

anos, por Portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da energia.

3. As taxas são cobradas pela DGE, revertendo os respectivos montantes a seu favor.

Artigo 58º

Vigência

Este diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros.

José Maria Pereira Neves - Júlio Lopes Correia - João Pinto Serra - Maria Madalena Brito Neves - João Pereira da Silva .

Promulgado em 30 de Maio de 2006.

Publique-se

O Presidente da República, PEDRO VERONA RODRIGUES PIRES.

Referendado em 5 de Junho de 2006.

O Primeiro Ministro, José Maria Pereira Neves

ANEXO A QUE SE REFERE O ARTIGO 43º

Grandezas	Potência do Gerador	
	Até 500 kVA	Maior do que 500 kVA
Tensão (tensão de rede 1 p.u.)	0,9 p.u. a 1,1 p.u.	0,93 p.u. a 1,08 p.u.
Desvio da frequência da rede	± 0,3 Hz	± 0,2 Hz
Fase (em relação à tensão da rede)	± 20º	± 10º

Decreto-Regulamentar n.º 15/2010

de 20 de Dezembro

As transformações políticas, económicas e sociais registadas nas duas últimas décadas, com notórias implicações no sector portuário, impelem a uma profunda revisão dos regulamentos portuários, cujas disposições se mostram francamente inadequadas à realidade actual. A contenção, o desenvolvimento tecnológico do transporte marítimo, a nova filosofia de administração portuária, permitindo a inserção do sector privado na actividade portuária, são aspectos de especial relevância que contendem com as normas legais vigentes, cuja rigidez dificulta a gestão aberta e competitiva que se pretende.

O sector portuário, tratando-se de uma área fulcral para o desenvolvimento económico do país, requer a adopção de uma legislação flexível passível de fomentar o desenvolvimento e a concorrência em relação aos demais portos da região.

Assim,

Nos termos do artigo 3º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de Novembro; e

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205º e alínea a) do n.º 2 do artigo 264º, ambos da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1º

Aprovação

É aprovado o Regulamento dos Portos de Cabo Verde, em anexo ao presente diploma e que deste faz parte integrante.

Artigo 2º

Revogação

São revogados o Decreto-Lei n.º 60/93, de 2 de Novembro e todas as disposições em contrário.

Artigo 3º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no dia 1 de Janeiro de 2011.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros.

José Maria Pereira Neves – Manuel Inocêncio Sousa

Promulgado em 7 de Dezembro de 2010.

Publique-se.

O Presidente da República, PEDRO VERONA RODRIGUES PIRES.

Referendado em 10 de Dezembro de 2010.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

REGULAMENTO DOS PORTOS DE CABO VERDE

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Secção I

Aplicação do regulamento de exploração

Artigo 1º

Objecto e âmbito

O presente regulamento estabelece as regras de funcionamento e exploração económica dos portos de Cabo Verde, sendo aplicável em toda a área de jurisdição portuária.

Artigo 2º

Exclusividade da exploração económica

1. A exploração económica dos portos do país pode ser exercida por administrações portuárias tanto públicas como privadas.

2. As administrações portuárias podem exercer a exploração económica directamente ou autorizar o exercício da mesma por via de concessões ou licenciamentos.

Artigo 3º

Competência

1. As administrações portuárias superintendem dentro da área da sua jurisdição em todos os serviços relativos à exploração económica dos portos.

2. Na sua área de jurisdição e realização do seu objectivo, às administrações portuárias competem, nomeadamente:

- a) Exercer ou autorizar o exercício das actividades adstritas à função económica dos portos;
- b) Concessionar, licenciar, coordenar e fiscalizar as actividades dos operadores portuários;
- c) Supervisionar todos os serviços relativos à exploração económica dos portos;
- d) Fiscalizar a execução ou executar obras de construção, reforma, ampliação e conservação dos portos e das instalações portuárias; e
- e) Aplicar as sanções previstas nas leis e nos regulamentos.

Artigo 4º

Sujeição ao regulamento de tarifas

O regulamento de tarifas das administrações portuárias estabelece as normas de incidência e as taxas devidas pela utilização das instalações, equipamentos e prestação de serviços.

Secção II

Normas de aplicação geral

Artigo 5º

Reclamação de facturas

1. A reclamação das 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.

Artigo 6º

Horário de trabalho

1. As administrações portuárias fixam o horário de trabalho no porto de acordo com as necessidades do serviço e legislação vigente, devendo as operações ser efectuadas sempre que possível e se mostre necessário, 24 (vinte e quatro) horas por dia.

2. Sempre que a afluência de navegação o justifique e o comandante ou agente do navio que aguarda a vez de

atracação desejar fazer operações de carga ou descarga fora do período normal de trabalho, em dias feriados ou de descanso semanal, é-lhe autorizada a execução da operação em detrimento do navio que não pretende operar.

3. As administrações portuárias podem não efectuar trabalhos que lhe sejam requisitados para fora do horário normal de funcionamento dos portos, sem direito a indemnização ao requisitante.

CAPÍTULO II

Operador portuário

Artigo 7º

Operação portuária

1. Considera-se operação portuária a prestação de serviços portuários nas áreas de prestação de serviço público ou privativo dos portos, zonas portuárias e terminais.

2. Entende-se por zona de jurisdição portuária toda a área marítima dedicada à entrada, estadia e saída de navios e os fundeadouros adjacentes, assim como toda a área terrestre onde se realizam as operações portuárias e demais actividades relativas ao movimento de passageiros e mercadorias, bem como os espaços aquáticos e terrestres para desenvolvimento futuro nos casos em que estes sejam incluídos e aprovados pelo Governo, entendida como toda a área compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e molhes de atracação e acostagem, terrenos, terraplenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de protecção e acesso ao porto, nomeadamente quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela administração portuária e bem ainda os espaços aquáticos e terrestres para desenvolvimento futuro nos casos que estes sejam incluídos e aprovados pelo Governo.

3. Para efeitos do presente regulamento, considera-se como serviços portuários os seguintes:

- a) Pilotagem;
- b) Reboque portuário;
- c) Segurança, polícia, protecção civil, vigilância e combate a incêndio;
- d) Navegação portuária, sinalização, faróis e luzes;
- e) Disponibilidades ou indicação de zonas de fundeio, atracação e desatracação;
- f) Disponibilidade de armazéns, edifícios, instalações para a manipulação, depósito, conservação ou presença de mercadorias e passageiros;
- g) Disponibilidade de meios mecânicos, terrestres ou flutuantes, para a manipulação e transporte de mercadorias no porto;
- h) Fornecimento de água, electricidade e gelo a embarcações;

- i) Protecção do meio ambiente, recolha de lixo e recepção de resíduos sólidos e líquidos provenientes de navios, plataformas ou outras instalações fixas situadas no mar;
- j) Movimentação de carga, compreendendo estiva, desestiva, conferência, carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação de mercadorias dentro da zona portuária, bem como a formação e decomposição de unidades de carga.

Artigo 8º

Operador portuário

Considera-se operador portuário a pessoa jurídica certificada pela autoridade competente para a execução de operação portuária na zona de jurisdição portuária.

Artigo 9º

Certificação

1. O acesso à actividade de operador portuário depende de certificação nos termos legalmente estabelecidos.
2. A certificação para o exercício da actividade de operador portuário é requerida junto da entidade reguladora do sector marítimo e portuário.
3. A concessão de certificado de operador portuário depende da satisfação dos pressupostos legalmente estabelecidos.
4. A certificação para o exercício da actividade de operador portuário pode abranger a generalidade das operações ou parte delas.

Artigo 10º

Concessão e licenciamento

1. O exercício da actividade de operador portuário é efectuado por empresas concessionadas ou licenciadas nos termos legalmente estabelecidos.
2. A concessão e o licenciamento para o exercício da actividade de operador portuário num determinado porto são atribuídos, mediante contrato ou emissão de uma licença, pela respectiva administração portuária, comprovado o preenchimento dos requisitos específicos e condições fixados nos termos da lei.

Artigo 11º

Requisição de serviços

Os serviços portuários devem ser requisitados, por escrito, com antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas úteis, para os navios de longo curso, e de 12 (doze) horas úteis para navios no tráfego de cabotagem.

Artigo 12º

Não execução de serviços

1. O operador portuário pode, por insuficiência de meios, não efectuar os serviços requisitados, devendo neste caso comunicar o facto ao requisitante e à adminis-

tração portuária com antecedência mínima de 12 (doze) horas úteis para navios de longo curso e 4 (quatro) horas úteis para os de cabotagem.

2. Nas situações referidas no número anterior o requisitante não tem direito a qualquer indemnização.

3. O incumprimento do disposto no n.º 1 implica aplicação de penalidades ao operador pela administração portuária, além do pagamento de indemnização ao requisitante por eventuais prejuízos causados.

4. Quando a operação portuária é assegurada pela administração portuária, a entidade recorrente, em caso de incumprimento, é a entidade reguladora do sector marítimo e portuário.

Artigo 13º

Serviço não realizado à hora marcada

Quando o navio, por razões que lhe sejam imputáveis, não começa a trabalhar à hora para a qual requisitou os serviços, é-lhe debitada a despesa feita com o pessoal durante o tempo em que este esteve aguardando o início do trabalho.

Artigo 14º

Desistência

Em caso de desistência, deve o requisitante comunicar o facto ao operador portuário e à administração portuária com antecedência mínima de 4 (quatro) horas úteis sob pena de responder pelos eventuais prejuízos.

Artigo 15º

Utilização de instalações portuárias pelo operador

1. As condições da utilização dos espaços, instalações e equipamentos portuários de que o operador portuário detentor de uma concessão necessite para o exercício da sua actividade são estabelecidas no contrato de concessão.
2. As condições da utilização dos espaços, instalações e equipamentos portuários de que o operador portuário detentor de uma licença necessite para o exercício da sua actividade são estabelecidas pela administração portuária, ouvidos os interessados.
3. Para efeitos do disposto no número anterior, a administração portuária deve ter em conta a operacionalidade do porto, a disponibilidade de espaços e instalações e o âmbito da actividade dos operadores.

Artigo 16º

Direitos e deveres dos operadores portuários

Ao operador portuário cabe os direitos e deveres consignados na lei.

Artigo 17º

Responsabilidades

O operador portuário responde pelos danos que causar a terceiros no exercício da sua actividade, nos termos da lei.

Artigo 18º

Responsabilidade perante a administração portuária

O operador portuário responde perante a administração portuária pelos danos causados às infra-estruturas, equipamentos e demais bens pertencentes aquela entidade, ou que, sendo propriedade de terceiros, se encontrem ao seu serviço.

Artigo 19º

Responsabilidade perante a autoridade aduaneira

O operador portuário é responsável perante a autoridade aduaneira pelas mercadorias armazenadas sujeitas ao regime alfandegário, desde que aquelas lhe estejam confiadas para a realização de qualquer operação.

Artigo 20º

Casos de força maior

O operador portuário não é responsável pelos prejuízos resultantes da paralisação dos serviços por razões de força maior.

Artigo 21º

Direito

No exercício da sua actividade assiste ao operador portuário o direito de dirigir tecnicamente as operações a seu cargo, bem assim o pessoal portuário a ele afecto.

CAPÍTULO III

Navios, embarcações e artefactos navais

Secção I

Conceitos

Artigo 22º

Definições

1. Para efeito do presente regulamento, entende-se por:

- a) Navio - Todo o engenho flutuante destinado à navegação por água, com coberta corrida e comprimento superior a 24 (vinte e quatro) metros;
- b) Embarcação - Todo o engenho flutuante destinado à navegação por água, sem coberta corrida, bem como, o que, tendo coberta corrida, o seu comprimento é superior a 2,5 (dois vírgula cinco) metros e inferior a 24 (vinte e quatro) metros;
- c) Artefacto naval - Toda a construção flutuante não destinada à navegação, com capacidade e estrutura para albergar pessoas ou coisas e situada num ponto fixo das águas, ou ainda,, o navio que tendo perdido essa condição por ter ficado amarrado, encalhado ou fundeado num lugar fixo, é destinado, com carácter permanente, a actividades distintas da navegação.

2. Ainda, para efeitos do presente regulamento, os navios nacionais, em conformidade com as actividades a que se destinam, classificam-se em:

- a) De comércio;
- b) De pesca;
- c) De recreio;
- d) Rebocadores;
- e) De investigação;
- f) Auxiliares; e
- g) Outros do Estado.

3 Os navios referidos nas alíneas a), b) e d) a f) do número anterior, constituem a marinha mercante e designam-se por navios mercantes.

4. Os navios referidos nas alíneas a), b) e c) do n.º 1 constituem, respectivamente, as marinhas de comércio, de pesca e de recreio.

5. Os navios podem ser classificados ainda de acordo com outros critérios, bem como ser objecto de classificações adicionais, de acordo com o disposto em legislação especial, nomeadamente:

- a) Navio de carreira regular - aquele cujo período de frequência seja regular, que como tal seja considerado por contrato e ainda o que esteja sujeito a um itinerário anual previamente fixado;
- b) Navio de passageiros - o destinado ao transporte de mais de doze passageiros;
- c) Navio de contentores ou porta-contentores - aquele concebido para transportar exclusivamente contentores;
- d) Navio de pesca - aquele que é utilizado na indústria extractiva da pesca, para captura de espécies ictiológicas, de plantas marinhas ou de outros recursos vivos do mar;
- e) Navio roll-on/roll-off - aquele que permite que a entrada e saída de mercadorias entre o cais e o navio, e vice-versa, se faça directamente por meio de veículos com rodas; e
- f) Navio de recreio - aquele que se emprega nos desportos náuticos, na pesca desportiva ou em simples entretenimento, sem quais fins lucrativos para os seus utentes ou proprietários.

6. A classificação dos navios não referidos no número anterior, quanto ao serviço a que se destinam e às zonas em que exercem a sua actividade, é a constante do Código Marítimo de Cabo Verde bem como do regulamento geral das capitánias.

Artigo 23º

Parâmetros

1. Para os efeitos de aplicação do presente regulamento, a tonelagem das embarcações é a constante dos certificados das sociedades classificadoras de embarcações.

2. São aceites alterações aos valores, desde que devidamente certificadas.

3. 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 (dois vírgula oitocentos e trinta e dois metros cúbicos) ou 100 (cem) 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 sobresselentes, expressos 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 pode 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.

Secção II

Pilotagem

Artigo 24º

Áreas de pilotagem obrigatória

1. Cabe à entidade reguladora definir que zonas dentro dos limites de cada porto ficam sujeitas à pilotagem obrigatória e as zonas assim designadas são identificadas em cada porto.

2. As zonas dentro dos limites de cada porto aludidos no número anterior, são áreas de pilotagem obrigatória.

3. O termo “zonas” a que alude o n.º 1 abrange as bacias portuárias, ancoradouros, acessos, canais e outras áreas de águas navegáveis.

4. A entidade reguladora pode emitir certificados de isenção da obrigatoriedade de recurso aos serviços de pilotagem a favor do comandante de um navio que visita o porto com regularidade, de um navio explorado por um operador autorizado ou por força da dimensão da embarcação.

5. A administração portuária pode recusar serviços de pilotagem nas seguintes situações:

- a) Condições meteorológicas, de navegação e de tráfego adversas;
- b) Falhas ou deficiências na estrutura do navio, nos seus sistemas de segurança ou propulsão, ou equipamentos de direcção;
- c) Caso, sem justificação razoável, a pessoa responsável pelo navio não conseguir:
 - i. Facilitar o embarque e desembarque do piloto em condições de segurança;
 - ii. Providenciar alojamento e alimentação ao piloto quando este tiver que permanecer a bordo por um período superior a 3 (três) horas;
 - iii. Assinar o Relatório Uniforme do Comandante fornecido pela autoridade portuária ao piloto; ou
 - iv. Cumprir as obrigações de informação do navio previstas no presente regulamento.

Artigo 25º

Requisição dos Serviços de Pilotagem

1. Toda a administração portuária deve estabelecer e publicar as informações requeridas para o embarque de um piloto em serviço de pilotagem, seja para entrada ou saída de um navio no porto seja para a execução de qualquer outra movimentação dentro do porto.

2. A requisição referida no número anterior pode ser dispensada com a permissão da administração portuária.

Artigo 26º

Licenças e certificados de pilotagem

1. A licença de pilotagem emitida pela entidade reguladora permite ao seu titular assessorar o comandante da embarcação pilotada na condução, navegação ou manobras do navio em cada área de pilotagem para a qual tal licença foi emitida.

2. As operações de navegação, manobras, ancoragem, atracação ou desatracação de um navio num porto, com ou sem a assistência dos serviços de reboque, encontram-se sob o controlo e a responsabilidade do comandante.

3. O piloto contratado pelo comandante de um navio para prestar assessoria não deve, em circunstância alguma, ser responsabilizado pela condução do navio durante

as operações de navegação, manobras, ancoragem, acostagem e desatracação.

4. O aprendiz de pilotagem titular de uma licença pode beneficiar de formação na área de pilotagem a bordo de qualquer embarcação sob a supervisão de um piloto licenciado.

5. A entidade reguladora deve estabelecer os procedimentos e normas para a emissão dos certificados de qualificação e de aptidão médica dos pilotos e dos candidatos a pilotos e, ainda, da aprendizagem, exame, licenciamento, certificação e formação de pilotos.

6. O titular de uma licença de pilotagem obriga-se a:

- a) Manter-se clinicamente apto;
- b) Desenvolver e melhorar a sua competência enquanto piloto;
- c) Manter válidos os certificados requeridos para a emissão da sua licença de pilotagem; e
- d) Efectuar, mensalmente, no mínimo, uma operação de pilotagem na área para a qual a sua licença foi emitida.

Secção III

Reboque

Artigo 27º

Disposições gerais

1. O capitão dos portos deve ser informado de cada movimento de uma embarcação antes mesmo do seu início.

2. O comandante de um navio atracado, amarrado ou ancorado deve garantir que em qualquer momento cabos de reboque adequados possam ser amarrados ao navio para que este seja rebocado do cais ou ancoradouro.

3. A assistência de rebocador é obrigatória em todas as manobras dos navios no porto cuja arqueação bruta ultrapasse 2000 (dois mil) toneladas, salvo inexistência ou indisponibilidade de meios de reboque.

4. O movimento de um navio ao longo do cais pode ser autorizado pelo capitão dos portos sem a assistência de rebocador, contudo, um navio atracado não pode pôr as hélices em funcionamento sem a permissão por escrito da administração portuária.

5. O comandante do navio, em concertação com o piloto, decide da necessidade de utilização de rebocador para assistência na navegação e manobras e bem assim para as operações de atracação e desatracação.

6. O número e as características dos rebocadores requeridos para a atracação ou desatracação ou outra manobra devem ser solicitados, pelo comandante do navio a manobrar ou pelo piloto de serviço, à administração portuária ou a um operador de rebocador licenciado pela mesma, tendo em atenção a dimensão e características do navio.

7. Considerando que o rebocador utilizado para assistir um navio ou embarcação a ser rebocada se encontra

sob o controlo executivo do comandante do navio ou do proprietário dessa embarcação, a requisição processa-se nas seguintes condições:

- a) O comandante do navio ou o proprietário da embarcação são responsáveis por quaisquer prejuízos causados a outras embarcações ou equipamentos flutuantes, rebocadores ou instalações portuárias;
- b) A administração portuária ou operador portuário licenciado e os seus respectivos serviços de rebocador não têm qualquer responsabilidade ou obrigação, mesmo em relação aos prejuízos que possam ser reclamados por terceiros nem devem ser responsabilizados por eventuais atrasos, paralisação ou potência insuficiente do rebocador.

8. Compete ao capitão dos portos decidir, na ausência de acordo entre o comandante do navio e o piloto relativamente à utilização de rebocadores, seja quanto ao número, seja quanto à capacidade, sendo a referida decisão vinculativa.

9. Compete às embarcações fornecer os cabos necessários para as operações de reboque pretendidas, devendo os mesmos ser suficientemente fortes, de características adequadas e em bom estado de conservação para o reboque das embarcações em condições de segurança.

10. As condições de reboque nos termos destas normas são activadas no início da faina de reboque, podendo a administração portuária definir condições adicionais de reboque nas Normas Técnicas.

11. A aceitação das condições adicionais de reboque conforme estipulado nas Normas Técnicas, deve constar de documento assinado antes da operação pelo armador, comandante ou agente do navio ou embarcação a ser rebocada.

12. Em caso de indisponibilidade da potência máxima do motor do navio, as manobras só são efectuadas com o consentimento da administração portuária.

13. Após ponderar todas as circunstâncias implícitas em cada caso, tais como o tipo, propulsão, tamanho, calado, capacidade de manobra do navio e as condições de tráfego, de navegação e meteorológicas prevalentes, a administração portuária pode isentar uma embarcação do uso dos serviços de reboque.

14. Para evitar dúvidas, os riscos subjacentes às manobras de um navio num porto com ou sem a assistência do rebocador são da responsabilidade exclusiva do comandante, assim como o próprio comando do navio e o controlo do rebocador utilizado.

Secção IV

Amarração

Artigo 28º

Amarração

1. Cabe ao comandante a responsabilidade de garantir a amarração do navio em condições de segurança.

2. Os cabos necessários para amarrar devem possuir dispositivos que impeçam a entrada e saída de roedores durante o tempo em que o navio estiver acostado.

3. A passagem de cabos em terra só é feita por trabalhadores portuários.

4. A administração portuária ou o operador licenciado pode fornecer materiais de amarração mediante pagamento de taxas legalmente estabelecidas.

Secção V

Atracação e desatracação

Artigo 29º

Aviso de chegada

1. Os armadores, transportadores ou representantes de navios que demandem os portos nacionais com uma antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas, devem dar conhecimento à administração portuária do dia e hora estimada de chegada do navio, suas dimensões, calado à chegada, quantidade e natureza da mercadoria a carregar ou a descarregar e outras informações complementares.

2. Os navios afectos à cabotagem nacional devem cumprir o disposto no número anterior com uma antecedência mínima de 12 (doze) horas.

3. As comunicações referidas nos números anteriores são feitas por escrito ao respectivo porto.

4. Os eventuais prejuízos emergentes de erradas informações ou declarações a que este artigo se refere, são da inteira responsabilidade das entidades referidas no n.º 1.

Artigo 30º

Atracação

1. Considera-se atracado o navio encostado ao cais, cujos principais cabos de amarração estejam passados à terra, assim com qualquer navio que esteja acostado a um outro também atracado aos cais.

2. As operações de atracação, desatracação e mudança de lugar do navio são previamente autorizadas pela administração portuária, que supervisiona, coordena e controla as operações, devendo o agente do navio informar a Alfândega e a Capitania.

Artigo 31º

Local de atracação

Os serviços operacionais do porto fixam os locais de acostagem dos navios, conforme as respectivas características, comprimento e calado, natureza das mercadorias a movimentar e outros factores relevantes.

Artigo 32º

Ordem de atracação

1. Os navios atracam pela ordem da sua entrada na área do porto.

2. A prioridade de acostagem dos navios é fixada pela ordem a seguir indicada:

- a) Os navios que, por razões de segurança própria ou da sua tripulação, as administrações marítima e portuária entendam deverem ser imediatamente acostados;
- b) Os navios que, por motivo de reconhecido interesse público, a administração portuária entenda deverem acostar com precedência sobre os outros;
- c) Os navios de passageiros;
- d) Os navios que efectuem operações comerciais; e
- e) Os navios especializados em relação aos terminais especializados a que se destinam.

3. Consideram-se, para efeitos do presente diploma, especializados os navios que, pelas suas características técnicas ou pela sua natureza da mercadoria transportada, sejam passíveis de atendimento em terminais especiais.

4. Os navios não especializados podem efectuar operações comerciais em terminais especializados, e beneficiam da prioridade prevista para os navios referidos na alínea e) do n.º 2, desde que esses terminais estejam livres de quaisquer compromissos com navios da especialidade.

5. As situações não contempladas nos pontos anteriores são definidas pela administração portuária.

Artigo 33º

Obrigatoriedade de acostagem

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

Artigo 34º

Atracação de um navio a outro

1. Sempre que for necessário e possível pode a administração portuária ou o operador portuário promover a acostagem de um navio a outro que esteja atracado ao cais, desde que não perigues a segurança de ambos, informando previamente a Alfândega.

2. A operação referida no número anterior não se efectua caso houver razões ponderosas expressamente alegadas pela Alfândega.

Artigo 35º

Desacostagem ou mudança do posto de acostagem

1. A administração portuária ou o operador portuário, por motivos justificados, pode ordenar a desacostagem ou a mudança de local de qualquer navio nomeadamente quando o rendimento da operação comercial pretendida for inferior ao rendimento normal estabelecido ou ainda por motivos estranhos ao porto.

2. As despesas resultantes das operações referidas no número anterior são suportadas pelo navio salvo se a mudança for de interesse da administração portuária ou do operador portuário.

3. O rendimento normal é estabelecido pela administração portuária ou pelo operador portuário.

Artigo 36º

Desatracação

1. Os navios devem deixar o cais tão depressa concluírem as suas operações, devendo avisar a administração portuária ou o operador portuário por escrito, com uma antecedência mínima de 3 (três) horas, indicando a hora da saída.

2. Se a desatracação do navio não se efectivar na hora prevista, por culpa deste, fica o mesmo sujeito a penalidades nos termos do regulamento de tarifas em vigor.

3. O navio que, concluídas as operações, tenha de permanecer atracado para abastecimento, reparação ou qualquer outro motivo devidamente justificado deve solicitar a devida autorização à administração portuária ou ao operador portuário, não devendo o período de permanência ultrapassar 15 (quinze) dias a contar da data da autorização.

4. As operações de acostagem e desacostagem devem efectuar-se de modo a não causar danos nos cais e equipamentos do porto.

CAPÍTULO IV

Mercadorias

Secção I

Disposições gerais

Artigo 37º

Classificação das cargas quanto à sua forma de apresentação

1. Para efeitos do presente regulamento as cargas são classificadas em carga geral e granel.

2. A carga geral considera-se:

- a) Fraccionada, quando se apresenta avulsa;
- b) Unitária, quando se apresenta em unidades indivisíveis e a sua movimentação seja susceptível de ser efectuada de modo eficiente por meios mecânicos; e
- c) Unitizada, quando constitui volume único, após consolidação.

3. A carga unitizada pode apresentar-se:

- a) Paletizada, quando assenta numa palete ou tabuleiro de dimensões regulares e pesos limitados;
- b) Pré-lingada, quando se utilizam lingas; e

c) Contentorizada, quando acondicionada em contentores.

4. Entende-se por contentor o meio especialmente concebido para o acondicionamento e transporte de mercadorias, devendo reunir os seguintes requisitos:

- a) Constituir um compartimento de forma regular fechado ou semi-fechado;
- b) Ser resistente e de fácil manejó;
- c) Volume interior de pelo menos 1m³ (um metro cúbico).

5. Os granéis são mercadoria sem embalagem, susceptíveis de serem contadas a peças, que consoante o seu estado físico, são sólidos ou líquidos.

Artigo 38º

Classificação das cargas quanto à sua origem e destino

Quanto à origem e destino as mercadorias classificam-se em:

- a) Cais-a-cais - aquelas que são desembarcadas do respectivo navio e conduzidas para o local da armazenagem;
- b) Transbordo - aquelas que são movimentadas de um navio para outro com ou sem passagem intermédia pelos cais, podendo ser armazenadas, em trânsito, por períodos relativamente curtos;
- c) Porta-a-porta - aquelas que são transferidas de/ para o navio e atravessam a zona portuária sem serem objecto de abertura.

Artigo 39º

Classificação de carga quanto à sua natureza

1. Quanto à sua natureza as mercadorias são classificadas em normais e especiais.

2. Consideram-se mercadorias normais, aquelas cuja movimentação e armazenagem não requerem precauções especiais.

3. Consideram-se mercadorias especiais, aquelas que pela sua natureza, valor e potenciais efeitos exigem precauções especiais na sua movimentação e armazenagem.

4. As mercadorias especiais classificam-se ainda em:

- a) Perecíveis, as susceptíveis de se deteriorarem com facilidade;
- b) Poluentes, as susceptíveis de provocar impactos ambientais negativos;
- c) Perigosas, as susceptíveis de pôr em risco a segurança de pessoas e bens e/ou a saúde pública.

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

Secção II

Movimentação de mercadorias

Artigo 40º

Operações de tráfego de mercadorias

1. Entende-se por tráfego de mercadoria toda a movimentação de mercadoria registada na zona de exploração do porto, desde a sua entrada até saída do porto.
2. Para efeitos do presente regulamento, considera-se
 - a) Estiva - operação de carga relativa a arrumação de mercadorias a bordo do navio;
 - b) Desestiva - operação de descarga relativa á retirada das mercadorias do bordo do navio e sua colocação em terra;
 - c) Tráfego directo - quando a mercadoria passa directamente do navio para o meio de transporte que a conduz para fora do porto ou vice-versa;
 - d) Tráfego semi-directo - quando a mercadoria é descarregada do navio para o cais e de seguida transportada para fora do porto ou vice-versa; e
 - e) Tráfego indirecto - quando a mercadoria é descarregada do navio para o cais e posteriormente transportada para os locais de armazenagem para depois ser conduzida para fora do porto ou vice-versa.

Artigo 41º

Documentação

1. O representante do navio que demande os portos do país em operações comerciais deve entregar nos escritórios da administração portuária ou do operador portuário os seguintes documentos:
 - a) Registo de entradas;
 - b) Lista de tripulantes;
 - c) Lista de passageiros;
 - d) Lista de bagagens;
 - e) Cópia do manifesto de carga, devidamente cubcada;
 - f) Plano de carga do navio;
 - g) Cópia do manifesto de carga perigosa; e
 - h) Cópia das folhas de descarga do navio ou documento similar.
2. Para os navios no tráfego de longo curso, os documentos referidos nas alíneas c) a g) são assinados pelo representante do navio e entregues com uma antecedência mínima de 48 (quarenta) horas da chegada ao porto:
 - a) O registo de entrada do navio será entregue logo à chegada no porto;

b) A cópia de folhas de descarga ou documento similar será entregue a administração portuária ou ao operador portuário logo após a operação de descarga;

c) Por plano de carga entende-se o plano pormenorizado de estiva do navio, com indicação por porções de espécies de carga, marca, peso e dimensões.

3. Para os navios no tráfego de cabotagem os documentos referidos no número anterior devem ser entregues com uma antecedência mínima de 2 (duas) horas de chegada ao porto.

Artigo 42º

Guia de remessa

1. No momento de entrega da mercadoria nos cais é obrigatória a elaboração de guias de remessa nas quais de discrimina toda a mercadoria que segue para os armazéns.
2. Havendo mercadorias danificadas ou volumes com vestígios de violação deve-se no momento do recebimento da carga nos cais fazer as necessárias observações na guia.
3. A guia de remessa, assinada pelo representante do navio e do operador portuário, acompanha a mercadoria aos armazéns, devendo o fiel, no momento do seu recebimento, apor a sua assinatura na referida guia.
4. Existindo divergência entre a carga entregue e a discriminada na guia, deve o fiel, de imediato, dar conhecimento do facto ao responsável dos armazéns, que esclarece-se junto do operador portuário.
5. Se o fiel não proceder de acordo com o estabelecido no número anterior, presume-se que a mercadoria lhe tenha sido entregue tal como vem referida na guia, sendo para todos os efeitos responsável pelos eventuais desvios.

Artigo 43º

Acidentes

1. Se durante a carga ou descarga rebentar o estropo, aparelho ou linga pertencentes ao navio e os volumes caírem ao mar, sobre o navio, pavimento do cais ou sobre as mercadorias causando avarias, o navio é o único responsável pelos danos registados.
2. Se se provar que houve negligência ou falta de perícia do trabalhador durante a carga e/ou descarga de mercadorias é o operador portuário responsável pelos eventuais prejuízos registados.
3. É da responsabilidade do navio os acidentes causados por falhas nos equipamentos pertencentes ao mesmo.
4. As despesas efectuadas com os trabalhos de busca ou recuperação de mercadorias constituem encargos do responsável pelo acidente.

Artigo 44º

Responsabilidade perante o dono da mercadoria

1. O operador portuário é responsável perante o dono da mercadoria pelas perdas e danos que ocorrerem durante o período em que ela estiver a seu cargo.

2. O operador portuário assume a responsabilidade das mercadorias não consolidadas no momento da entrega efectiva.

3. As mercadorias referidas no número anterior consideram-se entregues ao operador portuário a partir do momento em que forem engatadas ao gancho do aparelho de carga dentro do porão do navio.

4. Tratando-se de mercadorias consolidadas em contentores ou elementos análogos, a assunção de responsabilidades relativa ao conteúdo opera após a conferência realizada no momento da sua desconsolidação.

5. Os contentores que no momento da sua recepção se apresentem violados ou com vestígios de violação são obrigatoriamente fechados e selados na presença do representante do navio e do operador portuário, devendo-se fazer as necessárias anotações.

6. O operador portuário não é responsável pelos estragos e avarias que as mercadorias sofram em resultado da sua própria natureza, nem pelos estragos causados por animais daninhos, salvo em casos de comprovada negligência.

Artigo 45º

Deficiência de embalagem

O operador portuário não responde pelos estragos ou avarias que as mercadorias sofrerem durante o seu manuseamento e armazenagem quando tais avarias ficarem a dever-se às deficientes condições de embalagem.

Artigo 46º

Marcação

O operador portuário não responde por demoras, recusa na entrega ou outros prejuízos resultantes da errada ou insuficiente marcação dos volumes.

Secção III

Armazenagem

Artigo 47º

Noção

1. Considera-se armazenagem, a permanência temporária das mercadorias, quer nos cais, quer nos terraços do porto, dentro ou fora de telheiros, armazéns e depósitos.

2. A armazenagem é considerada a coberto quando as mercadorias sejam recolhidas em armazéns, telheiros ou quando protegidas com material adequado, e a descoberto nos restantes casos.

Artigo 48º

Mercadorias especiais

1. A administração portuária determina as mercadorias que pela sua natureza, não devem ser armazenadas no porto.

2. A administração portuária determina as mercadorias que, pela sua natureza, devem ser armazenadas a descoberto.

3. A armazenagem das mercadorias que se destinam aos armazéns é efectuada de acordo com a conveniência do operador portuário, porém, se forem colocadas em recintos descobertos, devem ser devidamente protegidas.

4. Tratando-se de mercadoria perecível ou perigosa e não tendo o porto condições para a sua armazenagem, deve o consignatário proceder à sua remoção no acto sucessivo à descarga, cumpridas as formalidades aduaneiras.

Artigo 49º

Mercadoria deteriorada

1. Quando nos armazéns se encontrem mercadorias deterioradas, é o facto imediatamente comunicado à Alfândega, ao consignatário e, tratando-se de produtos alimentares, vegetais ou medicamentos, às competentes autoridades sanitárias ou fitossanitárias, procedendo-se de seguida à remoção das mesmas, cumpridas as formalidades exigidas por essas autoridades.

2. O consignatário da mercadoria deve promover imediatamente à sua remoção e suportar todas as despesas requeridas para o efeito, sob pena de responder nos termos gerais de direito pelos prejuízos eventualmente causados ao operador e/ou a terceiros.

3. Se o consignatário da mercadoria não proceder à respectiva remoção no prazo em que lhe for estabelecido, pode o operador portuário fazê-lo por conta e risco daquele e sem direito a indemnização.

Artigo 50º

Arrumação da mercadoria

As mercadorias são arrumadas por contramarcas e por marcas de forma a facilitar a sua conferência com a respectiva escrituração, devendo na sua distribuição pelos armazéns, ter-se em conta a natureza, o peso e o acondicionamento.

Artigo 51º

Penalização

1. As mercadorias que já tenham sido desalfandegadas e que por razões alheias ao operário portuário continuem armazenadas no recinto portuário para além de 3 (três) dias ficam sujeitas ao pagamento do dobro das taxas de armazenagem.

2. Se as mercadorias não forem levantadas no prazo referido no número anterior por razões imputáveis ao operador portuário, o seu proprietário ou quem suas vezes fizer, tem o direito a uma indemnização, calculada com base nas taxas que teria de pagar caso essas razões lhe fossem imputáveis.

Artigo 52º

Mercadorias abandonadas

1. Consideram-se abandonadas as mercadorias de cabotagem que permanecem no porto por período superior a 10 (dez) dias úteis e as de importação que já tenham sido desalfandegadas e que não foram levantadas no prazo máximo de 10 (dez) dias úteis.

2. Consideram-se ainda abandonadas as mercadorias que não forem desalfandegadas no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias após o termino da descarga.

3. As mercadorias referidas no n.º 1 são vendidas em hasta pública pelo operador portuário.

4. As mercadorias referidas no n.º 2 devem ser vendidas em hasta pública pela Alfândega dentro de 30 (trinta) dias a contar da data da informação do operador portuário sobre a existência de tais mercadorias.

5. Se não se proceder à venda em hasta pública no prazo do número anterior, a venda é feita pelo operador portuário.

6. O produto da venda em hasta pública é, depois de satisfeitos os encargos aduaneiros, destinado a cobrir os custos portuários e de transporte.

7. Caso, após a satisfação dos encargos aduaneiros, o remanescente não for suficiente para os custos referidos no número anterior, ele é dividido proporcionalmente.

8. Caso haja remanescente do produto da venda, após dedução dos encargos aduaneiros e custos envolvidos referidos no n.º 6, ele reverte-se a favor do dono da mercadoria.

Artigo 53º

Volumes arrombados

1. A folha de descarga de volumes arrombados ou com vestígios de arrombamento devidamente preenchida é assinada a bordo pelos representantes do navio e do operador portuário, devendo os mesmos volumes ser pesados e selados à entrada dos armazéns.

2. As folhas de descarga são preenchidas em quadruplicado, destinando-se o original à alfândega, o duplicado ao operador, o triplicado ao comandante do navio e o quadruplicado ao agente.

3. Em todos os volumes descarregados, é sempre feita, no acto da descarga, a marcação da contramarca do navio a fim de facilitar a conferência e, consequentemente, a sua futura identificação.

4. O conserto dos volumes arrombados ou com vestígios de arrombamento é feito pelo operador portuário e pago pelo navio.

CAPÍTULO V

Equipamentos portuários

Secção I

Disposições gerais

Artigo 54º

Equipamento portuário

Considera-se equipamento qualquer máquina, aparelho, instrumento, utensílio, ferramenta e outros meios que se destinam à realização ou participação nos diversos trabalhos de exploração portuária.

Artigo 55º

Classificação

Os equipamentos portuários quanto às suas características e utilização classificam-se em:

- a) Equipamentos terrestres; e
- b) Equipamentos marítimos.

Artigo 56º

Aluguer de equipamento

Considera-se aluguer de equipamento a cessão temporária do equipamento portuário.

Artigo 57º

Utilização de equipamentos

1. Na área de jurisdição portuária é obrigatória a utilização dos equipamentos da administração portuária e/ou operador portuário, salvo nos casos de reconhecida insuficiência ou inexistência de equipamento adequado.

2. Nos tempos de utilização dos equipamentos são deduzidas as interrupções resultantes de:

- a) Avaria ou paralisações dos equipamentos por motivos estranhos aos requisitantes; e
- b) Condições de mau tempo que impossibilitem a utilização dos equipamentos.

3. Se a administração portuária e/ou operador portuário fornecer máquinas de capacidade superior à necessária à realização das operações, as taxas a cobrar são as que correspondem às das máquinas adequadas, a menos que aquelas máquinas tenham sido expressamente requisitadas.

Artigo 58º

Requisição de equipamentos portuários

1. Os pedidos de equipamento necessários ao trabalho portuário são feitos previamente em impresso próprio, obedecendo a normas e respeitando os prazos estabelecidos no presente regulamento.

2. Exceptuam-se das obrigações contidas no número anterior os pedidos de equipamento que não careçam de prévia planificação, nomeadamente básculas, ferramentas e outros.

3. Os utentes portuários que não cumpram os prazos referidos no presente regulamento ficam sujeitos às disponibilidades do equipamento e do pessoal respectivos.

Artigo 59º

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.

2. No caso de se verificar insuficiência de equipamento em relação ao número de unidades requisitadas, é 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.

Artigo 60º

Equipamentos não utilizados

1. O equipamento requisitado que não for utilizado por razão imputável ao requisitante fica sujeito ao pagamento das correspondentes taxas, durante o período da imobilização.

2. Se as operações se iniciarem depois da hora indicada na requisição, o pagamento da taxa respectiva faz-se em função da hora previamente indicada para o início dos serviços.

3. Os equipamentos apenas são utilizados para os fins expressamente requisitados.

Artigo 61º

Tempo de utilização do equipamento

A contagem do tempo de utilização efectiva do equipamento portuário, na prestação de serviço, faz-se da forma seguinte:

- a) Equipamento terrestre - desde que o equipamento requisitado é posto à disposição do utente, até o mesmo ser dispensado e entregue à administração portuária ou operador portuário; e
- b) Equipamento marítimo - desde o momento efectivo da saída do equipamento até o seu regresso ao ponto de partida.

Secção II

Equipamento de elevação vertical

Artigo 62º

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 63º

Utilização de equipamento da administração portuária

1. O uso de equipamento de movimentação vertical da administração portuária, sempre que esta o tenha disponível e adequado para a movimentação das mercadorias ou de outras cargas, é obrigatório caso o operador portuário não disponha desse equipamento.

2. Sempre que, por conveniência da administração portuária for fornecido equipamento com capacidade superior ao requisitado, não há lugar a agravamento de encargos para o requisitante.

Artigo 64º

Utilização de equipamento estranho à administração portuária

1. Quando a administração portuária não dispõe de equipamento de movimentação vertical suficiente ou adequado para a realização das operações para que foi requisitado, pode autorizar os operadores portuários a utilizarem outro equipamento.

2. O equipamento estranho à administração portuária e utilizado nos termos do número anterior deve 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, deve o operador portuário, antes de iniciadas as operações, informar os serviços operacionais das características do equipamento a utilizar.

3. O equipamento considerado pela administração portuária em mau estado de conservação ou de segurança não pode ser utilizado, devendo ser retirado do recinto portuário.

4. Sempre que a administração portuária 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 65º

Normas de utilização do equipamento da administração portuária

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 portuária tiver atribuído a cada uma delas.

2. A carga máxima só pode ser eventualmente ultrapassada numa margem de 10% (dez por cento) nas unidades em que tal seja permitido e desde que os serviços operacionais se certifiquem da total segurança dos trabalhos a realizar.

3. Os operadores portuários são obrigados a informar, previamente, os serviços operacionais 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. Podem os serviços operacionais 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 operador portuário.

5. São da responsabilidade do operador portuário os prejuízos ou danos resultantes da utilização indevida de

equipamento da administração portuária, na movimentação de cargas cujo o peso exceda a capacidade máxima do equipamento requisitado e desde que não tenham sido declarados os pesos exactos das cargas a movimentar.

Artigo 66º

Danos resultantes da agressividade das mercadorias

Os danos causados pelas mercadorias que a administração portuária movimenta com o seu equipamento, desde que resultem da agressividade da própria mercadoria ou da insuficiência de embalagem ou acondicionamento das mesmas, são responsabilidade do operador portuário, sem prejuízo do direito de regresso.

Artigo 67º

Responsabilidade por avarias ou roturas fortuitas

A administração portuária não é responsável pelos danos e prejuízos resultantes da paralisação dos serviços por avarias no equipamento não imputáveis à mesma e que tenham lugar durante a prestação de serviços.

Artigo 68º

Normas de utilização dos guindastes

1. Todas as cargas são 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 é permitido auxiliar qualquer guindaste na movimentação de uma carga utilizando outro guindaste da administração portuária, 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 é efectuada com autorização expressa dos serviços operacionais, em resultado do estudo das condições de trabalho e da definição do limite do peso da carga a movimentar e decorre sob a orientação dos referidos serviços.

4. A carga a movimentar com 2 (dois) guindastes em conjunto, ligados entre si e com aplicação da roldana móvel, não pode 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 2 (dois) guindastes, mas com linguagem independente, o peso da carga a movimentar não pode exceder a capacidade máxima do menor guindaste utilizado.

Artigo 69º

Suspensão dos serviços de guindagem

Sempre que os serviços operacionais 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 presente regulamento, podem suspender as operações até que deixem de existir as causas que originaram tal decisão.

Secção III

Equipamento de movimentação horizontal

Artigo 70º

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 71º

Utilização do equipamento

Não é obrigatória a utilização de equipamento de movimentação horizontal pertencente à administração portuária 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 portuários disponham de equipamento adequado e este seja manobrado por trabalhadores portuários, legalmente habilitados e devidamente formados.

Artigo 72º

Utilização do equipamento da administração portuária

Quando os operadores portuários não disponham de equipamento próprio adequado, utilizam o equipamento de movimentação horizontal pertencente à administração portuária, sempre que esta disponha de meios técnicos e humanos adequados à movimentação das mercadorias ou outras cargas.

Artigo 73º

Equipamento dos operadores portuários

1. Os equipamentos propriedade dos operadores portuários são devidamente identificados, contendo afixadas as respectivas capacidades de carga e tara, e reúnem perfeitas condições de segurança e conservação.

2. Os serviços da administração portuária podem 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 portuária devem estacionar ou ser colocados nos locais que lhes forem destinados ou indicados pelos serviços operacionais da administração portuária, para 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 informam à administração portuária das características dos equipamentos de movimentação horizontal que constituem as suas frotas sempre que a administração portuária o solicitar ou quando se verificar qualquer alteração nas respectivas constituições.

Artigo 74º

**Normas de utilização de unidades
da administração portuária**

1. Na movimentação de cargas com peso superior à capacidade máxima do equipamento, podem ser utilizadas duas ou mais unidades simultaneamente, com autorização expressa dos serviços operacionais responsáveis pelo equipamento.

2. Os trabalhos referidos no número anterior só podem ser efectuados na presença de um responsável pelo sector dos equipamentos da administração portuária, que define as condições para a realização dos trabalhos com eficácia e segurança.

3. Na movimentação das cargas referidas no n.º 1, não é permitido auxiliar o trabalho com quaisquer meios estranhos à administração portuária.

Artigo 75º

Suspensão de trabalhos com equipamento rolantes

1. A utilização do equipamento rolante é feita em adequadas condições de segurança para o pessoal, equipamento, mercadorias e veículos.

2. Sempre que os serviços operacionais 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 no presente regulamento, podem suspender as operações até que deixem de existir as causas que originaram tal decisão.

Artigo 76º

Realização de serviços fora dos portos

Em casos excepcionais, a administração portuária pode 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 77º

Guindastes rolantes

A movimentação de cargas com guindastes rolantes faz-se tendo em conta as regras estabelecidas para a generalidade dos guindastes.

CAPÍTULO VI**Obrigações e responsabilidades do navio**

Artigo 78º

Obrigações

1. Os navios atracados aos cais ficam sujeitos às prescrições do presente regulamento.

2. O navio acostado é obrigado a:

- a) Ter permanentemente pessoal a bordo;
- b) Desviar as escadas de portaló, pranchas, paus de carga ou outros apetrechos sempre que estejam a impedir a passagem;

c) Recolher os paus de carga sempre que não estejam em serviço; e

d) Facilitar a passagem das espias e do pessoal para atracação de outro navio, bem assim permitir a passagem de carga e de pessoas por seu bordo.

3. Em caso de incumprimento destas disposições o navio fica sujeito a penalidades impostas pela administração portuária, além do pagamento de indemnização por prejuízos eventualmente causados ao porto e/ou a terceiros.

4. O comandante ou mestre do navio atracado aos cais obriga-se a obedecer às instruções das autoridades competentes em tudo que disser respeito aos serviços nos cais relativos a atracação, desatracação e operação e ainda às concernentes à segurança das obras e equipamentos do porto e do seu pessoal.

Artigo 79º

Responsabilidade

1. O representante do navio é responsável por quaisquer danos ou avarias causados nos cais ou a qualquer material durante a acostagem ou desacostagem do navio no porto.

2. O comandante ou agente do navio fica desobrigado da responsabilidade referida no número anterior se provar que o dano deveu-se a causas que não lhe são imputáveis.

3. Se o navio sofrer danos causados por imperícia ou negligência do trabalhador portuário deve o comandante comunicá-los, de imediato e por escrito, ao operador portuário e com conhecimento à administração portuária, para efeitos de assunção de responsabilidades.

4. A falta de comunicação nos termos referidos no número anterior isenta o operador portuário de qualquer responsabilidade.

Artigo 80º

Entrega da mercadoria ao navio

A carga considera-se entregue ao navio no momento da transposição da borda de fora para dentro.

Artigo 81º

Liquidação de contas

1. O comandante do navio deve antes de deixar os cais, pagar todas as importâncias que nos termos dos regulamentos em vigor seja obrigado a satisfazer.

2. Esse pagamento no entanto pode ser feito após a saída do navio, quando o comandante se tenha feito representar por agente devidamente reconhecido.

Artigo 82º

Navios que transportam mercadorias perigosas

1. Os navios que transportam mercadorias perigosas só podem acostar depois de autorizadas pela administração

marítima e pela administração portuária, respeitando as prescrições que forem determinadas quanto às medidas preventivas a adoptar.

2. Quando o navio trazer a bordo qualquer substância perigosa, além do cumprimento das prescrições referidas no número anterior, deve o mesmo içar, de dia, uma bandeira vermelha e, de noite, acender uma luz vermelha.

3. O navio deve estar em condições de desatracar a todo o momento.

CAPÍTULO VII

Navios roll-on/roll-off

Secção I

Disposições gerais

Artigo 83º

Monitorização da gestão e funcionamento dos navios roll-on/roll-off

1. A administração portuária deve, com particular atenção, colaborar com a administração marítima na monitorização da gestão e funcionamento dos navios roll-on/roll-off, em cumprimento do Código Internacional de Gestão de Segurança Marítima (Código ISM), no âmbito dos procedimentos de controlo do porto.

2. O requisito estipulado no número anterior aplica-se a todos os navios roll-on/roll-off, quer sejam explorados ou não em regime de carreira regular.

Artigo 84º

Passageiros

1. Consideram-se passageiros, todas as pessoas que, sendo transportadas em navios que utilizam as instalações do porto, não integram as respectivas tripulações.

2. Os passageiros, quanto à origem e destino do navio que os transporta, consideram-se de cabotagem ou de longo curso.

3. Os passageiros, quanto ao regime do seu movimento, consideram-se:

- a) Embarcados - os passageiros que iniciam a sua viagem no porto de referência;
- b) Desembarcados - os que terminam a sua viagem no porto de referência; e
- c) Em trânsito - os que, vindo a bordo de navios que chegam ao porto, nos mesmos continuam a sua viagem, podendo, durante a respectiva escala, desembarcar e reembarcar.

Artigo 85º

Lista de passageiros de navegação marítima

1. Os agentes dos navios que transportem passageiros têm obrigatoriamente de apresentar à administração portuária, por escrito, as listas de passageiros a embar-

car, desembarcar e em trânsito nos prazos referidos no presente regulamento, assim como os horários previstos para a movimentação de bagagens e passageiros.

2. As listas referidas no número anterior devem conter o nome, nacionalidade, origem ou destino dos passageiros.

3. O agente de navegação é responsável por todos os prejuízos resultantes do incumprimento do preceituado nos números anteriores.

Artigo 86º

Desembarque e embarque de passageiros

1. O desembarque ou embarque de passageiros efectua-se nos locais indicados pela administração portuária.

2. 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.

3. As normas e taxas de utilização de instalações por passageiros são definidas pela administração portuária.

Artigo 87º

Bagagem de passageiros

1. A movimentação de bagagem de camarote é efectuada directamente pelo operador portuário.

2. Compete ao operador portuário 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. Tratando-se de viagens de longo curso, a movimentação de bagagem de camarote, no desembarque, compreende o transporte de bordo para o local onde é efectuada a revisão aduaneira e desta para a saída do recinto portuário, sobre veículo ou não.

4. Tratando-se de viagens de longo curso, a movimentação de bagagem de camarote a embarcar compreende o transporte desde a porta exterior ou de entrada do recinto portuário até ao local onde é 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 são definidas pela administração portuária.

7. O agente de um navio que transporta passageiros com mobilidade, audição ou visão condicionada, deve atempadamente comunicar o facto ao operador portuário, tomando as medidas e facultando o equipamento necessário para o desembarque, embarque e transporte desses passageiros em condições de segurança e para a adequada movimentação, recolha e inspecção das respectivas bagagens.

8. Toda a administração portuária que aceite navios de passageiros deve providenciar que sejam reservados vias de acesso livres de obstáculos e pontos convenientemente localizados e marcados com sinais apropriados, prestando a devida assistência aos passageiros que apresentem mobilidade, audição ou visão condicionada.

CAPÍTULO VIII

Proibições

Artigo 88º

Proibições

Fica sujeito a coima e a compensar pelos danos causados, todo aquele que realizar uma actividade proibida num porto, incluindo as actividades que concorram ou sejam passíveis de concorrer, nomeadamente para qualquer um dos seguintes efeitos:

- a) Perigar a saúde de pessoas ou a segurança de pessoas, porto, navios ou bens;
- b) Interferir com o tráfego, navegação, reboque, manobra, atracação ou amarração de navios;
- c) Obstruir qualquer área de exploração terrestre ou marítima;
- d) Impedir ou obstruir uma actividade autorizada;
- e) Reduzir a profundidade das águas do porto ou de seus acessos;
- f) Causar prejuízos a pessoas, navios, carga, veículos, bagagem ou quaisquer outros bens;
- g) Emitir agentes poluentes ou, ainda, reduzir a qualidade do solo, água ou ar do porto; e
- h) Interferir ou afectar negativamente as operações do porto ou os bens geridos pela administração portuária ou pelos titulares de concessões, contratos ou licenças.

CAPÍTULO IX

Segurança portuária

Secção I

Navios

Artigo 89º

Navios

1. Ao solicitar autorização para a entrada do navio num porto, o armador, comandante ou agente deve certificar-se de que as características do navio se ajustam aos padrões mínimos estabelecidos no presente regulamento e demais instruções dadas pela administração portuária.

2. Todos os utilizadores do porto obrigam-se a manter-se permanentemente informados sobre os requisitos da administração portuária com respeito à segurança e à protecção do meio ambiente, devendo todo o navio prestes a transitar em águas de Cabo Verde ou a entrar num dos

seus portos manter a bordo um exemplar das convenções, resoluções, protocolos e códigos e respectivas emendas a que se refere o presente regulamento.

3. A administração portuária pode, a título temporário ou definitivo, alterar qualquer um dos requisitos referidos pelo n.º 1.

4. Qualquer alteração resultante do disposto no número anterior deve ser divulgada ao público e produzir efeitos após um período de 90 (noventa) dias, a menos que a situação exija que a norma entre em vigor mais cedo, procedendo-se nesse caso à sua publicação.

Secção II

Veículos

Artigo 90º

Circulação de veículos na área portuária

1. A condução de um veículo na área portuária deve ser feita em condições de segurança e a uma velocidade que não ultrapasse o limite indicado nos sinais.

2. Todo aquele que circular num porto num veículo concebido para ser utilizado em vias públicas deve certificar-se que o mesmo respeita as disposições legais em vigor para a sua utilização e funcionamento, incluindo a segurança de cargas e contentores, mercadorias perigosas ou substâncias poluentes que transportar, obrigando-se o seu proprietário ou o seu operador a não circular no porto em veículos que não reúnam aqueles requisitos.

3. Todo aquele que explora um veículo na zona portuária deve obedecer às instruções afixadas nos sinais e às directivas emanadas da autoridade competente ou pessoa para o efeito mandatada pela administração portuária.

4. A administração portuária ou a autoridade competente pode, além de impor uma multa, apreender, armazenar ou remover um veículo quando este ou a respectiva carga não ofereça segurança ou se o veículo tiver ultrapassado a velocidade permitida ou excedido o seu limite de peso ou, ainda, estacionado ou parado indevidamente, até que a multa tenha sido paga e as insuficiências corrigidas a contento da administração portuária ou da entidade competente.

5. O navio que efectua uma operação de carga ou descarga de veículos que transportem carga ou não, pelo método rolante ou não, devem respeitar todas as condições de segurança, incluindo a adequada arrumação e amarração da carga, o acondicionamento e amarração do veículo a bordo e obedecer aos demais requisitos constantes das disposições da Organização Marítima Internacional (OMI).

Secção III

Incêndio, situações de perigo e emergências

Artigo 91º

Protecção contra incêndio, situações perigosas e emergências

1. Todo aquele que estiver no porto deve seguir as normas de protecção e prevenção de incêndio em vigor e as instruções dadas pela administração portuária ou pelas forças de combate a incêndio ou de segurança.

2. Todo aquele cuja acção num porto possa criar situações de perigo deve:

- a) Informar atempadamente a administração portuária sobre as possíveis situações de perigo decorrentes da natureza da acção;
- b) Manter um seguro actualizado que cubra o risco de ocorrência dessas situações de perigo e dos danos subjacentes causados à administração portuária e a terceiros;
- c) Adoptar medidas de prevenção de acidentes para advertir do perigo e evitar danos a vidas humanas ou prejuízos a navios ou bens; e
- d) Notificar imediatamente a administração portuária da eminência de situações de perigo, da sua natureza, do seu local e das precauções tomadas.

3. Todo aquele que fizer algo que redunde num acidente envolvendo prejuízos, danos, explosão, incêndio, acidente, naufrágio, encalhe ou poluição obriga-se a, tão logo quanto possível, submeter um relatório detalhado sobre o incidente à apreciação da administração portuária.

Artigo 92º

Medidas preventivas

1. Em caso de execução de uma actividade susceptível de redundar em qualquer dos resultados previstos no artigo 91º deste regulamento, a administração portuária pode ordenar o encerramento imediato da actividade ou a tomada de medidas preventivas que impeçam tais resultados.

2. As decisões da administração portuária resultantes da situação referida no número anterior são de cumprimento obrigatório, estrito e imediato.

Secção IV

Segurança e saúde ocupacional

Artigo 93º

Âmbito de competência

Compete a toda a administração portuária:

- a) Assegurar a protecção dos passageiros e visitantes;
- b) Encorajar um ambiente de trabalho saudável para todos os trabalhadores que exerçam funções no porto; e
- c) Assegurar a implementação contínua das melhores práticas de segurança e saúde ocupacionais, avaliar e gerir com eficácia perigos e riscos, estabelecendo objectivos mensuráveis nesses domínios.

Artigo 94º

Ausência de normas de segurança e saúde ocupacional

1. Na ausência de normas de segurança e saúde ocupacional adequadas e emitidas pela administração portuária, operador portuário e licenciado ou na ausência de normas de segurança e saúde ocupacional a bordo dos

navios que demandam um porto, todos os que prestam um serviço ou concretizam um trabalho no porto ou a bordo de um navio devem aplicar as medidas de segurança e de protecção da saúde próprias do trabalho a bordo de navios e nos portos, divulgadas, nomeadamente:

- a) Pela Convenção sobre o Trabalho Marítimo aprovada pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) em 2006;
- b) Pelo Código da OIT sobre Práticas de Segurança e Saúde nos Portos, 2005 e subsequentes emendas; e
- c) Pelo Código da OIT sobre Práticas de Prevenção de Acidentes a Bordo de Navios no Mar e no Porto, 2ª Edição 1996 e subsequentes emendas.

2. A entidade empregadora num porto deve, nas circunstâncias especificadas no número anterior, garantir a observância das normas de segurança e saúde ocupacional por parte dos seus empregados e disponibilizar um número suficiente de exemplares dessas normas em idioma compreensível pelos empregados, colocando-os em local acessível para os mesmos.

Secção V

Acesso à Área Portuária

Artigo 95º

Acesso, circulação e estacionamento na zona portuária

1. É vedado o acesso de pessoas a qualquer área portuária por água, ar ou terra salvo se detém uma autorização da administração portuária para o efeito.

2. A administração portuária pode mandar afixar sinais, colocar cercas ou barreiras para garantir a segurança de pessoas, navios e bens, protecção ambiental ou gestão das infra-estruturas portuárias e dos serviços do porto.

3. Todo aquele que estiver no porto deve obedecer às instruções contidas nos sinais afixados e respeitar a finalidade das cercas e barreiras colocadas pela administração portuária.

4. É vedada a remoção, marcação ou eliminação de qualquer sinal, cerca, barreira ou dispositivo colocado pela administração portuária no porto.

Secção VI

Requisitos internacionais de segurança

Artigo 96º

Conformidade com os requisitos internacionais de segurança

1. O navio que solicitar autorização para entrar num porto bem como o operador portuário devem assegurar o cumprimento dos requisitos de segurança pelos navios e instalações portuárias estabelecidos pela Convenção Internacional sobre a Segurança de Vidas Humanas no Mar (SOLAS), emitida pela OMI em 1974 e subsequentes emendas.

2. Nos termos das normas referidas no número anterior, a administração portuária deve prosseguir os objec-

tivos da OMI e da OIT, definidos no Código de Práticas sobre a Segurança nos Portos, de 2004, e subsequentes emendas, dando orientações a Governos, empregadores, trabalhadores e outros intervenientes no sentido de reduzir os riscos para os portos decorrentes de actos ilícitos.

Artigo 97º

Exigência de informações para efeitos de segurança

1. O armador, comandante ou agente de um navio que solicitar autorização para entrar num porto obriga-se a facultar as informações pertinentes à administração portuária até 48 (quarenta e oito) horas antes da sua chegada, conforme estipulado no Capítulo XI-2 (Medidas especiais para melhoria da segurança marítima) da OMI SOLAS, 1974, conjugado com a Norma XI-2/3 deste Capítulo, que implementa o Código Internacional de Segurança de Navios e de Instalações Portuárias (Código ISPS), e subsequentes alterações.

2. Para facilitar o cumprimento da obrigatoriedade de informação referida no número anterior, o comandante ou agente de um navio que pretenda entrar num porto deve utilizar o “Relatório Uniforme de Aviso Prévio de Chegada de Navios do Código ISPS”, com as alterações de 2002 ao SOLAS 74.

3. O incumprimento do comandante em solicitar autorização para entrar num porto no âmbito deste regulamento e facultar as informações requeridas nos números 1 e 2, constitui motivo para recusar a entrada do navio no porto, não podendo o seu armador ou comandante reclamar quaisquer prejuízos.

4. Se o nível de segurança de um navio que entra no porto viola o nível de segurança desse porto ou da instalação portuária onde deve atracar ou fundear, o armador ou comandante é responsabilizado pelas despesas incorridas pela administração portuária com a implantação das medidas adicionais de segurança que se impuserem.

Artigo 98º

Controlo de segurança de navios nos portos

1. Uma vez dentro dos limites de um porto, toda a embarcação está sujeita ao controlo de segurança nos termos do Capítulo XI-2 da Convenção SOLAS e subsequentes emendas.

2. A administração marítima pode estender as exigências de segurança do Capítulo XI-2 da Convenção SOLAS de forma a serem aplicadas aos navios comerciais, de recreio, de pesca ou tradicionais, independentemente da sua finalidade, fabrico, bandeira, objecto comercial, propulsão ou dimensão, devendo essa decisão ser divulgada.

CAPÍTULO X

Protecção ambiental

Artigo 99º

Convenções sobre a protecção ambiental

1. Com o objectivo de proteger o ambiente marinho nos portos, as águas territoriais de Cabo Verde e mares circundantes, o armador ou comandante de um navio

deve evitar a poluição causada pelos navios nos portos e ao ambiente marinho e respeitar os padrões das convenções pertinentes no que respeita à aplicação de padrões mínimos.

2. A administração portuária pode alargar o cumprimento de padrões mínimos referido no número anterior, às exigências de prevenção da poluição nos portos a serem aplicados aos navios comerciais, de recreio, de pesca ou embarcações tradicionais, independentemente da sua finalidade, fabrico, bandeira, objecto comercial, propulsão ou dimensão, devendo essa decisão ser divulgada.

Artigo 100º

Remoção de objectos e substâncias

Todo aquele que deixar cair, depositar ou derramar uma substância susceptível de poluir ou um objecto que possa interferir na navegação, tráfego, ou equipamentos de carga ou do navio deve de imediato notificar a administração portuária do incidente e remover o objecto ou substâncias de acordo com as directrizes do comandante dos portos, resultando o incumprimento desta disposição na sua remoção pela administração portuária por conta e risco dessa mesma pessoa.

Artigo 101º

Gestão de resíduos nos portos

1. A administração portuária ou operador portuário deve disponibilizar, dentro de um prazo fixado pela administração marítima e de conformidade com as convenções, programas e planos regionais ou internacionais (em particular a Norma 12, Anexo 1 de MARPOL 73/78), instalações adequadas para a recolha e escoamento dos resíduos gerados a bordo de navios, incluindo aqueles associados ao manuseamento de cargas.

2. Sujeito à autorização e aprovação da administração marítima e como preconizado no número anterior, a administração portuária pode decidir criar instalações para a recolha e escoamento dos resíduos gerados a bordo de navios, instalações essas que devem ser exploradas pelo sector privado com base em licenças e contratos.

3. Nos termos do número anterior, a administração portuária deve assegurar que a remoção dos resíduos seja efectuada de harmonia com as convenções regionais e internacionais e a legislação nacional.

4. No que toca à sua capacidade e diversidade, as instalações de recolha devem ser capazes de receber os tipos e quantidades de lixo gerados por navios e resíduos de carga, incluindo os que contêm petróleo e derivados, ou químicos de navios que utilizam o porto com alguma regularidade.

5. A administração marítima pode, com o consentimento do Governo, afectar responsabilidades adicionais às administrações portuárias com vista à protecção do meio ambiente.

Artigo 102º

Planos de tratamento de lixo portuário

1. A administração portuária e o operador portuário devem implementar um plano de recolha e tratamento

do lixo para cada porto ou instalação sob o seu controlo no seguimento de consultas com outras partes interessadas, em especial os utilizadores do porto ou seus representantes e com as agências nacionais ou regionais de prevenção e protecção ambiental.

2. A administração portuária deve monitorar o processo de implementação do plano de recepção e tratamento do lixo e assegurar a sua revisão e reavaliação pelo menos de 3 (três) em 3 (três) anos.

3. O plano de tratamento do lixo deve contemplar a recolha de lixo de navios no porto e a recolha e remoção de outros materiais resultantes das operações portuárias, nomeadamente exploração de terminais, operações de estiva, abastecimento de combustível, estaleiro, oficina, actividade piscatória, de pequenas embarcações e de embarcações de recreio.

4. Na medida do possível, o plano de tratamento do lixo deve prever a separação dos resíduos por classes definidas pela administração portuária, evitando assim que sejam misturados.

5. O plano de tratamento do lixo deve ser publicado e notificado a todos os interessados.

6. A administração portuária pode cometer a função de recolha de lixo de um navio ao operador portuário que presta serviço a esse mesmo navio.

7. Para efeitos do número anterior, o operador portuário, por sua vez, pode atribuir esta tarefa a um operador especializado no tratamento de lixo, licenciado pela administração portuária.

8. A administração portuária pode isentar o operador portuário da recolha do seu lixo por um operador licenciado, desde que apresente prova de recolha e remoção do seu lixo nos termos das convenções regionais, da legislação nacional, do presente regulamento e do plano de tratamento de lixo da autoridade portuária.

Artigo 103º

Aviso para a recolha de lixo de navios

1. Todo o armador, comandante ou agente de um navio deve notificar a administração portuária da recolha obrigatória de lixo no porto.

2. A administração marítima pode disponibilizar um modelo de “Relatório Uniforme de Recolha de Lixo dos Navios” visando facilitar a prestação de informações.

3. A administração portuária pode determinar requisitos alternativos de notificação para os navios que se dediquem ao comércio regional ou de cabotagem e para os navios tradicionais, requisitos esses que devem ser publicados.

4. O armador, comandante ou agente do navio deve tomar as providências necessárias junto do operador das instalações de recolha do porto para a recolha do lixo.

5. A notificação prevista nos números 1, 2 e 3 e o certificado passado pelo operador das instalações de recolha confirmando a recepção dos resíduos devem ser mantidos a bordo do navio requerente para apresentação no próximo porto sujeito a este regulamento e como prova de que o lixo do navio foi recolhido.

Artigo 104º

Entrega do lixo produzido por navios e dos resíduos de carga

1. Antes de deixar o porto, o comandante deve entregar todo o lixo produzido pelo navio a uma instalação de recolha do porto.

2. Em caso de falha na entrega do lixo no porto, o navio pode rumar para o próximo porto mediante a aprovação da administração portuária.

3. A aprovação referida no número anterior não pode ser recusada sem fundamento e deve ser obtida atempadamente pelo agente do navio na condição de existir capacidade suficiente de armazenamento a bordo para todo o lixo acumulado e aquele que é produzido durante a viagem para o próximo porto.

4. Nas circunstâncias em que a administração portuária entender que o lixo acumulado a bordo de um navio pode constituir uma ameaça ou perigo para a saúde da sua tripulação e eventualmente ser descarregado no mar e causar poluição, ou ainda, que não existem instalações adequadas no porto de entrega ou, se no momento de partida do navio ainda não se souber qual é esse porto, a administração portuária deve tomar as medidas julgadas razoáveis, para tanto exigindo que o navio entregue os seus resíduos antes de deixar o porto.

5. O armador, comandante ou agente do navio obriga-se a pagar as taxas aplicáveis pela recolha de lixo produzido pelo navio e resíduos de carga.

Artigo 105º

Taxas de serviço de recolha de lixo

1. Incumbe a toda a administração portuária assegurar que os custos incorridos com a criação, funcionamento e manutenção de instalações no porto para a recolha de lixo produzido por navios e resíduos de carga, incluindo a análise, tratamento e escoamento do lixo, sejam compensados com a cobrança de taxas/comissões aos navios, as quais carecem da aprovação da entidade reguladora.

2. As taxas ou comissões estabelecidas no número anterior pela utilização dos meios de recolha do porto devem ser justas, transparentes e não discriminatórias e ao mesmo tempo, reflectir os custos das instalações e serviços disponibilizados e efectivamente utilizados, salvaguardando-se contudo a necessidade de desencorajamento da descarga de resíduos de carga no mar pelos navios.

3. No prazo de 4 (quatro) anos após a entrada em vigor deste regulamento, a administração portuária deve submeter um relatório à apreciação da administração marítima em que consta a avaliação do impacto sobre o ambiente marinho e os padrões de fluxo de lixo através dos sistemas de recuperação de custos adoptados.

4. O relatório referido no número anterior deve ser elaborado em articulação com as agências ambientais competentes e representantes do porto e da marinha mercante.

5. Após a análise do relatório citado no número anterior, a administração marítima pode apresentar uma proposta de alteração destas normas mediante a introdução de um sistema aperfeiçoado e unificado de pagamento para cobrir os custos referidos no n.º 1.

Artigo 106º

Isenções

1. A administração portuária pode, em casos excepcionais, isentar navios nacionais ou estrangeiros, das disposições deste regulamento em matéria de recolha de lixo e cobrança de taxas ou comissões nos portos.

2. A administração marítima pode, relativamente ao número anterior, emitir normas especiais para esta classe de navios.

3. No que toca à cobrança de taxas e/ou comissões pela recolha de lixo, a administração portuária tem competência para:

- a) Reduzir as taxas ou comissões aplicáveis caso o comandante do navio possa comprovar que este produz reduzidas quantidades de lixo graças à gestão, modelo, equipamentos e funcionamento do sistema implementado a bordo; e
- b) Isentar os navios de tráfego regular com escalas frequentes com o objectivo de atingir a competitividade nos preços desde que haja um acordo que assegure a entrega do lixo produzido por navios num porto ao longo da rota do navio.

4. Para evitar quaisquer dúvidas, constitui obrigação do armador ou comandante do navio apresentar provas válidas para que a administração portuária aceite o acordo previsto na alínea b) do número anterior.

Artigo 107º

Derrames de outros navios que não os petroleiros

1. Ao entrar num porto sujeito às normas constantes do presente Regulamento, todo e qualquer armador, nomeadamente de navios de passageiros, navios a granel, navios de carga geral e porta-contentores, deve manter um seguro adequado de responsabilidade civil para cobrir o custo de incidentes, tais como a limpeza decorrente do derrame de combustível ou de outros óleos.

2. Nos termos do número anterior, é obrigatório ter a bordo do navio um certificado atestando claramente que a apólice se encontra devidamente actualizada, bem como uma prova Prima Facie de um contrato válido de protecção e indemnização (P&I).

Artigo 108º

Derrames de navios não identificados

1. É atribuída à administração portuária pelas autoridades governamentais competentes a responsabilidade pela limpeza de qualquer tipo de poluição num porto onde a fonte do derrame não possa ser identificada.

2. O Governo ou a administração portuária podem celebrar um acordo para compensação dos custos de limpeza referidos no número anterior.

Artigo 109º

Implementação

1. A administração portuária deve fazer com que qualquer navio, com excepção daqueles referidos no artigo 106º, seja sujeito a uma inspecção a fim de verificar o cumprimento das disposições contidas no presente regu-

lamento, competindo-lhe, ainda, garantir a realização de um número suficiente de inspecções.

2. Aquando da realização de inspecções, as administrações portuárias devem prestar particular atenção aos navios que não cumprem os requisitos de notificação previstos no artigo 103º do presente regulamento.

3. Sempre que a administração portuária tenha motivos razoáveis para acreditar que o navio não vem respeitando as normas contidas no presente regulamento em matéria de recolha de lixo, deve certificar-se de que o mesmo não deixa o porto sem antes entregar o lixo e resíduos de carga gerados a bordo a uma instalação de recolha do porto e pagar por esse serviço.

4. A administração marítima pode contratar inspectores com a incumbência de embarcar em navios para obter provas, designadamente, amostras de óleo, podendo retê-los enquanto as investigações estiverem em curso.

5. A administração portuária providencia, em colaboração com a administração marítima, a análise, por laboratórios idóneos, das amostras de materiais que tenham dado origem a poluição num porto com vista a identificar a sua fonte e garantir que tais amostras satisfazem os critérios utilizados em processos judiciais.

CAPÍTULO XI

Disposições diversas

Artigo 110º

Reclamações

1. As reclamações só são atendidas quando contenham informações completas acerca de faltas ou avarias das mercadorias, devendo ser instruídas com todos os elementos necessários de informação e dirigidas à entidade competente dentro de 30 (trinta) dias a contar da data do término da descarga do navio.

2. O operador portuário fica isento de qualquer responsabilidade em caso de não observância do disposto no número anterior.

Artigo 111º

Experiência de máquinas

1. Sempre que o comandante do navio atracado precisar experimentar as máquinas solicita, com antecedência mínima de 2 (duas) horas, a necessária autorização à administração portuária.

2. Se da operação referida no corpo deste artigo resultar algum prejuízo, a responsabilidade é do navio.

Artigo 112º

Entrada nos recintos portuários

Só é permitida a entrada nos recintos portuários a:

- a) Passageiros e tripulantes devidamente identificados;
- b) Pessoas ao serviço de instituições que exerçam actividade relacionada com a exploração portuária devidamente identificadas;
- c) Pessoas devidamente autorizadas para o efeito pela administração portuária; e
- d) Personalidades legalmente autorizadas.

Artigo 113º

Observância de regras de segurança

As operações de carga, descarga e movimentação de produtos tóxicos, explosivos e outros cuja natureza perigosa exija cuidados especiais de prevenção e segurança, ficam sujeitas à observância das regras de segurança emanadas das administrações marítima e portuária.

Artigo 114º

Proibições

A administração portuária tem sempre poderes para impedir:

- a) O acesso ao porto de unidades flutuantes, cuja entrada seja susceptível de comprometer a segurança, conservação ou a boa exploração de obras portuárias;
- b) Operações de remoção do lastro do navio;
- c) Operações de desgaseificação;
- d) Fumar ou fazer fogo em zonas onde se encontrem instalações petrolíferas e outras devidamente assinaladas;
- e) Circulação e estacionamento de veículos na área de exploração;
- f) Acesso de pessoas estranhas aos armazéns ou recintos descobertos;
- g) Despejo de detritos dos navios ao mar; e
- h) Inundação do pavimento dos cais com água de lavagem dos navios.

Artigo 115º

Infracções e penalidades

1. Em caso de infracção ao que se encontra regulamentado, designadamente no tocante à realização de quaisquer operações sem prévia autorização, ficam os infractores sujeitos à aplicação de sanções pela administração portuária.

2. As penalidades podem consistir no agravamento das taxas até o quádruplo dos seus valores durante o período da infracção.

3. A administração portuária pode impor ao seu infractor a imediata suspensão das operações comerciais, quando tal se justificar.

Artigo 116º

Falsas declarações

A prestação de falsas declarações nos elementos fornecidos à administração portuária para efeitos de aplicação de taxas, é punível com a multa de 100% (cem por cento) sobre a diferença da taxa a pagar, independentemente do procedimento criminal.

Artigo 117º

Prazo de propositura de acção

As acções fundadas em responsabilidade do operador portuário e/ou administração portuária devem ser intentadas dentro de 12 (doze) meses a contar da data de entrega da mercadoria ou de qualquer ocorrência, sob pena de caducidade da respectiva acção.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

Resolução n.º 73 /2010

de 20 de Dezembro

Nos termos do Decreto-Regulamentar n.º 5/2010, que veio adequar o funcionamento do Instituto do Emprego e Formação Profissional (IEFP), ao disposto no Regime Jurídico Geral dos Serviços Autónomos e dos Institutos Públicos, aprovado pela lei n.º 96/V/99, de 22 de Março e sendo o IEFP o núcleo do sistema de emprego e formação profissional, é de suma importância a implementação do estatuto remuneratório dos membros do Conselho de Administração que será aprovado em Conselho de Ministro sob proposta do membro do Governo que exerce superintendência sobre o IEFP.

Nestes termos,

No uso da faculdade conferida pelo n.º 2 do artigo 265º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução:

Artigo 1º

Objecto

É criada o estatuto remuneratório dos membros do Conselho de Administração do Instituto do Emprego e Formação Profissional (IEFP), em cumprimento do estipulado no artigo 6º do Decreto-Regulamentar n.º 5/2010, de 16 de Agosto.

Artigo 2º

Titulares dos Cargos

São titulares dos cargos do Conselho de Administração:

- a) O Presidente do IEFP;
- b) Membro Executivo; e
- c) Membro não Executivo.

Artigo 3º

Vencimento

Os titulares dos cargos do Conselho de Administração do IEFP tem direito ao vencimento mensal de:

- a) O Membro Executivo do Conselho de Administração recebe mensalmente um vencimento correspondente a 80% (oitenta por cento) do vencimento do Presidente da República; e
- b) O Membro não Executivo do Conselho de Administração recebe mensalmente um vencimento correspondente a 30% (trinta por cento) do vencimento do Presidente da República.

Artigo 4º

Entrada em vigor

A presente Resolução entra em vigor a partir de 01 de Novembro de 2010.

Vista e aprovada em Conselho de Ministros.

José Maria Pereira Neves

Publique-se.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*