

4.2 — Diâmetro dos pernos. — O diâmetro dos pernos de acoplamento do leme (d_p) não deve ser inferior ao calculado pela seguinte fórmula:

$$d_p = 65 \times \frac{d}{\sqrt{n}} \quad (\text{mm})$$

em que n é o número de pernos, que não deve ser inferior a quatro.

4.3 — Espessura das falanges. — A espessura das falanges de acoplamento, assim como a distância mínima entre cada furo e a face da falange, deve ser pelo menos igual a d_p e a furação deve ser distribuída regularmente.

4.4 — Casquilhos. — Os casquilhos devem ter um comprimento pelo menos igual a d .

5 — Espessura da porta do leme. — A espessura da chapa de aço da porta do leme (e) não deve ser inferior à calculada pelas seguintes fórmulas:

$$\begin{aligned} \text{Porta em aço} &— e = 3 + 0,125 \times d \quad (\text{mm}); \\ \text{Porta em aço com perfil de parede dupla} &— \\ e &= 1,4 + 0,05 \times d \quad (\text{mm}). \end{aligned}$$

Nas portas de aço com perfil de parede dupla a espessura da chapa de aço não deve ser inferior a 3 mm. portas em madeira — $e = 22 + d$ (mm).

A porta do leme, quando construída em aço, deve possuir dois reforços a todo o comprimento, convenientemente espaçados, com espessuras não inferiores à espessura da chapa.

Se a porta do leme for construída noutros materiais que não sejam os descritos anteriormente, esta deve ter uma resistência equivalente.

6 — Bucim do leme. — O bucim da clara do leme ou a almeida (embarcações de madeira) devem estender-se pelo menos 350 mm acima da linha de máxima carga e estar convenientemente empancados.

Decreto-Lei n.º 200/98

de 10 de Julho

A revisão do actual sistema tarifário dos portos portugueses insere-se no âmbito da reforma global da regulamentação das actividades portuárias, constituindo um instrumento para o melhor desempenho do papel estratégico que os portos têm no desenvolvimento e internacionalização da economia nacional.

Os regulamentos de tarifas até agora vigentes remontam ao princípio do século, seguindo a lógica da execução do orçamento anual de exploração, não se enquadrando numa estratégia de desenvolvimento dos portos com vista à captação de cargas e navios e de rentabilização a longo prazo dos capitais investidos.

Além disso, os tarifários têm vindo a ser desenvolvidos porto a porto, sem preocupações de padronização, originando dificuldades na sua aplicação e uma dispersão injustificável de valores de facturas para serviços similares.

Deste modo, torna-se indispensável actualizar a legislação em vigor, introduzindo um novo modelo tarifário que constitua um instrumento de desenvolvimento dos portos visando, por essa via, o aumento do movimento de cargas, bem como alcançar os seguintes objectivos:

- Contribuir para uma quota significativa no mercado internacional de serviços portuários;
- Contribuir para a melhoria do desempenho dos recursos humanos e das infra-estruturas e equi-

pamentos portuários, optimizando a sua utilização conjunta;

Contribuir para a melhoria da produtividade e para a contenção dos custos fixos e variáveis;

Maximizar as receitas para que, de forma progressiva, estas assegurem a cobertura dos custos e contribuam para o financiamento dos investimentos.

Atendendo a tais objectivos, foi adoptado um conjunto de inovações em matéria de conceitos, filosofia e procedimentos em relação ao tarifário, a saber:

A aplicação do conceito de que a cada tarifa ou taxa corresponde um fornecimento ou serviço prestado;

A eliminação progressiva do tempo como factor de aumento das taxas, sem prejuízo de ser usado como factor de penalização de atrasos e de duração excessiva das operações;

A contribuição para a definição dos centros de custos e de receitas, visando a comparação objectiva das receitas por tarifa com os custos dos fornecimentos ou serviços incluídos;

A criação de mecanismos tarifários compatíveis com a integração dos serviços de pilotagem nas autoridades portuárias;

A introdução da arqueação bruta (GT), calculada com base na Convenção Internacional sobre Arqueação dos Navios, de 23 de Junho de 1969, como medida de dimensão do navio;

A explicitação dos serviços prestados pelos diversos sujeitos activos que intervêm nos portos e concorrem para a factura portuária global;

A publicitação das tarifas bem como das taxas unitárias e dos preços indicativos praticados pelos diferentes sujeitos activos, de modo a tornar possível a orçamentação da factura portuária global, de acordo com a transparência e a objectividade exigidas pela Comunidade Europeia;

A eliminação da actual taxa de porto na sua relação directa com a natureza e valor da carga;

A introdução da tarifa de uso do porto, em substituição das actuais taxas de entrada, estacionamento, acostagem e de porto, constituída por duas componentes, cobradas respectivamente ao navio e à carga e devidas pela utilização do plano de água e sistemas de entrada, estacionamento, saída e operação de navios, de segurança e conservação do ambiente, bem como de movimentação e protecção de cargas;

A fixação das taxas unitárias ou dos preços independentemente da hora e dia do fornecimento ou serviço, em ordem a criar emprego e a aumentar a taxa de utilização dos bens instrumentais;

A diminuição do número dos sujeitos passivos das taxas a cobrar pelas autoridades portuárias, reduzindo o trabalho administrativo;

A diminuição dos prazos e riscos de cobrança das tarifas ou taxas, recorrendo à prestação de garantias adequadas;

A simplificação e padronização das designações, conteúdos e procedimentos.

Salienta-se que as normas que definem e fixam a componente da tarifa de uso do porto relativa à carga constituem um mecanismo de transição entre um porto de direitos e um porto de serviços, sendo os correspon-

dentes serviços e taxas progressivamente integrados, num horizonte temporal máximo de cinco anos, na componente respeitante ao navio, noutras tarifas de serviços prestados à carga e nas contrapartidas das actividades concessionadas e licenciadas.

A adaptação dos regulamentos de tarifas ao presente regulamento contribuirá, indubitavelmente, para uma maior eficiência e produtividade dos portos nacionais.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º e do n.º 5 do artigo 112.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

É aprovado o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais, constante do anexo ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

Artigo 2.º

1 — No prazo de 120 dias após a entrada em vigor do presente diploma devem as autoridades portuárias elaborar os regulamentos de tarifas, de acordo com os princípios gerais constantes do Regulamento anexo ao presente diploma, com excepção das matérias constantes dos capítulos XI, XII e XIII.

2 — Os regulamentos de tarifas previstos no número anterior são aprovados por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

3 — A actualização das taxas a cobrar pelas autoridades portuárias nos termos do presente artigo será feita anualmente por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

Artigo 3.º

Com a entrada em vigor dos regulamentos a que se refere o n.º 2 do artigo anterior são revogados os seguintes diplomas:

- a) Decreto-Lei n.º 291/79, de 16 de Agosto, com excepção dos artigos 17.º, 18.º, 31.º, 37.º a 40.º, 45.º a 54.º, 56.º, 75.º, 76.º, 78.º a 81.º, 88.º, 91.º, 100.º, 101.º, 140.º, 157.º, 159.º e 172.º, n.º 2;
- b) Decreto-Lei n.º 8/87, de 6 de Janeiro;
- c) Decreto-Lei n.º 411/88, de 9 de Dezembro;
- d) Decreto-Lei n.º 314/89, de 21 de Setembro;
- e) Decreto-Lei n.º 12/97, de 16 de Janeiro;
- f) Decreto Regulamentar n.º 6/94, de 25 de Fevereiro;
- g) Portaria n.º 538/79, de 12 de Outubro;
- h) Portaria n.º 930/80, de 4 de Novembro;
- i) Portaria n.º 170/82, de 6 de Fevereiro;
- j) Portaria n.º 797/82, de 21 de Agosto;
- l) Portaria n.º 626/84, de 22 de Agosto;
- m) Portaria n.º 964/87, de 29 de Dezembro;
- n) Portaria n.º 382/89, de 31 de Maio;
- o) Portaria n.º 300/90, de 17 de Abril;
- p) Portaria n.º 1154/90, de 23 de Novembro;
- q) Portaria n.º 1155/90, de 23 de Novembro;
- r) Portaria n.º 102/91, de 5 de Fevereiro;
- s) Portaria n.º 290/92, de 2 de Abril;
- t) Portaria n.º 303/92, de 3 de Abril;
- u) Portaria n.º 239/93, de 27 de Fevereiro;
- v) Portaria n.º 596/93, de 19 de Julho;
- x) Portaria n.º 69/94, de 1 de Fevereiro;
- z) Portaria n.º 187/94, de 31 de Março;

- aa) Portaria n.º 1152-I/94, de 29 de Dezembro;
- bb) Portaria n.º 1152-H/94, de 29 de Dezembro;
- cc) Portaria n.º 1159/94, de 31 de Dezembro.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 19 de Março de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres — José Veiga Simão — António Luciano Pacheco de Sousa Franco — João Cardona Gomes Cravinho — Fernando Manuel Van-Zeller Gomes da Silva — Maria de Belém Roseira Martins Coelho Henriques de Pina.*

Promulgado em 6 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres.*

ANEXO

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

1 — O Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais é aplicável na área de jurisdição das autoridades portuárias e regula o fornecimento de bens e a prestação dos serviços nele previstos, a satisfazer mediante o pagamento das correspondentes taxas.

2 — As normas e princípios constantes do presente diploma são também aplicáveis às actividades exercidas pelas empresas concessionárias e licenciadas para a prestação de serviços públicos portuários, sem prejuízo do disposto no artigo 12.º

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente diploma entende-se por:

- a) «Ajudas à navegação» o conjunto de meios e instrumentos, designadamente radiofaróis, faróis, marcas, balizas, sinais e bóias, destinados a apoiar a navegação ao largo, na aterragem, na entrada, na saída e no interior do porto;
- b) «Arqueação bruta» a medida da dimensão global de um navio nos termos da Convenção Internacional sobre a Arqueação de Navios, de 23 de Junho de 1969, uniformemente designada por GT;
- c) «Arqueação bruta reduzida» a arqueação bruta de um navio petroleiro deduzida da arqueação dos tanques de lastro segregado, de acordo com o anexo I à Convenção Marpol 73/78 e nos termos do despacho do Secretário de Estado Adjunto do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território n.º 72-XIII/96, de 31 de Julho;
- d) «Autoridade aduaneira» a autoridade competente, nomeadamente para a aplicação da legislação aduaneira;

- e) «Autoridade marítima» o órgão ou serviço funcionalmente coordenado pela Direcção-Geral de Marinha e também, por delegação, pelos departamentos marítimos que, nas respectivas áreas de jurisdição, exercem as competências que lhes estão atribuídas pela legislação própria em vigor, designadamente pelo Regulamento Geral das Capitánias e outros regulamentos marítimos;
- f) «Autoridades portuárias» as administrações portuárias e as juntas autónomas dos portos ou outros organismos que lhes venham a suceder nas respectivas atribuições;
- g) «Autoridade de saúde» o órgão ou serviço integrado na Direcção-Geral da Saúde que, em cada porto, exerce as competências que lhe estão atribuídas pela legislação em vigor;
- h) «Autoridades de sanidade animal ou vegetal» os órgãos ou serviços integrados respectivamente na Direcção-Geral de Veterinária e na Direcção-Geral de Protecção das Culturas que, em cada porto, exercem as competências que lhes estão atribuídas nos domínios da sanidade animal e vegetal;
- i) «Cais» as infra-estruturas e estruturas destinadas à atracação de navios, incluindo a faixa de terrapleno adjacente e ferrovias, rodovias, defensas, cabeços de amarração e sistemas auxiliares de energia e fluidos ali instalados;
- j) «Carga em trânsito internacional» toda a carga procedente de e com destino ao exterior, independentemente da via de entrada ou de saída, que seja descarregada e carregada num porto nacional;
- l) «Carga unitizada» a designação conjunta de unidades de carga acondicionada em contentores, unidades *roll on roll off* e veículos *roll on roll off*, incluindo taras, definidas em conformidade com o n.º 2 do anexo I à Directiva n.º 95/64/CE, do Conselho, de 8 de Dezembro de 1995;
- m) «Carregador» o dono ou o expedidor da carga que é parte num contrato de transporte;
- n) «Classificação de cargas» a classificação por categorias de carga, nos termos do anexo II à Directiva n.º 95/64/CE, do Conselho, de 8 de Dezembro de 1995: granel líquido, granel sólido, contentores *ro-ro* (com autopropulsão);
- o) «Custos totais» a soma dos custos fixos e dos custos variáveis imputados a um fornecimento ou serviço prestado ou a uma unidade operacional;
- p) «Emolumento» o montante pago como contrapartida de um serviço efectuado pelas alfândegas, a requerimento de partes, constituindo fonte de receita quer para o Estado quer para a administração aduaneira;
- q) «Fundeadouro» a área do plano de água destinada a manobra e amarração no ferro de navios, abrigada, e de dimensões e fundos compatíveis com as marés, correntes, condições meteorológicas e procedimentos operacionais do porto;
- r) «Recebedor» o dono ou destinatário da carga que é parte num contrato de transporte;
- s) «Serviço de baldeação» — considera-se em serviço de baldeação no porto todo o navio-tanque, graneleiro, combinado, porta-contentores ou *roll on roll off* que satisfaça simultaneamente as seguintes condições:
- i) Proceda ao desembarque de carga ou taras destinadas a serem posteriormente embarcadas noutros navios ou proceda ao embarque de cargas ou taras provenientes de outros navios;
- ii) As cargas e taras movimentadas não sofram alterações ou transformações durante a estadia no porto;
- iii) A quantidade de carga desembarcada e embarcada, medida em toneladas ou unidades de carga, seja igual ou superior a uma percentagem da capacidade de carga do navio, a fixar pelas autoridades portuárias;
- t) «Serviço de curta distância» — considera-se em serviço de curta distância todo o navio que, mantendo o nome, satisfaça as seguintes condições:
- i) A sua arqueação bruta seja igual ou inferior a 5000 GT;
- ii) Opere entre destinos e origens numa área restrita à Europa, mar Mediterrâneo, mar Negro, Marrocos e arquipélagos das Canárias e de Cabo Verde;
- u) «Serviço de linha regular» — considera-se em serviço de linha regular todo e qualquer navio porta-contentores, frigorífico, *roll on roll off*, de passageiros ou de carga geral que satisfaça simultaneamente as seguintes condições:
- i) Opere ao serviço de determinado armador;
- ii) Escale o porto pelo menos seis vezes em cada ano civil, de acordo com um programa anual, publicado e comunicado com antecedência à autoridade portuária, do qual constem as escalas imediatamente anteriores e posteriores a cada escala no porto;
- iii) Sirva o porto pelo menos uma vez em cada viagem redonda prevista no respectivo programa;
- iv) Ofereça um serviço público de transporte de passageiros ou cargas a todo e qualquer carregador ou recebedor, a tarifas de frete especificadas, desde que as cargas se ajustem às características do navio;
- v) «Serviço de transbordo» — considera-se em serviço de transbordo todo o navio-tanque, graneleiro, combinado, porta contentores ou *roll on roll off* que satisfaça as seguintes condições:
- i) A carga dele desembarcada seja imediatamente embarcada noutro navio, quer os navios estejam estacionados ao largo ou acostados, durante a estadia simultânea de ambos no porto e sem que a mesma se detenha no cais;
- ii) A quantidade de carga desembarcada e embarcada, medida em toneladas ou unidades de carga, seja igual ou superior a uma percentagem da capacidade de carga do navio, a fixar pelas autoridades portuárias;

- x) «Sistemas de controlo de tráfego marítimo» os sistemas de informação e gestão do tráfego marítimo com meios telemáticos;
- z) «Sujeito activo» entidade a quem, numa relação jurídico-tributária, é devido o pagamento das taxas;
- aa) «Sujeito passivo» a pessoa que é titular, numa relação jurídico-tributária, de toda e qualquer situação passiva sobre quem recai a obrigação do pagamento das taxas;
- ab) «Tarifa» o conjunto de normas que fixam as taxas e as regras da sua aplicação;
- ac) «Taxa» o preço pago pelas prestações de serviços públicos.

Artigo 3.º

Unidades de medida

1 — As unidades de medida aplicáveis são:

- a) Quantidade: unidade de carga;
- b) Massa: tonelada métrica;
- c) Volume: metro cúbico;
- d) Área: metro quadrado;
- e) Comprimento: metro linear;
- f) Tempo: hora, dia, mês e ano;
- g) Dimensão dos navios ou embarcações: GT.

2 — Para efeitos da aplicação das taxas, a GT, o comprimento fora a fora e a boca de sinal das embarcações e navios são os constantes do Certificado de Arqueação, emitido de acordo com a Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, de 1969 ou, na sua falta, sucessivamente, do Lloyd's Register of Shipping ou do Det Norske Veritas-Register Book.

3 — Os serviços prestados ao navio e à carga pelas autoridades aduaneira, marítima, de saúde ou de sanidade animal ou vegetal essencialmente com recurso a meios humanos deverão ser organizados em pacote e taxados com base no tempo normal necessário, medido em homens vezes hora, consoante a natureza do serviço prestado.

4 — Salvo disposição em contrário, as unidades de medida estabelecidas para aplicação do presente Regulamento são indivisíveis, considerando-se o arredondamento por excesso.

Artigo 4.º

Requisição dos serviços

1 — A prestação dos serviços previstos no presente Regulamento será, em princípio, precedida de requisição a efectuar pelos meios em uso nos portos, inclusive telemáticos.

2 — Os requisitantes de serviços respondem perante as autoridades portuárias por todos os prejuízos decorrentes dos atrasos verificados no início das operações requisitadas, para além do período de tolerância eventualmente concedido, salvo se os mesmos forem imputáveis àquelas autoridades.

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

4 — As autoridades portuárias serão responsáveis pelos custos decorrentes da mudança de local de estacionamento de navios que se verifiquem em consequência de instruções suas e no seu interesse, cabendo,

porém, aos clientes a requisição dos serviços necessários para o efeito.

Artigo 5.º

Ajuste prévio

Poderão ser executados serviços não previstos no presente Regulamento mediante ajuste prévio entre os clientes e as autoridades portuárias ou os outros sujeitos activos, no âmbito das respectivas competências, funções e áreas de jurisdição.

Artigo 6.º

Pesca e náutica de recreio

1 — As autoridades portuárias poderão cobrar taxas pelos serviços prestados às embarcações de pesca e de recreio nos locais especificamente a elas destinados, com exclusão daqueles que actualmente sejam objecto de contratos de concessão.

2 — São sujeitos passivos das referidas taxas os proprietários das embarcações ou os respectivos representantes legais.

Artigo 7.º

Usos e fornecimentos diversos

As autoridades portuárias poderão propor, nos termos dos respectivos estatutos orgânicos, a fixação de taxas devidas por outras prestações de serviços, fornecimentos de bens ou utilizações do domínio público, não previstas no presente Regulamento.

Artigo 8.º

Cobrança de taxas

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

2 — As autoridades portuárias ou outros sujeitos activos poderão exigir que seja previamente assegurado, designadamente por depósito ou garantia bancária, o pagamento de quaisquer quantias que lhes possam vir a ser devidas, resultante da aplicação de taxas.

3 — Excepcionalmente, poderá a cobrança de taxas ser confiada a outras entidades em condições a fixar pelas autoridades portuárias ou pelos outros sujeitos activos.

4 — As taxas poderão ainda ser cobradas a terceiros, em substituição dos sujeitos passivos, nos termos legais.

Artigo 9.º

Competência das autoridades portuárias

Às autoridades portuárias compete:

- a) Elaborar e aplicar os regulamentos relativos às taxas por si praticadas e devidas como contra-prestação de fornecimento de bens e prestação de serviços e pela utilização do domínio público sob sua jurisdição;
- b) Propor a fixação, a actualização e a publicitação das taxas correspondentes e proceder à sua cobrança;
- c) Estabelecer reduções de taxas, devidamente fundamentadas por razões de estratégia portuária, após parecer do Conselho Nacional Marítimo-Portuário, a emitir no prazo máximo de

30 dias contados a partir da data de apresentação do respectivo pedido;

- d) Celebrar acordos comerciais com outras autoridades portuárias ou com outras entidades, sob parecer do Conselho Nacional Marítimo-Portuário, justificados por uma política de desenvolvimento portuário e de melhoria da eficiência e da celeridade dos serviços prestados;
- e) Propor a fixação das taxas emergentes do serviço público de movimentação de cargas a prestar pelas autoridades portuárias nos termos da legislação aplicável.

Artigo 10.º

Actualização das taxas das autoridades portuárias

1 — As taxas unitárias a cobrar pelas autoridades portuárias devem ser actualizadas tendo em perspectiva os custos totais inerentes à disponibilidade e ao uso dos meios operacionais e humanos integrados nas unidades operacionais prestadoras dos serviços portuários ou fornecedoras de bens.

2 — A fixação e a actualização das referidas taxas devem ter também em consideração o tarifário praticado pelos portos estrangeiros concorrentes e o índice de preços no consumidor.

3 — A fixação e a actualização das taxas a que se alude nos números anteriores devem ser efectuadas de modo que os custos totais dos serviços prestados a um tipo ou classe de navio ou categoria de carga não sejam indevidamente suportados respectivamente por um outro tipo ou classe de navio ou categoria de carga.

4 — Compete às autoridades portuárias propor a actualização anual das taxas.

5 — As taxas destinadas a vigorar, em cada porto, no ano civil subsequente, não poderão divergir da média resultante das taxas similares de todos os portos comerciais do continente em mais que uma percentagem a fixar conjuntamente pelas autoridades portuárias em sede do Conselho Nacional Marítimo-Portuário, atentos os princípios enunciados neste artigo.

Artigo 11.º

Divulgação dos regulamentos de taxas

1 — As taxas actualizadas, destinadas a vigorar no ano civil subsequente, devem ser divulgadas pelas autoridades portuárias até 31 de Julho do ano anterior.

2 — Caso sejam divulgadas taxas devidas pela prestação de serviços em pacote devem ser objectivamente especificados os serviços que o compõem, sem prejuízo da divulgação das taxas individualizadas dos mesmos.

3 — O Instituto Marítimo-Portuário procederá, em cada ano, à divulgação dos tarifários das autoridades portuárias, concessionárias e empresas licenciadas para a prestação de serviços públicos portuários.

Artigo 12.º

Concessões e licenciamentos

1 — As condições de acesso e de participação dos agentes privados na actividade de operação portuária são definidas e regulamentadas por legislação própria.

2 — Os tarifários das concessionárias e empresas licenciadas para a prestação de serviços públicos portuários serão aprovados pelas autoridades portuárias nos

termos dos respectivos contratos ou títulos e demais legislação aplicável.

CAPÍTULO II

Tarifa de uso do porto

Artigo 13.º

Definição

1 — A tarifa de uso do porto define os princípios, rege a aplicação e estabelece os parâmetros de fixação das taxas a pagar como contraprestação de serviços ao navio e à carga, por componentes dos sistemas adiante indicados, especificamente afectas a esses serviços, incluindo a sua disponibilidade, quando existentes.

2 — Integram as taxas de uso do porto, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos seguintes sistemas relativos a entrada, estacionamento e saída de navios:

- a) Obras marítimas que assegurem a estabilidade das margens e a calma das águas no interior do porto;
- b) Canais e outras vias navegáveis;
- c) Áreas de manobra, fundeadouros e bóias de amarração;
- d) Informação hidrográfica e geológica do plano de água;
- e) Ajudas à navegação, incluindo radiofaróis, faróis, marcas, balizas, sinais e bóias;
- f) Radares e sistemas de controlo de tráfego marítimo.

3 — Integram também as taxas de uso do porto, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos seguintes sistemas relativos à operação dos navios e de cargas:

- a) Cais, pontes-cais, duques de alba e outras obras acostáveis;
- b) Terraplenos do porto;
- c) Rodovias, ferrovias e condutas no porto, de acesso, triagem e circulação;
- d) Edifícios e estruturas do porto;
- e) Sistemas auxiliares de energia e fluidos do porto.

4 — Integram ainda as taxas de uso do porto, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, a disponibilidade de componentes dos seguintes sistemas relativos à segurança e à conservação do ambiente:

- a) Sistemas de socorros a naufragos;
- b) Sistema de pilotagem permanente;
- c) Sistema de reboque permanente;
- d) Sistemas de vigilância, detecção, alarme e combate a incêndios ou desastres e de limitação de avarias;
- e) Sistemas de recolha e tratamento de efluentes sólidos, líquidos e gasosos poluentes;
- f) Sistemas de conservação do ambiente e detecção e limitação das consequências de acidentes ecológicos.

Artigo 14.º

Fixação da componente aplicável ao navio

1 — A componente da taxa de uso do porto aplicável ao navio, diferenciada consoante se trate de navios-tanques, porta-contentores, *roll on roll off*, de passageiros

e restantes navios, poderá ser calculada utilizando para cada um desses tipos de navio uma das seguintes alternativas, a fixar anualmente, sob proposta das autoridades portuárias:

- a) A GT e a relação (R) entre a quantidade de carga descarregada e carregada, em toneladas métricas, e a referida arqueação;
- b) A GT e o tempo (T) de permanência da embarcação ou navio no porto.

2 — A componente aplicável às embarcações de tráfego fluvial ou local é calculada por períodos de avença de 90, 180 e 365 dias e consoante os tipos de embarcação referidos nos n.ºs 3 e 4 do presente artigo.

3 — As avenças devidas pelas embarcações referidas no número anterior, de carga, de passageiros, de pesca e rebocadores, serão proporcionais à raiz quadrada da arqueação bruta e ao número de dias de avença.

4 — As avenças devidas pelas embarcações de recreio referidas no n.º 2, quando não utilizem os locais a elas especificamente destinados, e restantes embarcações serão proporcionais à área ocupada e ao número de dias de avença.

5 — São sujeitos passivos desta componente da taxa de uso do porto os armadores, os proprietários das embarcações de pesca ou de recreio ou os respectivos representantes legais.

Artigo 15.º

Fixação com artigo na arqueação bruta e variável relação

1 — Serão cobradas taxas unitárias máximas (U 1) por unidade de GT, às embarcações ou navios não avençados, quando a relação for igual ou superior a um valor limite (K) a fixar sob proposta das autoridades portuárias.

2 — Serão cobradas taxas unitárias mínimas (U2), por unidade de GT, às embarcações ou navios não avençados, sempre que não sejam carregadas nem descarregadas quaisquer cargas e disso não tenha sido dado aviso às autoridades portuárias antes da entrada do navio no porto, sem prejuízo da aplicação da tarifa de estacionamento prevista no capítulo III.

3 — As taxas devidas pelos serviços prestados às embarcações ou navios, quando a referida relação for inferior ao valor limite, são degressivas e calculadas a partir da taxa máxima, beneficiando de uma redução estabelecida pela fórmula seguinte:

$$\text{Redução} = (U1 - U2) * (1 - R/K) * GT$$

4 — Os valores das taxas unitárias máximas e mínimas e, bem assim, o valor limite poderão, para efeitos do previsto nos n.ºs 1, 2 e 3 deste artigo, assumir valores diferentes, consoante os seguintes tipos de navios:

- a) Navios-tanques;
- b) Navios porta-contentores;
- c) Navios *roll on roll off*;
- d) Restantes embarcações ou navios.

5 — Os valores das taxas unitárias máximas e mínimas relativas a navios de passageiros são iguais, qualquer que seja a quantidade de carga movimentada.

6 — Sempre que a permanência do navio no porto, incluindo o tempo destinado às operações de carga e descarga e tráfego de passageiros, exceda o tempo limite fixado pelas autoridades portuárias por motivos não

imputáveis a esta, a taxa de uso do porto poderá sofrer agravamentos percentuais crescentes por períodos sucessivos de tempo.

7 — Sempre que o navio pretenda prolongar a estadia em porto para além do limite fixado para eventuais operações de carga e descarga e tráfego de passageiros e dessa pretensão envie aviso prévio às autoridades portuárias, ser-lhe-á aplicada a tarifa de estacionamento prevista no artigo 22.º durante tal prolongamento.

Artigo 16.º

Fixação com artigo na arqueação bruta e variável tempo

1 — As taxas respeitantes aos serviços prestados às embarcações ou navios não avençados pelos sistemas referidos no artigo 12.º poderão ser calculadas proporcionalmente à GT e ao tempo de permanência no porto, consoante se trate, respectivamente, dos seguintes tipos de navios:

- a) Navios-tanques;
- b) Navios porta-contentores;
- c) Navios *roll on roll off*;
- d) Restantes embarcações ou navios.

2 — Poderão ser atribuídas reduções das taxas referidas no número anterior em função da relação entre a quantidade de carga descarregada e carregada e a GT ou o número de unidades da capacidade de carga do navio.

3 — Sempre que a permanência do navio no porto, incluindo o tempo destinado às operações de carga e descarga e tráfego de passageiros, exceda o tempo limite fixado pela autoridade portuária por motivos não imputáveis a esta, a taxa de uso do porto poderá sofrer agravamentos percentuais crescentes por períodos sucessivos de tempo.

4 — Sempre que o navio pretenda prolongar a estadia em porto para além do tempo limite fixado para eventuais operações de carga e descarga e tráfego de passageiros e dessa pretensão envie aviso prévio à autoridade portuária, ser-lhe-á aplicada a tarifa de estacionamento prevista no artigo 22.º durante tal prolongamento.

Artigo 17.º

Isenções

1 — Estão isentas da taxa de uso do porto as seguintes embarcações ou navios:

- a) Os navios-hospitais;
- b) Os navios da Armada Portuguesa e os navios da armada de países estrangeiros, desde que em visita oficial ou que ostentem pavilhão de país que conceda igual tratamento aos navios da Armada Portuguesa;
- c) As embarcações em missão científica, cultural ou benemérita, quando o requeiram;
- d) Os navios entrados no porto exclusivamente para meter mantimentos, aguada, combustíveis, lubrificantes e sobressalentes para uso próprio, mudança de tripulação ou desembarque de doentes ou mortos, durante o tempo estritamente necessário para o efeito;
- e) Os rebocadores e equipamentos flutuantes ao serviço do porto;

- f) As embarcações de tráfego local, bem como as de pesca costeira, de arqueação bruta igual ou inferior a 10 GT.

2 — Estão dispensadas do procedimento a que se refere a alínea c) do artigo anterior as embarcações de investigação do Estado.

Artigo 18.º

Reduções

1 — Poderão beneficiar de reduções das taxas aplicáveis as seguintes embarcações ou navios:

- a) Os navios entrados no porto exclusivamente para limpeza ou desgaseificação em estação, querengagem ou reparação em estaleiro, aprestamento, desmantelamento, provas, calibragem de gónios ou compensação de agulhas, durante o tempo estritamente necessário para o efeito;
- b) Os navios-tanques de 20 000 dwt ou mais que transportem petróleo bruto e ou refinados do petróleo, sejam titulares do certificado do Bureau Green Award de Roterdão e cumpram os respectivos requisitos, redução traduzida num «prémio verde», quando o requeiram;
- c) Os navios que tenham cumprido as condições do serviço de linha regular nos 365 dias de calendário anteriores à data da escala;
- d) Os navios de transporte oceânico de granéis líquidos ou sólidos, porta-contentores, frigorífico, *roll on roll off*, de passageiros e carga geral, incluindo os que estejam em serviço de linha regular, que mantenham o nome e que nos 365 dias de calendário imediatamente anteriores ao da escala em questão tenham feito 6 a 11, 12 a 17 ou mais de 17 escalas;
- e) Os navios que operem em serviço de curta distância, a partir da sexta escala efectuada nos 365 dias imediatamente anteriores, incluindo os que estejam em serviço de linha regular, quando o requeiram;
- f) Os navios em serviço de baldeação, quando o requeiram.

2 — Os navios em serviço de linha regular, no primeiro ano civil de operação, beneficiarão de reduções retroactivas a todas as escalas da linha anteriormente efectuadas, logo que seja igualado o número mínimo de vindas previsto.

3 — Os navios referidos na alínea a) do n.º 1 deste artigo, caso acostem a cais não especializados, ficam sujeitos às taxas de estacionamento previstas no capítulo III.

4 — As taxas de uso do porto aplicáveis aos navios-tanques destinados ao transporte de ramas e produtos petrolíferos com tanques de lastro segregado serão obrigatoriamente calculadas em função da GT reduzida.

5 — As reduções previstas nos n.ºs 1 e 3 deste artigo são cumulativas.

Artigo 19.º

Fixação da componente aplicável à carga

1 — A componente da taxa de uso do porto respeitante aos serviços prestados à carga pelos sistemas referidos no artigo 13.º é calculada em proporção à quan-

tidade de carga movimentada, medida em toneladas métricas ou unidades de carga, caso esta esteja unitizada.

2 — O valor das taxas unitárias referidas no número anterior será fixado por modo de acondicionamento, em correspondência com as categorias de carga, tal como são definidas no anexo II à Directiva n.º 95/64/CE, do Conselho, de 8 de Dezembro de 1995.

3 — As autoridades portuárias poderão propor a fixação do valor das taxas unitárias referidas no número anterior, em casos devidamente fundamentados e apreciados pelo Conselho Nacional Marítimo-Portuário, a nível de cada um dos 23 tipos de carga referidos no mesmo anexo II.

4 — A autoridade portuária poderá ainda, para efeitos de fixação das taxas unitárias referidas nos n.ºs 2 e 3 deste artigo, diferenciar a situação de embarque ou desembarque.

5 — São sujeitos passivos desta componente da taxa de uso do porto os donos da carga ou os respectivos representantes legais.

Artigo 20.º

Isenções

Estão isentas da taxa de uso do porto as seguintes cargas:

- a) Os volumes de mão e as bagagens de peso inferior a 30 kg, os automóveis e as embarcações de recreio que acompanhem passageiros;
- b) As malas e outros recipientes de correio, cheios ou vazios;
- c) As velas, palamentas, redes e aparelhos de pesca pertencentes a embarcações de tráfego fluvial e de pesca;
- d) Os combustíveis, lubrificantes, mantimentos e sobressalentes para uso próprio das embarcações e navios;
- e) As taras vazias de contentores, semi-reboques e mafis utilizados em tráfego *roll on roll off*, bem como as cargas desembarcadas para facilitar operações de bordo e posteriormente reembarcadas no mesmo navio;
- f) O material científico destinado a embarcações de missões científicas e os materiais utilizados por entidades oficiais na instalação ou conservação de sinalizações a seu cargo;
- g) As cargas comprovadamente destinadas a instituições de beneficência e caixões ou urnas funerárias com despojos humanos;
- h) As cargas que utilizem os transportes fluviais colectivos.

Artigo 21.º

Reduções

O valor das taxas unitárias referidas no artigo 19.º poderá ser objecto de reduções nos seguintes casos:

- a) Cargas em trânsito internacional;
- b) Cargas em trânsito marítimo entre portos nacionais;
- c) Cargas em trânsito marítimo de curta distância;
- d) Cargas transbordadas;
- e) Cargas baldeadas.

CAPÍTULO III

Tarifa de estacionamento

Artigo 22.º

Definição

1 — A tarifa de estacionamento define os princípios, rege a aplicação e estabelece os parâmetros de fixação das taxas pagas pelos clientes do porto como contra-prestação dos serviços de acostagem e uso de fundeadouro prestados ao navio por componentes dos sistemas adiante indicados, especificamente afectas a esses serviços, incluindo a sua disponibilidade, quando existentes.

2 — A tarifa de estacionamento é aplicável aos navios não avençados que pretendam prolongar a estadia em porto para além do tempo limite fixado para eventuais operações de carga e descarga e tráfego de passageiros, conforme aviso prévio dado às autoridades portuárias, ou que a isso sejam obrigados por decisão de entidade competente.

3 — Integram as taxas de estacionamento, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos seguintes sistemas relativos a entrada, estacionamento e saída:

- a) Obras marítimas que assegurem a estabilidade das margens e a calma das águas no interior do porto;
- b) Canais e outras vias navegáveis;
- c) Áreas de manobra, fundeadouros e bóias de amarração;
- d) Informação hidrográfica e geológica do plano de água;
- e) Ajudas à navegação, incluindo radiofaróis, faróis, marcas, sinais e bóias;
- f) Radares e sistemas de controlo de tráfego marítimo.

4 — Integram também, apenas no que se refere à taxa devida pelo serviço de acostagem, e para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos sistemas relativos à operação dos navios, designadamente cais, pontes-cais, duques de alba e outras obras acostáveis.

5 — Integram ainda as taxas de estacionamento, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos seguintes sistemas relativos à segurança e à conservação do ambiente:

- a) Sistemas de socorros a naufragos;
- b) Sistema de pilotagem permanente;
- c) Sistema de reboque permanente;
- d) Sistemas de vigilância, detecção, alarme e combate a incêndios ou desastres e de limitação de avarias;
- e) Sistemas de recolha e tratamento de efluentes sólidos, líquidos e gasosos poluentes;
- f) Sistemas de conservação do ambiente e detecção e limitação das consequências de acidentes ecológicos.

Artigo 23.º

Fixação

1 — As taxas respeitantes aos serviços de acostagem serão proporcionais à GT e ao tempo de acostagem, expresso em dias indivisíveis, em cada um dos sucessivos períodos de tempo prefixados.

2 — As taxas respeitantes aos serviços de uso de fundeadouro de navios armados para viagem serão pro-

porcionais à GT e ao tempo de uso de fundeadouro, expresso em dias indivisíveis, em cada um dos sucessivos períodos de tempo prefixados.

3 — As taxas respeitantes aos serviços de uso de fundeadouro de navios não armados para viagem serão proporcionais à raiz quadrada da GT e ao tempo de uso de fundeadouro, expresso em dias indivisíveis, em cada um dos sucessivos períodos de tempo prefixados.

4 — As taxas unitárias em cada período de acostagem e de uso de fundeadouro referidas nos números anteriores serão definidas pelas autoridades portuárias.

5 — As taxas referidas no n.º 1 deste artigo serão sempre devidas pelas embarcações ou navios, salvo se os contratos de concessão ou licenças os isentarem do respectivo pagamento.

6 — São sujeitos passivos destas taxas os armadores ou os respectivos representantes legais.

Artigo 24.º

Reduções

As taxas devidas pelos serviços de acostagem, previstas no n.º 1 do artigo anterior para as embarcações ou navios que acostem por fora de outros, serão reduzidas em percentagem a fixar sob proposta das autoridades portuárias.

Artigo 25.º

Diversos

1 — Para além do período inicial de acostagem ou uso de fundeadouro, os valores das respectivas taxas, para sucessivos períodos de prestação destes serviços, poderão sofrer agravamentos percentuais crescentes.

2 — As taxas devidas pelas operações de movimentação de afluentes ou inertes que contribuam para a conservação do ambiente, incluindo limpeza, desgaseificação e inertização em estação apropriada, querrenagem, incluindo ou não reparação, ou aprestamento em estaleiro, incluem as taxas devidas pelos serviços de acostagem aos cais especializados onde se efectuem tais operações.

CAPÍTULO IV

Tarifa de pilotagem

Artigo 26.º

Definição

1 — A tarifa de pilotagem define os princípios, rege a aplicação e estabelece os parâmetros de fixação das respectivas taxas pagas pelos clientes do porto como contra-prestação dos serviços prestados ao navio por componentes dos sistemas adiante indicados, especificamente afectas a esses serviços, incluindo a sua disponibilidade, quando existentes.

2 — Integram as taxas de pilotagem, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, os serviços relativos a entrar e atracar ou fundear, largar ou suspender e sair, serviços de mudanças, de correr ao cais ou de outras estruturas de atracação e os serviços de experiências.

3 — Considera-se serviço de entrada o conjunto de movimentos e manobras efectuados pela embarcação ou navio desde o momento em que, fora do porto, inicia o movimento de aproximação à entrada até que tenha concluído a manobra de estacionamento no local que lhe foi destinado.

4 — Considera-se serviço de saída o conjunto de movimentos e manobras efectuados pela embarcação ou navio desde que inicia a manobra para sair do porto até que se encontre no limite exterior do porto.

5 — Considera-se serviço de mudança ou de fundear e suspender o conjunto de movimentos e manobras efectuados pela embarcação ou navio, dentro ou fora do porto, para alteração do local de estacionamento.

6 — Considera-se serviço de experiências o conjunto de movimentos e manobras efectuados pela embarcação ou navio, dentro ou fora do porto, para experiências de máquinas ou outros aparelhos e equipamentos, provas de velocidade, regulação, calibragem de gónios e compensação de agulhas.

7 — Considera-se serviço de correr ao longo do cais ou de outras estruturas de atracação, a prestar apenas se e quando pedido pelo comandante do navio servido, a manobra efectuada pela embarcação ou navio para

mudar de local de estacionamento na mesma estrutura, sem deixar de ter contacto com ela.

8 — Em qualquer dos serviços mencionados nos números anteriores estão incluídos os custos do transporte do piloto da estação ao navio, por lancha, e respectivo regresso.

Artigo 27.º

Fixação

1 — O valor das taxas previstas no artigo anterior para cada operação de pilotagem é calculado com base numa taxa unitária em escudos por operação, a fixar pelo competente sujeito activo, multiplicada pela raiz quadrada da GT e por um coeficiente específico em função da área molhada atribuída à pilotagem em cada porto e do serviço a efectuar, conforme o quadro seguinte:

Porto	Entrar e atracar ou fundear	Largar ou suspender e sair	Mudanças	Experiências	Fundear ou suspender	Correr no cais ou outras estruturas de atracação
Viana do Castelo	1.0	1.0	1.0	1.0	0.4	0.4
Leixões	1.1	1.1	1.0	1.0	0.4	0.4
Douro	1.2	1.2	1.0	1.0	0.4	0.4
Aveiro	1.1	1.1	1.1	1.1	0.4	0.4
Figueira da Foz	1.1	1.1	1.0	1.0	0.4	0.4
Lisboa	1.2	1.2	1.2	1.2	0.4	0.4
Setúbal	1.1	1.1	1.1	1.1	0.4	0.4
Sines	1.0	1.0	1.0	1.0	0.4	0.4
Portimão	1.0	1.0	1.0	1.0	0.4	0.4
Faro/Olhão	1.2	1.2	1.0	1.0	0.4	0.4
Vila Real de Santo António	1.2	1.2	1.0	1.0	0.4	0.4

2 — As taxas dos serviços de pilotagem são as seguintes:

- Taxa de pilotagem de entrada ou de saída do porto;
- Taxa de pilotagem de mudanças ou de experiências, dentro ou fora do porto;
- Taxa de pilotagem de fundear ou de suspender;
- Taxa de pilotagem de correr ao longo do cais ou de outras estruturas de atracação.

3 — Para cada serviço de pilotagem é estabelecido um tempo máximo de duração previsível, a definir em cada porto, em condições normais de tempo e mar.

4 — Caso o mesmo seja excedido, será paga uma taxa adicional, a definir igualmente em cada porto.

5 — São sujeitos passivos destas taxas os armadores ou os respectivos representantes legais.

Artigo 28.º

Requisição do serviço

A requisição do serviço de pilotagem deverá ser feita com antecedência a definir, em cada porto, pelo competente sujeito activo.

Artigo 29.º

Reduções

1 — Poderão beneficiar de reduções das taxas aplicáveis, a fixar pelo competente sujeito activo, as seguintes embarcações ou navios:

- Os navios-tanques de 50 000 GT ou mais que transportem petróleo bruto, sejam titulares do

certificado do Bureau Green Award de Roterdão e cumpram os respectivos requisitos, redução traduzida num «prémio verde», quando o requirem;

- Os navios que tenham cumprido as condições do serviço de linha regular nos 365 dias de calendário anteriores à data da escala;
- Os navios de transporte oceânico de granéis líquidos ou sólidos, porta-contentores, frigorífico, *roll on roll off*, de passageiros e carga geral, incluindo os que estejam em serviço de linha regular, que mantenham o nome e que nos 365 dias de calendário imediatamente anteriores ao da escala em questão tenham feito 6 a 11, 12 a 17 ou mais de 17 escalas;
- Os navios que operem em serviço de curta distância, incluindo os que estejam em serviço de linha regular, a partir da sexta escala efectuada nos 365 dias imediatamente anteriores, quando o requirem.

2 — Os navios em serviço de linha regular, no primeiro ano civil de operação, beneficiarão de reduções retroactivas a todas as escalas da linha anteriormente efectuadas, logo que seja igualado o número mínimo de vindas previsto.

3 — As taxas de pilotagem aplicáveis aos navios-tanques destinados ao transporte de ramas e produtos petrolíferos com tanques de lastro segregado serão obrigatoriamente calculadas em função da GT reduzida.

4 — Se duas operações de pilotagem forem efectuadas de forma sucessiva dentro do porto e sem que o piloto tenha necessidade de sair do navio, a taxa aplicável à segunda manobra será reduzida em 50 %

5 — A taxa aplicável será também reduzida em 25% caso o piloto se atrase a entrar a bordo mais de trinta minutos em relação à hora para que o serviço foi requisitado.

6 — As percentagens previstas nos n.ºs 4 e 5 têm carácter supletivo, podendo as autoridades portuárias estabelecer outra redução, dentro dos limites fixados nos termos do n.º 5 do artigo 10.º

Artigo 30.º

Diversos

1 — Nos portos que disponham de helicóptero, será fixada e cobrada uma taxa adicional, a fixar pelo competente sujeito activo, pelo serviço de transporte do piloto de e para bordo, sempre que ele seja pedido pelo navio.

2 — Serão cobradas taxas fixas, que são cumulativas com as referentes aos serviços que venham posteriormente a ser prestados, caso os serviços de pilotagem requisitados sejam cancelados ou alterados sem um aviso dado com a antecedência mínima, relativamente ao início previsto dos mesmos, a fixar pelo competente sujeito activo.

3 — As taxas aplicáveis a cada serviço de pilotagem serão aumentadas em 25% caso se verifiquem as seguintes situações:

- a) Se o piloto tiver de prestar assistência à calibragem de gónios e compensação de agulhas durante a pilotagem do navio;
- b) Se, tendo o piloto entrado oportunamente a bordo, o navio sair do local onde está estacionado mais de trinta minutos depois da hora para a qual o serviço tiver sido requisitado;
- c) Se o navio pilotado manobrar só com recurso à força de tracção de rebocadores.

4 — A percentagem prevista no n.º 3 deste artigo tem carácter supletivo, podendo as autoridades portuárias estabelecer outro aumento, dentro dos limites fixados nos termos do n.º 5 do artigo 10.º

5 — Caso a operação de pilotagem ultrapasse o período previsto no n.º 1 do artigo 27.º, será cobrado um adicional por hora indivisível, a fixar pelo competente sujeito activo.

CAPÍTULO V

Tarifa de reboque

Artigo 31.º

Definição

1 — A tarifa de reboque define os princípios, rege a aplicação e estabelece os parâmetros de fixação das respectivas taxas pagas pelos clientes do porto como contraprestação dos serviços prestados ao navio por componentes dos sistemas adiante indicados, especificamente afectas a esses serviços, incluindo a sua disponibilidade, quando existentes.

2 — Integram as taxas de reboque, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos sistemas de reboque no porto e no mar alto usados para a realização de manobras de entrar e atracar ou fundear, largar ou suspender e sair, mudanças, experiências, fundear ou suspender e correr ao longo do cais e de outras estruturas de atracação.

Artigo 32.º

Fixação

1 — Os serviços de reboque poderão ser estruturados em pacotes, sendo as variáveis base para o cálculo das respectivas taxas a classe de GT do navio rebocado e a área do porto na qual se efectua a manobra.

2 — Em alternativa, consoante a opção do comandante do navio rebocado, as variáveis base para o cálculo do montante da taxa poderão ser o tempo de manobra, o número de rebocadores utilizados e a respectiva força de tracção, medida em toneladas (t).

3 — Para efeitos do n.º 1 do presente artigo, as tarifas serão fixadas por escalões de GT, correspondendo a cada um deles um montante em escudos.

4 — Para os efeitos previstos no n.º 3, as classes de GT são as seguintes:

Embarcações com menos de 1000 GT;
Embarcações de 1000 GT a 4999 GT;
Embarcações de 5000 GT a 9999 GT;
Embarcações de 10 000 GT a 19 999 GT;
Embarcações de 20 000 GT a 39 999 GT;
Embarcações de 40 000 GT a 79 999 GT;
Embarcações de 80 000 GT a 149 999 GT;
Embarcações com mais de 150 000 GT.

5 — A autoridade portuária poderá, relativamente a cada uma das classes de arqueação bruta definidas no número anterior, estabelecer subclasses disjuntas.

6 — Para efeitos do n.º 2 do presente artigo, será fixada uma tarifa horária por classe de rebocador.

7 — Os restantes serviços de reboque não referidos nos números anteriores serão tarifados nos termos do n.º 1 do artigo 48.º

8 — São sujeitos passivos destas taxas os armadores ou os respectivos representantes legais.

Artigo 33.º

Requisição do serviço

A requisição do serviço de reboque deverá ser feita com antecedência a definir pelas autoridades portuárias.

Artigo 34.º

Reduções

1 — A tarifa de reboque poderá beneficiar de uma redução de 25% nas taxas aplicáveis, caso os rebocadores se atrasem mais de trinta minutos em relação à hora para que o serviço foi requisitado.

2 — A percentagem prevista no número anterior tem carácter supletivo, podendo as autoridades portuárias estabelecer outra redução, dentro dos limites fixados no n.º 5 do artigo 10.º

Artigo 35.º

Diversos

1 — O cancelamento ou a alteração dos serviços de reboque deve ser efectuado com aviso prévio dado com uma antecedência mínima relativamente ao início previsto dos mesmos, a fixar pelas autoridades portuárias.

2 — O incumprimento do disposto no número anterior determinará a cobrança de taxas suplementares e cumulativas.

3 — Caso seja escolhida a alternativa da prestação de serviços em pacote, conforme previsto no n.º 1 do artigo 32.º serão aplicados os seguintes agravamentos:

- a) De 25 %, caso os rebocadores sejam utilizados em operações de calibragem de gónios e compensação de agulhas, aguentar à corrente ou ajuda extra à acostagem;
- b) De 25 %, se, estando presentes os rebocadores, o serviço não for iniciado até sessenta minutos ou, no caso de assistência à largada, até trinta minutos após a hora para que foi requisitado;
- c) De 50 %, sempre que o navio manobre exclusivamente com recurso à força de tracção de rebocadores;
- d) O valor da taxa de uso de equipamento prevista no artigo 48.º relativa aos rebocadores empregues além dos previstos no pacote, em cumprimento de regras obrigatórias de segurança ou a pedido do comandante do navio;
- e) De 100 %, quando os serviços de reboque forem prestados em consequência de os navios terem garrado ou partido amarras.

4 — As percentagens previstas no n.º 3 deste artigo têm carácter supletivo, podendo as autoridades portuárias estabelecer outro agravamento, dentro dos limites fixados nos termos do n.º 5 do artigo 10.º

CAPÍTULO VI

Tarifa de amarração e desamarração

Artigo 36.º

Definição

1 — A tarifa de amarração e desamarração define os princípios, rege a aplicação e estabelece os parâmetros de fixação das respectivas taxas pagas pelos clientes do porto como contraprestação dos serviços prestados ao navio por componentes dos sistemas adiante indicados, especificamente afectas a esses serviços, incluindo a sua disponibilidade, quando existentes.

2 — Integram as taxas de amarração e desamarração, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos sistemas relativos a operação de navios, nomeadamente amarração e desamarração e outros que envolvam passagem ou substituição de cabos, bem como montagem ou colaboração na colocação de acessos a navios, incluindo pessoal habilitado, lancha para lançar cabos e equipamento.

3 — Os serviços previstos nesta tarifa são os seguintes:

- a) Serviço de amarrar e desamarrar;
- b) Serviço de correr ao longo do cais.

Artigo 37.º

Fixação

1 — O valor das taxas previstas para cada um dos serviços enunciados no n.º 3 do artigo anterior será fixado em escudos por operação, consoante o local de atracação e as classes de GT fixadas no n.º 2.

2 — Para os efeitos previstos no n.º 1, as classes de GT são as seguintes:

Embarcações com menos de 1000 GT;
 Embarcações de 1000 GT a 4999 GT;
 Embarcações de 5000 GT a 9999 GT;
 Embarcações de 10 000 GT a 19 999 GT;
 Embarcações de 20 000 GT a 39 999 GT;
 Embarcações de 40 000 GT a 79 999 GT;
 Embarcações de 80 000 GT a 149 999 GT;
 Embarcações com mais de 150 000 GT.

3 — As autoridades portuárias poderão, relativamente a cada uma das classes de GT definidas no número anterior, estabelecer subclasses disjuntas.

4 — São sujeitos passivos destas taxas os armadores ou os respectivos representantes legais.

Artigo 38.º

Reduções

1 — A taxa aplicável será reduzida em 25 % caso, por razão imputável ao sujeito activo, ocorra atraso no início da operação superior a trinta minutos relativamente à hora para que o serviço foi requisitado.

2 — A percentagem prevista no n.º 1 tem carácter supletivo, podendo outra redução ser estabelecida pelas autoridades portuárias, dentro dos limites fixados no n.º 5 do artigo 10.º

Artigo 39.º

Diversos

1 — O cancelamento ou a alteração dos serviços de amarração, desamarração e correr ao cais deve ser efectuado com aviso prévio dado com uma antecedência mínima, relativamente ao início previsto dos mesmos, a fixar pelas autoridades portuárias.

2 — O incumprimento do disposto no número anterior determinará a cobrança de taxas suplementares e cumulativas.

3 — Se, estando presente o pessoal, os serviços não forem iniciados até sessenta minutos, no caso da amarração, ou trinta minutos, no caso da desamarração, após a hora para que foram requisitados, serão cobradas taxas adicionais equivalentes a 25 % da taxa prevista para a respectiva classe de GT por cada hora ou fracção de atraso.

4 — Se o pessoal permanecer em serviços de amarração ou desamarração para além de duas horas a contar do início efectivo de cada operação, será cobrada uma taxa suplementar equivalente a 25 % da prevista para a respectiva classe de GT por cada hora ou fracção de atraso.

5 — As percentagens previstas nos n.ºs 3 e 4 têm carácter supletivo, podendo as autoridades portuárias estabelecer outros aumentos, dentro dos limites fixados no n.º 5 do artigo 10.º

CAPÍTULO VII

Tarifa de movimentação de cargas e tráfego de passageiros

Artigo 40.º

Definição

1 — A tarifa de movimentação de cargas e tráfego de passageiros define os princípios, rege a aplicação e

estabelece os parâmetros de fixação das taxas pagas pelos clientes do porto como contraprestação dos serviços prestados a estes pelas componentes dos sistemas especificamente afectas a esses serviços, nos casos em que:

- a) As autoridades portuárias efectuem, nos termos da legislação aplicável, operações de movimentação de cargas;
- b) Ocorram operações de embarque, desembarque e trânsito de passageiros e as autoridades portuárias disponibilizem quaisquer meios para o efeito;
- c) Sejam usadas instalações portuárias nas operações de movimentação e venda de pescado.

2 — As taxas de movimentação de cargas integram a utilização dos meios operacionais e humanos necessários à execução da operação.

Artigo 41.º

Fixação

1 — As taxas de movimentação de cargas e tráfego de passageiros são calculadas da forma seguinte:

- a) No caso da movimentação de cargas, o respectivo cálculo tem por base o modo de acondicionamento, em correspondência com as categorias de carga, tal como são definidas no anexo II à Directiva n.º 95/64/CE, de 8 de Dezembro de 1995, sendo as taxas proporcionais ao número de toneladas métricas ou de unidades de carga, se esta estiver unitizada;
- b) As autoridades portuárias poderão ainda, para efeitos de fixação das taxas unitárias referidas na alínea anterior, diferenciar a situação de embarque ou desembarque;
- c) Por passageiro, excluindo os de tráfego local e fluvial, que ficam isentos do pagamento desta taxa;
- d) Relativamente ao pescado fresco, as taxas são equivalentes a uma percentagem do valor desse pescado, quando transaccionado em lota, ou por unidade de acondicionamento ou quilograma, se proveniente de outras lotas.

2 — As categorias de carga referidas na alínea a) do n.º 1 deste artigo poderão ser desagregadas, em casos devidamente fundamentados e apreciados pelo Conselho Nacional Marítimo-Portuário, a nível dos 23 tipos de carga referidos no mesmo anexo II.

3 — As taxas de movimentação de unidades de carga não unitizadas, em terminais especializados de contentores, serão diferenciadas e fixadas por unidade e por movimento.

4 — O cálculo dos valores das taxas de movimentação de cargas referido nos n.ºs 1, alínea a), e 2 deste artigo deverá ter em atenção o rendimento das operações de carga e descarga, medido em toneladas métricas ou unidades de carga movimentadas por hora.

5 — São sujeitos passivos destas taxas:

- a) Os donos da carga ou os respectivos legais representantes, nas situações previstas na alínea a) do n.º 1;
- b) Os passageiros, na hipótese prevista na alínea c) do n.º 1;

- c) Os compradores, quando o pescado fresco seja transaccionado ou avaliado em lota;
- d) Os donos do pescado fresco proveniente de outros portos e entrado no porto por via terrestre para aí ser processado ou transaccionado fora da lota.

Artigo 42.º

Reduções

Os valores das taxas unitárias referidas no artigo 41.º poderão ser objecto de reduções nos seguintes casos:

- a) Cargas em trânsito internacional;
- b) Cargas em trânsito marítimo entre portos nacionais;
- c) Cargas em trânsito marítimo de curta distância;
- d) Cargas transbordadas;
- e) Cargas baldeadas.

CAPÍTULO VIII

Tarifa de armazenagem

Artigo 43.º

Definição

A tarifa de armazenagem define os princípios, rege a aplicação e estabelece os parâmetros de fixação das respectivas taxas pagas pelos clientes do porto como contraprestação dos serviços prestados à carga por componentes dos sistemas adiante indicados, especificamente afectas à armazenagem, designadamente:

- a) Terraplenos do porto;
- b) Edifícios e estruturas do porto;
- c) Sistemas de armazenagem de carga, protegida contra avaria, perda e roubo ou outras ocorrências ilegais, sem prejuízo dos riscos correspondentes correrem por conta do dono da carga.

Artigo 44.º

Fixação

1 — Os valores das taxas aplicáveis à carga armazenada são fixados em função das seguintes unidades de medida e condições:

- a) Por categorias de carga, tal como são definidas no anexo II à Directiva n.º 95/64/CE, de 8 de Dezembro de 1995, ou, se disso for caso e em situações devidamente fundamentadas e apreciadas pelo Conselho Nacional Marítimo-Portuário, desagregadas a nível dos 23 tipos de carga referidos no mesmo anexo II;
- b) Metro quadrado, metro cúbico, tonelada métrica e unidade de carga;
- c) Dias de armazenagem;
- d) Consoante a carga seja armazenada a descoberto, a coberto, em silo ou tanque, ou em armazém reservado.

2 — São sujeitos passivos das taxas de armazenagem os donos da carga, os consignatários, os respectivos representantes legais ou outras entidades requisitantes.

Artigo 45.º

Isenções

1 — Os períodos de franquia para as cargas armazenadas, para além do dia da sua entrada no porto, serão fixados pelas autoridades portuárias.

2 — Para além do período de franquia previsto no número anterior, poderão ser fixados outros períodos de isenção, tomando em consideração as características da categoria ou tipo de carga.

Artigo 46.º

Diversos

Para além do período de franquia, os valores das taxas de armazenagem para períodos sucessivos poderão sofrer agravamentos percentuais crescentes.

CAPÍTULO IX

Tarifa de uso de equipamento

Artigo 47.º

Definição

1 — A tarifa de uso de equipamento define os princípios, rege a aplicação e estabelece os parâmetros de fixação das taxas a pagar pelos clientes do porto como contraprestação dos serviços prestados à carga ou ao navio pelos componentes discriminados no artigo 48.º, dos sistemas indicados nos n.ºs 2 e 3 do presente artigo, incluindo a sua disponibilidade, quando existentes.

2 — Integram as taxas de uso de equipamento, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos seguintes sistemas relativos à movimentação e protecção de cargas e tráfego de passageiros:

- a) Edifícios e estruturas do porto afectos ao equipamento;
- b) Equipamento de combate a incêndio e conservação do ambiente;
- c) Sistemas auxiliares amovíveis de energia e fluidos do porto;
- d) Equipamento de manobra e transporte marítimo;
- e) Equipamento de manobra e transporte terrestre;
- f) Básculas.

3 — Integram também as taxas de uso de equipamentos, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes de sistemas relativos ao reabastecimento e à manutenção de meios instrumentais, designadamente de construção e reparação de navios, incluindo querenagem.

Artigo 48.º

Fixação

1 — Os valores das taxas previstas no artigo anterior, relativas a aluguer de equipamento, são fixados em função do número de horas de aluguer, consoante os parâmetros característicos dos equipamentos alugados, a saber:

- a) Equipamento de combate a incêndio e conservação do ambiente:

Detecção de gases — taxas por arqueação bruta dos tanques examinados e por exame;

Skimmers — taxa horária consoante a capacidade de carga (metros cúbicos);

Barreiras flutuantes — taxa diária consoante as características;

Bombas — taxas horárias consoante o caudal (metros cúbicos/hora) e pressão (kilopascals) máximos;

Tanques — taxa diária consoante a capacidade (metros cúbicos);

- b) Equipamentos auxiliares amovíveis de energia e fluidos:

Compressores — taxas horárias consoante caudal (metros cúbicos/hora) × pressão (kilopascals) máximos;

Ventiladores — taxas horárias consoante o caudal (metros cúbicos/hora) máximo;

Condicionadores de ar — taxas horárias consoante o caudal (metros cúbicos/hora) máximo;

Geradores de energia eléctrica — taxas horárias consoante tensão (kilovolts) × intensidade (amperes) máximos;

Geradores de vapor — taxas horárias consoante caudal (toneladas/hora) × pressão (kilopascals) máximos;

Bombas — taxas horárias consoante caudal (toneladas/hora) × pressão (kilopascals) máximos;

- c) Equipamento de manobra e transporte marítimo e edifícios e estruturas afectos a este equipamento:

Rebocadores — taxas horárias consoante a força de tracção (toneladas) máxima;

Cábreas — taxas horárias consoante força de elevação (toneladas) × alcance (metros) máximos;

Dragas — taxas horárias consoante caudal de sólidos (toneladas) × profundidade (metros) máximos;

Lanchas — taxas horárias consoante GT;

Barcaças e batelões — taxas horárias consoante a capacidade (tbp) máxima;

Pontões — taxas horárias consoante a capacidade (tpb) máxima;

Defensas — taxas diárias consoante as características;

- d) Equipamento de manobra e transporte terrestre e edifícios e estruturas afectos a este equipamento:

Guindastes de via — taxas horárias consoante força de elevação (toneladas) × alcance (metros) máximos;

Gruas e pórticos de contentores — taxas horárias consoante força de elevação (toneladas) × alcance (metros) máximos;

Guindastes automóveis — taxas horárias consoante força de elevação (toneladas) × alcance (metros) máximos;

Pórticos automóveis — taxas horárias consoante a força de elevação (toneladas) máxima;

Empilhadores frontais — taxas horárias consoante força de elevação (toneladas) × altura (metros) máximas;

Empilhadores laterais — taxas horárias consoante força de elevação (toneladas) × altura (metros) máximas;

Baldes para granéis — taxas horárias consoante a capacidade (metros cúbicos) máxima;

Tremonhas para granéis — taxas horárias consoante a capacidade (metros cúbicos) máxima;

Dumpers — taxas horárias consoante a capacidade (metros cúbicos) máxima;

Pás carregadoras — taxas horárias consoante a capacidade (metros cúbicos) máxima do balde;

Escavadoras — taxas horárias consoante a capacidade (toneladas) máxima;

Tractores — taxas horárias consoante a potência (kilowatts) máxima;

Atrelados — taxas horárias consoante a capacidade (toneladas) máxima;

Locomotivas — taxas horárias consoante a força de tracção (toneladas) máxima;

Vagões de caminho de ferro — taxas horárias consoante capacidade (toneladas) máxima.

e) Básculas:

Pesagem — taxas por operação completa de pesagem da tara e da carga (toneladas).

2 — Os valores das taxas previstas no artigo anterior relativas a querenagem, discriminadas por operação de pôr a seco, estadia e operação de pôr a nado, são fixados em função do número de dias de estacionamento e da GT, consoante a respectiva classe, a saber:

Embarcações com menos de 1000 GT;
Embarcações de 1000 GT a 4999 GT;
Embarcações de 5000 GT a 9999 GT;
Embarcações de 10 000 GT a 19 999 GT;
Embarcações com mais de 20 000 GT.

3 — A autoridade portuária poderá, relativamente a cada uma das classes de arqueação bruta definidas no número anterior, estabelecer subclasses disjuntas.

4 — O uso de equipamento para efeitos de movimentação de contentores em terminais especializados poderá ser facultado em pacote pela autoridade portuária, mediante taxas unitárias por contentor, diferenciadas por embarque e desembarque.

5 — O serviço de embarque de contentores prestado em regime de pacote inclui:

- Descarga do vagão, camião ou reboque para o parque de armazenagem do terminal;
- Armazenagem em parque durante um período de franquia a estabelecer;
- Carregamento em veículo;
- Transporte ao cais;
- Embarque no navio.

6 — O serviço de desembarque de contentores prestado em regime de pacote inclui:

- Descarga do navio;
- Transporte até ao parque de armazenagem do terminal;
- Descarga no parque de armazenagem;
- Armazenagem em parque durante um período de franquia a estabelecer;

e) Carregamento sobre vagão, camião ou reboque para saída.

7 — Quando ocorram operações de movimentação adicionais às incluídas nos pacotes referidos nos n.ºs 5 e 6 do presente artigo ou essas movimentações se efectuarem de forma avulsa, serão aplicadas taxas autónomas por contentor e por operação.

8 — A movimentação de tampas das escotilhas de porão e de cargas não unitizadas nos terminais especializados está sujeita a taxas autónomas das praticadas para o embarque ou desembarque de contentores e são fixadas por movimento.

9 — As taxas referidas nos números anteriores incluem, consoante os casos, os seguintes serviços:

- A deslocação do equipamento amovível da sua estação para o local da prestação do serviço, a sua ligação, a prestação do serviço, o regresso à estação e os respectivos operadores e consumíveis;
- A utilização das infra-estruturas e sistemas de querenagem bem como o pessoal para as manobras de pôr a seco e a nado, com exclusão do fornecimento de reboques e de berços de querenagem.

10 — São sujeitos passivos destas taxas os requisitantes dos equipamentos.

CAPÍTULO X

Tarifa de fornecimentos

Artigo 49.º

Definição

1 — A tarifa de fornecimentos define os princípios, rege a aplicação e estabelece os parâmetros de fixação das respectivas taxas pagas pelos clientes do porto como contraprestação dos serviços prestados dentro da zona portuária por componentes dos sistemas indicados no n.º 2 deste artigo, incluindo a sua disponibilidade, quando existentes.

2 — Para efeitos de cálculo e fixação, as taxas de fornecimentos integram componentes dos seguintes sistemas permanentes:

- Vigilância, detecção, alarme e combate a incêndios ou acidentes e limitação de avarias;
- Recolha e tratamento de efluentes sólidos, líquidos e gasosos poluentes;
- Conservação do ambiente e detecção e limitação das consequências de acidentes ecológicos;
- Reabastecimento de navios.

Artigo 50.º

Fixação

1 — Os valores das taxas previstas no artigo anterior, relativas ao fornecimento de recursos humanos, são expressas em escudos por hora e por homem, consoante as respectivas classes ou categorias profissionais.

2 — Os valores das taxas previstas no artigo anterior relativas ao fornecimento de energia e fluidos e à recolha

e tratamento de efluentes são fixados em função das quantidades fornecidas ou recolhidas e tratadas, a saber:

- a) Fornecimento de energia e fluidos:
- Energia eléctrica — taxa por kilowatt-hora;
 - Água doce — taxa por metro cúbico;
 - Água desmineralizada — taxa por metro cúbico;
 - Combustíveis para pesca e recreio — taxa por litro, consoante o produto;
 - Bancas — taxa por tonelada, consoante o produto;
 - Gás inerte — taxa por metro cúbico;
 - Azoto — taxa por tonelada;
 - Vapor — taxa por tonelada;
- b) Recolha e tratamento de efluentes e conservação do ambiente:
- Lixos urbanos — taxa por tonelada;
 - Outros efluentes sólidos — taxa por tonelada;
 - Águas negras — taxa por metro cúbico;
 - Águas contaminadas — taxa por metro cúbico;
 - Limpeza e desgaseificação — taxa por arqueação bruta dos tanques limpos e desgaseificados;
 - Espumíferos — taxa por litro;
 - Dispersantes — taxa por litro;
 - Absorventes — taxa por quilograma;
 - Outros efluentes líquidos — taxa por metros cúbicos.

3 — As taxas referidas nos números anteriores incluem, consoante os casos, os seguintes serviços:

- a) A deslocação do equipamento amovível da sua estação para o local da prestação do serviço, a prestação do mesmo, o regresso à estação e o respectivo pessoal e consumíveis;
- b) A disponibilização e o uso dos sistemas de fornecimento de energia e fluidos ou de recolha de efluentes e do pessoal que os opera, bem como o fornecimento dos consumíveis e o tratamento dos efluentes;
- c) A utilização do domínio público e das infra-estruturas e estruturas de estacionamento, com exclusão do fornecimento de condutores e de meios de manobra do equipamento rolante parqueado.

4 — São sujeitos passivos destas taxas os requisitantes dos serviços e bens fornecidos.

CAPÍTULO XI

Tarifa da capitania

Artigo 51.º

Definição

1 — A tarifa da capitania define e enumera os serviços prestados no porto ao navio ou à carga por componentes dos sistemas adiante indicados, especificamente afectas a esses serviços, incluindo a sua disponibilidade.

2 — Integram as taxas da capitania, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos

seguintes sistemas relativos a entrada, estacionamento e saída de navios:

- a) Vigilância, policiamento, controlo e fiscalização do respeito dos normativos legais aplicáveis no plano de água do porto contido na área de jurisdição da autoridade marítima;
- b) Visita e desembarço do navio;
- c) Outros serviços administrativos e técnicos prestados ao navio de acordo com a legislação em vigor.

3 — Integram também as referidas taxas, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos seguintes sistemas relativos à operação de navios:

- a) Vigilância, policiamento, controlo e fiscalização do respeito dos normativos legais em área sob jurisdição da autoridade portuária;
- b) Outros serviços administrativos e técnicos prestados às cargas de acordo com a legislação em vigor.

Artigo 52.º

Fixação

Os valores das taxas previstas no artigo anterior são fixados por portaria de membro de Governo que tutela os serviços referidos.

CAPÍTULO XII

Tarifa dos serviços aduaneiros

Artigo 53.º

Definição

1 — A tarifa dos serviços aduaneiros define e enumera os serviços prestados no porto à carga, ao navio e a outros meios de transporte por componentes dos sistemas adiante indicados especificamente afectadas a esses serviços, incluindo a sua disponibilidade, quando existentes.

2 — Integram as taxas e emolumentos dos serviços aduaneiros, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, os sistemas de controlo da entrada e da saída dos navios e meios de transporte, designadamente organização de processos, visitas aduaneiras, vistorias, despachos e emissão de alvarás de saída de navios.

3 — Integram também as taxas e emolumentos dos serviços aduaneiros, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, os sistemas de controlo e desalfandegamento das mercadorias sujeitas à acção aduaneira, designadamente movimento de mercadorias, conferência de carga e de descarga e verificação física das mercadorias, incluindo abertura, pesagem e fecho de volumes e extracção de amostras.

4 — As taxas de tráfego e os emolumentos cobrados pelas alfândegas aplicam-se aos serviços referidos nos números anteriores, prestados a requerimento dos interessados.

5 — As taxas e emolumentos relativos aos mesmos serviços são propostos pela autoridade aduaneira em função dos critérios estabelecidos para o efeito na legislação aplicável e variam em função:

- a) Da natureza do serviço prestado;
- b) Do local onde o serviço é executado;
- c) Do dia da semana em que o serviço se efectua;
- d) Do período do dia em que o serviço é prestado;

- e) Da duração do serviço, medida em horas ou dias;
- f) Do tipo de acondicionamento da mercadoria;
- g) Do estatuto da mercadoria.

Artigo 54.º

Fixação

Os valores das taxas e emolumentos previstos no artigo anterior são fixados por portaria do membro do Governo que tutela os serviços referidos.

CAPÍTULO XIII

Tarifas das autoridades de saúde e sanidade

Artigo 55.º

Definição

1 — As tarifas das autoridades de saúde, de sanidade animal e de sanidade vegetal definem e enumeram os serviços prestados aos passageiros, às tripulações dos navios, à carga, aos navios e a outros meios de transporte por componentes dos sistemas adiante indicados especificamente afectas a esses serviços, incluindo a sua disponibilidade.

2 — Integram as taxas da autoridade de saúde, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos seguintes sistemas relativos a operação de navios:

- a) Visitas de saúde e concessão de livre prática às embarcações ou navios;
- b) Inspeção e certificação de navios relativas a desratização, desinsectização e estado sanitário de embarcações ou navios;
- c) Desembarço de saúde e de sanidade de embarcações ou navios.

3 — Integram as taxas da autoridade de saúde, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos sistemas relativos à movimentação e protecção de cargas, designadamente controlo de unidades de carga com resíduos tóxicos.

4 — Integram também as taxas das autoridades de sanidade animal e de sanidade vegetal, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos seguintes sistemas relativos à movimentação e protecção das cargas:

- a) Inspeção e desembarço de cargas recebidas ou expedidas por terra, para efeitos de sanidade animal ou vegetal;
- b) Inspeção e desembarço de cargas recebidas ou expedidas por mar, para efeitos de sanidade animal ou vegetal.

5 — Os serviços das autoridades de saúde, de sanidade animal e de sanidade vegetal serão prestados tendo como objectivo o cumprimento do Regulamento Sanitário Internacional e demais legislação aplicável.

Artigo 56.º

Fixação

Os valores das taxas previstas no artigo anterior são fixados por portaria do membro do Governo que tutela os serviços referidos

CAPÍTULO XIV

Disposições finais e transitórias

Artigo 57.º

Actualização das taxas. Percentagens

A percentagem a que se refere o n.º 5 do artigo 10.º é fixada supletivamente nos seguintes valores:

- a) 35 % no 1.º ano;
- b) 25 % no 2.º ano;
- c) 15 % no 3.º ano;
- d) 10 % no 4.º ano e seguintes.

Artigo 58.º

Aplicação da arqueação bruta

1 — Os navios porta-contentores, *roll on roll off* e *ferry-boats* cujas parcelas das taxas de uso do porto, de pilotagem, de reboque e de amarração e desamarração foram calculadas durante 1996 em função da tonelagem de arqueação bruta (TAB) e que doravante passam a ser fixadas em função da arqueação bruta (GT), beneficiarão de um período transitório de cinco anos de adaptação ao novo regime tarifário.

2 — Assim, os navios referidos no número anterior pagarão a seguinte percentagem da parcela de taxa aplicável:

- a) Navios porta-contentores: 1.º ano, 80%; 2.º ano, 85%; 3.º ano, 90%; 4.º ano, 95%; 5.º ano, 100%;
- b) Navios *roll on roll off* e *ferry-boats*: 1.º ano, 70%; 2.º ano, 75%; 3.º ano, 80%; 4.º ano, 90%; 5.º ano, 100%.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Decreto-Lei n.º 201/98

de 10 de Julho

O presente diploma define o estatuto legal do navio. A matéria assume grande importância, por força do frequente contacto do navio com as mais diversas ordens jurídicas, no âmbito da sua normal exploração e dos direitos e obrigações que dela emergem. Trata-se de matéria cuja regulamentação as convenções internacionais têm deixado, de um modo geral, às ordens jurídicas internas.

Entre nós vigoram as antiquadas normas do Código Comercial de 1888. Tais normas, além de não chegarem a constituir um quadro legal consistente, correspondem a uma realidade muito distante daquela que se vive nos nossos dias.

Com o novo regime consagra-se, no âmbito do direito substantivo, a sujeição a registo dos navios e dos factos jurídicos aos mesmos respeitantes e fixa-se, em termos gerais, o seu modo de identificação.

Atribui-se âmbito mais amplo ao princípio da personalidade e capacidade judiciárias já anteriormente previsto no artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de Outubro, e adopta-se uma posição actualizada sobre o conceito de navegabilidade, fundamental no direito marítimo.