de equipamentos, materiais e aparelhos diversos

A Administração poderá alugar contadores e outros materiais ou aparelhos diversos, não incluindo, para a sua utilização, nem pessoal nem energia.

Artigo 79.º

Instalações de telefones a bordo

1 — A Administração poderá instalar telefones a bordo das embarcações atracadas, desde que disponha de equipamento adequado para esse feito, bem como de tomadas de ligação à rede geral, sendo responsável do requisitante os encargos inerentes à sua instalação e utilização.

2 — A Administração poderá ainda autorizar que a instalação de telefones a bordo das embarcações seja efectuada por outras entidades.

SECÇÃO III

Ocupações e licenças

Artigo 80.º

Ocupações

Considera-se ocupação a utilização temporária de edificações da Administração ou de terrenos sob a sua jurisdição.

Artigo 81.º

Licenças

Considera-se licença a autorização concedida pela Administração para a realização de obras, ocupações e exercício de actividades comerciais ou industriais, incluindo a publicidade.

Artigo 82.º

Ajuste

Os terrenos e edifícios poderão ser concedidos por ajuste, sempre que a duração da ocupação e ou a sua natureza e finalidade seja conveniente para a exploração portuária.

Artigo 83.º

Pluralidade de pretendentes

Sempre que haja mais de um pretendente, os terrenos e edifícios afectos à exploração portuária serão adjudicados em hasta pública.

Artigo 84.º

Imposições

As licenças estabelecerão as condições específicas a observar pelos requerentes por razões de segurança ou de exploração económica dos portos.

SECÇÃO IV

Acesso, circulação e estacionamento nas zonas portuárias

Artigo 85.º

Acesso de pessoas e veículos

1 — O acesso de pessoas e veículos aos recintos portuários será regulamentado pela Administração, que poderá condicionar essa entrada ao pagamento de taxas de portagem.

2 — Compete à Administração conceder as autorizações necessárias para o acesso de pessoas e veículos que, por razões das suas funções ou serviços, tenham de exercer a sua actividade nos recintos portuários.

3 — Todas as pessoas ou condutores de veículos que possuam livre acesso, emitido pela Administração, deverão exibi-lo à entrada dos recintos portuários.

4 — O não cumprimento do estabelecido no número anterior retira-lhes as prerrogativas que os referidos documentos lhes conferem.

Artigo 86.º

Circulação e estacionamento

1 — Dentro dos recintos dos portos, a Administração estabelecerá e fará cumprir as normas sobre circulação e estacionamento de veículos utilizados ou não nos serviços portuários, definirá as diferentes áreas de exploração, incluindo as destinadas a circulação e estacionamento e sinalizá-las-á de forma conveniente, de acordo com os condicionamentos do trabalho dos portos.

2 — Quando circunstâncias especiais o determinarem, a Administração poderá alterar ou substituir as regras sobre circulação e estacionamento constantes do presente Regulamento ou outras que venham a ser aprovadas.

3 — Em tudo o que não estiver regulamentado pela Administração aplicar-se-á o disposto no Código da Estrada.

Artigo 87.º

Condicionamento à circulação

1 — As pessoas e veículos autorizados a entrar nos recintos portuários deverão dirigir-se apenas para os locais a que se destinam, acatar as instruções e indicações que lhes forem transmitidas pelos agentes da Administração devidamente identificados e respeitar a sinalização existente e as regras de circulação e estacionamento estabelecidas.

2 — Os agentes da Administração, dentro dos recintos dos portos, e desde que devidamente identificados, poderão proceder à identificação de pessoas ou veículos, ou determinar a sua retirada para outros locais, de acordo com a conveniência do serviço.

3 — Os agentes da Administração, desde que devidamente identificados, determinarão a saída dos recintos portuários das pessoas ou veículos que nelas entrem indevidamente, que perturbem a ordem, que não acatem as suas instruções, que se intrometam abusivamente nos serviços dos portos ou ainda que desobedeçam deliberadamente às leis e regulamentos em vigor.

4 — Nos casos referidos no número anterior, a Administração interditará a entrada nos recintos dos portos aos transgressores, nos termos estabelecidos no presente regulamento, sem prejuízo de procedimento disciplinar ou criminal a que haja lugar.

Artigo 88.º

Proibição da circulação de veículos

1 — É proibido o acesso de veículos às zonas de trabalho excepto a:

- Veículos utilizados no transporte de mercadorias descarregadas ou a carregar de ou para navios atracados;
- Veículos que transportem materiais de consumo para bordo;
- Veículos da Administração;
- Veículos oficiais que transportem entidades de organismos com jurisdição nos portos;
- Veículos que sejam autorizados pelos Serviços de Cais, como ambulâncias, prontos-socorros e outros.

2 — Com vista ao rendimento, segurança e eficácia dos trabalhos portuários, poderão os Serviços de Cais proibir ou condicionar, por meio de sinalização ou dos seus agentes, o acesso a quaisquer zonas de trabalho dos veículos autorizados a circular nessas zonas, ao abrigo do número anterior.

3 — O trânsito dos veículos não discriminados no n.º 1 deste artigo é permitido apenas nas faixas de circulação rodoviária.

4 — Poderão também os Serviços de Cais proibir, ou condicionar temporariamente, a circulação de veículos nas faixas de circulação rodoviária referidas no número anterior, quando as condições dos serviços assim o imponham.

Artigo 89.º

Proibição de estacionamento de veículos

1 — É proibido o estacionamento de qualquer veículo:

- Nas zonas de depósito ou de armazenagem de mercadorias, devidamente demarcadas, salvo quando se trate de veículos utilizados no transporte de mercadorias existentes ou a colocar nas referidas zonas;
- Nas zonas de trânsito, desde que desse estacionamento possam advir perturbações para o normal funcionamento dos trabalhos portuários;
- Nas zonas de trabalho, mesmo para os veículos que a elas têm acesso, quando aí permaneçam para além do tempo indispensável ou perturbem o bom andamento das operações;
- Nos parques de estacionamento limitado desde que violem as indicações dos respectivos sinais;
- Em qualquer área previamente sinalizada para o efeito.

2 — O estacionamento de veículos não utilizados na exploração portuária será apenas permitido nos parques demarcados e noutras áreas expressamente autorizadas pelos Serviços de Cais.

Artigo 90.º

Circulação nas vias férreas

Nas zona portuárias, as vias férreas são consideradas, para todos os efeitos, como passagens de nível sem guarda.

Artigo 91.º

Velocidade permitida dentro dos recintos dos portos

A velocidade máxima permitida aos veículos ou máquinas que transitarem dentro dos recintos dos portos é de 30 km/hora, sem prejuízo de limite inferior que se encontre localmente assinalado.

SECÇÃO V

Passageiros

Artigo 92.º

Lista de passageiros

Antes da largada de qualquer navio que transporte passageiros, o respectivo agente de navegação entregará, nos Serviços de Cais onde a embarcação se encontrar atracada, a lista dos passageiros em trânsito, desembarcados e embarcados.

Portaria n.º 205/91

de 13 de Março

A aprovação do novo regime jurídico da operação portuária através do Decreto-Lei n.º 151/90, de 15 de Maio, implica a necessidade de publicar os regulamentos de exploração de cada porto.

Tendo sido ouvidos os trabalhadores e operadores portuários através das suas organizações representativas no porto de Sines:

Manda o Governo, pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, nos termos do disposto no artigo 46.º do Decreto-Lei n.º 151/90, de 15 de Maio, aprovar o Regulamento de Exploração do Porto de Sines, anexo a esta portaria e que dela faz parte integrante.

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Assinada em 31 de Janeiro de 1991.

O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, *Joaquim Martins Ferreira do Amaral*.

Regulamento de Exploração do Porto de Sines

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

O Regulamento de Exploração estabelece as normas de funcionamento e exploração económica do porto de Sines, aplicando-se em toda a área de jurisdição da Administração do Porto de Sines, doravante também designada por APS, Administração ou autoridade portuária.

Artigo 2.º

Competência

Na sua área de jurisdição, a APS tem competência para, nomeadamente:

- Exercer ou autorizar o exercício de actividades comerciais ou de serviços;
- Dirigir e coordenar a utilização dos diversos postos de acostagem;
- Prestar serviços de reboque a manobras de embarcações e eventuais serviços de assistência;
- Licenciar, coordenar e fiscalizar a actividade dos operadores portuários e agentes de navegação;
- Zelar pelo cumprimento da lei em vigor e aplicar as sanções nela previstas.

Artigo 3.º

Exclusivo

Na área de jurisdição da APS, o exercício da actividade comercial só pode ser efectuado pela administração portuária ou por empresas por ela licenciadas ou concessionadas.

Artigo 4.º

Prestação de serviços

É obrigatória a requisição prévia da prestação de serviços e da utilização do equipamento e instalações, pelos utentes, pela forma que estiver estabelecida.

Artigo 5.º

Segurança

Todas as entidades, ou os seus agentes, enquanto permanecerem na sua área de jurisdição, são obrigadas a cumprir as normas de segurança da APS e o estabelecido nos editais da Capitania do Porto de Sines.

Artigo 6.º**Responsabilidade**

A Administração não assume qualquer responsabilidade por perdas, danos, acidentes ou avarias causados por inobservância das disposições deste Regulamento ou por falta de precaução de todos aqueles que, em serviço ou não, frequentem os recintos portuários.

Artigo 7.º**Danos em instalações e equipamentos**

1 — A reparação de avarias ou estragos culposamente causados em equipamentos ou em quaisquer bens da Administração será efectuada pelos respectivos responsáveis, sob fiscalização técnica da APS.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, a APS notifica o responsável ou o seu representante, fixando-lhe um prazo para a reparação e, sempre que possível, indicando o custo orçamentado para a realização do serviço.

3 — No caso de o responsável não querer ou não fazer a reparação no prazo fixado, esta é executada pela APS, correndo as despesas por conta daquele.

Artigo 8.º**Garantia de encargos**

1 — Em caso de falta de pagamento de tarifas ou outros encargos dentro do prazo estabelecido, pode a APS, sem prejuízo da cobrança coerciva, interditar quaisquer operações que o utente devedor efectue e proibir as que pretenda efectuar enquanto se não mostre feito o pagamento.

2 — Pode ser solicitado às autoridades competentes que não autorizem a saída de qualquer navio que seja responsável por encargos à APS enquanto estes não forem liquidados ou garantidos por caução ou fiança idónea.

3 — É lícito exigir a prestação de depósito-caução ou o pagamento antecipado dos serviços a prestar, sempre que haja fundado receio da não liquidação tempestiva.

Artigo 9.º**Horário de funcionamento do porto**

Os serviços de exploração funcionam de modo que possa ser prestado um serviço regular e contínuo, segundo horário a fixar pela APS.

CAPÍTULO II**Embarcações****Artigo 10.º****Classificação**

1 — Consideram-se embarcações todos os veículos aquáticos de qualquer natureza, incluindo os sem imersão, os hidroviões, as construções flutuantes, com ou sem propulsão, utilizados ou susceptíveis de serem utilizados como meio de transporte sobre a água, na reparação naval, na construção de obras marítimas e no recreio.

2 — A classificação das embarcações, quanto ao serviço a que se destinam e às zonas em que exercem a sua actividade, é a constante do Regulamento Geral das Capitánias.

Artigo 11.º**Tonelagens e parâmetros caracterizadores**

1 — Considera-se que a tonelagem das embarcações é a constante dos certificados das respectivas sociedades classificadoras.

2 — Para efeitos do presente Regulamento, considera-se:

- a) Tonelagem de arqueação bruta (TAB) — a soma dos volumes internos de todos os espaços fechados e cobertos que estejam abaixo ou acima do convés, convertidos em toneladas Moorson, iguais a 2,832 m³ ou 100 pés cúbicos;
- b) Tonelagem de arqueação líquida (TAL) — o resultado da dedução à tonelagem de arqueação bruta dos volumes dos espaços não utilizáveis comercialmente, nomeadamente os destinados à tripulação, casa de navegação, TSF, máquinas, caldeiras, água, combustíveis, duplos fundos;

c) Deslocamento — o peso total da embarcação, expresso em toneladas métricas e que equivale ao peso do volume de água que a carena desloca, considerando-se no caso dos navios de guerra de superfície o seu deslocamento máximo e no dos submersíveis o seu deslocamento de imersão;

d) Porte bruto (*gross deadweight*) — o peso máximo de carga, passageiros e sua bagagem, combustíveis, água, mantimentos e sobresselentes, expresso em toneladas métricas, e que corresponde à diferença entre o peso da embarcação carregada e o peso da embarcação leve;

e) Porte líquido (*net deadweight*) — o peso máximo de carga e passageiros que, expresso em toneladas métricas, a embarcação pode transportar.

Artigo 12.º**Agentes de navegação**

1 — As actividades dos agentes de navegação regem-se pelo disposto na legislação em vigor.

2 — Os agentes de navegação que exerçam a sua actividade no porto de Sines terão de estar licenciados pela APS, nos termos da legislação em vigor.

Artigo 13.º**Aviso de chegada**

1 — Todas as embarcações que demandem do porto de Sines para realizarem operações comerciais ou para quaisquer outros fins deverão dar conhecimento, de modo que estiver estabelecido, aos serviços de exploração da APS, através do seu agente de navegação, da previsão da sua chegada da forma seguinte:

- a) As embarcações procedentes dos portos estrangeiros deverão informar com uma antecedência de 72, 48 e 12 horas, confirmando quatro horas antes;
- b) As embarcações procedentes de portos estrangeiros, cuja viagem seja inferior a 24 horas, deverão informar logo após a saída do porto de origem, repetindo com 12 horas de antecedência e confirmando quatro horas antes;
- c) As embarcações provenientes de portos nacionais deverão informar logo após a saída do porto de origem, repetindo com seis horas de antecedência e confirmando duas horas antes;
- d) Os navios de porte bruto superior a 50 000 t deverão fazer o primeiro aviso de chegada com um mínimo de 24 horas, fazendo as confirmações de acordo com as alíneas anteriores.

2 — Na primeira informação de chegada deve constar, além do dia e hora provável da chegada, o nome da embarcação, o número de registo Lloyd's, o comprimento máximo, o calado máximo à chegada, as tonelagens de arqueação bruta e líquida, o porte bruto, a quantidade e qualidade da mercadoria a movimentar, assim como todas as informações complementares julgadas necessárias.

3 — O não cumprimento das instruções descritas neste artigo pode dar origem a eventuais atrasos das operações a efectuar.

Artigo 14.º**Estacionamento de embarcações**

As embarcações que entrem no porto podem estacionar nos fundeadouros estabelecidos pela Capitania, devendo observar as correspondentes normas marítimas e aduaneiras.

Artigo 15.º**Prioridades de acostagem**

1 — As embarcações acostarão, conforme o posto de acostagem a que se destinam, de acordo com a sua ordem de chegada.

2 — Têm prioridade de acostagem em relação às outras embarcações:

- a) As que, por reconhecido interesse público, a APS entenda deverem acostar com preferência sobre todas ou algumas das outras;
- b) As que, por motivos de segurança da própria embarcação ou da sua tripulação, as autoridades marítimas entendam deverem ser imediatamente acostadas.

3 — Entre os navios do mesmo recebedor ou carregador, a prioridade pode ser alterada se assim for solicitado e o serviço de exploração entender não haver inconveniente.

4 — Entre navios de diferentes recebedores ou carregadores, a prioridade pode ser alterada, por acordo entre os interessados, se o serviço de exploração entender não haver inconveniente.

5 — Sempre que as condições de tempo e mar sejam adversas, o serviço de exploração pode alterar as prioridades se estas não forem as mais adequadas ao previsível comportamento dos navios no posto de acostagem.

6 — As manobras de desacostagem têm prioridade sobre as de acostagem.

Artigo 16.º

Determinação dos postos de acostagem

1 — A determinação dos postos de acostagem é da competência do serviço de exploração.

2 — Os comprimentos máximos e mínimos e calados dos navios a receber nos diferentes postos de acostagem são os estabelecidos.

Artigo 17.º

Competência para autorizar a acostagem, desacostagem e mudança de cais

1 — Nenhuma embarcação pode acostar ou desacostar sem prévia autorização do serviço de exploração.

2 — O serviço de exploração pode, quando se justificar, ordenar a desacostagem ou mudança de posto a qualquer embarcação acostada.

3 — O não cumprimento do estabelecido nos números anteriores pode conduzir à aplicação de sanções legais.

4 — Quando da observância do estabelecido nos n.ºs 1 e 2 resultarem prejuízos para terceiros, são os mesmos da responsabilidade da embarcação em falta.

Artigo 18.º

Quando se considera acostada ou desacostada uma embarcação

1 — Uma embarcação considera-se acostada a partir do momento em que é estabelecido o último cabo.

2 — Uma embarcação considera-se desacostada a partir do momento em que é largado o último cabo.

3 — A ocupação dos postos de acostagem, para efeitos de aplicação do tarifário, é contada desde a passagem do primeiro cabo na manobra de acostagem até à largada do último cabo na manobra de desacostagem.

Artigo 19.º

Marcação de saída

Depois de acordada com a APS a hora de início da manobra de desacostagem de um navio, as agências de navegação devem confirmá-la com pelo menos duas horas de antecedência.

Artigo 20.º

Atrasos verificados no início das manobras

1 — Se as manobras não se realizarem à hora marcada e confirmada pelo serviço de exploração após recepção do último aviso de chegada, haverá cobrança de taxa «à ordem» para as unidades do trem naval requisitadas, nos termos previstos no Regulamento de Tarifas da APS.

2 — Nas manobras de desacostagem há lugar à cobrança de taxa «à ordem» para as unidades requisitadas se a manobra não se iniciar à hora marcada.

3 — Se as manobras não se efectuarem à hora fixada por circunstâncias não imputáveis ao navio, o mesmo será avisado com a antecedência possível, não sendo, nestes casos, aplicada a taxa «à ordem» para o período de tempo respectivo.

Artigo 21.º

Navegação e manobras

A navegação e as manobras das embarcações efectuam-se de acordo com as instruções e normas de segurança marítimas emanadas da Capitania do Porto.

Artigo 22.º

Obrigatoriedade de utilização de rebocadores e lanchas

1 — É obrigatória a utilização dos rebocadores e lanchas da APS para o serviço de manobras de navios dentro da área de exploração portuária, salvo em casos especiais e devidamente justificados.

2 — As manobras de fundear e suspender podem ser efectuadas sem o auxílio de rebocadores.

Artigo 23.º

Direcção e responsabilidade do reboque

1 — A direcção do trem do reboque pertence ao rebocado e é exercida pelo seu comandante, mestre ou arrais ou poderá pertencer ao rebocador nos casos em que o rebocado não é comandado por capitão ou oficial de pilotagem.

2 — O rebocado responde pelos danos causados ao trem de reboque ou a terceiro ocorridos durante a execução da manobra, salvo se provar que os mesmos não resultam de facto que lhe seja imputável.

3 — Para efeito dos números anteriores designa-se trem de reboque o conjunto formado pelo rebocado e rebocador ou rebocadores durante a execução da manobra.

4 — Para efeitos do número anterior, o rebocador pertence igualmente ao trem de reboque desde que se encontre sob a direcção do rebocado, com cabo de reboque passado ou não e durante a manobra de aproximação para passar ou recolher o cabo de reboque respectivo.

Artigo 24.º

Obrigações dos navios

1 — Os navios acostados devem manter a bordo o número de tripulantes necessário para efectuar qualquer manobra.

2 — Sempre que do não cumprimento do disposto no número anterior resulte impedimento ou dificuldade na execução de manobras eventualmente necessárias, por razões de segurança ou outras, e daí resultem prejuízos para a APS ou para terceiros, a responsabilidade é assumida pelo armador.

3 — Os navios não podem efectuar experiências da máquina enquanto estiverem acostados, sem prévia autorização das autoridades portuária e marítima.

4 — Os navios atracados são obrigados a colocar uma escada ou prancha, em boas condições de segurança, sempre que os meios existentes no posto de acostagem não sejam os mais adequados.

5 — Os navios devem manter no convés, junto ao portaló, um tripulante de vigia.

CAPÍTULO III

Mercadorias

Artigo 25.º

Movimento de mercadorias

O movimento de mercadorias na área portuária é efectuado pelos operadores portuários ou por outras entidades a quem tenha sido autorizada a sua execução, de harmonia com as disposições legais em vigor.

Artigo 26.º

Operadores portuários

1 — As actividades dos operadores portuários e dos operadores portuários especializados regem-se pelo disposto na legislação em vigor.

2 — Os operadores portuários e os operadores portuários especializados que exerçam a sua actividade no porto de Sines terão de estar licenciados pela APS nos termos da legislação em vigor.

Artigo 27.º

Operações de carga e descarga dos navios

1 — A carga ou descarga de mercadorias dos navios deve ser efectuada de acordo com a legislação e normas aplicáveis.

2 — Os agentes de navegação devem fazer entrega na APS, e nos prazos estabelecidos para o efeito, dos seguintes documentos:

- a) Cópia dos manifestos ou conhecimentos de carga;
- b) Cópia dos certificados de arqueação bruta e líquida;
- c) Quaisquer outros que lhes sejam solicitados.

Artigo 28.º

Responsabilidade

A APS não é responsável pelas avarias que as mercadorias sofram e que resultem da sua própria natureza ou do seu modo de acondicionamento, nem pelos sinistros ou outros estragos causados por terceiros.

Artigo 29.º

Uso de equipamentos

É obrigatória a utilização do equipamento da APS para a movimentação de mercadorias, salvo casos especiais devidamente justificados e autorizados.

Artigo 30.º

Rendimento das operações

O serviço de exploração pode suspender as operações de movimentação de mercadorias, caso estas não atinjam rendimentos satisfatórios.

CAPÍTULO IV

Vigilância e policiamento do porto

Artigo 31.º

Regime

1 — A vigilância e o policiamento do porto reger-se-ão por regulamentos específicos a aprovar pela APS, depois de prévia audição das autoridades aduaneira, marítima e policial e, eventualmente, de outras entidades a quem a lei atribua funções especiais em razão das matérias previstas neste capítulo.

2 — Independentemente das competências atribuídas por lei a outras entidades, nomeadamente Polícia Marítima e Guarda Fiscal, a APS efectua a vigilância da área portuária através dos seus serviços de segurança.

CAPÍTULO V

Interesse portuário

Artigo 32.º

Noção

1 — Entende-se por interesse portuário um conjunto de valores que devem ser prosseguidos pela autoridade portuária na defesa do interesse público, designadamente:

- a) Garantia da segurança e conservação das infra-estruturas, instalações, edificações e equipamento portuário;
- b) Salvaguarda de bens e do meio ambiente das zonas flúvio-marítimas e terrestres sob sua jurisdição;
- c) Protecção dos legítimos interesses da comunidade portuária;
- d) Optimização e racionalização da exploração económica e do desenvolvimento do porto de Sines.

2 — A aplicação das normas contidas no presente Regulamento e em regulamentação complementar poderá ser prejudicada sempre que o interesse portuário o justifique e seja invocado pela autoridade portuária.

CAPÍTULO VI

Disposições diversas

Artigo 33.º

Desastros e resíduos

Os navios-tanques devem efectuar a descarga das águas de lastro ou outras contendo resíduos de hidrocarbonetos para a estação de tratamento de águas de lastro do porto de Sines.

Artigo 34.º

Lavagens

1 — Os navios-tanques podem efectuar lavagens de tanques com *crude* de acordo com as normas de segurança.

2 — Os navios-tanques que desejem lavar os tanques com água podem fazê-lo, facilitando-se a recepção das águas e resíduos, de acordo com as normas de segurança.

Artigo 35.º

Fornecimentos

Os navios podem utilizar as facilidades concedidas pela APS para o fornecimento de água potável, combustíveis, energia eléctrica, telefones, vapor e outros, devendo este ser requisitado e efectuado de acordo com as condições que estiverem estabelecidas.

Artigo 36.º

Mantimentos e sobresselentes

Os navios devem efectuar as operações de abastecimento de mantimentos e sobresselentes de acordo com as normas estabelecidas.

Artigo 37.º

Recolha de lixo

1 — O serviço de exploração da APS deve ser informado, com antecedência, da necessidade de recolha de lixo.

2 — A remoção de lixos ou de resíduos resultantes da realização de obras e trabalhos de manutenção ou de movimentação de mercadorias é da responsabilidade das entidades que efectuem tais trabalhos ou operações.

Portaria n.º 206/91

de 13 de Março

A aprovação do novo regime jurídico da operação portuária, através do Decreto-Lei n.º 151/90, de 15 de Maio, implica a necessidade de publicar os regulamentos de exploração de cada porto.

Tendo sido ouvidos os trabalhadores e operadores portuários, através das suas organizações representativas no porto de Lisboa:

Manda o Governo, pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, nos termos do disposto no artigo 46.º do Decreto-Lei n.º 151/90, de 15 de Outubro, que seja aprovado o Regulamento de Exploração do Porto de Lisboa, anexo a esta portaria e que dela faz parte integrante.

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Assinada em 31 de Janeiro de 1991.

O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, *Joaquim Martins Ferreira do Amaral*.

Regulamento de Exploração do Porto de Lisboa

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

O presente Regulamento contém as disposições fundamentais a observar na utilização do porto de Lisboa e visa disciplinar as acti-

vidades nele previstas, inseridas nas atribuições da Administração do Porto de Lisboa, doravante também designada por APL, Administração ou autoridade portuária.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

Salvo disposição legal em contrário, as disposições deste Regulamento são aplicáveis em toda a área portuária flúvio-marítima e terrestre sob jurisdição da APL, especialmente nos locais onde se exercam ou venham a exercer actividades relativas ao movimento de embarcações, de mercadorias e de passageiros, se utilizem cais, pontes-cais, instalações, edificações, terrenos ou equipamentos ou se prestem serviços decorrentes dessas actividades.

Artigo 3.º

Autoridades no porto

1 — As autoridades que exercem de forma autónoma e directa a sua acção no porto são a Administração do Porto de Lisboa, a Capitania do Porto de Lisboa, a Alfândega de Lisboa e a Estação de Saúde de Lisboa, designadas, respectivamente, por autoridade portuária, autoridade marítima, autoridade aduaneira e autoridade sanitária.

2 — O exercício das funções de cada uma das autoridades referidas no número anterior é feito na área e no âmbito das atribuições conferidas por lei, sem prejuízo do dever de colaboração mútuo.

Artigo 4.º

Utilização do porto

1 — A utilização do porto, sem prejuízo do cumprimento das normas relativas à utilização dos bens do domínio público do Estado e das demais pessoas colectivas públicas e de outra legislação aplicável, rege-se pelas normas contidas no presente Regulamento e por regulamentos específicos complementares aprovados pela APL.

2 — Nos termos da lei e de regulamentos aprovados pela APL, coexistem na área de jurisdição desta, sob sua coordenação e fiscalização directas, zonas flúvio-marítimas e terrestres, cais, pontes-cais, instalações e edificações em regime de concessão, licenciamento, avença ou outros meios legais ou regulamentares de cedência, para uso de entidades ligadas directa ou indirectamente à actividade portuária, com vista à optimização da exploração económica, conservação e desenvolvimento do porto de Lisboa.

3 — Os titulares das concessões, licenciamentos, avenças ou outros meios regulamentares de cedência referidos no número anterior ficam obrigados ao cumprimento da lei, das cláusulas contratuais e sujeitos às regras e determinações que vigorarem nas zonas, cais, pontes-cais, instalações e edificações exploradas pela autoridade portuária, bem como ao fornecimento de todos os elementos que esta lhes solicite relacionados com o objecto constante dos respectivos títulos, salvo disposição legal em contrário.

4 — Os titulares de avenças beneficiam exclusivamente do direito de prioridade na utilização dos bens avençados.

Artigo 5.º

Competências da autoridade portuária

1 — Salvo disposição legal em contrário, compete à APL, dentro da sua área de jurisdição, a administração das zonas flúvio-marítima e terrestre do domínio público que lhe estejam, ou venham a ser, afectas ou lhe pertençam, o exercício ou a supervisão de todos os serviços relativos à exploração económica do porto e a cobrança das correspondentes taxas.

2 — Entende-se por «exploração económica do porto» o conjunto de todas as actividades nele exercidas com finalidade comercial, industrial ou de prestação de serviços.

3 — Sem prejuízo das competências atribuídas por lei a outras entidades, entende-se por «supervisão» todo o acto destinado a autorizar, coordenar, fiscalizar e regulamentar as actividades exercidas na área de jurisdição da APL, nomeadamente:

- Obras marítimas e terrestres;
- Equipamento flutuante e terrestre;
- Instalações e infra-estruturas portuárias, do domínio público ou privado;
- Licenciamento e concessão de actividades;

- Utilização de edificações, instalações, terrenos, terraplenos, cais, pontes-cais, leito do rio e margens por embarcações, mercadorias, passageiros e por entidades ligadas, de alguma forma, à actividade portuária;
- Cobrança de taxas relativas a quaisquer actividades ou serviços prestados.

Artigo 6.º

Horário de funcionamento do porto

1 — A APL estabelecerá os períodos normais de funcionamento do porto nas suas diversas unidades orgânicas, em conformidade com as respectivas necessidades de utilização.

2 — A realização de operações fora do período normal nas instalações exploradas directamente pela APL carece de autorização prévia da Administração.

3 — A APL poderá, contudo, determinar a realização de operações fora do período normal, quando tal se revelar conveniente para o funcionamento do porto, e com o direito de aplicar as taxas que forem regulamentarmente devidas.

Artigo 7.º

Serviços portuários

1 — São considerados «serviços portuários» os prestados pela APL ou por pessoas singulares ou colectivas para esse fim autorizadas ou licenciadas nas zonas flúvio-marítima e terrestre do porto às embarcações, aos passageiros e às mercadorias.

2 — A APL definirá, por regulamento específico, os serviços portuários essenciais a assegurar no porto de Lisboa.

3 — Os serviços portuários prestados às mercadorias denominam-se «operações portuárias».

4 — A prestação de serviços pela APL é efectuada mediante requisição prévia dos interessados, a entregar nos prazos e pela forma que estiverem ou vierem a ser fixados.

5 — A entrega da requisição referida no número anterior não obriga a Administração a satisfazê-la, total ou parcialmente, nas condições, data, hora e local pretendidos, por isso depender do programa global dos serviços a prestar, devendo, contudo, o requisitante ser informado da impossibilidade da satisfação da sua pretensão com uma antecedência mínima a fixar pela APL.

6 — A satisfação de requisições de serviços a prestar no embarque ou desembarque de mercadorias tem preferência sobre as restantes.

7 — A APL poderá não satisfazer requisições de utentes que tenham para com ela dívidas em atraso ou sujeitá-los a depósito prévio para os serviços que pretendam efectuar.

Artigo 8.º

Responsabilidades

1 — As pessoas ou entidades que utilizem edificações, instalações, terrenos, infra-estruturas ou equipamentos são responsáveis perante a APL e terceiros, nos termos gerais de direito, pelos danos que causarem nesses bens.

2 — As pessoas ou entidades que frequentem ou utilizem espaços ou instalações do porto devem obediência às instruções dos funcionários da APL ali em serviço e não podem interferir na sua actividade.

3 — A APL não é responsável por perdas, danos ou acidentes que sofram todos aqueles que, em serviço ou não, frequentem a área portuária, salvo se os mesmos lhe forem imputáveis nos termos da legislação em vigor.

4 — A APL não responde ainda por quaisquer prejuízos decorrentes de paralisações do material que haja cedido, por aluguer, a terceiros.

Artigo 9.º

Danos em instalações e equipamentos

1 — Sempre que se verifiquem danos provocados por terceiros em bens do património da APL, esta promoverá a avaliação do custo das reparações, sendo as quantias devidas pelos causadores ou responsáveis por esses danos acrescidas, se for caso disso, das indemnizações a que haja lugar pela indisponibilidade das instalações ou dos equipamentos deles resultantes.

2 — Os responsáveis pelos danos, quando não se conformem com o valor da avaliação e ou da indemnização referidas no número anterior, poderão apresentar na APL reclamação escrita, contendo os

elementos que entendam justificar a sua inconformidade, procedendo na tesouraria ao depósito de valor igual ao montante facturado.

3 — Todos os acidentes ocorridos na zona portuária serão obrigatoriamente participados à autoridade portuária pelos seus intervenientes no prazo máximo de 48 horas, independentemente dos que tenham de ser participados directamente a outras entidades.

CAPÍTULO II

Embarcações

Artigo 10.º

Definição e classificação

1 — Consideram-se embarcações todos os veículos aquáticos de qualquer natureza, incluindo os sem imersão, os hidroaviões, as construções flutuantes, com ou sem propulsão, utilizados ou susceptíveis de serem utilizados como meio de transporte sobre a água, na reparação naval, na construção de obras marítimas e no recreio.

2 — As embarcações são classificadas de acordo com as normas contidas no Regulamento Geral das Capitánias.

3 — Consideram-se linhas de navegação no porto de Lisboa as carreiras constituídas por navios ao serviço do mesmo armador quando sujeitas a um itinerário e calendário prefixados, estando-se, nos restantes casos, na presença de transportes marítimos não regulares (*tramping*).

4 — As linhas de navegação consideram-se regulares sempre que os navios a elas afectos façam um mínimo de nove escalas no porto de Lisboa durante o ano civil, considerando-se, no caso contrário, as linhas de navegação como não regulares.

5 — A qualificação de linha de navegação compete à autoridade portuária, a quem deve ser solicitada, anualmente, pelo respectivo agente de navegação, produzindo efeitos a partir do momento da sua aceitação.

Artigo 11.º

Tonelagens e parâmetros caracterizadores

Para efeitos do presente Regulamento, considera-se:

- a) Tonelagem de arqueação bruta (TAB) — a soma dos volumes internos de todos os espaços fechados e cobertos que estejam abaixo ou acima do convés, convertidos em toneladas Moorson, iguais a 2,832 m³, ou 100 pés cúbicos;
- b) Tonelagem de arqueação líquida (TAL) — o resultado da dedução à tonelagem de arqueação bruta dos volumes dos espaços não utilizáveis comercialmente, nomeadamente os destinados à tripulação, casa de navegação, TSF, máquinas, caldeiras, água, combustíveis, duplos fundos;
- c) Deslocamento — o peso total da embarcação expresso em toneladas métricas e que equivale ao peso do volume de água que a carena desloca, considerando-se, no caso dos navios de guerra de superfície, o seu deslocamento máximo, e nos submersíveis, o seu deslocamento de imersão;
- d) Porte bruto (*gross deadweight*) — o peso máximo de carga, passageiros e sua bagagem, combustíveis, água, mantimentos e sobresselentes, expresso em toneladas métricas, e que corresponde à diferença entre o peso da embarcação carregada e o peso da embarcação leve;
- e) Porte líquido (*net deadweight*) — o peso máximo de carga e passageiros que, expresso em toneladas métricas, a embarcação pode transportar.

Artigo 12.º

Agentes de navegação, armadores e transportadores marítimos

1 — Consideram-se agentes de navegação as entidades regularmente constituídas para a prática das actividades expressas na lei, relacionadas com o agenciamento e consignação de embarcações, a pedido do respectivo armador ou transportador marítimo.

2 — Os agentes de navegação que exerçam a sua actividade no porto de Lisboa terão de estar licenciados pela APL, nos termos da legislação em vigor, e fazer prova dos armadores ou transportadores marítimos que representam.

3 — A APL estabelecerá, em disposições regulamentares específicas, normas destinadas ao licenciamento e à fiscalização da actividade dos agentes de navegação no porto de Lisboa.

4 — Para efeitos do presente Regulamento, entende-se que todas as referências a armadores ou transportadores marítimos abrangem,

igualmente, fretadores, afretadores, conferências e companhias marítimas, bem como os proprietários das embarcações que as não explorem directamente, sendo as entidades anteriormente referidas representadas perante a APL pelos respectivos agentes de navegação.

Artigo 13.º

Capitães e mestres das embarcações

1 — O capitão ou mestre é a pessoa devidamente habilitada encarregada do comando e da condução e expedição da embarcação.

2 — Os capitães ou mestres das embarcações têm a faculdade de se fazer representar em todos os actos e formalidades conexos com o expediente portuário pelos respectivos armadores ou seus agentes.

Artigo 14.º

Avisos de chegada e de saída

1 — As embarcações que demandem o porto de Lisboa para proceder ao desembarque e ou embarque de mercadorias ou passageiros ou para quaisquer outros motivos têm de, com a antecedência mínima de 48 horas, ou de 24 horas, para navios-tanques com tonelage de arqueação igual ou superior a 1600 t, ou de 12 horas, para as embarcações provenientes dos portos do continente, dar conhecimento à APL — Serviço de Coordenação — da sua chegada, através do seu agente, por meio de documento próprio ou por qualquer sistema de telecomunicação adequado.

2 — Os avisos de chegada dos navios que se destinem ao terminal de contentores de Santa Apolónia deverão ser entregues com uma antecedência mínima de cinco dias em relação à data prevista para a operação, nos termos do regulamento específico em vigor para aquela instalação.

3 — Sempre que haja alteração de qualquer dos elementos indicados no aviso de chegada, deve ser dado imediato conhecimento à APL — Serviço de Coordenação.

4 — O aviso de chegada incorrectamente informado ou que não seja recebido pela APL dará lugar a que o atendimento do respectivo navio só seja efectuado quando houver oportunidade para tal, sendo sempre da inteira responsabilidade da embarcação eventuais prejuízos daí advinentes.

5 — Os avisos de saída têm de ser entregues, por meio de documento próprio ou por qualquer sistema de telecomunicação adequado, no Serviço de Coordenação, com a antecedência mínima de três horas em relação ao momento previsto para a largada.

6 — O modelo de impresso dos avisos de chegada/saída ou o formato das mensagens informatizadas serão definidos pela APL.

7 — Os prejuízos resultantes de informações erradas ou falsas serão sempre da inteira responsabilidade das entidades que as prestarem, podendo a APL aplicar-lhes as medidas legais ou regulamentares que entenda por convenientes.

8 — Os navios de guerra não necessitam de proceder aos avisos constantes deste artigo, sendo aplicado idêntico procedimento às embarcações de pesca e de recreio, quando se destinem a instalações especializadas, e às embarcações em situação de emergência.

Artigo 15.º

Acesso, entrada, navegação e saída do porto

1 — As embarcações que pretendam demandar o porto terão de cumprir as normas impostas pelas autoridades portuária, marítima, aduaneira e sanitária.

2 — A entrada e saída do porto verifica-se quando as embarcações transpõem a linha compreendida entre os faróis do Bugio e de São Julião da Barra (linha de Entre-Torres).

3 — A pilotagem é prestada nos termos do Regulamento dos Serviços de Pilotagem dos Portos e Barras.

Artigo 16.º

Estacionamento de embarcações

1 — As embarcações que entrem no porto e sejam dispensadas pela APL de acostar aos cais podem estacionar nos fundeadouros, estabelecidos pela Capitania, devendo observar as correspondentes normas marítimas e aduaneiras.

2 — O estacionamento de embarcações em fundeadouros carece de prévia licença a emitir pela APL, a solicitar em impresso próprio, ou qualquer sistema de telecomunicação adequado, donde devem constar, em confirmação, os elementos indicados no «aviso de chegada» e, no caso de efectuar operações, os meios a utilizar na sua movimentação.

3 — Os capitães ou mestres das embarcações fundeadas não podem pôr fora de serviço as máquinas sem prévia autorização da autoridade marítima.

4 — As embarcações que transportem mercadorias perigosas, de acordo com a classificação da Organização Marítima Internacional (IMO), a que se refere o artigo 52.º, estão sujeitas às regras estabelecidas pela Capitania.

5 — Não carecem da autorização referida no n.º 2 anterior as embarcações de tráfego local, os rebocadores em serviços correntes no porto e as embarcações de pesca até 200 tAB.

6 — Às embarcações referidas no número anterior é permitido o estacionamento nas docas de abrigo para esse fim destinadas, mediante autorização concedida pela APL.

Artigo 17.º

Acostagem de embarcações

1 — É obrigatória a acostagem das embarcações que entrem no porto para desembarque e ou embarque de carga ou passageiros, excepto nos casos referidos no número seguinte.

2 — A APL pode dispensar a acostagem de embarcações quando reconheça que, pelo respectivo calado, por razões de segurança, pela natureza das mercadorias que transportem ou pelos métodos de carga e descarga a utilizar, não o devam fazer ou quando nisso haja interesse para o porto.

3 — A acostagem de embarcações a qualquer cais ou ponte-cais da área do porto carece de prévia licença da APL, a solicitar em impressão próprio, ou por outro meio aceite pela Administração, donde devem constar, em confirmação, os elementos indicados no «aviso de chegada» e ainda os meios que pretendam para a realização das operações e o período de tempo previsto para a acostagem.

4 — Em casos especiais, quando as condições de segurança o permitam, poderá a APL, depois de obtida a concordância da Capitania, da Alfândega e dos capitães ou mestres das embarcações envolvidas, autorizar a acostagem de uma embarcação por fora de outra já acostada aos cais.

5 — Nenhuma embarcação pode acostar sem lhe ter sido concedida a licença referida no n.º 3, podendo a inobservância deste preceito implicar a ordem de desacostagem da embarcação.

6 — A APL pode ordenar a desacostagem ou a mudança de posto de acostagem a qualquer embarcação, por razões de interesse portuário ou outras devidamente reconhecidas, dando-se do facto conhecimento à Alfândega.

7 — O não cumprimento imediato do estabelecido no número anterior justifica o uso de meios coercivos por parte da APL e sujeita o capitão ou mestre da embarcação, o armador ou transportador marítimo à sanção que estiver estabelecida para esta infracção.

8 — Quando do não cumprimento do disposto nos n.ºs 5 e 6 deste artigo resultarem prejuízos para o porto ou para terceiros, serão os mesmos da responsabilidade solidária do capitão ou mestre da embarcação, do armador ou transportador marítimo.

9 — A acostagem de embarcações que entrem no porto e não venham efectuar quaisquer das operações referidas no n.º 1 anterior só será autorizada quando houver cais disponível, salvo se razões de segurança, fiscais, criminais ou outras a justifiquem.

10 — Os capitães ou mestres das embarcações acostadas não poderão pôr fora de serviço as respectivas máquinas sem prévia autorização das autoridades portuária e marítima.

11 — Não carecem da autorização referida no n.º 3 deste artigo as embarcações de tráfego local, os rebocadores em serviços correntes no porto e as embarcações de pesca até 200 tAB.

12 — A acostagem das embarcações referidas no n.º 11 deste artigo poderá ser objecto de autorização temporária, concedida pela APL, desde que haja cais disponíveis.

Artigo 18.º

Postos de acostagem

1 — A APL fixará os postos de acostagem das embarcações em função das respectivas características, do seu comprimento e calado, da natureza das operações a realizar no porto, do equipamento considerado necessário para essas operações, das áreas de armazenagem disponíveis e de outros factores que seja entendido considerar.

2 — Os postos de acostagem são indicados pela APL aos pilotos em face do que constar no respectivo título de licença de acostagem.

Artigo 19.º

Ordem de acostagem

1 — A acostagem das embarcações, para além das prioridades previstas no artigo 20.º, efectua-se, como regra, segundo a ordem da

sua entrada no porto, e sem prejuízo do estipulado no n.º 4 do artigo 14.º, salvo se, por razões de interesse portuário ou outras devidamente reconhecidas, a APL considere ser de alterar essa ordem.

2 — Quando duas ou mais embarcações tenham de acostar no mesmo cais e transportem mercadorias para um único consignatário, a ordem de acostagem poderá estabelecer-se segundo indicação daquele e sob sua responsabilidade, após prévio consentimento da autoridade portuária.

Artigo 20.º

Prioridade de acostagem

1 — Em casos normais, têm prioridade de acostagem no porto as embarcações que o demandem para movimentar mercadorias ou passageiros.

2 — Entre as embarcações referidas no número anterior têm prioridade de acostagem as que transportem animais vivos, mercadorias perecíveis e as destinadas exclusivamente a cais especializados.

3 — A APL pode conceder prioridade de acostagem em relação a todas ou algumas embarcações, por reconhecida necessidade ou interesse portuário.

4 — A APL concederá ainda prioridade de acostagem às embarcações que, por motivos de segurança, de natureza fiscal ou policial, as autoridades marítima, aduaneira ou outras entendam deverem ser imediatamente acostadas, não se responsabilizando por eventuais indisponibilidades da infra-estrutura portuária daí resultantes.

Artigo 21.º

Operações de acostagem

1 — A operação de acostagem das embarcações só pode realizar-se nos locais indicados pela APL mediante a apresentação da respectiva licença de acostagem.

2 — A operação de acostagem deve efectuar-se de modo a não causar danos nos cais nem nos equipamentos do porto, obrigando-se para tanto o capitão ou mestre das embarcações a tomar as precauções necessárias, nomeadamente a recolha dos turcos, salva-vidas, paus de carga e outros aparelhos de movimentação de carga, escada de portaló e âncora do lado que vai acostar, bem como a limitar o mais possível a utilização das hélices laterais (*bow-propellers*).

3 — É obrigatória a utilização de defensas na acostagem aos cais e pontes-cais, competindo ao respectivo capitão, mestre ou representante da embarcação, quando as defensas existentes nos locais forem consideradas insuficientes para a protecção da embarcação ou do próprio cais, promover a instalação das unidades que julgar necessárias, não servindo a falta desse equipamento de justificação para quaisquer danos causados aos cais.

4 — A APL não é, em caso algum, responsável por avarias sofridas pelas embarcações motivadas por estarem acostadas aos cais, com ou sem defensas.

5 — Nas operações de acostagem das embarcações é obrigatória a presença a bordo do respectivo capitão ou mestre e facultativo o uso de rebocadores, excepto nas operações referidas no n.º 1 do artigo 22.º

6 — A embarcação considera-se acostada ao cais ou a outra embarcação a partir do momento em que o primeiro cabo for passado ao cais ou à outra embarcação.

7 — As embarcações que transportem mercadorias perigosas para descarregar ou em trânsito só poderão ser autorizadas a acostar pela APL após parecer favorável da autoridade marítima.

8 — As embarcações que utilizem energia nuclear ou transportem matérias radioactivas para descarregar ou em trânsito só poderão ser autorizadas a acostar pela APL após a emissão de parecer técnico favorável da autoridade marítima.

9 — A bordo das embarcações acostadas deverá permanecer pessoal qualificado e em número suficiente para executar qualquer manobra que seja necessária ou ordenada pela APL.

10 — Nas embarcações referidas no n.ºs 7 e 8 devem ser tomadas todas as medidas de protecção para com o pessoal interveniente nas manobras, operações de carga ou de descarga e vigilância e cumpridas as normas de segurança em vigor previstas para cada caso, devendo essas embarcações estar em condições de desacostar a todo o momento em caso de emergência.

Artigo 22.º

Rebocadores para operações de movimentação de embarcações

1 — Na área de jurisdição da APL é facultativa a utilização de rebocadores nas operações de acostagem e desacostagem dos cais e pontes-cais, e obrigatória nas operações de entrada, saída ou mano-

bra dentro das docas secas ou molhadas, quando a tonelagem de arqueação bruta das embarcações for superior a 1000 t, excepto para os navios do Estado e de tráfego local.

2 — Sempre que se recorra ao uso de rebocadores nas operações de acostagem e desacostagem de embarcações, ou na situação prevista na parte final do n.º 1 deste artigo, será utilizada, obrigatoriamente, em cada operação, pelo menos, uma unidade da APL, salvo em instalações portuárias de utilização privativa, desde que as unidades em serviço pertençam à entidade utilizadora dessas instalações ou a sociedade em que aquela entidade detenha participação maioritária, e ainda no caso de indisponibilidade expressa da APL.

3 — A definição do número e das características dos rebocadores a utilizar é da competência do capitão ou mestre da embarcação.

4 — A APL, ao colocar os seus rebocadores ao serviço das embarcações, limita-se a fornecer a correspondente força de tracção, salvo disposição em contrário estabelecida em contrato especial de reboque.

5 — O capitão ou mestre da embarcação ou o respectivo agente de navegação terão de requisitar à APL o rebocador ou rebocadores necessários para a operação a realizar, indicando a respectiva potência, bem como o local e a hora previstos para a operação.

6 — A aceitação de requisições para prestação de serviços de reboque é condicionada pela disponibilidade de meios existentes.

7 — As requisições serão, em regra, satisfeitas pela ordem da sua formulação, podendo a APL alterar essa ordem por conveniência do serviço.

8 — A APL aceita a desistência do serviço de rebocadores sem qualquer encargo para o requisitante, desde que seja formulada com a antecedência mínima de quatro horas em relação à hora marcada para o início da operação.

9 — A APL aceita, sem prejuízo do disposto no n.º 6, a alteração da hora marcada para o início da operação sem qualquer encargo para o requisitante, desde que o respectivo pedido seja formulado com a antecedência mínima de duas horas.

10 — A embarcação rebocada fornecerá o cabo ou cabos de reboque, devendo o mestre do rebocador, sempre que aquele ou aqueles não lhe mereçam confiança, dar imediato conhecimento desse facto ao capitão ou mestre da embarcação.

11 — A APL poderá fornecer o cabo ou cabos de reboque que lhe sejam requisitados.

12 — Compete ao capitão ou mestre da embarcação rebocada verificar se os cabos do reboque estão convenientemente passados.

13 — O capitão ou mestre da embarcação rebocada submeter-se-á ao disposto no presente Regulamento e demais normas em vigor, cabendo ao agente de navegação proceder à sua divulgação.

Artigo 23.º

Amarrações

1 — As embarcações a acostar só poderão fazer amarrações por cabos nos cabeços indicados pela APL, a quem compete a orientação e fiscalização dessas operações.

2 — Incumbe aos agentes de navegação o fornecimento do pessoal necessário, devidamente autorizado pela APL, para a realização de todas as operações relativas à acostagem e desacostagem, nomeadamente a passagem de cabos, a amarração e a desamarração, a movimentação local de defensas, a montagem e desmontagem de pranchas e a elaboração de participações relativas a eventuais ocorrências verificadas, bem como a montagem e desmontagem de escadas de portaló.

3 — Os cabos e outro material necessário para amarrar serão fornecidos pelas próprias embarcações e deverão ser adequados em número e características, de modo a assegurar uma perfeita amarração, e possuir dispositivos que impeçam a entrada e saída de murdeios.

4 — A utilização de cabos de aço para amarrar está condicionada à sua adequada protecção, por forma a não causarem danos na aresta do coramento dos cais ou nos cabeços de amarração.

5 — Não é permitido o uso de correntes nas amarrações passadas aos cabeços.

6 — Os capitães ou mestres das embarcações não podem recusar-se a receber espias, nem a largar ou folgar cabos, sempre que isso se torne necessário para facilitar a acostagem, desacostagem ou movimentação de outras embarcações, desde que tal não faça perigar a segurança da sua própria embarcação.

7 — Durante a permanência das embarcações nas docas, ou enquanto estiverem acostadas aos cais e pontes-cais, não lhes é permitido largar os cabos que tiverem recebido de outra embarcação sem aviso prévio, salvo caso de força maior.

8 — Os capitães ou mestres das embarcações são obrigados a respeitar as indicações da APL quanto ao local de acostagem, devendo os cabos com que a amarração for feita ser rondados ou folgados,

conforme o movimento das marés ou outras causas, por forma a não exercerem demasiada tracção nos cabeços nem excessiva pressão na aresta dos cais.

9 — Concluída a amarração das embarcações, fica a cargo dos respectivos capitães ou mestres manter a sua segurança.

10 — Os capitães ou mestres das embarcações não podem recusar-se a reforçar ou a substituir os cabos e a tomar as precauções e as medidas que lhes forem determinadas pelas autoridades portuária e marítima.

11 — É vedado a quaisquer pessoas estranhas às operações de acostagem ou desacostagem largar os cabos sem que para isso tenham recebido ordem da APL.

12 — Salvo em caso de emergência, de necessidade absoluta ou como recurso de manobra de acostagem, reconhecidas pela APL, não é permitido a qualquer embarcação largar ferro nos canais de acesso aos cais ou às docas.

13 — Quando as embarcações não acostem aos cais e estacionem ao largo, nos termos do disposto no artigo 16.º, devem amarrar à bóia ou ancorar nos fundeadouros legalmente reconhecidos, em conformidade com as indicações dadas pelos pilotos em cumprimento das condições estabelecidas pela Capitania.

14 — Os capitães ou mestres, sempre que a sua embarcação perder ou achar um ferro ou âncora, devem participar o facto à Capitania, com conhecimento à APL, nos termos estabelecidos no Regulamento Geral das Capitánias.

15 — Compete à APL promover a rocega de todos os ferros perdidos junto ao cais, dentro das docas, nos fundeadouros ou em qualquer outro local do porto, quando as embarcações a que pertencem não o façam no prazo que for fixado, sendo solidariamente responsáveis pelos encargos das operações e prejuízos daí resultantes o capitão ou mestre da embarcação, o armador ou transportador marítimo.

Artigo 24.º

Desacostagem e mudança de posto de acostagem

1 — A desacostagem de embarcações que tenham efectuado movimentação de mercadorias ou passageiros deve processar-se a seguir ao termo da respectiva operação sem exceder o tempo que estiver estabelecido, salvo se excepcionalmente a APL autorizar o alargamento desse período, a pedido do capitão ou mestre ou do respectivo agente da embarcação, com uma antecedência mínima de duas horas.

2 — Quando não haja sido concedida a autorização referida no número anterior e as embarcações tenham necessidade de permanecer acostadas, a APL poderá indicar outro local disponível onde as embarcações possam acostar unicamente para o fim pretendido, dando do facto conhecimento à Alfândega.

3 — A APL pode ordenar a desacostagem das embarcações que na movimentação de mercadorias não atinjam, por motivos injustificados ou a si alheios, o rendimento previsível nas operações que efectuem, sendo as despesas e lucros cessantes daí resultantes da responsabilidade dos armadores ou transportadores marítimos.

4 — Quando as condições de tempo ou do mar forem susceptíveis de porem em risco as embarcações, as instalações ou o equipamento do porto ou de terceiros, os capitães ou mestres devem tomar as necessárias providências, podendo proceder à sua desacostagem e permanecer ao largo até que deixem de verificar-se aquelas condições.

Artigo 25.º

Embarcações arribadas

1 — São consideradas arribadas as embarcações que entrem no porto, em situação de emergência, pelos motivos seguintes:

- a) Avaria, incêndio a bordo ou água aberta;
- b) Aguada;
- c) Embarcar mantimentos, sobresselentes, lubrificantes ou meter combustível;
- d) Desembarcar doentes, feridos ou naufragos;
- e) Desembarcar tripulantes ou passageiros falecidos a bordo;
- f) Deslocação da carga que transportem;
- g) Mau tempo.

2 — As embarcações arribadas poderão acostar aos cais indicados pela autoridade portuária a quem compete estabelecer eventual prioridade, devendo neles permanecer unicamente durante o período de tempo autorizado para satisfação do motivo que as obrigou a entrar no porto.

3 — Têm prioridade na acostagem as embarcações arribadas para desembarcar doentes, feridos, naufragos ou para correcção da estiva da carga.

4 — As embarcações arribadas que posteriormente pretendam efectuar operações de carga ou descarga de mercadorias ficam sujeitas às disposições regulamentares da generalidade das embarcações, perdendo o direito ao tratamento específico previsto neste artigo a partir do momento em que cessou a causa da arribada.

Artigo 26.º

Embarcações em reparação

1 — As embarcações que pretendam realizar reparações em cais públicos não licenciados ou concessionados para esse efeito têm de solicitar autorização prévia à APL, em impresso próprio ou por outro meio por ela aceite.

2 — Só poderão ser considerados os pedidos para reparação desde que a autoridade marítima os tenha previamente autorizado.

3 — A solicitação referida no n.º 1 tem de ser acompanhada de uma fotocópia do parecer emitido pela Capitania.

4 — Compete à APL indicar os locais onde podem acostar as embarcações a reparar e estabelecer as condições a observar para esse fim.

5 — A APL, conforme o tipo de reparação e a zona da embarcação onde a mesma irá ter lugar, pode obrigar, antes do início e durante a reparação, à apresentação de certificados de desgaseificação e de permissão de trabalho a fogo nu ou outros que garantam a não poluição ou contaminação do meio ambiente e salvaguardem o risco de explosão ou incêndio, a emitir por entidades competentes para tal reconhecidas pela Capitania e aceites pela APL.

6 — A empresa reparadora terá de designar um técnico especializado em matéria de segurança no trabalho e prevenção de acidentes e dispor de adequado material de combate a incêndio indispensável a uma primeira intervenção eficiente para actuar em caso de deflagração de incêndio, sendo responsável pelo cumprimento das normas de segurança exigíveis e por todos os danos ou acidentes resultantes dessa actividade.

7 — Eventuais alterações das reparações previstas ou quaisquer trabalhos adicionais obrigam sempre ao preenchimento de novo pedido de autorização.

8 — Sempre que se verifique não estarem as reparações a ser efectuadas em conformidade com as declarações constantes do respectivo pedido de autorização ou não ter sido observado o disposto no n.º 7, a APL dará imediato conhecimento à Capitania e poderá ordenar a desacostagem da embarcação e cancelar a autorização, sendo da responsabilidade da empresa reparadora os encargos e prejuízos que daí resultarem.

9 — Procedimento idêntico ao referido no número anterior será seguido sempre que se verifique a realização de reparações em embarcações sem que para tal estejam autorizadas, sem prejuízo da adopção de outras medidas que a APL entenda por convenientes para prevenir a ocorrência de tal situação.

10 — Não são permitidas decapagens e pinturas que provoquem a contaminação do meio ambiente nem ruídos a níveis superiores aos permitidos pelas entidades competentes.

11 — É expressamente proibido lançar ou despejar nas águas do porto ou deixar nos cais quaisquer águas nocivas ou substâncias residuais, produtos petrolíferos ou ácidos, bem como quaisquer misturas ou outras matérias, detritos nocivos e lixos resultantes ou não da execução dos trabalhos de reparação.

Artigo 27.º

Embarcações de recreio

1 — Consideram-se embarcações de recreio as utilizadas nos desportos náuticos ou em simples lazer, sem fins lucrativos e de acordo com a classificação atribuída pela autoridade marítima.

2 — A recepção das embarcações de recreio estrangeiras ou provenientes do estrangeiro é efectuada em local que a APL determine, a fim de aí serem objecto dos actos e formalidades a cargo das diversas autoridades.

3 — Nos restantes casos, a recepção das embarcações de recreio será feita nas docas de recreio.

4 — As embarcações de recreio dispõem no porto de instalações adequadas para abrigo, assistência e permanência, cujas condições de utilização e regime de taxas constam de regulamentos específicos aprovados pela APL.

5 — As embarcações de recreio que, pelas suas dimensões ou por outros motivos, não possam utilizar as instalações referidas no número anterior poderão permanecer noutros locais do porto, desde que lhes tenha sido concedida a respectiva licença, nas condições regulamentares estabelecidas para as embarcações comerciais.

Artigo 28.º

Operações de desacostagem

1 — A operação de desacostagem deve efectuar-se de modo a não causar danos nos cais e equipamentos do porto, devendo para tal o capitão ou mestre das embarcações tomar todas as precauções necessárias e procurar limitar o mais possível a utilização das hélices laterais (*bow propellers*).

2 — Nas operações de desacostagem das embarcações é obrigatória a presença a bordo do respectivo capitão ou mestre, sendo facultativo o uso de rebocadores, excepto nas operações referidas no n.º 1 do artigo 22.º

3 — A embarcação considera-se desacostada no momento em que o último cabo for largado do respectivo cabeço ou de outra embarcação.

Artigo 29.º

Segurança e obrigações das embarcações

1 — As embarcações acostadas aos cais e pontes-cais, fundeadas no porto ou amarradas a bóias devem cumprir as disposições deste Regulamento e obedecer às instruções que lhes forem dadas pela APL, nomeadamente quanto a operações de acostagem, desacostagem, manobras, amarrações e à segurança das instalações e dos equipamentos.

2 — As embarcações acostadas aos cais e pontes-cais têm de recolher os paus de carga e outros aparelhos de movimentação de carga sempre que não estejam a ser utilizados ou quando a APL o determinar.

3 — As embarcações acostadas aos cais devem desviar os paus de carga, as escadas de portaló, pranchas e outros aparelhos ou utensílios desde que estejam a impedir o movimento de guindastes de via, vagões, locomotivas ou outras máquinas.

4 — As embarcações acostadas directamente aos cais e as que estejam acostadas por fora daquelas devem dispor dos meios necessários que garantam o acesso do pessoal a bordo com todas as condições de segurança, devendo para tal ter lançada para o cais uma escada de portaló e para a outra embarcação uma prancha de largura adequada, com balaustrada e corrimão pelo menos de um lado, devendo estar montada uma rede de protecção por debaixo da escada e da prancha.

5 — Os meios de acesso deverão dispor de iluminação nocturna.

6 — Só é permitida a utilização de escadas ou pranchas que assemtem nos cais por meio de rodas, roletes ou outros dispositivos similares.

7 — Junto das escadas ou pranchas é obrigatória a existência de uma bóia salva-vidas provida de retenida e preparada para utilização imediata.

8 — Os capitães ou mestres das embarcações devem tomar as precauções necessárias para evitar a possibilidade de incêndios a bordo e manter o material destinado ao seu combate em boas condições de utilização.

9 — No caso de ocorrer incêndio a bordo de uma embarcação, o capitão ou mestre tomará de pronto as medidas ao seu alcance, solicitará de imediato o auxílio que for necessário para o extinguir e avisará prontamente as autoridades portuária, marítima e aduaneira.

10 — Quando o incêndio possa pôr em risco outras embarcações, as infra-estruturas, as instalações ou o equipamento portuários, a embarcação poderá ser obrigada a desacostar e pôr-se ao largo, devendo respeitar as instruções que lhe forem dadas pela entidade competente quanto ao modo e destino a cumprir.

11 — Quando o incêndio deflagrar em embarcação que tenha a bordo mercadorias inflamáveis ou perigosas, o capitão ou mestre deverá proceder imediatamente à sua desacostagem e pôr-se ao largo, para evitar pôr em risco outras embarcações ou bens alheios.

12 — Os encargos resultantes do combate ao incêndio e das operações que for necessário realizar, bem como eventuais prejuízos causados nas infra-estruturas, instalações e equipamento portuários ou a terceiros, quer por acção directa do sinistro, quer em consequência do combate ao mesmo ou de qualquer outro evento com ele relacionado, são da responsabilidade do armador ou transportador marítimo.

13 — Os capitães, os mestres das embarcações e os seus representantes estão obrigados a avisar a APL da queda à água de objectos ou mercadorias não movimentados por operadores portuários, sendo os encargos com a retirada e eventuais danos causados aos mesmos da sua inteira responsabilidade.

14 — Os capitães e mestres das embarcações acostadas deverão providenciar para que as águas provenientes dos esgotos, da refrigeração das máquinas, de baldeação ou quaisquer outras não escoem para o topo dos cais ou terraplenos.

15 — Não é permitido lançar ou despejar de bordo das embarcações para as águas do porto, margens, cais e terraplenos quaisquer substâncias residuais, objectos, lixo, detritos, águas ou outros produtos nocivos ou poluentes.

16 — Não é permitido às embarcações depositar sobre os cais, nos terraplenos ou margens, detritos, lixos ou quaisquer objectos fora dos locais destinados a esse fim, impendendo sobre o capitão ou mestre providenciar a sua remoção imediata para o exterior do porto, sendo da sua inteira responsabilidade os encargos com essa remoção.

17 — A colocação ou depósito de botes, cabos, âncoras, bóias e quaisquer outros objectos ou apetrechos de bordo nos cais, nos terraplenos ou nas margens, só são permitidos mediante prévia autorização da APL.

18 — A infracção ao disposto nos números anteriores fará incorrer os faltosos em responsabilidade civil.

19 — Quando uma embarcação sofrer danos ocasionados por pessoal ou equipamento da APL, o capitão, o mestre ou os seus representantes deverão comunicar o facto, circunstanciadamente e por escrito, à autoridade portuária no prazo máximo de 48 horas, findo o qual a reclamação não será considerada.

20 — O agente de navegação responde pelas importâncias devidas à APL decorrentes da utilização do porto pela requisição de serviços prestados ou a prestar às embarcações ou de outros encargos relativos às mesmas.

CAPÍTULO III

Mercadorias

Artigo 30.º

Movimentação de mercadorias

1 — As mercadorias, quanto ao regime da sua movimentação no porto, são consideradas:

- a) Embarcadas — as que são postas a bordo de embarcações;
- b) Desembarcadas — as que são retiradas de bordo de embarcações.

2 — Para efeitos do presente Regulamento, e dentro da zona portuária, considera-se:

- a) Baldeação ou transbordo — a movimentação de mercadorias realizada directamente entre embarcações ou através de embarcações intermédias sem passagem por terra;
- b) Baldeação com descarga ou *transshipment* — a movimentação de mercadorias realizada entre embarcações com passagem por terra;
- c) Trânsito internacional — a movimentação de mercadorias procedentes e destinadas ao estrangeiro, independentemente de se fazer com ou sem passagem por terra e das vias de entrada e de saída;
- d) Estiva — a operação portuária de embarque relativa à arumação das mercadorias a bordo das embarcações;
- e) Desestiva — operação portuária de desembarque relativa à remoção das mercadorias de bordo das embarcações;
- f) Operações de tráfego — as operações portuárias relativas à movimentação de mercadorias em terra.

3 — As normas sobre movimentação de mercadorias constarão de regulamentação específica a aprovar pela APL.

Artigo 31.º

Classificação das mercadorias quanto à forma de apresentação

1 — As mercadorias são classificadas, quanto à sua forma de apresentação, em carga geral ou carga convencional e mercadoria a granel.

2 — A carga geral ou convencional considera-se fraccionada ou solta quando se apresenta avulsa, acondicionada ou não em embalagens.

3 — A carga geral ou convencional considera-se unitária quando se apresenta em unidades indivisíveis e a sua movimentação é susceptível de ser efectuada de modo eficiente por meios mecânicos.

4 — A carga geral ou convencional considera-se unutilizada quando se apresenta reunida em embalagens com características especiais de tipo e dimensões uniformes, com vista à sua eficiente movimentação por meios mecânicos, tais como em caixas metálicas ou contentores, em atrelados (*trailers*), em barcaças (*lash/sea-bee*), em paletas ou em unidades pré-lingadas.

5 — As mercadorias a granel são as que, possuindo características uniformes, não são susceptíveis de serem contadas à peça e não se apresentam embaladas.

Artigo 32.º

Classificação das mercadorias quanto à natureza

1 — As mercadorias são classificadas, relativamente à sua natureza, em mercadorias normais e especiais.

2 — Consideram-se:

- a) Mercadorias normais — as que para a sua movimentação e armazenagem não requerem precauções especiais;
- b) Mercadorias especiais — as que, pela sua natureza, valor e potenciais efeitos, requerem precauções especiais na sua movimentação e armazenagem.

3 — As mercadorias especiais classificam-se em:

- a) Mercadorias perecíveis — as susceptíveis de se deteriorarem com facilidade;
- b) Mercadorias incómodas — as susceptíveis de provocarem ambiente desagradável;
- c) Mercadorias nocivas — as susceptíveis de provocarem danos físicos, danos materiais ou doenças;
- d) Mercadorias perigosas — as susceptíveis de provocarem explosão, incêndio, corrosão ou contaminação;
- e) Mercadorias de elevado valor — as particularmente susceptíveis de serem objecto de acções criminosas, nomeadamente roubo e furto.

4 — As normas sobre segurança e higiene de mercadorias constarão de disposições regulamentares específicas, a definir pelo conselho de administração da APL.

Artigo 33.º

Manifestos

1 — Os agentes de navegação são obrigados a entregar à APL os exemplares de manifestos, em número e nos prazos que estiverem estabelecidos, nos seguintes casos:

- a) Mercadorias a desembarcar e embarcadas;
- b) Embarcações de arqueação bruta superior a 750 t que entrem ou saiam do porto sem carga de qualquer natureza (manifestos negativos).

2 — Os manifestos serão escritos, sem emendas ou rasuras, assinados pelos capitães ou mestres das embarcações, e deles deverão constar, pelo menos:

- a) Nome do capitão ou mestre;
- b) Número do conhecimento;
- c) Marcas, submarcas e números;
- d) Quantidade e qualidade dos volumes;
- e) Natureza e peso bruto das mercadorias;
- f) Referência expressa a granel, quando se trate de mercadorias nessa situação;
- g) Identificação do contentor (número e sigla) que condiciona a mercadoria e o número de selo neste aposto;
- h) Nome, nacionalidade e natureza da embarcação;
- i) Local e data do carregamento das mercadorias;
- j) Portos de embarque e de descarga;
- l) Referência a carga perigosa, com indicação do código IMO.

3 — Sempre que os manifestos respeitem a mercadorias contentorizadas, além dos elementos mencionados no n.º 2, devem ainda constar:

- a) Quantidade de contentores a desembarcar e embarcados, com a indicação do seu regime;
- b) Discriminação precisa, por contentor, da natureza das mercadorias e dos pesos respectivos no correspondente conhecimento ou em lista anexa devidamente identificada;
- c) Taras dos contentores, agrupadas segundo as suas dimensões, por cada porto de embarque ou de destino, e respectivos pesos por unidade.

4 — Os manifestos que não sejam redigidos em língua portuguesa têm obrigatoriamente de ser traduzidos com toda a fidelidade, conter todos os elementos de forma bem legível e apresentar a soma dos pesos e das quantidades de volumes devidamente feita, sendo que o peso e o volume têm sempre de ser expressos em unidades de sistema métrico (quilograma e metro cúbico).

5 — Os manifestos que respeitem a mercadorias em trânsito internacional não carecem de ser traduzidos se de origem vierem redigidos em inglês.

6 — Compete aos agentes de navegação esclarecer e corrigir em devido tempo todas as divergências por eles verificadas ou encontradas pelos serviços da APL.

7 — Todas as alterações aos manifestos de entrada e de saída ocorridas depois da sua entrega serão objecto de informação recíproca entre as autoridades portuária e aduaneira.

8 — O não cumprimento das normas e prazos estabelecidos confere à APL o direito de proibir o início das operações, ou o de promover a sua suspensão até ser suprida a irregularidade, bem como o de condicionar a passagem de licenças de estacionamento e acostagem ou ainda o de cancelamento da licença para o exercício da actividade do respectivo agente de navegação, nos termos da lei.

9 — A responsabilidade por eventuais prejuízos resultantes da aplicação das sanções previstas no número anterior é imputável ao falto.

10 — As normas referentes a manifestos e listas de desembarque e embarque serão objecto de regulamentação específica da APL.

Artigo 34.º

Despacho e movimentação de mercadorias

Dentro da zona portuária nenhuma mercadoria sujeita a taxa de porto poderá desembarcar ou embarcar, quer em instalações públicas ou privadas, quer por movimentação ao largo, sem que previamente esteja visado o respectivo boletim de taxa de porto, que constitui o documento base de facturação das taxas devidas pela utilização das instalações portuárias, e entregue no local onde a operação irá ter lugar imediatamente antes do início da mesma, exceptuando-se no desembarque as mercadorias que utilizem o regime de depósito geral franco.

Artigo 35.º

Operações portuárias

1 — Para efeitos do disposto no n.º 3 do artigo 7.º, consideram-se «operações portuárias» todas as actividades que requeiram as mercadorias desembarcadas ou para embarque directamente destinadas ou provenientes de transporte marítimo relativas à estiva, desestiva, conferência, carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação em cais, terraplenos ou armazéns, formação e decomposição de unidades de carga, recepção, armazenagem e entrega, bem como as operações complementares, designadamente as de superintendência de cargas, dentro da zona portuária.

2 — A definição das operações de conferência e superintendência de cargas referidas no número anterior será objecto de regulamentação a elaborar pela APL, em colaboração com os organismos de gestão de mão-de-obra portuária previstos na lei e com os representantes dos operadores e dos trabalhadores portuários.

3 — Os exames periciais não são considerados operações portuárias para efeitos de aplicação deste Regulamento.

4 — As operações portuárias só podem ser executadas por operadores portuários, através de trabalhadores portuários devidamente admitidos, inscritos e possuidores de título de qualificação profissional, salvo as excepções previstas na lei.

Artigo 36.º

Direcção e coordenação técnica das operações portuárias

1 — Sem prejuízo dos poderes que legalmente cabem ao capitão ou mestre da embarcação, pertence ao operador portuário a direcção técnica das operações portuárias referidas no n.º 1 do artigo anterior, seja qual for o proprietário dos equipamentos, instalações e espaços utilizados.

2 — Não obstante a direcção técnica das operações portuárias caber aos operadores portuários, compete à APL a sua regulamentação, coordenação e fiscalização, em colaboração com os organismos de gestão de mão-de-obra portuária previstos na lei e com os representantes dos operadores e dos trabalhadores portuários.

3 — O pessoal operador do equipamento utilizado nas operações previstas no n.º 1 está sob a direcção técnica do operador portuário ao serviço do qual se encontra, seja qual for a sua entidade empregadora ou entidade a ela equiparada, competindo-lhe exercer as suas funções com zelo e diligência, acatando escrupulosamente as ordens ou instruções do operador portuário.

4 — O disposto nos n.ºs 1 e 3 do presente artigo não prejudica o exercício dos poderes de fiscalização e coordenação que cabem à APL sobre o uso de equipamentos, instalações e espaços, bem como do poder disciplinar sobre os seus funcionários.

5 — O operador portuário, por motivo devidamente justificado, tem a faculdade de pedir à APL a substituição dos manobreadores de equipamento que não desempenhem as suas funções com normal zelo e diligência ou a sua não afectação em futuros serviços.

Artigo 37.º

Operadores portuários — Licenciamentos e outros requisitos

1 — Operadores portuários são as sociedades licenciadas para o exercício das operações portuárias, nos termos da legislação em vigor.

2 — O licenciamento do operador portuário poderá abranger a generalidade das operações ou parte delas.

3 — O licenciamento de operador portuário para operações de superintendência de cargas não é acumulável com o licenciamento para quaisquer outras operações.

4 — O licenciamento e o exercício da actividade de operador portuário dependem exclusivamente da satisfação de requisitos definidos nos termos da lei no que se refere à natureza jurídica, capacidade técnica, económica e financeira e dotação de meios humanos, de prestação de caução para garantia do cumprimento de todas as obrigações a que fica adstrito e da celebração de contratos de seguro legalmente obrigatórios.

Artigo 38.º

Utilização de instalações por operadores portuários

1 — As condições de utilização dos espaços e instalações integrados na zona portuária de que os operadores portuários necessitem para o exercício da sua actividade serão estabelecidas pela APL, ouvidos os interessados.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, a APL terá em conta a operacionalidade do porto, a disponibilidade de espaços e instalações, as suas aptidões, o âmbito da actividade dos operadores e o interesse portuário.

3 — Quando as características, o volume, a importância e a dimensão da instalação o justificarem, ou quando a concorrência não fique assegurada ou o interesse portuário o exija, a utilização dos espaços e instalações depende de concessão a outorgar pela autoridade portuária, e, enquanto esta não for estabelecida, será realizada directamente pela APL.

Artigo 39.º

Responsabilidade — Princípio geral

1 — O operador portuário responde pelos danos que, culposamente, causar na realização de qualquer operação portuária a seu cargo e pelas perdas e danos provocados às mercadorias, quando estas lhe estejam confiadas para a realização de qualquer operação portuária ou quando se encontrem em espaço de que tenham o uso exclusivo, nos termos da legislação em vigor.

2 — O disposto no n.º 1 não prejudica a aplicação das normas legais imperativas referentes ao transporte marítimo, designadamente as que decorrem da Convenção de Bruxelas de 25 de Agosto de 1924, dos Decretos-Leis n.ºs 37 748, de 1 de Fevereiro de 1950, e 352/86, de 21 de Outubro, e de outras convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente o Estado Português.

Artigo 40.º

Responsabilidade — Infra-estruturas, instalações e equipamentos portuários

1 — O operador portuário responde perante a APL pelos danos culposamente causados às infra-estruturas e instalações portuárias e ao equipamento portuário de que seja titular a autoridade portuária ou que, sendo propriedade de terceiros, se encontrar ao serviço da APL ou à sua guarda.

2 — Para cobertura dos riscos previstos no n.º 1 o operador portuário obriga-se a celebrar contrato de seguro nos termos que vierem a ser acordados com a APL.

Artigo 41.º

Responsabilidade — Mercadorias

1 — O operador portuário é responsável perante a autoridade aduaneira pelas mercadorias armazenadas ou estacionadas no interior da área portuária e sujeitas a regime alfandegário, desde que aquelas lhe estejam confiadas para a realização de qualquer operação portuária ou quando tenha controlo ou uso exclusivo do espaço onde aquelas se encontrem depositadas.

2 — O operador portuário é responsável perante o proprietário das mercadorias que lhe estejam confiadas pelas perdas e danos que ocorrerem durante esse período, de acordo com os princípios gerais da responsabilidade civil.

3 — Quando as mercadorias se encontrem depositadas em espaço controlado pela autoridade portuária e após a sua recepção nas condições definidas neste Regulamento, a responsabilidade prevista nos números anteriores impende sobre a APL, nos termos gerais de direito.

Artigo 42.º

Dever de cooperação, preços e indicadores de gestão

1 — O operador portuário cooperará com a autoridade portuária no estabelecimento de índices da qualidade de serviço e colaborará na optimização dos custos das operações portuárias.

2 — O operador portuário colaborará com todas as autoridades, no âmbito da sua actividade, particularmente com a APL, na coordenação das operações portuárias.

3 — O operador portuário fornecerá à APL os elementos técnicos, estatísticos e outros de que ela careça respeitantes às operações realizadas e a realizar, sempre que solicitados.

4 — Constitui dever do operador portuário cooperar com a autoridade portuária na divulgação das regras aplicáveis às operações portuárias, particularmente no que se refere a preços, devendo aquele zelar pela sua rigorosa aplicação e correcto conhecimento pelos clientes.

5 — As tabelas de preços indicativos serão aprovadas pela APL, sob proposta dos operadores portuários.

6 — As tabelas de preços referidas no número anterior incluirão as operações de maior significado e interesse público que se considerarem para o porto de Lisboa como operações padrão.

7 — O operador portuário prestará os esclarecimentos que lhe forem solicitados pela APL relativamente à aplicação do respectivo tarifário.

8 — Os indicadores de gestão da actividade portuária (IGAP) são o conjunto de dados estatísticos que permitem avaliar anualmente a quantidade de carga movimentada no porto de Lisboa, o seu ritmo e a sua eficácia.

9 — Os IGAP serão aprovados pela autoridade portuária, sob proposta dos operadores portuários.

10 — Os operadores portuários e a APL darão a devida publicidade aos preços indicativos e aos IGAP aprovados, bem como a outros índices de qualidade de serviços estabelecidos.

Artigo 43.º

Planos de estiva e desestiva

A APL pode determinar aos operadores portuários a entrega, no prazo que for fixado, de planos de estiva e de desestiva das cargas, bem como relações das mercadorias a movimentar.

Artigo 44.º

Programa das operações

1 — A APL pode determinar aos operadores portuários a entrega, no prazo que for fixado, de programas das operações a seu cargo.

2 — Dos programas devem constar as características das operações, o local e a embarcação onde são realizadas, as horas de início e termo previstas, o equipamento e o pessoal a utilizar, a quantidade e características das mercadorias a movimentar, sua proveniência e destino e a necessidade da sua armazenagem.

3 — A APL, quando o interesse portuário o exija, pode alterar ou ajustar os programas das operações que lhe forem entregues.

4 — A APL poderá ainda estabelecer normas regulamentares específicas sobre operações portuárias, sempre que o interesse portuário o justifique.

5 — O operador portuário responde pelos prejuízos causados pelo não cumprimento dos programas das operações portuárias a seu cargo.

Artigo 45.º

Desembarque

1 — Entende-se por desembarque de mercadorias a sua transposição pela borda das embarcações, de dentro para fora.

2 — O desembarque de mercadorias, quer de embarcações ao largo, quer de embarcações acostadas, só poderá ter lugar após o cumprimento das disposições legais e regulamentares em vigor.

3 — O atraso injustificado do início das operações de desembarque, ou a sua suspensão não fundamentada, permite à APL tomar as medidas adequadas, tal como ordenar a desacostagem da embarcação, a qual poderá perder a posição que detinha.

Artigo 46.º

Embarque

1 — Entende-se por embarque de mercadorias a sua transposição pela borda das embarcações, de fora para dentro.

2 — O embarque de mercadorias, quer em embarcações ao largo, quer em embarcações acostadas, só poderá ter lugar após o cumprimento das disposições legais e regulamentares em vigor.

3 — O atraso injustificado do início da operação de embarque, ou a sua suspensão sem motivo justificado, permite à APL tomar as medidas adequadas, tal como ordenar a desacostagem da embarcação, a qual poderá perder a posição que detinha.

Artigo 47.º

Estiva desestiva

1 — A estiva compreende a colocação das mercadorias a bordo das embarcações e a sua arrumação nos porões, convés ou coberta, segundo plano de carga previamente preparado, em função dos portos de destino, dos seus volumes e pesos e da natureza das mercadorias, de modo que não sofram danos durante a viagem nem façam perigar a estabilidade e segurança da embarcação.

2 — A desestiva compreende a retirada das mercadorias de bordo das embarcações e a sua colocação em terra, segundo plano de descarga previamente preparado.

Artigo 48.º

Operações de tráfego

1 — As operações relativas à movimentação de mercadorias através das zonas terrestres do porto, desde a sua entrada até à saída, são designadas por operações de tráfego, ou, simplesmente, por tráfego, que pode ser directo, semidirecto e indirecto.

2 — Para efeitos do presente Regulamento, considera-se:

- Tráfego directo — quando as mercadorias passam directamente da embarcação para o meio de transporte que as conduz para o exterior do porto, ou vice-versa, sem pousar no cais;
- Tráfego semidirecto — quando as mercadorias são descarregadas das embarcações para o cais e, de seguida, carregadas nos meios de transporte que as conduzem para o exterior do porto, ou vice-versa;
- Tráfego indirecto — quando as mercadorias são descarregadas das embarcações para o cais e, de seguida, transferidas para os locais de armazenagem, a coberto ou a descoberto, para depois serem carregadas nos meios de transporte que as conduzem para o exterior do porto, ou vice-versa.

3 — O tráfego de mercadorias nos depósitos gerais francos e no terminal de contentores de Santa Apolónia será efectuado pela forma que for estabelecida pela APL em regulamentos específicos.

4 — O tráfego de mercadorias nas restantes instalações portuárias será efectuado pelos operadores licenciados para o exercício dessa actividade, segundo normas aprovadas pela APL.

Artigo 49.º

Correcção da estiva

1 — O desembarque de mercadorias de embarcações em perigo, por razões de estiva ou outras, será efectuado nos locais indicados pela APL.

2 — Quando se verificarem casos de demora injustificada no desembarque das mercadorias, devem as mesmas ser retiradas, com autorização da Alfândega, e conduzidas para os locais indicados pela APL.

3 — Os encargos resultantes da retirada e condução das mercadorias são da responsabilidade do armador ou transportador marítimo.

Artigo 50.º

Contentores

1 — Entende-se por contentor o meio utilizado no condicionamento de mercadorias para efeitos de transporte (*lift van*, cisterna amovível, superestrutura amovível ou outra estrutura análoga) que preencha os seguintes requisitos:

- Constitua um compartimento, total ou parcialmente fechado, destinado a conter mercadorias;

- b) Tenha um carácter permanente, sendo, por esse motivo, suficientemente resistente para poder ser usado repetidas vezes;
- c) Esteja especialmente concebido para facilitar o transporte de mercadorias, por um ou vários meios de transporte, sem carregamentos intermédios;
- d) Tenha sido construído de forma a poder ser maneado com facilidade, particularmente quando do seu transbordo de um meio de transporte para outro;
- e) Seja susceptível de poder ser facilmente enchido e esvaziado;
- f) Tenha o volume interior de, pelo menos, 1 m³.

2 — A definição de contentor abrange os respectivos acessórios e equipamento, em conformidade com a sua categoria, desde que com ele sejam transportados, e não compreende os veículos e respectivos acessórios ou peças separadas nem as embalagens.

3 — As plataformas de carga (*flats*) são equiparadas a contentores.

4 — Os contentores movimentados são classificados, quanto à origem e destino respectivos, em:

- a) Porta a porta — aqueles que, contendo mercadoria, atravessam a zona portuária, vindos do navio respectivo, sem ser objecto de abertura;
- b) Cais a cais — aqueles que, contendo mercadoria, são conduzidos para depósito geral franco na zona portuária e aí abertos e esvaziados, após o que são colocados à disposição dos seus consignatários;
- c) *Transshipment* — aqueles que são movimentados de uma embarcação para outra com passagem intermédia pelo cais, desde que nenhuma daquelas seja de tráfego local.

Artigo 51.º

Mercadorias especiais

1 — As mercadorias especiais devem ser, normalmente, movimentadas por operação de tráfego directo.

2 — As urnas contendo restos mortais são, pela sua natureza, consideradas mercadoria especial e devem ser normalmente movimentadas por operações de tráfego directo.

Artigo 52.º

Mercadorias perigosas

1 — São consideradas mercadorias perigosas as como tal classificadas pela IMO.

2 — Os manifestos de carga das mercadorias perigosas terão de especificar com clareza a respectiva classificação.

3 — As embarcações que transportem mercadorias perigosas estão sujeitas a regras especiais de segurança marítima, estabelecidas pelas entidades competentes.

4 — A movimentação de mercadorias perigosas em terra, em embarcações acostadas ou em embarcações fundeadas ao largo obedece às normas de segurança estabelecidas pela Capitania, APL e outras entidades competentes.

5 — Quando não seja possível cumprir as regras de segurança exigíveis a embarcações acostadas, o embarque ou desembarque de mercadorias só poderá realizar-se em embarcações fundeadas ao largo, sendo os locais da sua movimentação em terra indicados pela APL, a quem compete estabelecer as correspondentes normas de segurança a observar nesses locais.

6 — Não é permitida a movimentação ou a permanência a bordo de mercadorias perigosas no interior das docas.

7 — As mercadorias inflamáveis, explosivas e radioactivas são sempre movimentadas por operação de tráfego directo, podendo a APL, por motivos de segurança, determinar locais adequados para o efeito.

Artigo 53.º

Mercadorias avariadas

1 — As mercadorias que desembarquem avariadas e não sejam reembarcadas de imediato serão armazenadas, com conhecimento à Alfândega, nos locais e por períodos que lhes forem fixados pela APL, não sendo esta responsável por eventuais extravios ou prejuízos causados às mesmas, salvo disposição em contrário.

2 — As mercadorias desembarcadas que não voltem a ser reembarcadas e se encontrarem em decomposição ou putrefacção serão imediatamente retiradas, mediante o cumprimento das normas aduaneiras.

3 — Os encargos inerentes à operação referida no número anterior e a quaisquer outras daí resultantes serão sempre da responsabilidade do consignatário da mercadoria ou, no caso de este não ser conhecido ou não existir, do armador ou transportador marítimo.

Artigo 54.º

Mercadorias sob custódia judicial

As mercadorias armazenadas nos depósitos gerais francos e que fiquem à ordem do tribunal não serão removidas para outro local nem entregues sem autorização expressa do tribunal e da Alfândega.

Artigo 55.º

Animais vivos

1 — O embarque ou desembarque de animais vivos será efectuado por processos adequados, de modo a não provocar situações penosas, acidentes, danos ou atrasos nessas operações.

2 — No caso de se verificarem acidentes ou prejuízos resultantes do não cumprimento do previsto no número anterior, a responsabilidade pelos mesmos impende sobre os respectivos operadores portuários.

Artigo 56.º

Pescado

1 — O pescado será desembarcado nos locais fixados para esse fim.

2 — As disposições genéricas deste Regulamento são aplicáveis nos locais onde se realize o desembarque de pescado, sem prejuízo de regulamentos especiais que existam para regular essa operação.

Artigo 57.º

Rendimento das operações

1 — A APL, tendo em consideração o programa das operações a que se refere o artigo 44.º, a natureza das mercadorias e as características das embarcações, dos cais onde acostem e do equipamento a utilizar, pode estabelecer, ouvidos os operadores portuários, rendimentos mínimos a atingir na realização das operações portuárias e outras regras que visem a melhoria da qualidade e eficácia dos serviços e a optimização dos custos das operações portuárias.

2 — Quando não forem observados os objectivos referidos no número anterior por motivos imputáveis ao operador portuário, a APL poderá determinar a suspensão temporária ou definitiva das operações ou ordenar a desacostagem das embarcações, nos termos do n.º 3 do artigo 24.º

3 — Os encargos resultantes da aplicação das medidas previstas no número anterior são da responsabilidade do operador portuário, sem prejuízo da aplicação das sanções que estiverem estabelecidas.

Artigo 58.º

Armazenagem de mercadorias

1 — As mercadorias desembarcadas ou a embarcar poderão permanecer no porto, mediante prévia autorização da APL, por períodos determinados e em locais a esse fim destinados.

2 — Considera-se armazenagem o depósito de mercadorias, contentorizadas ou não, colocadas ou não sobre veículos, nos cais, terraplenos, armazéns e alpendres do porto, podendo revestir as seguintes modalidades:

- a) Armazenagem a coberto — aquela em que as mercadorias são recolhidas em armazéns, telheiros ou quaisquer outros recintos onde fiquem resguardadas da acção das condições atmosféricas;
- b) Armazenagem a descoberto — quando permaneçam noutros locais sem aquelas condições.

3 — A armazenagem a coberto é utilizada pelas mercadorias susceptíveis de furto ou deterioração ao ar livre, bem como pelas que a APL entenda deverem ter esse tratamento.

4 — Pode não ser autorizada a armazenagem de mercadorias que, pelas suas características, a APL entenda ser inconveniente permanecerem no porto.

5 — A movimentação de mercadorias cuja armazenagem não seja autorizada terá de ser sempre efectuada em regime de tráfego directo.

6 — É proibida a armazenagem de mercadorias inflamáveis, explosivas e radioactivas fora de instalações para o efeito especializadas, sendo os infractores responsáveis, perante a APL e terceiros, pelos prejuízos que possam resultar desse facto, independentemente da responsabilidade criminal em que possam incorrer.

7 — As mercadorias desembarcadas ou a embarcar devem ser prontamente removidas para os locais de destino.

8 — A armazenagem das mercadorias deve ser efectuada por forma a evitar o seu arrastamento e de modo a ocupar o menor espaço, com arrumação adequada em superfície e altura e com especial cuidado para evitar avarias ou danos nelas próprias e nas infra-estruturas e instalações do porto.

9 — O peso das mercadorias por unidade de superfície dos cais e dos terraplenos não poderá ser superior ao fixado pela APL para esses locais.

10 — A responsabilidade pelos danos que possam resultar da não observância do disposto nos números anteriores impende sobre os operadores portuários.

Artigo 59.º

Depósitos gerais francos

1 — Consideram-se depósitos gerais francos os espaços apropriados para recepção de mercadorias estabelecidos nos termos da legislação em vigor.

2 — O porto dispõe de depósitos gerais francos, que podem receber mercadorias, nos termos da legislação aduaneira, qualquer que seja o regime a que se encontrem sujeitas ou a via de chegada ao porto, desde que, pela sua natureza, características ou por circunstâncias especiais, se entenda não haver inconveniente no seu depósito e guarda.

3 — Pode sempre ser recusado o depósito e guarda de mercadorias por razões de higiene, segurança ou interesse portuário.

4 — Consideram-se mercadorias recebidas pela APL nos depósitos gerais francos sob sua administração directa as que, nos termos da lei, lhe tenham sido expressamente entregues para depósito e guarda pelo depositante e constantes dos documentos emitidos pelos depósitos gerais francos.

5 — Para efeitos do número anterior, considera-se, nos termos regulamentares, como depositante o transportador, o consignatário ou o destinatário das mercadorias ou os seus representantes.

6 — Para as mercadorias recebidas e averbadas nos depósitos gerais francos será emitido um título de depósito, nos termos regulamentares.

7 — Quando, no momento da entrega das mercadorias nos depósitos gerais francos, for verificada a existência de derrames, deterioração, avarias, indícios ou vestígios de arrombamento ou violação das embalagens, o depositário promoverá de imediato a organização das correspondentes notas de reserva, das quais dará conhecimento à Alfândega e aos interessados.

8 — Os depósitos gerais francos podem funcionar em regime de depósito provisório pelos prazos fixados pela autoridade aduaneira, nos termos da lei.

9 — Decorrido o prazo fixado para depósito provisório sem que as mercadorias tenham sido declaradas para um regime aduaneiro, as mesmas serão consideradas na situação de demoradas e sujeitas às consequências previstas na legislação aduaneira.

10 — As mercadorias armazenadas em regime de depósito provisório só poderão ser objecto de manipulações usuais desde que estas se destinem a assegurar a sua conservação e mediante autorização da Alfândega.

11 — As mercadorias armazenadas em regime de depósito provisório poderão ser objecto de exames prévios ou de recolha de amostras, nos termos da legislação aduaneira aplicável.

12 — As mercadorias armazenadas em regime de entreposto nos depósitos gerais francos poderão ser objecto, nas condições estabelecidas pela Alfândega, de manipulações usuais destinadas a assegurar a sua conservação ou a melhorar a sua apresentação ou qualidade comercial, podendo ainda, nos termos da legislação aduaneira, ser objecto de exames prévios ou de recolha de amostras ou de alteração da sua natureza e da forma ou modo de acondicionamento.

13 — O prazo de armazenagem de mercadorias em regime de entreposto nos depósitos gerais francos é o que estiver fixado na lei.

14 — Decorrido o prazo fixado para a armazenagem em regime de entreposto sem que as mercadorias tenham sido declaradas para um regime aduaneiro, as mesmas serão consideradas na situação de demoradas e sujeitas às consequências previstas na legislação aduaneira.

15 — As mercadorias que avariarem durante a sua permanência em depósito, desde que as circunstâncias o aconselhem, podem ser destruídas com autorização e sob controlo aduaneiro, depois de avisado o depositante, nos termos da lei.

16 — Quando a mercadoria em depósito seja constituída por armamento, será notificado o Comando-Geral da Polícia de Segurança Pública e, em caso de necessidade de abertura de embalagens, providenciar-se-á a presença de um perito daquele Comando-Geral.

17 — Quando o armamento se destinar às Forças Armadas Portuguesas, a abertura referida no número anterior será feita na presença de um delegado do Estado-Maior.

18 — As mercadorias cuja permanência nos armazéns dos depósitos gerais francos implique a sua deterioração, dano grave ou prejuízo iminente terão o mesmo tratamento que as que excederem os prazos de armazenagem previstos na lei se o consignatário não cumprir a notificação para o seu lavantamento.

19 — O depositário reserva-se o direito de inspecionar ou mandar inspecionar os volumes armazenados nos depósitos gerais francos quando haja suspeitas de roubo ou furto ou de que o conteúdo dos mesmos seja diverso do declarado.

20 — A inspecção referida no número anterior será efectuada na presença de representantes das autoridades competentes, do depositário e do depositante, que, para o efeito, receberão avisos prévios, sendo da mesma lavrado um auto, que será assinado por todos os participantes.

21 — A não comparência do depositante ou seu representante na data e hora indicadas para inspecção dos volumes, nos termos do número anterior, não é motivo impeditivo da realização de tal inspecção.

22 — A APL, relativamente às mercadorias recebidas nos depósitos gerais francos, não é responsável pelas avarias ou danos que as mesmas possam sofrer resultantes de vício oculto ou próprio da mercadoria, do seu modo de acondicionamento ou de qualquer caso de força maior que não lhe seja imputável.

23 — A APL não é responsável pelas faltas de peso que à saída da mercadoria possam ser encontradas, salvo se, aquando da sua entrada no depósito geral franco, por se ter notado qualquer indício ou vestígio de arrombamento, violação das embalagens, ou a pedido do depositante, tiver sido feita a respectiva pesagem e a consequente selagem dos volumes.

24 — A APL só poderá restituir a mercadoria ao depositante após autorização da autoridade aduaneira.

25 — A entrega da mercadoria a terceiros, com permissão expressa do depositante, será condicionada, para além da autorização aduaneira, à lei aplicável.

26 — Nas situações previstas nos n.ºs 9, 14, 15, 16, 17 e 18, o depositante é responsável pelo pagamento de todas as taxas e despesas devidas pelas mercadorias até à data da sua entrega à Alfândega sempre que as mesmas sejam sujeitas a leilão pela autoridade aduaneira.

27 — A restituição das mercadorias armazenadas nos depósitos gerais francos, independentemente do seu regime aduaneiro, só poderá ser feita mediante a apresentação do título de depósito, passado pela autoridade portuária, e da autorização de saída, dada pela autoridade aduaneira.

28 — A APL poderá estabelecer um regime especial de prioridade de saída de mercadorias em casos de reconhecida necessidade.

29 — O depósito e guarda de mercadorias nos depósitos gerais francos rege-se pelo contrato de depósito, nos termos da lei civil.

30 — A forma de funcionamento dos depósitos gerais francos será objecto de regulamento específico, a aprovar pela APL.

Artigo 60.º

Armazenagem de mercadorias nos armazéns, terraplenos e cais livres

1 — A armazenagem nas zonas exteriores aos depósitos gerais francos só pode efectuar-se, mediante prévia autorização da autoridade portuária, nos locais a esse fim destinados e durante períodos determinados.

2 — Nos armazéns, terraplenos e cais livres podem ser armazenadas mercadorias em regime de depósito provisório pelos prazos fixados pela autoridade aduaneira e nas condições expressas na lei, salvaguardando a sua separação de mercadorias armazenadas não sujeitas a qualquer regime aduaneiro.

3 — Decorrido o prazo fixado para regime de depósito provisório sem que as mercadorias tenham sido atribuído um regime aduaneiro, as mesmas serão consideradas na situação de demoradas e sujeitas às consequências previstas na legislação aduaneira.

4 — Na situação prevista no número anterior, o depositante é responsável pelo pagamento de todas as taxas e demais encargos devidos pelas mercadorias até à data da sua entrega à Alfândega sempre que as mesmas sejam sujeitas a leilão pela autoridade aduaneira.

5 — A armazenagem das mercadorias deve ser efectuada com o máximo cuidado, de modo a evitar o seu arrastamento ou danos, quer nas próprias mercadorias, quer nas infra-estruturas e instalações do porto, e com uma arrumação adequada às respectivas características, no tocante ao peso, superfície e altura.

6 — Quando, nos termos dos n.ºs 1 e 2, a APL efectuar a recepção para armazenagem de mercadorias nos armazéns, terraplenos e cais livres, independentemente do regime aduaneiro a que se encontram sujeitas, será feita a conferência e entregue ao respectivo depositante um recibo, segundo modelo a definir pela APL.

7 — Os encargos com a conferência e a vigilância das mercadorias recebidas nas condições referidas no número anterior são da responsabilidade do depositante.

Artigo 61.º**Armazenagem de contentores nos terraplenos e cais livres**

1 — A armazenagem de contentores cheios ou vazios nos cais e terraplenos livres pode efectuar-se, mediante prévia autorização da APL, nos locais a esse fim destinados e durante períodos determinados.

2 — À recepção de contentores aplicam-se as normas constantes dos n.ºs 6 e 7 do artigo 60.º

3 — A colocação dos contentores nos locais será feita de acordo com o estipulado nos n.ºs 8 e 9 do artigo 58.º

Artigo 62.º**Transferência do local de armazenagem**

1 — A APL pode, em caso de reconhecida necessidade, desde que autorizada pela Alfândega e mediante aviso prévio ao depositante, promover a remoção para outros locais de mercadorias ou de contentores, cheios ou vazios, independentemente do seu regime aduaneiro, sendo os encargos com a remoção de sua responsabilidade.

2 — A APL não é responsável por quaisquer prejuízos, danos ou ocorrências que se verifiquem em consequência da remoção referida no número anterior, não tendo os depositantes, donos, consignatários e expedidores das mercadorias ou dos contentores removidos direito a qualquer indemnização por aquele facto.

Artigo 63.º**Relações entre as autoridades portuária e aduaneira**

1 — A autoridade portuária facultará à autoridade aduaneira a consulta dos registos ou documentos relacionados com mercadorias, veículos e passageiros movimentados na área de exploração do porto.

2 — Só poderão ter acesso à consulta referida no número anterior funcionários devidamente credenciados para o efeito.

Artigo 64.º**Mercadorias demoradas e abandonadas**

1 — Para efeitos do presente Regulamento, consideram-se:

- a) Demoradas — as mercadorias armazenadas nos depósitos gerais francos ou nos armazéns, terraplenos e cais livres em regime de depósito provisório que ultrapassem os prazos de armazenagem estabelecidos na lei, sendo, por esse facto, obrigatoriamente relacionadas e entregues à Alfândega para procedimento, em conformidade com a legislação aduaneira;
- b) Abandonadas — as mercadorias, coisas ou objectos, libertos ou não da acção fiscal, que permaneçam na área portuária sem autorização da APL ou para além dos períodos autorizados e que, após notificação, o respectivo depositante, dono ou consignatário, ou quem os substitua, não proceda à sua remoção no prazo que lhe for estabelecido.

2 — A notificação referida na alínea b) do número anterior será feita pessoalmente ou através de carta registada com aviso de recepção, devendo, em caso de desconhecimento da identidade do dono, do consignatário ou de quem os substitua, do endereço ou do seu paradeiro, ser feita através de editais, a afixar os locais habituais e áreas de exploração do porto, e de publicação em dois jornais de maior tiragem da capital e em dois dias seguidos.

3 — As mercadorias, coisas ou objectos considerados abandonados e sujeitos à acção fiscal são relacionados e entregues à Alfândega, nos termos da legislação aduaneira.

4 — O dono e o consignatário, ou quem os substitua, de mercadorias, coisas ou objectos considerados abandonados e não sujeitos à acção fiscal são responsáveis pela sua remoção, obrigando-se a pagar à APL a realização desse serviço, se o não executarem no prazo que lhes for estabelecido.

5 — Sempre que a APL for obrigada a efectuar a remoção de bens abandonados, poderá apropriar-se deles, nos termos gerais de direito, e proceder à sua venda.

Artigo 65.º**Remoção de lixos e resíduos**

1 — A remoção de lixos, resíduos ou outros materiais resultantes da movimentação das mercadorias é da responsabilidade dos operadores portuários ou das entidades que realizem tal operação.

2 — Não é permitido o lançamento à água de resíduos, lixos ou outras matérias resultantes das operações portuárias.

3 — A limpeza e remoção de lixos devem processar-se imediatamente após a operação de que resultarem, podendo a APL mandar executar essas tarefas se não realizadas prontamente pela entidade responsável, debitando-lhe os correspondentes encargos.

4 — A infração ao disposto nos números anteriores fará incorrer os faltosos em responsabilidade civil.

CAPÍTULO IV**Passageiros****Artigo 66.º****Regime dos passageiros**

1 — Consideram-se passageiros todas as pessoas de idade superior a um ano que, sendo transportadas em embarcações que utilizem as instalações do porto, não integrem as respectivas tripulações.

2 — Os passageiros, quanto às características das embarcações que os transportam, consideram-se de navegação marítima ou de navegação fluvial.

3 — Os passageiros, quanto ao regime do seu movimento, consideram-se:

- a) Embarcados — os passageiros que iniciam a sua viagem no porto de Lisboa;
- b) Desembarcados — os que terminam a sua viagem no porto de Lisboa;
- c) Em trânsito — os que, vindo a bordo de embarcações que cheguem ao porto, nas mesmas continuem a sua viagem, podendo, durante a respectiva escala, desembarcar e reembarcar.

Artigo 67.º**Lista de passageiros de navegação marítima**

1 — Os agentes das embarcações que transportem passageiros têm obrigatoriamente de avisar a APL, por escrito, com a antecedência mínima de 24 horas, do número de passageiros a desembarcar e a embarcar, assim como os horários previstos para a movimentação de bagagens e passageiros.

2 — A chegada das embarcações que transportem passageiros o respectivo agente fará entrega na APL da lista dos passageiros em trânsito.

3 — Antes da largada das embarcações referidas no número anterior o respectivo agente de navegação fará entrega na APL da lista dos passageiros a embarcar.

4 — As listas referidas nos números anteriores devem conter o nome, nacionalidade, origem ou destino dos passageiros.

5 — O agente da embarcação é responsável por todos os prejuízos advinentes do incumprimento do preceituado nos números anteriores.

Artigo 68.º**Desembarque e embarque de passageiros de navegação marítima**

1 — O desembarque ou embarque de passageiros efectua-se nos locais indicados pela APL, através de passadiços apropriados.

2 — É obrigatório o uso de passadiços da APL.

3 — O acesso aos locais de embarque e desembarque é autorizado a passageiros que sejam portadores de documento que os identifique nessa qualidade, para além dos exigíveis pelas autoridades marítima, aduaneira e de fronteira.

4 — As normas e taxas para a utilização de instalações por passageiros serão definidas pelo conselho de administração da APL.

Artigo 69.º**Bagagem de passageiros de navegação marítima**

1 — A movimentação de bagagem de camarote é efectuada directamente pela APL ou através de entidade por si contratada para o efeito.

2 — Compete à APL estabelecer as horas de início e conclusão de cada operação de movimentação de bagagens, bem como coordenar e fiscalizar o respectivo serviço de movimentação, sem prejuízo das atribuições conferidas por lei a outras autoridades.

3 — A movimentação de bagagem de camarote no desembarque compreende o transporte de bordo para o local onde será efectuada a revisão aduaneira e desde até à porta exterior da estação marítima, sobre veículo ou não.

4 — A movimentação de bagagem de camarote a embarcar compreende o transporte desde a porta exterior ou de entrada da estação marítima até ao local onde será efectuada a revisão aduaneira e deste para bordo, passando pelo sistema de segurança.

5 — A movimentação de bagagem de porão rege-se pelas normas aplicáveis à movimentação de mercadorias.

6 — As normas e taxas para a movimentação de bagagem de passageiros serão definidas pelo conselho de administração da APL.

CAPÍTULO V

Equipamento

Artigo 70.º

Equipamento terrestre

1 — Consideram-se equipamento terrestre as máquinas, aparelhos, instrumentos e utensílios destinados a serem utilizados em terra pelas embarcações, contentores, mercadorias e passageiros, na sua movimentação no porto.

2 — Nos terminais e instalações especializadas geridos, nos termos da lei, directamente pela autoridade portuária é obrigatório o uso de equipamento da APL, sempre que esta o tenha disponível e seja adequado ao fim para que é destinado, podendo, em situações especiais, e a título excepcional, ser autorizado o uso de outro equipamento.

3 — Nos espaços e instalações licenciados ou concessionados para a operação portuária constitui obrigação do respectivo titular dispor do pessoal e equipamentos necessários e adequados ao objecto da licença ou concessão.

4 — Nas restantes instalações a movimentação vertical de mercadorias é assegurada pela APL, que manterá ao serviço da operação o pessoal e equipamentos necessários para esse fim, com excepção dos casos em que seja autorizada pela APL, a pedido dos operadores portuários, a utilização de equipamento próprio, nas condições que forem acordadas, sendo nestas instalações da responsabilidade dos operadores assegurar os meios de movimentação horizontal de mercadorias.

5 — Os equipamentos terrestres a utilizar na operação portuária deverão reunir as adequadas condições de funcionamento e segurança, sendo impedida a sua utilização e ordenada a sua retirada do porto quando tal não aconteça.

6 — As normas relativas à utilização de equipamento terrestre serão objecto de regulamentação específica, a aprovar pela APL.

Artigo 71.º

Equipamento flutuante

1 — Consideram-se equipamento flutuante as embarcações, máquinas, aparelhos e instrumentos destinados a serem utilizados a bordo por embarcações, mercadorias e passageiros.

2 — A utilização de equipamento de elevação flutuante privado na movimentação de carga geral e graneis sólidos na área de jurisdição da APL depende da autorização desta.

3 — As normas relativas à utilização de equipamento flutuante constarão de regulamento específico, a aprovar pela APL.

CAPÍTULO VI

Terminais e instalações especializadas

Artigo 72.º

1 — Para efeitos do presente Regulamento, designa-se por terminal um conjunto de postos de acostagem e terraplenos gerido por uma única entidade.

2 — Entende-se por instalação especializada um conjunto de infra-estruturas e equipamentos portuários especialmente vocacionados para a acostagem de navios e para a movimentação de passageiros, ou de determinado tipo de mercadoria e sua eventual armazenagem, quando provenientes ou destinados ao transporte marítimo.

3 — A utilização de terminais e instalações especializadas rege-se por regulamentação específica, a aprovar pela APL.

CAPÍTULO VII

Utilização de zonas flúvio-marítima e terrestre, cais e instalações

Artigo 73.º

Regime

1 — A utilização de edificações, instalações, terraplenos, terrenos, cais, pontes-cais, leito do rio e margens nas áreas de jurisdição da APL depende de prévia autorização da autoridade portuária, a conceder mediante licença, contrato de concessão, avença ou outros meios legais ou regulamentares de cedência.

2 — As normas e condições de utilização serão objecto de definição pelo conselho de administração da APL, salvo disposição legal em contrário.

CAPÍTULO VIII

Vigilância e policiamento do porto

Artigo 74.º

Regime

A vigilância e o policiamento do porto rege-se por regulamentos específicos, a aprovar pela APL, depois de prévia audição das autoridades aduaneira, marítima, policial e, eventualmente, de outras entidades a quem a lei atribua funções especiais em razão das matérias previstas neste capítulo.

CAPÍTULO IX

Fiscalização, conferência, vistoria e peritagem

Artigo 75.º

A realização das acções ou actividades previstas no presente Regulamento não poderá, em caso algum, impedir o livre acesso e o exercício de fiscalização, conferência, vistoria e peritagem às autoridades referidas no n.º 1 do artigo 3.º, no âmbito das suas competências, ou eventualmente a outras a quem a lei atribua essas funções, desde que exercidas por pessoal devidamente identificado e credenciado para o efeito.

Artigo 76.º

A entrada a bordo das embarcações fundeadas ou acostadas e o acesso às instalações e edificações privadas, licenciadas, concessionadas, avençadas ou em qualquer outro regime legal ou regulamentar de cedência serão facultados ao pessoal da APL, mediante a exibição de credencial ou do respectivo cartão de identificação, quando no exercício das suas funções.

CAPÍTULO X

Dragagens e lançamento de dragados

Artigo 77.º

1 — As dragagens na zona flúvio-marítima da área de jurisdição da APL só podem ser efectuadas mediante autorização, através de licença concedida pela autoridade portuária.

2 — O lançamento nas águas do rio de dragados ou outras matérias só poderá ser efectuado sob licença da APL, obrigatoriamente para locais determinados para o efeito.

3 — As normas e condições de licenciamento das operações referidas no n.º 2 serão definidas pelo conselho de administração da APL.

CAPÍTULO XI

Interesse portuário

Artigo 78.º

Noção

1 — Para efeitos de aplicação do presente Regulamento e de eventuais normativos em que a APL seja parte interessada, entende-se

por interesse portuário um conjunto de valores que devem ser prosseguidos pela autoridade portuária na defesa do interesse público, designadamente:

- a) Garantia da segurança e conservação das infra-estruturas, instalações, edificações e equipamento portuários;
- b) Salvaguarda de bens e do meio ambiente das zonas flúvio-marítimas e terrestres sob sua jurisdição;
- c) Protecção dos legítimos interesses da comunidade portuária;
- d) Optimização e racionalização da exploração económica e do desenvolvimento do porto de Lisboa.

2 — A aplicação das normas contidas no presente Regulamento e em regulamentação complementar poderá ser prejudicada sempre que o interesse portuário o justifique e seja evocado pela autoridade portuária.

CAPÍTULO XII

Disposições diversas

Artigo 79.º

Prestação de outros serviços

1 — A APL põe à disposição dos utentes outros serviços, designadamente fornecimento de água potável, energia eléctrica, combustíveis e aluguer de ferramentas, máquinas e utensílios.

2 — A prestação dos serviços previstos neste artigo rege-se-á por regulamentos específicos, a aprovar pela APL.

Artigo 80.º

Exercício de outras actividades na área do porto

1 — A APL poderá permitir o exercício de outros usos e actividades na área da sua jurisdição, especialmente de natureza comercial, industrial ou de prestação de serviços.

2 — Os usos de actividades referidos no número anterior rege-se-ão por regulamentos específicos, a aprovar pela APL.

3 — O exercício de actividades piscatórias e as práticas de natacão e de desportos náuticos na área de jurisdição da APL rege-se-ão pela legislação que vigorar sobre a matéria e ainda por disposições complementares a aprovar pela autoridade portuária, com prévia audição das entidades competentes.

Artigo 81.º

Acesso de pessoas e veículos às zonas vedadas e circulação e permanência de viaturas nas áreas e parques de estacionamento do porto.

O acesso de pessoas e veículos às zonas vedadas e a circulação e permanência de viaturas nas áreas e parques de estacionamento do porto rege-se-ão por regulamentos específicos, a aprovar pela APL, depois de prévia audição das autoridades aduaneira, marítima e policial.

Artigo 82.º

Obras

1 — Na sua área de jurisdição compete à APL conceder licenças para a execução de obras, incluindo construções, demolições, escavações, aterros e terraplenagens.

2 — Não pode ser efectuado qualquer tipo de obra sem que previamente tenha sido autorizada através de licença.

3 — A falta de licença ou a violação das condições da licença concedida poderá originar a suspensão ou o embargo da obra, podendo ainda ser ordenada a demolição da construção.

4 — As normas e condições de licenciamento de obras serão definidas pelo conselho de administração da APL.

Artigo 83.º

Descarga de terras e entulhos

1 — Na área de jurisdição da APL a descarga de terras e entulhos só poderá efectuar-se mediante autorização, através de licença concedida pela autoridade portuária, obrigatoriamente para os locais determinados para esse efeito e nas condições por ela estabelecidas.

2 — As normas e condições de licenciamento das descargas de terras e entulhos serão definidas pelo conselho de administração da APL.

Artigo 84.º

Prestação de informações e consulta de documentação

As entidades que utilizem o porto, qualquer que seja o regime ou a qualidade em que o façam, estão vinculadas a prestar todas as informações e a fornecer os elementos estatísticos, dados ou previsões referentes às actividades na área portuária que lhes sejam pedidas pela APL nos prazos que forem fixados.

Portaria n.º 207/91

de 13 de Março

A aprovação do novo regime jurídico da operação portuária, através do Decreto-Lei n.º 151/90, de 15 de Maio, implica a necessidade de publicar os regulamentos de exploração de cada porto.

Tendo sido ouvidos os trabalhadores e operadores portuários, através das suas organizações representativas nos portos do Douro e Leixões:

Manda o Governo, pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, nos termos do disposto no artigo 46.º do Decreto-Lei n.º 151/90, de 15 de Maio, que seja aprovado o Regulamento de Exploração dos Portos do Douro e Leixões, anexo a esta portaria e que dela faz parte integrante.

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Assinada em 31 de Janeiro de 1991.

O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, *Joaquim Martins Ferreira do Amaral*.

Regulamento de Exploração dos Portos do Douro e Leixões

CAPÍTULO I

Disposições gerais

SECÇÃO I

Aplicação do Regulamento de Exploração

Artigo 1.º

Objecto e âmbito

O presente Regulamento estabelece as normas de funcionamento e exploração económica dos portos do Douro e Leixões e aplica-se na área de exploração portuária sob jurisdição da Administração dos Portos do Douro e Leixões, doravante também designada por APDL, Administração ou autoridade portuária.

Artigo 2.º

Área de exploração

1 — Para os efeitos do artigo anterior, considera-se área de exploração aquela onde se exercem actividades ligadas ao comércio marítimo.

2 — A área dos portos reservada à exploração terrestre será classificada em:

- a) Zona de trabalho;
- b) Zona de trânsito;
- c) Zonas de depósito ou armazenagem.

3 — A definição das zonas referidas no número anterior constará de normas internas, a aprovar pela APDL.

Artigo 3.º**Competência**

Dentro da área de exploração a Administração tem competência para, nomeadamente:

- a) Construir e conservar as obras marítimas e terrestres dos portos;
- b) Adquirir equipamento flutuante e terrestre;
- c) Autorizar a execução de quaisquer obras ou trabalhos;
- d) Exercer ou autorizar o exercício de actividades comerciais, industriais ou de serviços;
- e) Dirigir e coordenar os serviços da navegação;
- f) Prestar serviços de reboque e assistência;
- g) Licenciar, coordenar e fiscalizar a actividade dos operadores portuários;
- h) Licenciar, coordenar e fiscalizar a actividade dos agentes de navegação;
- i) Licenciar e regulamentar o exercício da actividade de reparação e fornecimento aos navios;
- j) Aplicar as sanções previstas nas leis e regulamentos;
- k) Cobrar taxas relativas a quaisquer actividades ou serviços prestados.

Artigo 4.º**Exclusivo**

A exploração dos portos do Douro e Leixões só pode ser efectuada pela respectiva administração portuária, directamente ou por empresas licenciadas ou concessionadas.

Artigo 5.º**Sujeição ao regulamento de tarifas**

O regulamento de tarifas da APDL estabelecerá as normas de incidência e as taxas devidas pela utilização das instalações, equipamentos e prestação de serviços.

SECÇÃO II**Normas de aplicação geral****Artigo 6.º****Requisições à Administração**

1 — É obrigatória a requisição escrita para prestação de serviços e utilização de equipamentos, em impressos próprios da Administração e de acordo com as normas por esta estabelecidas.

2 — Os utentes indicarão à Administração os seus representantes ou agentes autorizados a firmar requisições e expedirão credencial avulsa para os que não disponham de autorização genérica depositada na Direcção dos Serviços de Exploração.

3 — Os requisitantes respondem pelo pagamento dos serviços pedidos, salvo se os mesmos não forem efectuados por motivos imputáveis à Administração.

Artigo 7.º**Fiscalização e coordenação**

No exercício das suas funções de fiscalização e coordenação, a Administração poderá intervir nos trabalhos efectuados pelos utentes portuários, sempre que tal se justifique.

Artigo 8.º**Reparação de estragos**

1 — A reparação de avarias ou estragos culposamente causados em equipamentos ou quaisquer bens dos portos será efectuada pela Administração, ou pelos respectivos responsáveis, sob a fiscalização técnica da Administração.

2 — A Administração notificará o causador ou o seu representante, indicando-lhe o custo orçamentado para a realização do serviço pela Administração e fixando-lhe prazo para a reparação.

3 — No caso de os responsáveis não responderem, não cumprirem ou cumprirem deficientemente a reparação, a Administração efectuará os respectivos trabalhos, debitando-lhes os encargos inerentes.

Artigo 9.º**Garantia de encargos**

1 — Em caso de não pagamento de tarifas ou outros encargos dentro do prazo estabelecido, poderá a Administração, sem prejuízo da cobrança coerciva, accionar as cauções a esse fim destinadas e interditar o exercício da actividade em caso de não reconstituição da caução accionada.

2 — Pode ser solicitado às autoridades competentes que não autorizem a saída de qualquer navio que seja responsável por pagamentos devidos à Administração, enquanto os mesmos não forem liquidados ou garantidos por caução ou fiança idónea.

3 — A Administração poderá exigir o pagamento imediato de tarifas ou outros encargos, não permitindo, se necessário, a retirada de mercadorias.

4 — Sempre que a Administração assim o entenda, é lícito exigir a prestação de depósito-caução ou o pagamento antecipado dos serviços a prestar.

Artigo 10.º**Reclamação de facturas**

1 — A reclamação de facturas só é admitida desde que apresentada dentro do prazo nela indicado para pagamento.

2 — Pela reclamação julgada improcedente, ou procedente por facto imputável ao reclamante, são devidos juros de mora à taxa legal, a contar da data limite para o pagamento da factura.

3 — Em caso de cobrança coerciva será debitada a taxa de 1000\$, que acrescerá à importância da factura, para efeitos de execução fiscal.

Artigo 11.º**Horário de funcionamento dos portos**

1 — A Administração fixará o horário de funcionamento dos portos, de acordo com a lei e as necessidades do serviço.

2 — Em situações de congestionamento, a Administração poderá determinar a execução de trabalhos ao longo de todo o horário normal de funcionamento dos portos, sendo os encargos inerentes integralmente suportados pelos respectivos utilizadores.

3 — A Administração, quando tal se revelar conveniente para o funcionamento dos portos, poderá determinar a realização de operações fora do período normal, podendo aplicar as taxas que forem devidas, nos termos regulamentares.

4 — A Administração poderá não efectuar trabalhos que lhe sejam requisitados para fora do horário normal de funcionamento dos portos, sem direito a indemnização ao requisitante.

5 — O agravamento das taxas de serviços prestados e do pessoal utilizado em trabalho fora do horário normal será estabelecido pelo conselho de administração.

CAPÍTULO II**Embarcações****SECÇÃO I****Definições****Artigo 12.º****Embarcações**

1 — Consideram-se embarcações todos os veículos aquáticos de qualquer natureza, incluindo os sem imersão, os hidroaviões, as construções flutuantes com ou sem propulsão, utilizados ou susceptíveis de serem utilizados como meio de transporte sobre a água, na reparação naval, na construção de obras marítimas e no recreio.

2 — Para melhor esclarecimento dos casos especiais contemplados no presente Regulamento e no regulamento de tarifas, considera-se:

- a) Embarcação de passageiros — aquela que tenha alojamento para um mínimo de 24 passageiros;
- b) Embarcação de contentores ou porta-contentores — aquela que transporta exclusivamente contentores;
- c) Embarcação *roll-on/roll-off* ou *ro-ro* — aquela que permite que a entrada e saída de mercadorias, entre o cais e a embarcação, e vice-versa, se faça directamente por meio de veículos com rodas;

- d) Embarcação de pesca — aquela que é utilizada na indústria extractiva da pesca, para captura de espécies ictiológicas, de plantas marinhas ou de outros recursos vivos do mar;
- e) Embarcação de recreio — aquela que se emprega nos desportos náuticos, na pesca desportiva ou em simples entretenimento, sem quaisquer fins lucrativos para os seus utentes ou proprietários.

3 — A classificação das embarcações não referidas no número anterior, quanto ao serviço a que se destinam e às zonas em que exercem a sua actividade, é a constante do Regulamento Geral das Capitánias.

Artigo 13.º

Tonelagens e parâmetros caracterizadores

1 — Para os efeitos de aplicação do presente Regulamento, a tonelagem das embarcações é a constante dos certificados das sociedades classificadoras de embarcações.

2 — Serão aceites alterações aos valores, desde que devidamente certificadas.

3 — Para os efeitos do presente Regulamento considera-se:

- a) Tonelagem de arqueação bruta (TAB) — a soma dos volumes internos de todos os espaços fechados e cobertos que estejam abaixo ou acima do convés, convertidos em toneladas Moorson, iguais a 2,832 m³ ou 100 pés cúbicos;
- b) Tonelagem de arqueação líquida (TAL) — o resultado da dedução à tonelagem de arqueação bruta dos volumes dos espaços não utilizáveis comercialmente, nomeadamente os destinados à tripulação, casa de navegação, TSF, máquinas, caldeiras, água, combustíveis, duplos fundos;
- c) Porte bruto (*gross deadweight*) — o peso máximo de carga, passageiros e sua bagagem, combustíveis, água, mantimentos e sobressalentes, expresso em toneladas métricas, e que corresponde à diferença entre o peso da embarcação carregada e o peso da embarcação leve;
- d) Porte líquido (*net deadweight*) — o peso máximo de carga e passageiros que a embarcação poderá transportar, expresso em toneladas métricas;
- e) Deslocamento — o peso total da embarcação expresso em toneladas métricas, que equivale ao peso do volume de água que a carena desloca, considerando-se, no caso dos navios de guerra de superfície, o seu deslocamento máximo e, nos submersíveis, o seu deslocamento de imersão, mencionadas na documentação de bordo ou nos planos respectivos, salvo se for exibido certificado de arqueação, caso em que prevalecerão as indicações constantes deste documento.

Artigo 14.º

Agente de navegação

Só podem exercer a actividade de agente de navegação nos portos do Douro e Leixões as sociedades comerciais titulares de licença concedida pela Administração, nos termos da legislação em vigor.

SECÇÃO II

Acostagem e desacostagem das embarcações

Artigo 15.º

Previsão de serviços

1 — Todas as embarcações deverão, com antecedência e dentro dos prazos estabelecidos pela Administração, dar conhecimento à Direcção dos Serviços de Exploração, por meio de documento próprio, dos dias previsíveis da chegada e da saída da embarcação, suas dimensões, calado, tonelagem, finalidade da escala, natureza e tonelagem da mercadoria a descarregar e ou a carregar, identidade das empresas operadoras, cais preferenciais e todas as informações necessárias, pelas quais se tenha conhecimento das operações que a embarcação pretende realizar e meios mais adequados a utilizar, a fim de poder ser-lhe dada a devida assistência e rápido desembarço.

2 — Sempre que haja alteração de quaisquer elementos fornecidos, deve ser dado imediato conhecimento à Direcção dos Serviços de Exploração.

3 — Os prejuízos de qualquer natureza que advenham de erradas informações serão da inteira responsabilidade da entidade que as prestou.

4 — Não necessitam de cumprir as formalidades referidas no n.º 1 deste artigo as embarcações de pesca que não venham atracar a cais comerciais.

Artigo 16.º

Requisição de serviços

1 — Os agentes de navegação, para a realização dos serviços de movimentação dos navios, deverão apresentar na Direcção dos Serviços de Exploração, e dentro dos prazos que forem fixados pela Administração, requisição escrita correctamente preenchida na qual conste a hora da execução do trabalho.

2 — Na hipótese de o serviço requisitado não se efectuar, ou ter de ser alterado, os agentes deverão cancelar, ou alterar, por escrito, os pedidos formulados, sendo aplicados os débitos regulamentares, caso essas alterações tenham sido motivadas por razões alheias à Administração.

Artigo 17.º

Ordem de acostagem das embarcações

1 — Salvo o disposto no artigo seguinte, as embarcações acostarão pela ordem da sua chegada, sem prejuízo de interesse portuário ou outros devidamente reconhecidos, a Direcção dos Serviços de Exploração considerar ser de alterar essa ordem.

2 — As áreas de acostagem são:

- a) No porto do Douro — em frente da barra;
- b) No porto de Leixões — à linha das 3 milhas com o centro no posto de radar da Administração.

3 — Para as embarcações que demandem o Douro e fiquem fundeadas em frente de Leixões, a ordem, para efeito de atracação no Douro, é considerada a partir da hora em que entrarem na área das 3 milhas do porto de Leixões, desde que no momento de começar a pilotagem da entrada estejam em frente da barra de forma a poderem entrar no rio segundo a posição que lhes corresponder em função dos calados.

4 — Para as embarcações que estão a fazer operações em Leixões e que depois demandem o Douro, a ordem, para efeito de acostagem neste porto, será considerada a partir da hora em que terminarem as suas operações, desde que no momento de começar a pilotagem de entrada estejam em frente da barra, de forma a poderem entrar no rio segundo a posição que lhes corresponder em função dos calados.

Artigo 18.º

Prioridades de acostagem

1 — Terão prioridade de acostagem e realização de operações comerciais, em relação às outras embarcações:

- a) As embarcações que, por reconhecido interesse público, a Administração entenda deverem atracar com preferência sobre todos ou alguns dos outros;
- b) As embarcações que, por motivo da sua segurança ou da sua tripulação, as autoridades marítimas entendam deverem ser imediatamente atracadas;
- c) As embarcações de passageiros com mais de 24 passageiros em trânsito ou que tenham para desembarcar ou embarcar este número;
- d) Embarcações destinadas exclusivamente a cais especializados, e unicamente nestes;
- e) Embarcações que transportem gado vivo, para o desembarque do mesmo gado, ou mercadorias perecíveis.

2 — As embarcações que acostem a cais especializados para os quais não tenham prioridade serão obrigadas a mudar de cais ou mesmo a fundear, caso não haja cais disponível, a favor das que tenham essa prioridade.

Artigo 19.º

Marcação de lugar em caso de congestionamento

Em situação de congestionamento do porto de Leixões, após o controlo das 3 milhas, as embarcações poderão ausentar-se e demandar outros portos, sem perda da ordem de chegada, devendo para o efeito obedecer às seguintes normas:

- a) A agência de navegação do navio comunicará previamente à Direcção dos Serviços de Exploração que a embarcação se ausentará do porto durante o período de tempo previsto para espera de acostagem;
- b) A embarcação, na altura em que lhe competir acostar em sequência da lista de ordem de acostagem estabelecida, deverá ter já sido controlada pela estação de radar, com entrada na

linha das 3 milhas, pelo menos com três horas de antecedência em relação à hora em que se prevê estar livre o lugar de acostagem que lhe for destinado;

- c) No caso de alguma embarcação não satisfazer as condições previstas na alínea anterior, perderá a vez de acostar que lhe competiria pelo primeiro controlo efectuado e será tratada como qualquer outra embarcação que demande o porto pela primeira vez, marcando posição a partir da ordem da segunda chegada.

Artigo 20.º

Perda de posição para acostar

1 — As embarcações que entrem nos portos e que, tendo lugar no cais, não pretendam começar a trabalhar imediatamente perdem a sua posição a favor de outras que o pretendam fazer.

2 — Sempre que se verifique haver embarcações à espera de vez para acostar e a Administração imponha o trabalho ao longo de todo o horário normal, qualquer das embarcações acostadas que não cumpria essa determinação terá de desacostar, dando lugar a outra que se apresente para trabalhar.

3 — A embarcação desacostada nos termos do número anterior ocupará posteriormente o primeiro cais vago, cabendo a cada uma delas custear as despesas derivadas da sua própria deslocação de e para o cais.

Artigo 21.º

Obrigatoriedade de acostagem

1 — É obrigatória a acostagem aos cais de todas as embarcações que demandem os portos para operações comerciais e que estejam em condições de as poder efectuar.

2 — A dispensa de acostagem só poderá ser permitida pela Direcção dos Serviços de Exploração em casos excepcionais, devidamente justificados.

Artigo 22.º

Competência para autorizar ou ordenar a acostagem, desacostagem e mudança de cais

1 — Nenhuma embarcação poderá acostar ou desacostar sem prévia autorização da Direcção dos Serviços de Exploração.

2 — Os Serviços de Exploração poderão ordenar a desacostagem ou a mudança de lugar a qualquer embarcação acostada, sempre que o julguem conveniente aos interesses do porto.

3 — O não cumprimento do estabelecido nos números anteriores justificará o recurso a meios coercivos, por parte da Administração, com o fim de fazer respeitar a lei.

4 — Quando da inobservância do estabelecido nos n.ºs 1 e 2 resultarem prejuízos para terceiros, serão os mesmos da responsabilidade da embarcação em falta.

Artigo 23.º

Determinação dos locais de acostagem

1 — A Direcção dos Serviços de Exploração fixará os locais de acostagem das diferentes embarcações conforme as suas características, comprimento e calado, fundos das docas, natureza das mercadorias a movimentar, equipamento adequado para o serviço a realizar, áreas de armazenagem disponíveis e outros factores que se entendam conveniente considerar.

2 — Os locais de acostagem serão indicados aos pilotos pelo pessoal da Administração.

Artigo 24.º

Quando se considera acostada ou desacostada uma embarcação

1 — Uma embarcação considera-se acostada ao cais ou a outra embarcação a partir do momento em que é passado o primeiro cabo ao cais ou a outra embarcação.

2 — Uma embarcação considera-se desacostada do cais ou de outra embarcação a partir do momento em que é largado o último cabo do cais ou de outra embarcação.

Artigo 25.º

Embarcações prolongadas

Em casos especiais, e desde que as condições de segurança o permitam, poderá a Direcção dos Serviços de Exploração, depois de

obtida a concordância da Capitania e dos comandantes das embarcações envolvidas, autorizar a acostagem de uma embarcação por fora de outras já acostadas aos cais.

Artigo 26.º

Precauções a tomar pelas embarcações na acostagem e desacostagem

1 — As embarcações acostarão no cais de modo a evitar danos ou avarias nas obras, instalações ou equipamento do porto.

2 — Antes de acostar, as embarcações deverão ter os guinchos de vante e ré prontos a servir, meter dentro os turcos, escadas de portolá, paus de carga e salva-vidas e ter as âncoras dentro, excepto no lado oposto ao cais onde irão acostar, de modo a não atingir os cais ou guindastes.

3 — No caso de acostarem a outras embarcações, deverão ser tomadas medidas iguais às referidas no número anterior.

4 — Todas as embarcações deverão ainda adoptar as medidas adequadas para que durante a sua permanência e desacostagem não provoquem avarias.

5 — Se as condições de tempo ou mar foram susceptíveis de porem em perigo a própria embarcação, as instalações portuárias ou terceiros, o comandante da embarcação deverá tomar todas as providências que se revelem necessárias, atendendo especialmente às acções da embarcação sobre os cais, guindastes, cabeços de amarração e defensas e a vigilância de tensão das amarras nos diferentes estados de carga e de maré.

6 — Quando as defensas forem insuficientes para a protecção da embarcação, obras ou instalações, a embarcação pedirá as que forem necessárias para tal fim, pois a falta destes elementos não será aceite como justificação para os danos que forem provocados.

Artigo 27.º

Embarcações arribadas

1 — As embarcações em perigo devido a avaria, incêndio, deslocação de carga ou outras causas justificadas terão preferência na acostagem, no cais que lhes for fixado pela Direcção dos Serviços de Exploração, para a descarga da mercadoria, rectificação da estiva ou reparação das avarias, enquanto persistirem as causas de perigo de acordo com o critério da autoridade marítima.

2 — Não se deverá manter acostada ao cais uma embarcação que corra perigo de afundamento, devendo deslocar-se para local a fixar pela autoridade marítima, onde o afundamento não possa produzir prejuízos à exploração do porto ou à navegação.

3 — As embarcações arribadas e que mais tarde pretendam efectuar operações comerciais, depois de cumprirem as formalidades normais previstas neste Regulamento, marcarão posição de acostagem para realizar essas operações a partir do momento em que comunicarem a intenção de trabalhar, mas nunca poderão alterar a planificação já efectuada pelos Serviços de Exploração relativamente às embarcações anunciadas para esse dia.

Artigo 28.º

Desacostagem das embarcações que não estejam a efectuar operações

1 — Terminadas as suas operações, as embarcações deverão ter a sua desacostagem concluída 45 minutos ou uma hora e meia após o fim daquelas operações, respectivamente, para as embarcações especializadas e para as convencionais, sob pena de lhes serem aplicadas as sobretaxas estabelecidas no regulamento de tarifas, sem prejuízo do princípio estabelecido no n.º 2 ou das demais responsabilidades da embarcação perante terceiros.

2 — A Direcção dos Serviços de Exploração poderá, excepcionalmente, autorizar uma dilatação dos prazos estabelecidos no número anterior, desde que seja formulado pedido prévio, devidamente justificado, e no caso de não resultarem prejuízos para o porto ou para terceiros.

3 — As embarcações que, concluídas as suas operações, necessitem de permanecer acostadas para certas operações, tais como abastecimento próprio, reparação e peagem especial, deverão solicitar autorização, com antecedência, aos Serviços de Exploração, que a poderão conceder, mas neste caso a embarcação poderá ser mudada para outro local mais conveniente aos interesses do porto, suportando os encargos com a sua mudança.

4 — Qualquer embarcação que pretenda acostar sem efectuar operações só será autorizada desde que haja cais livres e que não resulte prejuízo para outras embarcações, devendo largar logo que deixe de se verificar esta situação.

Artigo 29.º**Desacostagem de uma embarcação sem terminar as suas operações**

1 — Quando uma embarcação mudar de um cais para outro a fim de continuar a sua descarga ou carga sem que no intervalo tenha ido fundear, a sua acostagem será considerada seguida.

2 — Quando uma embarcação, acostada dentro da mesma contramarca fiscal, interromper as operações e fundear no porto, voltando a acostar posteriormente para completar o seu movimento, ficará sujeita ao pagamento da taxa de entrada no porto durante o tempo em que se encontrar fundeada, tal como se estivesse acostada.

3 — Quando uma embarcação interromper as operações dentro da mesma contramarca fiscal e fundear fora do porto, voltando posteriormente a acostar para completar o seu movimento, o período de ausência não será considerado para efeitos de aplicação da taxa de entrada no porto, considerando-se a nova entrada como prolongamento da anterior.

Artigo 30.º**Obrigatoriedade de boa produtividade**

1 — Toda a embarcação em operações comerciais que disponha de meios normais de trabalho é obrigada a obter um rendimento considerado satisfatório pela Administração.

2 — Quando não se atingir um rendimento conveniente nas operações de uma embarcação, poderá a Direcção dos Serviços de Exploração mandá-la desacostar, sendo as despesas resultantes imputadas ao responsável pela baixa produtividade.

3 — A embarcação retirada do cais, de acordo com o estabelecido no número anterior, terá direito a tomar o primeiro lugar na lista de embarcação à espera de acostagem, a partir do momento em que apresente à Direcção dos Serviços de Exploração a garantia de que existem condições para se atingir o rendimento exigível.

SECÇÃO III**Reboque das embarcações****Artigo 31.º****Obrigatoriedade de utilização de rebocadores e lanchas**

1 — A Administração dispõe de rebocadores e lanchas para a prestação de serviço às embarcações, dentro ou fora da sua área de jurisdição.

2 — Será proibido a qualquer entidade efectuar serviços de reboque dentro da área portuária, salvo em casos especiais, devidamente justificados e autorizados pela Administração.

Artigo 32.º**Número de reboques a utilizar**

1 — As embarcações que demandem as docas ou manobrem no interior das mesmas ficam obrigadas à utilização de um rebocador se a sua arqueação bruta for de 700 t a 1800 t e a dois rebocadores quando for superior a 1800 t.

2 — As embarcações que acostem ou desacostem no cais do molhe sul e no cais do Douro ficam obrigadas à utilização de um rebocador se a sua arqueação bruta for de 1000 t a 3000 t e a dois rebocadores quando for superior.

3 — As embarcações-tanques de porte bruto ou *gross deadweight* igual ou superior a 1000 t que utilizem qualquer dos portos de acostagem do Terminal Petrolero de Leixões ficam obrigadas à utilização de rebocadores, segundo as regras a seguir indicadas:

a) Para acostagem:

- De 1000 tdw a 3000 tdw — um rebocador;
- De 3001 tdw a 40 000 tdw — dois rebocadores;
- De mais de 40 000 tdw — quatro rebocadores;

b) Para desacostagem:

- De 1000 tdw a 3000 tdw — um rebocador;
- De 3000 tdw a 40 000 tdw — dois rebocadores;
- De mais de 40 000 tdw — dois rebocadores, garantido que seja o mínimo de 45 t de esforço de tracção.

4 — Para as embarcações de menos de 10 000 tAB são aplicados rebocadores de potência até 1500 HP e para os de tonelagem igual ou superior a 10 000 tAB, rebocadores de potência superior a 1500 HP.

5 — Poderão ser aplicados rebocadores de potência superior a 1500 HP em embarcações de tonelagem inferior a 10 000 tAB, quando expressamente requisitados ou por solicitação do Departamento de Pilotagem.

6 — A Direcção dos Serviços de Exploração poderá conceder às embarcações que disponham de meios adicionais de propulsão que lhes garantam operacionalidade complementar de modo a facilitar a acostagem o benefício de utilização de apenas um rebocador.

Artigo 33.º**Assistência de pilotos**

As manobras das embarcações que demandem os portos do Douro e Leixões, tanto para a entrada ou saída, como para navegarem, acostarem ou desacostarem, mudarem de local de acostagem, fundearem ou executarem qualquer outra manobra dentro dos portos, serão assistidos por pilotos, nos termos da legislação aplicável.

Artigo 34.º**Zona dentro e fora dos portos**

1 — Para os efeitos de prestação de serviços pelos rebocadores ou por outras unidades flutuantes da Administração, considera-se como zona dentro dos portos a área abrangida pelos seguintes limites:

- a) Em Leixões — toda a área molhada a montante de um segmento de recta que une o farol situado no extremo do novo molhe do Terminal de Petroleiros com o ponto de tangência da curva do molhe sul, do lado de terra;
- b) No Douro — toda a área molhada a montante da barra do rio.

2 — Toda a área para além dos limites indicados no número anterior é considerada como zona fora dos portos.

Artigo 35.º**Responsabilidade do reboque**

1 — A capitania da embarcação rebocada tem o comando absoluto do conjunto navio-rebocador, ficando os mestres dos rebocadores sob sua direcção e ordem.

2 — Cumpre ao rebocado ordenar todas as manobras a executar pelos rebocadores, os quais constituirão simples auxiliares de manobras, cabendo a capitania da embarcação rebocada a responsabilidade por toda e qualquer avaria causada ou sofrida no decurso das manobras.

3 — O comandante da embarcação rebocada será responsável pela segurança dos rebocadores, não devendo fazer funcionar a hélice da sua embarcação sempre que esta manobra possa representar perigo para os rebocadores.

4 — O comandante da embarcação a rebocar submeter-se-á a todas as disposições do presente Regulamento, do qual deverá ter conhecimento, directamente ou por intermédio do seu agente consignatário.

5 — O próprio comandante, por si ou por intermédio da agência de navegação sua legal representante, deverá requisitar o rebocador ou rebocadores necessários para as manobras da sua embarcação.

6 — A embarcação rebocada fornecerá, por norma, o cabo de reboque.

7 — O rebocador poderá também fornecer o seu cabo de reboque, desde que solicitado pela capitania da embarcação rebocada.

SECÇÃO IV**Amarrações****Artigo 36.º****Amarrações**

As amarrações em terra serão feitas por pessoal da Administração responsável por esses serviços ou por pessoal de terceiros devidamente autorizados pela Administração, com excepção das embarcações que dispensem serviços de pilotagem, nos termos da lei.

Artigo 37.º**Fornecimento de material de amarração**

1 — Os cabos e outro material necessário para amarrar serão fornecidos pelas próprias embarcações e deverão ser adequados em número e características, de modo a assegurar uma perfeita amarração.

2 — Poderão ser alugados cabos de amarração da Administração, desde que os haja disponíveis para esse efeito.

Artigo 38.º**Utilização do material de amarração**

1 — Os cabos de amarração só poderão ser passados aos cabeços destinados a esse fim.

2 — Poderão ser utilizados cabos de arame, desde que devidamente protegidos, de forma a não deteriorarem a aresta do cais nem os cabeços.

3 — Não é permitido o uso de correntes nas amarrações passadas aos cabeços.

Artigo 39.º**Segurança das amarrações**

1 — Os comandantes não podem recusar-se a reforçar ou substituir as amarrações e a tomar todas as precauções e medidas que lhes forem determinadas pela Direcção dos Serviços de Exploração.

2 — Feita a acostagem da embarcação, fica a cargo dos comandantes manter a sua segurança, vigiar as amarras e folgar e rondar os cabos, conforme as variações de nível das águas.

SECÇÃO V**Segurança e obrigações das embarcações****Artigo 40.º****Embarcações acostadas**

1 — As embarcações acostadas aos cais ou fundeadas nas zonas dentro dos portos ficam obrigadas a obedecer às normas estabelecidas neste Regulamento e a cumprir as instruções que lhes forem dadas pela Direcção dos Serviços de Exploração, nomeadamente quanto à acostagem, desacostagem, manobras e segurança das instalações e equipamento.

2 — Qualquer embarcação acostada aos cais é obrigada a recolher os seus paus de bordo quando não estiverem a trabalhar ou quando os serviços de cais o determinarem.

3 — As embarcações acostadas são também obrigadas a desviar os seus paus de carga, as escadas de portaló ou outros aparelhos ou utensílios todas as vezes que estejam a impedir a passagem de guindastes, vagões ou locomotivas.

4 — As embarcações são obrigadas a mudar ou arriar os cabos de amarração para facilitar a acostagem ou desacostagem de outras embarcações.

5 — As embarcações acostadas deverão ter a bordo o pessoal indispensável para efectuar com segurança qualquer manobra.

6 — O não cumprimento do estabelecido nos números anteriores, para além de estar sujeito a aplicação de outras penalidades previstas neste Regulamento, poderá determinar a desacostagem das embarcações por parte da Direcção dos Serviços de Exploração.

Artigo 41.º**Escadas ou pranchas de acesso**

1 — Toda a embarcação acostada deverá passar para o cais uma escada ou prancha em boas condições de solidez e de segura utilização.

2 — Uma embarcação que esteja atracada a outra deve igualmente fornecer uma escada ou prancha nas condições referidas no número anterior, a fim de assegurar a passagem entre ambas.

3 — Somente é permitida a utilização de escadas ou pranchas para terra que assentem no cais por meio de rodas, roletes ou outros dispositivos aconselháveis.

4 — É obrigatória a existência, nas escadas e pranchas, de uma bóia salva-vidas provida de retenida e de uma rede de protecção.

5 — Os meios de acesso deverão dispor de iluminação nocturna.

Artigo 42.º**Embarcações que transportem mercadorias perigosas**

1 — As embarcações que transportem mercadorias explosivas, inflamáveis ou perigosas, bem como as que sejam movidas a energia nuclear, só poderão acostar depois de autorizadas pela Capitania e pela Administração, de acordo com as instruções que forem dadas.

2 — As embarcações acostarão aos cais que forem previamente designados pelas referidas autoridades, respeitando as prescrições que forem determinadas quanto às medidas cautelares a adoptar, designadamente distância em relação a outras embarcações, pessoal de vigilância a destacar e equipamento de segurança a mobilizar, sendo da sua responsabilidade todos os encargos derivados.

3 — As embarcações referidas no número anterior deverão tomar todas as medidas de protecção para com o pessoal interveniente nas manobras, operações de descarga ou carga e vigilância, cumprindo com as normas de segurança em vigor previstas para cada caso.

4 — As embarcações que transportem mercadorias perigosas deverão estar em condições de desacostar a todo o momento, em caso de emergência.

Artigo 43.º**Incêndio a bordo**

1 — Os comandantes das embarcações acostadas deverão tomar todas as precauções para evitar incêndios a bordo, bem como manter todo o material destinado ao seu combate nas melhores condições e pronto a actuar.

2 — No caso de se declarar incêndio a bordo de qualquer embarcação acostada aos cais, o comandante solicitará o auxílio que for necessário para extinguir rapidamente o fogo e avisará prontamente as autoridades marítima e portuária.

3 — Se se verificar que o incêndio põe em risco a restante navegação ou o porto, com as suas instalações e equipamento, a embarcação terá de desacostar e fundear ao largo.

4 — Quando a embarcação em que se declarar o incêndio tiver a bordo mercadorias inflamáveis ou perigosas, a sua desacostagem será imediata.

5 — Todas as despesas resultantes do incêndio, incluindo a desacostagem e a nova acostagem da embarcação, são de conta da embarcação sinistrada.

Artigo 44.º**Imobilização e experimentação de máquinas**

1 — As embarcações acostadas não poderão imobilizar as suas máquinas para procederem a reparações, ou por quaisquer outros motivos, nem experimentá-las, sem prévia autorização da autoridade portuária e marítima.

2 — Os prejuízos causados à Administração ou a terceiros em consequência da inobservância do estabelecido no número anterior serão da responsabilidade da embarcação em falta.

3 — Se for concedida autorização para experimentação de máquinas e do facto resultar qualquer prejuízo, a responsabilidade será imputada à embarcação.

Artigo 45.º**Objectos e mercadorias caídos ao mar**

1 — Os comandantes ou agentes das embarcações são obrigados a avisar a Direcção dos Serviços de Exploração da queda ao mar de objectos ou mercadorias não movimentados com intervenção de operadores portuários ou da Administração, devendo requisitar a sua remoção.

2 — As despesas feitas com os trabalhos de busca ou recuperação constituem encargo das embarcações, a menos que a sua queda tenha sido da responsabilidade de terceiros.

Artigo 46.º**Esgotos, despejos, lançamento de objectos ao mar ou depósito de materiais sobre o cais**

1 — Os comandantes das embarcações acostadas providenciarão para impedir que as águas provenientes dos esgotos da embarcação, águas de baldeação, de refrigeração de máquinas ou qualquer outras se escoem para o cais.

2 — É igualmente proibido lançar de bordo para o mar, margens, cais e terraplenos quaisquer substâncias residuais, objectos, lixos ou detritos, águas ou outros produtos nocivos ou poluentes.

3 — Não é permitido às embarcações depositar sobre os cais ou nos seus terraços adjacentes detritos, lixo ou outros produtos nocivos fora dos locais destinados para esse efeito.

4 — Os agentes de navegação, sempre que se verificar que é excedida a capacidade normal oferecida pelos cais, deverão providenciar o transporte dos detritos, lixo ou outros produtos nocivos para o exterior do porto, requisitando esse serviço à Administração, caso exista disponibilidade de meios para esse efeito.

5 — Não é igualmente permitido colocar nos cais ou terraços botes, cabos, âncoras, amarras ou quaisquer outros objectos pertencentes às embarcações acostadas sem autorização dos serviços de cais.

Artigo 47.º

Responsabilidade por avarias

1 — Os comandantes das embarcações serão responsáveis por quaisquer danos ou avarias causados aos cais, ou a qualquer material da Administração ou à sua guarda, durante a acostagem, largada ou estadia dos seus navios.

2 — A responsabilidade traduzir-se-á por um termo lavrado pelo comandante da embarcação ou pelo respectivo agente de navegação, antes da desacostagem.

3 — Se uma embarcação sofrer avarias ocasionadas pelo pessoal ou equipamento da Administração, deverá comunicá-lo aos serviços de cais com a antecedência suficiente que permita o apuramento de responsabilidades.

Artigo 48.º

Embarcações de recreio e pesca

A utilização das instalações portuárias por embarcações de recreio e pesca e a prestação de serviços às mesmas por parte da Administração serão objecto de regulamentação específica a estabelecer por esta, sem prejuízo do disposto neste Regulamento e demais legislação aplicável.

CAPÍTULO III

Mercadorias

SECÇÃO I

Disposições comuns

Artigo 49.º

Classificação das cargas

1 — Para os efeitos do presente Regulamento, as cargas serão classificadas em carga geral e granéis.

2 — A carga geral considera-se:

- Fracionada — quando se apresenta avulsa, acondicionada ou não em embalagens;
- Unitária — quando se apresenta em unidades indivisíveis e a sua movimentação é susceptível de ser efectuada de modo eficiente por meios mecânicos;
- Unitizada — quando constitui volume único, sendo mais frequentes a paletizada e a contentorizada.

3 — A carga geral unitizada considera-se:

- Paletizada — quando assenta numa base de tabuleiro ou de barrotos que facilitem uma fácil ligação e movimentação mecânica, com dimensões e pesos dentro de determinados limites;
- Contentorizada — quando acondicionada em contentores.

4 — Designa-se por contentor o meio utilizado no acondicionamento de mercadorias, para efeitos de transporte (*lifivan*, cisterna amovível, superestrutura amovível ou outra estrutura análoga) que preencha os seguintes requisitos:

- Constitua um compartimento, total ou parcialmente fechado, destinado a conter mercadorias;
- Tenha um carácter permanente, sendo por esse motivo suficientemente resistente para poder ser usado repetidas vezes;
- Esteja especialmente concebido para facilitar o transporte de mercadorias, por um ou vários meios de transporte, sem carregamentos intermédios;

d) Tenha sido constituído de forma a poder ser manejado com facilidade, particularmente quando do seu transbordo de um meio de transporte para outro;

e) Seja susceptível de poder ser facilmente enchido e esvaziado;

f) Tenha dimensões normalizadas internacionalmente.

5 — A definição de contentor abrange os respectivos acessórios e equipamento em conformidade com a sua categoria, desde que eles sejam transportados, e não compreende veículos e respectivos acessórios ou peças separadas nem as embalagens.

6 — As plataformas de carga ou *flats* são equiparadas a contentores.

7 — Os granéis são mercadorias sem embalagem e, de acordo com o seu estado físico, serão sólidos ou líquidos.

8 — Os granéis sólidos apresentam-se soltos e não susceptíveis de serem contados à peça.

9 — As cargas que, pela sua natureza ou características, requeiram na movimentação ou armazenagem precauções especiais são classificadas como carga especial.

10 — Para os efeitos da classificação referida no número anterior, são consideradas carga especial as mercadorias perecíveis, todas as mercadorias classificadas como perigosas pelo código IMO, as definidas como poluentes pela Administração e as que pelo seu elevado valor comercial exijam cuidados especiais de armazenagem.

Artigo 50.º

Regime aduaneiro dos cais e das cargas

1 — Os cais da Administração consideram-se em regime de cais livres, encontrando-se as mercadorias sob acção aduaneira e fiscalização permanente.

2 — As mercadorias movimentadas nos cais podem ser consideradas, consoante os despachos, nos regimes aduaneiros de importação, importação temporária, reimportação, exportação, exportação temporária, reexportação, trânsito, baldeação, transferência e circulação.

3 — Consideram-se em regime de:

- Importação, incluindo importação temporária e reimportação — as mercadorias que entram nos portos procedentes do estrangeiro;
- Exportação, incluindo exportação temporária — as mercadorias que saem dos portos com destino ao estrangeiro;
- Trânsito — as mercadorias, procedentes do estrangeiro, que entram nos portos e se destinam ao estrangeiro;
- Baldeação — as mercadorias, procedentes do estrangeiro por via marítima e com destino ao estrangeiro pela mesma via;
- Transferência — as mercadorias estrangeiras que sejam expedidas, por qualquer via, de depósitos sujeitos à jurisdição de uma estância aduaneira para outros de idêntica ou diferente natureza, subordinados à jurisdição dessa ou de outra estância aduaneira;
- Circulação — as mercadorias, sem despacho e sob guia de circulação, que transitam entre os portos do continente, Açores e Madeira.

Artigo 51.º

Relação entre as autoridades portuária e aduaneira

A Administração e as autoridades aduaneiras facultarão entre si o acesso a todos os elementos relacionados com as mercadorias, veículos e passageiros movimentados através da área de exploração portuária.

Artigo 52.º

Manifestos

1 — Os agentes de navegação ou seus legítimos representantes são obrigados a entregar, nos Serviços de Cais, cópias dos manifestos da carga a desembarcar e da embarcada, nos quais deverão constar o nome da embarcação e do seu comandante, a descrição completa das mercadorias, por portos de origem e destino, seus conhecimentos, marcas, números e pesos e ainda a qualidade e a quantidade das suas embalagens e outros elementos relacionados com as mesmas mercadorias, designadamente as suas classificações pelo código pautal, do sistema harmonizado de designações e classificações de mercadorias (código NC) e pelo código IMO.

2 — A entrega dos manifestos nos Serviços de Cais será acompanhada de declaração do agente de navegação indicando a quantidade de páginas entregues, que deverão ser por si rubricadas, e o número da contramarca fiscal, competindo aos mesmos esclarecer e corrigir em devido tempo todas as divergências por eles verificadas ou encontradas pelos Serviços de Cais.

3 — Os manifestos de descarga e de carga serão entregues, obrigatoriamente, nos Serviços de Cais, respectivamente antes do início das operações da descarga e até à largada da embarcação.

4 — As eventuais correcções a estes manifestos terão de ser entregues, nos Serviços de Cais, até às 17 horas do dia útil imediato ao termo das operações, e serão objecto de informação recíproca entre as autoridades portuária e aduaneira.

5 — Os manifestos das mercadorias desembarcadas ou embarcadas obedecerão aos seguintes requisitos:

- a) No caso de o manifesto estar em língua estrangeira, deverá o original ser acompanhado de tradução integral em português e de forma bem legível, devendo esta ser entregue até às 17 horas do dia útil imediato à atracação ou largada da embarcação, conforme se trate respectivamente de manifestos de descarga ou de carga;
- b) Indicação, em cada conhecimento, do operador ou operadores portuários responsáveis pela movimentação das mercadorias;
- c) Indicação dos pesos em unidades de sistema métrico ou convertidas nessas unidades;
- d) Exactidão das operações aritméticas;
- e) Ressalva das rectificações.

6 — Dos manifestos respeitantes a mercadoria contentorizada deverão ainda constar os seguintes elementos:

- a) Tonelagem total da mercadoria a desembarcar e a embarcar;
- b) Tonelagem parcelar relativa a cada porto de embarque ou de destino;
- c) Taras de contentores agrupados segundo as suas dimensões e por cada porto de embarque ou de destino;
- d) Taras dos contentores de dimensões inferiores a 20' e peso da mercadoria por cada um, quando agrupados ou transportados em *flats* ou *half-bins*;
- e) Número de contentores descarregados e carregados, com excepção dos que, para facilidade das operações, necessitem de remoção a bordo ou para terra;
- f) Discriminação da carga por contentor e indicação dos pesos respectivos;
- g) Indicação, de forma visível e sem intercalação de outras anotações, do peso referente aos volumes de cada conhecimento de embarque.

7 — A transferência da mercadoria contentorizada de um para outro operador, quando da abertura de contentores, só será permitida se o operador inicial entregar nos Serviços de Cais, antes do início da operação, uma nota discriminativa de toda a mercadoria destinada a cada recebedor.

8 — No caso de unidades completas, bastará a indicação escrita dos contentores a entregar e respectivas mercadorias.

9 — Os manifestos cujo preenchimento não obedeça às cláusulas previstas nos n.ºs 5 e 6 serão rejeitados, admitindo-se que a respectiva substituição se processe no prazo de 24 horas.

10 — O não cumprimento das disposições e prazos previstos nos números anteriores poderá levar a Direcção dos Serviços de Exploração a não permitir o início das operações, ou a suspendê-las até que se cumpra o estabelecido.

Artigo 53.º

Planos e listas de carga

1 — A Administração poderá exigir aos operadores portuários a entrega dos planos de estiva ou desestiva das cargas.

2 — Para os navios de contentores será obrigatória a entrega, antes da chegada das embarcações, das listas de descarga e carga dos contentores a movimentar.

Artigo 54.º

Responsabilidade pelas mercadorias

A responsabilidade da Administração prevista no n.º 3 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 151/90, de 15 de Maio, só se efectiva desde que verificadas as condições seguintes:

- a) Solicitação expressa do interessado;
- b) A mercadoria entregue seja sujeita a conferência conjunta com o agente da Administração, quer no acto de recepção quer no acto de levantamento;
- c) A mercadoria seja depositada dentro do recinto portuário, em local a indicar pela Administração e com débito do respectivo custo de movimentação.

Artigo 55.º

Transferência de responsabilidade

1 — A responsabilidade pelas mercadorias depositadas nas instalações da Administração poderá ser transferida para terceiros.

2 — A transferência de responsabilidade pelas mercadorias depositadas só poderá ser concretizada quando a entidade por elas inicialmente responsável participar, por escrito, à Administração, que dá o seu consentimento à transferência, e o novo responsável declarar, igualmente por escrito, que assume essa responsabilidade.

3 — A transferência de responsabilidade pelas mercadorias ocorrida nos termos do número anterior implica, por parte do primeiro responsável, a liquidação das facturas da Administração referentes às despesas com a mercadoria até ao momento da sua transferência e, por parte do segundo, a responsabilidade pela liquidação das seguintes.

SECÇÃO II

Movimentação de mercadorias

Artigo 56.º

Operador portuário

Operadores portuários são empresas licenciadas para o exercício exclusivo das operações relativas à estiva, desestiva, conferência, carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação em cais, terra-pletos ou armazéns, formação e decomposição de unidades de carga, recepção, armazenagem e entrega, bem como as operações complementares, designadamente as de superintendência de cargas, dentro da zona portuária.

Artigo 57.º

Operações portuárias

1 — As operações inerentes às mercadorias que se realizem dentro das zonas portuárias e sejam efectuadas pelas entidades legalmente autorizadas para o efeito são designadas por operações portuárias, quer sejam executadas nos navios ou em terra.

2 — As operações portuárias relativas à movimentação a bordo dos navios designam-se por desestiva ou estiva, consoante se trate de descarga ou carga de mercadorias.

3 — As operações portuárias respeitantes à movimentação das cargas dentro das zonas terrestres do porto, desde a sua entrada e até à sua saída, denomina-se operações de tráfego.

4 — O tráfego pode ser:

- a) Directo — quando a mercadoria passa directamente do navio para o meio de transporte que a conduz para o exterior do porto ou vice-versa;
- b) Semirecto — quando a mercadoria é carregada do navio para o cais e, de seguida, carregada para o meio de transporte que a conduz para o exterior do porto ou vice-versa;
- c) Indirecto — quando a mercadoria é descarregada do navio para o cais, arrumada e posteriormente carregada para o meio de transporte que a conduz para o exterior do porto ou vice-versa.

Artigo 58.º

Determinação da modalidade de tráfego

No exercício da sua competência de coordenação, a Administração poderá determinar, para qualquer tipo de mercadorias, que o seu tráfego se efectue em qualquer das modalidades previstas neste Regulamento.

Artigo 59.º

Precaução na movimentação das mercadorias

1 — As mercadorias deverão ser manipuladas com os meios e cuidados adequados, evitando-se quaisquer avarias, perdas ou danos, bem como a sua queda ao mar.

2 — A queda ao mar de qualquer objecto ou mercadoria movimentada deve ser comunicada imediatamente à Direcção dos Serviços de Exploração, devendo o operador portuário proceder à sua busca e remoção dentro do prazo que lhe for fixado.

3 — Caso o operador portuário não cumpra a obrigação de remoção referida no número anterior, a Administração providenciará pela sua remoção, a expensas do operador.

4 — A carga, descarga e trasfega de mercadorias perigosas ou de produtos químicos cujas características imponham especiais regras de actuação e segurança serão realizadas de acordo com as normas aprovadas pela Administração.

5 — Quando as cargas a movimentar constarem de mercadorias que produzem exsudações capazes de afectarem outras, ou de cargas que devam ser preservadas de quaisquer impurezas durante a sua estadia no porto, o operador responsável pela sua movimentação deverá tomar as precauções especiais que para cada caso forem exigíveis.

6 — Deverá ser evitado que se produzam danos nos pavimentos dos cais, dos terraplenos, armazéns e noutras obras e instalações portuárias.

7 — Deverão ser tomadas as precauções necessárias para que, durante a sua manipulação e transporte, não se verifiquem quedas ou derrames das mercadorias.

8 — Será proibido acender fogo que possa causar incêndio nas instalações portuárias e nas mercadorias, sendo interdito fumar ou foguear no interior dos armazéns ou na proximidade de mercadorias combustíveis ou de fácil combustão, tais como algodão, sisal e pasta de papel.

9 — A movimentação de mercadorias perigosas, como explosivos, inflamáveis, tóxicos e outros, só será permitida nas condições estabelecidas para esse fim nos regulamentos internos e nacionais em vigor, e de acordo com a autoridade marítima, devendo as empresas responsáveis, sempre que tenham de movimentar estas mercadorias, dar prévio conhecimento à Direcção dos Serviços de Exploração.

SECÇÃO III

Armazenagem

Artigo 60.º

Armazenagem de mercadorias

1 — As mercadorias descarregadas ou a descarregar poderão ser depositadas nos armazéns ou terraplenos da Administração a esse fim destinados, mediante prévia autorização dos Serviços de Cais, que determinarão o local onde podem ser depositadas.

2 — Considera-se armazenagem o estacionamento das mercadorias nos recintos dos portos, quer nos cais, terraplenos, armazéns ou telheiros, quer sobre os veículos que as transportam.

3 — A armazenagem pode ser:

- a) Coberta — aquela em que as mercadorias são recolhidas em armazéns, telheiros ou quaisquer recintos devidamente resguardados dos agentes atmosféricos;
- b) Descoberta — nas restantes situações.

Artigo 61.º

Armazenagem coberta

1 — A Administração poderá determinar a armazenagem coberta para as mercadorias cuja colocação ao ar livre se torne inconveniente.

2 — As mercadorias que se destinem aos armazéns poderão ser colocadas nas áreas vedadas aí existentes, sempre que os Serviços de Cais o entendam conveniente, sem encargos adicionais para as mesmas.

3 — As mercadorias destinadas a depósito em armazéns poderão ser armazenadas nos recintos reservados, a pedido dos seus donos ou consignatários.

4 — Os volumes depositados em recintos reservados serão obrigatoriamente conferidos e pesados à entrada e saída desses recintos e serão selados quando se apresentem arrombados ou com vestígios de violação.

5 — As pesagens, conferências e selagens serão realizadas pela Administração, a expensas dos donos ou consignatários das referidas mercadorias.

6 — O pessoal da Administração que se encontre em serviço nos recintos reservados é solidariamente responsável por quaisquer danos ou faltas que se verifiquem em volumes depositados naqueles recintos.

7 — A Administração pode recusar a armazenagem coberta para as mercadorias cuja colocação em armazém se torne inconveniente.

Artigo 62.º

Proibição de armazenagem nas zonas de trabalho ou de trânsito

1 — As mercadorias embarcadas ou a embarcar não podem permanecer, nas zonas de trabalho ou de trânsito, para além dos períodos de serviço dos navios, devendo ser obrigatoriamente colocadas,

pelos responsáveis, nas zonas de armazenagem que lhes forem destinadas.

2 — A Administração poderá autorizar que determinadas mercadorias possam permanecer junto aos navios, durante o tempo em que os mesmos se mantenham atracados no respectivo porto, e desde que a permanência dessas mercadorias não provoque prejuízos a terceiros.

Artigo 63.º

Armazenagem de mercadorias perigosas

1 — A armazenagem de mercadorias ou materiais explosivos nos recintos portuários é proibida.

2 — Em casos excepcionais devidamente justificados, e desde que se encontrem reunidos todos os requisitos dos normativos legais de segurança física, a Administração poderá autorizar a armazenagem de mercadorias ou materiais a que se refere o número anterior, fazendo depender essa autorização da obrigação de vigilância directa e permanente a prestar pelo interessado, da sinalização apropriada do local de depósito, da presença de bombeiros dotados de meios adequados de segurança, da prestação de garantia de responsabilidade civil por danos pessoais ou materiais decorrentes de eventuais deflagrações e ainda de outras medidas que forem julgadas indispensáveis.

3 — Armazenagem de mercadorias inflamáveis, combustíveis, oxidantes e outras também consideradas perigosas será permitida, desde que sejam respeitadas as normas regulamentares em vigor, sem prejuízo de a Direcção dos Serviços de Exploração determinar a adopção de medidas especiais aos interessados, quando as circunstâncias o aconselharem.

4 — A Administração poderá impedir, nos seus recintos, a armazenagem de quaisquer mercadorias consideradas nocivas, bem como exigir a sua remoção para outros locais ou ordenar a sua saída.

Artigo 64.º

Mercadorias avariadas

1 — As mercadorias que desembarquem avariadas e não sejam embarcadas de imediato serão armazenadas, com conhecimento da Alfândega, nos locais e pelos períodos que lhes forem fixados pela Administração, não sendo esta responsável por eventuais extravios ou prejuízos causados às mesmas, salvo disposição em contrário.

2 — As mercadorias desembarcadas que não voltem a ser embarcadas e que se encontrem em decomposição ou putrefacção serão imediatamente retiradas mediante o cumprimento das normas aduaneiras.

3 — Os encargos inerentes à operação referida no número anterior e a quaisquer outras dela resultantes serão sempre da responsabilidade do consignatário da mercadoria ou, no caso de este não ser conhecido ou não existir, do armador ou do transportador marítimo.

Artigo 65.º

Sobrecargas das mercadorias sobre os cais e terraplenos

A carga admissível sobre os cais e os terraplenos não poderá exceder os limites que forem estabelecidos pela Administração, tendo em conta a natureza das estruturas e as condições locais.

Artigo 66.º

Enlotamento das mercadorias

1 — As entidades autorizadas a efectuar armazenagem das mercadorias são obrigadas a fazer o seu enlotamento em condições de segurança para o pessoal, mercadorias, equipamento e instalações.

2 — O enlotamento das cargas deverá ainda permitir um bom aproveitamento das instalações, ocupando o mínimo espaço possível em superfície e altura.

3 — Os Serviços de Cais poderão suspender ou alterar os trabalhos de enlotamento de mercadorias, sempre que não sejam respeitados os princípios estabelecidos no número anterior ou quando não forem observadas normas existentes sobre tal matéria.

4 — Serão da responsabilidade dos operadores portuários as avarias provocadas pela inobservância das normas estabelecidas nos números anteriores.

Artigo 67.º**Remoção de mercadoria e equipamentos**

1 — No exercício da sua competência de coordenação, a Direcção dos Serviços de Exploração poderá mandar remover as mercadorias ou equipamentos depositados ou estacionados nos seus cais, armazéns e terraplenos, sempre que as circunstâncias o exijam.

2 — Quando as entidades responsáveis pelas mercadorias não procederem à sua remoção, nos prazos que lhes forem estabelecidos, a desocupação dos cais, armazéns e terraplenos poderá ser feita pelos Serviços de Exploração, por conta e risco daquelas entidades e sem direito a indemnização.

Artigo 68.º**Remoção de lixos e resíduos**

1 — Incumbe à Administração zelar pela limpeza e recolha de lixos.

2 — A limpeza das áreas utilizadas bem como a recolha do lixo resultantes do manuseamento de mercadorias durante a realização de operações portuárias serão efectuadas pela Administração.

3 — Sempre que a acumulação de lixo resulte de negligência ou deficiente manuseamento de mercadorias, a Administração debitará o custo da respectiva remoção.

SECÇÃO IV**Contentores****Artigo 69.º****Contentores**

Toda a movimentação, carga, descarga e armazenagem de contentores, quer no terminal próprio quer nos restantes cais, deverá ser realizada com recurso a equipamento da Administração, quando o tenha disponível, e será objecto de regulamentação própria a aprovar pelo conselho de administração, sem prejuízo do disposto no presente Regulamento.

CAPÍTULO IV**Passageiros****Artigo 70.º****Regime dos passageiros**

1 — Consideram-se passageiros todas as pessoas de idade superior a um ano que, sendo transportadas em embarcações que utilizem as instalações do porto, não integrem as respectivas tripulações.

2 — Os passageiros, quanto às características das embarcações que os transportam, consideram-se de navegação marítima ou de navegação fluvial.

3 — Os passageiros, quanto ao regime do seu movimento, consideram-se:

- a) Embarcados — os passageiros que iniciam a sua viagem no porto de Leixões;
- b) Desembarcados — os que terminam a sua viagem no porto de Leixões;
- c) Em trânsito — os que, vindo a bordo de embarcações que cheguem ao porto, nas mesmas continuem a sua viagem, podendo, durante a respectiva escala, desembarcar e reembarcar.

Artigo 71.º**Lista de passageiros de navegação marítima**

1 — Os agentes das embarcações que transportem passageiros têm obrigatoriamente de avisar a Direcção dos Serviços de Exploração, por escrito, com a antecedência mínima de 24 horas, do número de passageiros a embarcar e a desembarcar, assim como os horários previstos para a movimentação de bagagens e passageiros.

2 — À chegada das embarcações que transportem passageiros, o respectivo agente fará entrega, na Direcção dos Serviços de Exploração, da lista dos passageiros em trânsito.

3 — Antes da largada das embarcações referidas no número anterior, o respectivo agente de navegação fará entrega, na Direcção dos Serviços de Exploração, da lista dos passageiros a embarcar.

4 — As listas referidas nos números anteriores devem conter o nome, nacionalidade, origem ou destino dos passageiros.

5 — O agente de navegação é responsável por todos os prejuízos resultantes do incumprimento do preceituado nos números anteriores.

Artigo 72.º**Desembarque e embarque de passageiros de navegação marítima**

1 — O desembarque ou embarque de passageiros efectua-se nos locais indicados pela Direcção dos Serviços de Exploração, através de passadiços apropriados.

2 — É obrigatório o uso de passadiços da Administração.

3 — O acesso aos locais de embarque e desembarque é autorizado a passageiros que sejam portadores de documento que os identifique nessa qualidade, para além dos exigíveis pelas autoridades marítima, aduaneira e de fronteira.

4 — As normas e taxas de utilização de instalações por passageiros serão definidas pela Administração.

Artigo 73.º**Bagagem de passageiros de navegação marítima**

1 — A movimentação de bagagem de camarote é efectuada directamente pela Administração, ou através de entidade por si contratada para o efeito.

2 — Compete à Direcção dos Serviços de Exploração estabelecer as horas de início e conclusão de cada operação de movimentação de bagagens, bem como coordenar e fiscalizar o respectivo serviço de movimentação, sem prejuízo das atribuições conferidas por lei a outras autoridades.

3 — A movimentação de bagagem de camarote, no desembarque, compreende o transporte de bordo para o local onde será efectuada a revisão aduaneira e desta até à porta exterior da estação marítima, sobre veículo ou não.

4 — A movimentação de bagagem de camarote a embarcar compreende o transporte desde a porta exterior ou de entrada da estação marítima até ao local onde será efectuada a revisão aduaneira e deste para bordo, passando pelo sistema de segurança.

5 — A movimentação de bagagem de porão rege-se pelas normas aplicáveis à movimentação de mercadorias.

6 — As normas e taxas de movimentação de bagagens de passageiros serão definidas pela Administração.

CAPÍTULO V**Equipamento****SECÇÃO I****Disposições comuns****Artigo 74.º****Equipamento**

Considera-se equipamento qualquer máquina, aparelho, instrumento, utensílio, ferramenta e outros meios que se destinem à realização ou participação nos diversos trabalhos de exploração portuária, quer servindo para efectivação directa de cada operação, quer fazendo parte do conjunto de meios nela utilizados.

Artigo 75.º**Aluguer de equipamento**

Considera-se aluguer de equipamento a cessão temporária do equipamento portuário aos utentes dos portos.

Artigo 76.º**Requisição do equipamento da Administração**

1 — Os pedidos de equipamento vertical, horizontal e ferroviário necessários ao trabalho portuário serão feitos previamente na Direcção dos Serviços de Exploração, em impresso próprio da Administração, obedecendo a normas e respeitando os prazos por esta estabelecidos.

2 — Exceptuam-se das obrigações contidas no número anterior os pedidos de equipamento que não careçam de prévia planificação na Direcção dos Serviços de Exploração, nomeadamente básculas, feramentas e outros.

3 — As requisições escritas para utilização deste equipamento serão feitas nos Serviços de Cais respectivos, dentro dos prazos estabelecidos, ou, no caso de estes não estarem fixados, sempre antes do início dos trabalhos.

4 — Os utentes portuários que não cumpram os prazos referidos nos números anteriores ficam sujeitos às disponibilidades do equipamento e do pessoal respectivos.

Artigo 77.º

Prioridade na distribuição do equipamento da Administração

1 — As operações de descarga e carga dos navios têm sempre prioridade sobre todas as outras, para efeitos de cedência e utilização do equipamento disponível da Administração.

2 — A distribuição do equipamento será da competência dos serviços onde as requisições forem emitidas, nas condições estabelecidas no artigo 6.º

3 — No caso de se verificar insuficiência de equipamento em relação ao número de unidades requisitadas, será feito o rateio da forma mais conveniente, sendo tomadas em conta, como razões de prioridade, a indisponibilidade de meios próprios para carga ou descarga da mercadoria pelo navio, a sua ordem de chegada ao porto, a importância da mercadoria ou urgência da sua carga ou descarga, a produtividade e a proximidade do fim das operações.

SECÇÃO II

Equipamento de elevação vertical

Artigo 78.º

Movimentação vertical

Considera-se movimentação vertical toda aquela que resulta da utilização de aparelhos elevatórios no embarque ou desembarque de mercadorias e que seja realizada do navio para terra ou vice-versa.

Artigo 79.º

Utilização de equipamento da Administração

1 — O uso de equipamento de movimentação vertical da Administração, sempre que esta o tenha disponível e adequado para a movimentação das mercadorias ou de outras cargas, é obrigatório.

2 — Sempre que, por conveniência da Administração, for fornecido equipamento com capacidade superior ao requisitado, não haverá lugar a agravamento de encargos para o requisitante.

Artigo 80.º

Utilização de equipamento estranho à Administração

1 — Quando a Administração não dispuser de equipamento de movimentação vertical suficiente ou adequado para a realização das operações para que foi requisitado, poderá autorizar os utentes portuários a utilizarem outro equipamento.

2 — O equipamento estranho à Administração e utilizado nos termos do número anterior deverá reunir perfeitas condições de segurança e de conservação e ser utilizado de forma racional, devendo ser assinalada a capacidade máxima de carga ou, na ausência deste indicativo, devendo o utente, antes de iniciadas as operações, informar a Direcção dos Serviços de Exploração das características do equipamento a utilizar.

3 — O equipamento considerado pela Administração em mau estado de conservação ou de segurança deve ser retirado.

4 — Sempre que a Administração considere que há utilização inapropriada, deficiente ou insuficiente do equipamento, devem cessar as operações.

5 — Os acidentes ou outras ocorrências, consequência de avaria ou mau estado do equipamento utilizado, ou do seu uso indevido, são imputáveis aos responsáveis pela sua utilização.

Artigo 81.º

Normas de utilização do equipamento da Administração

1 — A capacidade máxima de carga do equipamento é a que estiver assinalada em cada unidade ou, na falta desta referência, aquela que a Administração tiver atribuída a cada uma delas.

2 — A carga máxima só poderá ser eventualmente ultrapassada numa margem de 10% nas unidades em que tal seja permitido e desde que a Direcção dos Serviços de Exploração se certifique da total segurança dos trabalhos a realizar.

3 — Os utentes portuários são obrigados a informar, previamente, a Direcção dos Serviços de Exploração das cargas cujo peso unitário ultrapasse a capacidade da generalidade do equipamento a requisitar e que, por isso, requeiram a utilização de unidades de maior capacidade que as empregadas usualmente na movimentação das cargas ou que exijam o trabalho conjunto de mais de uma unidade.

4 — Poderão os Serviços de Cais determinar a pesagem das cargas, sem peso declarado, quando se presuma que excedem a capacidade máxima do equipamento requisitado ou utilizado na sua movimentação, sendo as operações de pesagem encargo do utente.

5 — São da responsabilidade do utente os prejuízos ou danos resultantes da utilização indevida de equipamento da Administração, na movimentação de cargas cujo peso exceda a capacidade máxima do equipamento requisitado e desde que não tenham sido declarados os pesos exactos das cargas a movimentar.

Artigo 82.º

Danos resultantes da agressividade das mercadorias

Os danos causados pelas mercadorias que a Administração movimenta com o seu equipamento, desde que resultem da agressividade da própria mercadoria ou da insuficiência de embalagem ou acondicionamento das mesmas, serão responsabilidade do operador portuário, sem prejuízo do direito de regresso.

Artigo 83.º

Responsabilidade por avarias ou roturas fortuitas

A Administração não é responsável pelos danos e prejuízos resultantes da paralisação dos serviços por avarias no equipamento que tenham lugar durante a prestação de serviços.

Artigo 84.º

Normas de utilização dos guindastes

1 — Todas as cargas serão levantadas sempre na vertical da extremidade da lança, não sendo permitido o uso dos guindastes para remover cargas a distâncias superiores à do alcance do guindaste.

2 — Só será permitido auxiliar qualquer guindaste na movimentação de uma carga utilizando outro guindaste da Administração, sendo interdito o uso de paus de carga ou outros meios para esse fim.

3 — A movimentação de cargas com guindastes trabalhando em conjunto só será efectuada com autorização expressa dos Serviços de Cais, em resultado do estudo das condições de trabalho e da definição do limite do peso da carga a movimentar, e decorrerá sob a orientação dos referidos Serviços.

4 — A carga a movimentar com dois guindastes em conjunto, ligados entre si e com aplicação da roldana móvel, não poderão exceder, em peso, o dobro da capacidade máxima de carga do menor guindaste utilizado.

5 — Na movimentação de cargas que, pela sua natureza, exija a utilização simultânea de dois guindastes, mas com ligação independente, o peso da carga a movimentar não poderá exceder a capacidade máxima do menor guindaste utilizado.

Artigo 85.º

Suspensão dos serviços de guindagem

Sempre que os Serviços de Cais reconheçam haver perigo ou inconveniência em continuar o trabalho nas condições em que está a ser realizado, ou quando se verifique desrespeito pelo estabelecido neste Regulamento, poderão suspender as operações até que deixem de existir as causas que originaram tal decisão.

SECÇÃO III

Equipamento de movimentação horizontal

Artigo 86.º

Movimentação horizontal

Considera-se movimentação horizontal a deslocação e arrumação em cais, terraplenos ou armazéns dentro da área de exploração das mercadorias desembarcadas ou destinadas a embarque.

Artigo 87.º

Utilização do equipamento

Não será obrigatória a utilização de equipamento de movimentação horizontal pertencente à Administração para a movimentação e arrumação em cais, terraplenos ou armazéns das mercadorias embarcadas ou destinadas a embarque, dentro da área de exploração, desde que os operadores disponham de equipamento adequado e este seja manobrado por trabalhadores portuários, legalmente habilitados e devidamente formados.

Artigo 88.º

Utilização do equipamento da Administração

Quando os operadores portuários não disponham de equipamento próprio adequado, utilizarão o equipamento de movimentação horizontal pertencente à Administração, sempre que esta disponha de meios técnicos e humanos adequados à movimentação das mercadorias ou outras cargas.

Artigo 89.º

Equipamento dos operadores portuários

1 — Os equipamentos propriedade dos operadores portuários serão devidamente identificados, contendo afixadas as respectivas capacidades de carga e tara, e reunirão perfeitas condições de segurança e conservação.

2 — Os serviços da Administração poderão exercer funções de fiscalização e inspecção das condições de trabalho e conservação dos equipamentos pertencentes aos operadores portuários, impondo que os mesmos sejam utilizados de forma racional e impedindo o seu uso quando se verificar a ausência de normais condições de funcionamento, conservação e segurança.

3 — Os equipamentos estranhos à Administração deverão estacionar ou ser colocados nos locais que lhes forem destinados ou indicados pelos serviços da Administração, por forma que não impeçam ou dificultem a carga, descarga, tráfego ou armazenagem das mercadorias ou a manobra de outros equipamentos que intervenham nas operações portuárias.

4 — Os operadores portuários informarão a Administração das características dos equipamentos de movimentação horizontal que constituem as suas frotas sempre que a Administração o solicitar ou quando se verificar qualquer alteração nas respectivas constituições.

Artigo 90.º

Normas de utilização de unidades da Administração

1 — Na movimentação de cargas com peso superior à capacidade máxima do equipamento poderão ser utilizadas duas ou mais unidades simultaneamente, com autorização expressa dos serviços responsáveis pelo equipamento.

2 — Os trabalhos referidos no número anterior só poderão ser efectuados na presença de um responsável pelo sector automóvel da Administração, que definirá as condições para a realização dos trabalhos com eficácia e segurança.

3 — Na movimentação das cargas referidas no n.º 1 não será permitido auxiliar o trabalho com quaisquer meios estranhos à Administração.

Artigo 91.º

Suspensão de trabalhos com equipamento automóvel

1 — A utilização do equipamento automóvel será feita em adequadas condições de segurança para o pessoal, equipamento, mercadorias e veículos.

2 — Sempre que os Serviços de Cais reconheçam haver perigo ou inconveniência técnica em continuar o trabalho nas condições em que está a ser realizado, ou quando se verificar desrespeito pelo estabelecido neste Regulamento, poderão suspender as operações até que deixem de existir as causas que originaram tal decisão.

Artigo 92.º

Realização de serviços fora dos portos

Em casos excepcionais, a Administração poderá efectuar, fora da área de exploração portuária, serviços de movimentação de mercadorias, peças, máquinas ou outros materiais com o seu equipamento, nas condições permitidas por lei.

Artigo 93.º

Guindastes automóveis

A movimentação de cargas com guindastes automóveis far-se-á tendo em conta as regras estabelecidas para a generalidade dos guindastes.

SECÇÃO IV

Transportes ferroviários

Artigo 94.º

Tracção

1 — A tracção de vagões vazios, ou com mercadorias, sobre as vias férreas da Administração só poderá ser feita pelo seu equipamento, salvo em casos especiais previamente autorizados.

2 — Os utentes portuários deverão solicitar à CP a colocação dos vagões, pela ordem mais conveniente, nas linhas de triagem da Estação de Leixões a que as locomotivas da Administração têm acesso.

Artigo 95.º

Vias férreas

1 — As vias férreas, bem como as áreas compreendidas nos respectivos gabaritos, deverão manter-se desimpedidas, permitindo a livre circulação das locomotivas da Administração e dos vagões rebocados.

2 — Sobre as vias férreas existentes nas zonas de trabalho dos cais serão permitidas operações de descarga e carga de mercadoria, não podendo, no entanto, tais operações impedir ou dificultar a sua utilização, quando necessária.

Artigo 96.º

Realização de serviços fora dos portos

A Administração poderá efectuar, fora da área de exploração portuária, serviço de reboque de comboios com as suas locomotivas, em casos excepcionais previamente autorizados e nas condições a estabelecer caso a caso.

SECÇÃO V

Balanças e básculas

Artigo 97.º

Pesagens

1 — A Administração poderá obrigar a pesagem, nas suas básculas, das mercadorias ou de outras cargas, sempre que julgue conveniente.

2 — A pesagem efectuada em báscula será registada em cartão próprio, do qual será fornecido ao requisitante um exemplar.

Artigo 98.º

Normas de utilização das básculas

1 — A entrada e saída de veículos na plataforma das básculas deve fazer-se a velocidade moderada e sem travagens bruscas.

2 — O veículo destinado à pesagem deve ficar em posição centrada relativamente à plataforma da báscula.

3 — Não é permitida a entrada e estacionamento de veículos e cargas na plataforma da balsa com pesos superiores à capacidade máxima da balsa.

Artigo 99.º

Prioridades

A pesagem de vagões nas balsas da Administração tem prioridade em relação aos demais veículos.

Artigo 100.º

Congestionamento do serviço de pesagens

1 — Quando, na execução de pesagens impostas pela Administração, se verificar congestionamento no serviço de pesagens de uma balsa portuária, poderá ser autorizada a pesagem fora dos recintos do porto.

2 — Nos casos referidos no número anterior, torna-se obrigatório que o utente forneça aos Serviços de Cais, no decurso ou no fim do serviço, certificados dos pesos, dos quais constem a matrícula, a tara, o peso bruto e o peso líquido dos veículos pesados.

3 — Sempre que se verificarem as condições previstas nos números anteriores, poderá ser ordenada a execução de pesagens por amostragem, para efeitos de conferência, sendo estas operações encargo do utente.

SECÇÃO VI

Ferramentas, aparelhos e utensílios

Artigo 101.º

Dispensa de utilização de meios próprios da Administração

1 — Não é obrigatória a utilização de ferramentas, aparelhos e utensílios da Administração para a movimentação de mercadorias ou outras cargas.

2 — Os operadores portuários são responsáveis pelos danos emergentes da incorrecta utilização ou deficiente estado de conservação das ferramentas, aparelhos e utensílios usados nos termos do número anterior.

Artigo 102.º

Norma de utilização

1 — O operador portuário poderá utilizar ferramentas, aparelhos e utensílios alugados pela Administração se esta os tiver disponíveis, sendo responsável pela sua correcta utilização e entrega em bom estado de conservação e funcionamento.

2 — As deteriorações verificadas por utilização incorrecta serão da responsabilidade do operador portuário, que, nestes casos, indemnizará a Administração pelos custos do equipamento avariado ou inutilizado.

Artigo 103.º

Identificação e depósito

As ferramentas, aparelhos e utensílios propriedade dos operadores portuários devem estar devidamente identificados e ser depositados nos lugares que sejam indicados pelos Serviços de Cais, por forma que não impeçam ou dificultem a carga ou descarga, o tráfego ou a armazenagem das mercadorias nos cais.

CAPÍTULO VI

Vigilância

Artigo 104.º

Vigilância

1 — A Administração disporá de agentes para a vigilância da área de jurisdição portuária, salvaguardadas as atribuições conferidas às autoridades policiais e de fiscalização aduaneira.

2 — No desempenho das suas funções de fiscalização e de vigilância, os agentes da Administração são equiparados aos agentes da autoridade ou força pública, podendo, sempre que as circunstâncias o imponham, solicitar o auxílio de outras autoridades.

3 — Os agentes da Administração que exerçam funções de fiscalização ou vigilância nos portos, ou que realizem outros serviços na exploração portuária, usarão fardamento especial ou *crachat* da Administração para a sua identificação.

CAPÍTULO VII

Interesse portuário

Artigo 105.º

Noção

1 — Para efeitos de aplicação do presente Regulamento e de eventuais normativos em que a Administração seja parte interessada, entende-se por interesse portuário um conjunto de valores que devem ser prosseguidos pela autoridade portuária na defesa do interesse público, designadamente:

- Garantia da segurança e conservação das infra-estruturas, instalações, edificações e equipamento portuários;
- Salvaguarda de bens e do meio ambiente das zonas flúvio-marítimas e terrestres sob sua jurisdição;
- Protecção dos legítimos interesses da comunidade portuária;
- Optimização e racionalização da exploração económica e do desenvolvimento dos portos do Douro e Leixões.

2 — A aplicação das normas contidas no presente Regulamento e em regulamentação complementar poderá ser prejudicada sempre que o interesse portuário o justifique e seja invocado pela autoridade portuária.

CAPÍTULO VIII

Licenciamento de operações

Artigo 106.º

1 — As operações previstas na alínea *d)* do n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 151/90, de 15 de Maio, só podem ser efectuadas, nos cais comerciais e no terminal petrolífero dos portos do Douro e Leixões, por firmas para o efeito licenciadas pela APDL.

2 — O licenciamento referido no número anterior não dispensa os requisitos que possam ser exigidos por outras entidades, no âmbito das suas competências.

Artigo 107.º

O licenciamento será requerido junto da APDL, a quem compete a regulamentação, coordenação e fiscalização das actividades licenciadas.

Artigo 108.º

1 — Do requerimento referido no artigo anterior deve constar:

- A identificação do requerente;
- A identificação dos administradores ou gerentes;
- A localização da sede social ou estabelecimento;
- A actividade a exercer nos portos.

2 — O requerimento referido no artigo anterior deverá, ainda, ser instruído com os seguintes documentos:

- Certificado do registo criminal e comercial referente às pessoas encarregadas da administração ou gerência social;
- Certidão de matrícula na conservatória do registo comercial;
- Fotocópia do cartão de pessoa colectiva.

3 — O certificado do registo criminal e comercial referido na alínea *a)* do número anterior deverá comprovar a inexistência dos seguintes factos:

- Proibição legal do exercício do comércio;
- Inibição do exercício do comércio por ter sido declarada a falência ou insolvência, enquanto não for levantada a inibição e decretada a reabilitação.

Artigo 109.º

A realização de qualquer operação carece de autorização prévia da APDL, que será solicitada no escritório do cais onde a mesma se efectuará, durante o horário de funcionamento normal do porto, mediante entrega de cópia da declaração de pagamento de taxa de

porto, devida nos termos do n.º 3 do artigo 53.º do Regulamento de Tarifas, e preenchimento de requisição de serviço em que conste a identificação da firma e a especificação da operação.

Artigo 110.º

1 — O titular da licença prestará perante a APDL, com vista a garantir as suas obrigações, uma caução no montante de 100 000\$.

2 — As cauções são prestadas em numerário, podendo ser substituídas por garantia bancária ou seguros equivalentes, que satisfaçam os requisitos e finalidades do presente Regulamento.

3 — O montante da caução poderá ser revisto anualmente pelo conselho de administração da APDL.

4 — Caducando, a licença será devolvida, sem prejuízo do cumprimento das obrigações que estas garantam.

5 — Sempre que a APDL utilize, total ou parcialmente, a respectiva caução, será notificado o obrigado para repor o seu montante no prazo de 30 dias.

6 — A não reconstituição da caução, no prazo referido no número anterior, implica a interdição do exercício da actividade até que aquela se ache reconstituída.

Artigo 111.º

À APDL compete fiscalizar as condições constantes no n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 151/90, de 15 de Maio, bem como aplicar as correspondentes sanções sempre que se verifique haver infracção àquelas condições.

Artigo 112.º

No exercício da sua competência fiscalizadora, a APDL dará adequado seguimento a reclamações que lhe sejam dirigidas, podendo requisitar às firmas licenciadas os documentos relativos às operações objecto de reclamação.

CAPÍTULO IX

Disposições diversas

SECÇÃO I

Fornecimentos

Artigo 113.º

Fornecimentos

Considera-se fornecimento a cedência de materiais de consumo e a distribuição de água e energia aos utentes dos portos.

Artigo 114.º

Fornecimento de água doce

1 — O fornecimento de água doce às instalações, dentro da área de exploração portuária, será efectuado pela Administração.

2 — O fornecimento de água doce às embarcações que demandam os portos será efectuado pela Administração, por terra ou por barca-cisterna.

3 — Em casos especiais, poderá a Administração autorizar o fornecimento de água doce às embarcações por outras entidades.

Artigo 115.º

Fornecimento de energia eléctrica

1 — A Administração poderá fornecer energia eléctrica às instalações terrestres localizadas dentro da área dos portos.

2 — Quando as circunstâncias o permitirem, poderá a Administração fornecer, para bordo das embarcações, energia eléctrica para iluminação ou força motriz.

3 — Os fornecimentos de energia referidos nos n.ºs 1 e 2 serão condicionados à apresentação, por parte do requisitante, de termo de responsabilidade.

SECÇÃO II

Aluguer de materiais

Artigo 116.º

Aluguer de materiais e aparelhos diversos

A Administração poderá alugar aos utentes dos portos cabos, condutores e outros materiais ou aparelhos diversos, de sua propriedade.

Artigo 117.º

Instalação de telefones a bordo

1 — A Administração poderá instalar telefones a bordo das embarcações atracadas, desde que disponha de equipamento adequado para esse efeito e de tomadas de ligação à rede geral, sendo de conta do requisitante os encargos inerentes e as conversações efectuadas.

2 — A Administração poderá, ainda, autorizar que a instalação de telefones a bordo das embarcações seja efectuada por outras entidades.

SECÇÃO III

Ocupações e licenças

Artigo 118.º

Conceito de ocupação

Considera-se ocupação a disponibilidade temporária de edifícios da Administração ou de terrenos sob sua jurisdição.

Artigo 119.º

Ajuste

Os terrenos e edifícios poderão ser cedidos por ajuste, sempre que a duração e ou a sua natureza e finalidade sejam convenientes para a exploração portuária.

Artigo 120.º

Pluralidade de pretendentes

Os terrenos e edifícios afectos à exploração portuária serão adjudicados em hasta pública sempre que haja mais de um pretendente.

Artigo 121.º

Noção de licença

Consideram-se licenças as autorizações concedidas pela Administração para a realização de obras, ocupações e exercício de actividades comerciais ou industriais.

Artigo 122.º

Imposições

As licenças estabelecerão as condições específicas a observar pelos requerentes, por razões de segurança ou de exploração económica dos portos.

SECÇÃO IV

Acesso, circulação e estacionamento nas zonas portuárias

Artigo 123.º

Regime

O acesso de pessoas e veículos bem como a circulação e permanência dos mesmos nas zonas portuárias rege-se-ão por regulamento específico a aprovar pelo conselho de administração.



DIÁRIO DA REPÚBLICA

Depósito legal n.º 8814/85

ISSN 0870-9963

IMPRESA NACIONAL-CASA DA MOEDA, E. P.

AVISO

Por ordem superior e para constar, comunica-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao *Diário da República* desde que não tragam aposta a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco.



PORTE
PAGO

1 — Preço de página para venda avulso, 5\$50; preço por linha de anúncio, 154\$.

2 — Os prazos de reclamação de faltas do *Diário da República* para o continente e regiões autónomas e estrangeiro são, respectivamente, de 30 e 90 dias à data da sua publicação.

PREÇO DESTA NÚMERO 253\$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, E. P., Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5 — 1092 Lisboa Codex