


Regulamento de Exploração do Porto de Viana do Castelo

23 de Setembro de 2009

	REGULAMENTO				
	Documento:	R001R0	DCI	Data	23.09.2009
REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO DO PORTO DE VIANA DO CASTELO					

REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO DO PORTO DE VIANA DO CASTELO

LISTA DE DISTRIBUIÇÃO

PCA	A	DIR	A	DOS	A	DCI	A	DAF	A	PIL	A
EXP	A	MAN	A	ORD	A	ASS	C				

C- Conhecimento ; A - Aplicação

- Notas:**
1. Os destinatários deste documento deverão promover a sua divulgação na unidade de que é responsável;
 2. As revisões desactualizadas do documento deverão ser devolvidas a DCI com a inscrição "OBSOLETO" aplicada nas duas primeiras páginas.

ESTADO DAS REVISÕES:

Revisão:	Data:	Descrição:
0	23.09.2009	Criação

DOS/DCI		CA	
José Alves; João Lomba da Costa		João P. Matos Fernandes	
ELABORAÇÃO		APROVAÇÃO	

CAPÍTULO I - Disposições gerais

SECÇÃO I - Aplicação do Regulamento de Exploração

- Artigo 1º - Objecto e âmbito
- Artigo 2º - Definições
- Artigo 3º - Área de exploração
- Artigo 4º - Autoridades
- Artigo 5º - Competência
- Artigo 6º - Exclusivo
- Artigo 7º - Sujeição ao regulamento de tarifas
- Artigo 8º - Interesse Portuário

SECÇÃO II - Normas de aplicação geral

- Artigo 9º - Requisições à Administração
- Artigo 10º - Fiscalização e coordenação
- Artigo 11º - Prestação de informações
- Artigo 12º - Reparação de estragos
- Artigo 13º - Garantia de encargos
- Artigo 14º - Horário de utilização e funcionamento dos portos

SECÇÃO III - Utilização da rede telemática da AP

- Artigo 15º - Janela Única Portuária do Porto de Viana do Castelo

CAPÍTULO II - Embarcações

SECÇÃO I - Definições

- Artigo 16 - Embarcações
- Artigo 17º - Parâmetros caracterizadores
- Artigo 18º - Agentes de navegação

SECÇÃO II - Acostagem e desacostagem das embarcações

- Artigo 19º - Aviso de chegada
- Artigo 20º - Requisição de serviços
- Artigo 21º - Ordem de acostagem das embarcações
- Artigo 22º - Prioridades de acostagem
- Artigo 23º - Marcação de lugar em caso de congestionamento
- Artigo 24º - Perda de posição para acostar
- Artigo 25º - Competência para autorizar ou ordenar a acostagem, desacostagem e mudança de cais
- Artigo 26º - Determinação dos locais de acostagem
- Artigo 27º - Quando se considera acostada ou desacostada uma embarcação
- Artigo 28º - Embarcações prolongadas
- Artigo 29º - Precauções a tomar pelas embarcações na acostagem e desacostagem
- Artigo 30º - Embarcações arribadas
- Artigo 31º - Embarcações que não estejam a efectuar operações
- Artigo 32º - Desacostagem de uma embarcação sem terminar as suas operações
- Artigo 33º - Obrigatoriedade de boa produtividade

SECÇÃO III - Pilotagem

- Artigo 34º - Assistência de pilotos
- Artigo 35º - Movimentos e manobras
- Artigo 36º - Requisição dos serviços
- Artigo 37º - Embarque e desembarque do piloto

SECÇÃO IV - Reboque

- Artigo 38º - Rebocadores e lanchas

- Artigo 39º - Número de rebocadores a utilizar
- Artigo 40º - Direcção e responsabilidade do reboque

SECÇÃO V - Amarração

- Artigo 41º - Serviço de amarração e desamarração
- Artigo 42º - Material de amarração
- Artigo 43º - Segurança das amarrações

SECÇÃO VI - Segurança e obrigações das embarcações

- Artigo 44º - Embarcações arribadas
- Artigo 45º - Embarcações em reparação
- Artigo 46º - Embarcações de recreio
- Artigo 47º - Embarcações que não estejam a efectuar operações
- Artigo 48º - Embarcações acostadas
- Artigo 49º - Escadas ou pranchas de acesso
- Artigo 50º - Embarcações que transportem cargas perigosas
- Artigo 51º - Incêndio a bordo
- Artigo 52º - Imobilização e experiência de máquinas
- Artigo 53º - Objectos e cargas caídos à água
- Artigo 54º - Esgotos, despejos, lançamento de objectos à água ou deposição de materiais nos cais
- Artigo 55º - Responsabilidade por avarias

CAPÍTULO III - CARGAS

SECÇÃO I - Disposições comuns

- Artigo 56 - Regimes de movimentação das cargas
- Artigo 57º - Classificação das cargas quanto à natureza
- Artigo 58º - Classificação das cargas quanto à forma de apresentação
- Artigo 59º - Destinos e Regimes aduaneiros das mercadorias
- Artigo 60º - Relação entre as autoridades portuária e aduaneira

SECÇÃO II - Movimentação de cargas

- Artigo 61 - Manifestos
- Artigo 62º - Listas de desembarque e embarque e Relatórios de operações
- Artigo 63º - Responsabilidade pelas mercadorias
- Artigo 64º - Transferência de responsabilidade
- Artigo 65º - Empresas de Estiva
- Artigo 66º - Movimento de cargas
- Artigo 67º - Dever de cooperação
- Artigo 68º Operações portuárias
- Artigo 69º - Determinação da modalidade de tráfego
- Artigo 70º- Programa de operações
- Artigo 71º - Precaução na movimentação das mercadorias
- Artigo 72º - Remoção de resíduos
- Artigo 73º - Animais vivos

SECÇÃO III - Armazenagem

- Artigo 74º - Armazenagem de cargas
- Artigo 75º - Armazenagem coberta
- Artigo 76º - Proibição de armazenagem nas zonas de trabalho ou de trânsito
- Artigo 77º - Armazenagem de mercadorias perigosas
- Artigo 78º - Mercadorias avariadas
- Artigo 79º - Enlotamento das mercadorias
- Artigo 80º - Remoção de mercadoria e equipamentos
- Artigo 81º - Remoção de lixos e resíduos
- Artigo 82º - Cargas, coisas e objectos abandonados
- Artigo 83º - Remoção de cargas, coisas e equipamentos

CAPÍTULO IV - Passageiros

Secção I - Passageiros

- Artigo 84º - Regime dos passageiros
- Artigo 85º - Lista de passageiros de navegação marítima
- Artigo 86º - Desembarque e embarque de passageiros de navegação marítima
- Artigo 87º - Bagagem de passageiros de navegação marítima

CAPÍTULO V - Equipamento

SECÇÃO I - Disposições comuns

- Artigo 88º - Equipamento
- Artigo 89º - Obrigatoriedade de uso do equipamento da Administração
- Artigo 90º - Equipamento terrestre
- Artigo 91º - Equipamento flutuante
- Artigo 92º - Aluguer de equipamento
- Artigo 93º - Requisição do equipamento da Administração
- Artigo 94º - Prioridade na distribuição do equipamento da Administração
- Artigo 95º - Realização de serviços fora do porto

SECÇÃO IIº - Equipamento de movimentação vertical

- Artigo 96º - Movimentação vertical
- Artigo 97º - Utilização de equipamento da Administração
- Artigo 98º - Utilização de equipamento estranho à Administração
- Artigo 99º - Normas de utilização do equipamento da Administração
- Artigo 100º - Danos resultantes das características das cargas
- Artigo 101º - Normas de utilização de guindastes
- Artigo 102º - Suspensão dos serviços de guindagem

SECÇÃO III - Equipamento de movimentação horizontal

- Artigo 103º - Movimentação horizontal
- Artigo 104º - Utilização do equipamento
- Artigo 105º - Equipamento das empresas de estiva
- Artigo 106º - Normas de utilização do equipamento da Administração
- Artigo 107º - Suspensão de trabalhos com equipamento automóvel

SECÇÃO IV - Ferramentas, aparelhos e utensílios

- Artigo 108º - Aluguer de materiais e aparelhos diversos
- Artigo 109º - Norma de utilização
- Artigo 110º - Identificação e depósito

SECÇÃO V - Balanças e básculas

- Artigo 111º - Normas de utilização das básculas
- Artigo 112º - Pesagens

SECÇÃO VI - Paragens dos equipamentos

- Artigo 113º - Responsabilidade por avarias ou paragens fortuitas

CAPÍTULO VI - FORNECIMENTOS E SERVIÇOS DIVERSOS

SECÇÃO I - Água doce

- Artigo 114º - Fornecimento de água doce

SECÇÃO II - Energia eléctrica

- Artigo 115º - Fornecimento de energia eléctrica

SECÇÃO III - Mão-de-obra

- Artigo 116º - Fornecimento de mão-de-obra

SECÇÃO IV - Combustíveis

Artigo 117º - Fornecimento de combustíveis

SECÇÃO V – Outros Serviços

Artigo 118º - Fornecimento de bens e materiais de consumo

Artigo 119º - Serviços diversos

CAPÍTULO VII - VIGILÂNCIA, ACESSOS E CIRCULAÇÃO

SECÇÃO I - Vigilância

Artigo 120º - Regime

Artigo 121º - Vigilância e fiscalização

SECÇÃO II - Acesso às áreas do porto

Artigo 122º - Livre acesso

Artigo 123º - Entrada a bordo

Artigo 124º - Pessoas e veículos

SECÇÃO III - Circulação e estacionamento nas áreas do porto

Artigo 125º - Circulação e estacionamento

Artigo 126º - Condicionamento de circulação

Artigo 127º - Proibição da circulação de veículos

Artigo 128º - Proibição de estacionamento de veículos

Artigo 129º - Velocidade permitida dentro do recinto portuário

CAPÍTULO VIII - EXERCÍCIO DE ACTIVIDADES E UTILIZAÇÃO DE ESPAÇOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

SECÇÃO I - Exercício de actividades e utilização de espaços e instalações

Artigo 130º - Exercício de actividades

Artigo 131º - Utilização de espaços e edificações portuários

SECÇÃO II - Licenças de obras

Artigo 132º - Obras

Artigo 133º - Depósito de inertes

Artigo 134º - Dragagens e imersão de dragados

SECÇÃO III - Licenças e Concessões

Artigo 135º - Licenças

Artigo 136º - Concessões

CAPÍTULO IX - RECOLHA DE RESÍDUOS E ÁGUAS RESIDUAIS

SECÇÃO I - Gestão de Resíduos

Artigo 137º - Regulamento de Gestão de Resíduos

SECÇÃO II - Drenagem e tratamento de águas residuais

Artigo 138º - Drenagem de águas residuais

Artigo 139º - Tratamento de águas residuais

CAPÍTULO X - SEGURANÇA NO PORTO

SECÇÃO I - Segurança da navegação

Artigo 140º - Normas de segurança

SECÇÃO II - Segurança portuária

Artigo 141º - Regulamento de segurança

CAPÍTULO XI - Contra-ordenações e coimas

Artigo 142º - Regime sancionatório

CAPÍTULO I

Disposições gerais

SECÇÃO I

Aplicação do Regulamento de Exploração

Artigo 1º

Objecto e âmbito

1. O presente Regulamento estabelece as condições técnicas de operação para a exploração do porto de Viana do Castelo e aplica-se a todas as actividades relativas aos movimentos de embarcações, de mercadorias e de passageiros, exercidas na zona sob jurisdição da Administração do Porto de Viana do Castelo, S.A., adiante designada por APVC, Administração ou autoridade portuária.
2. Sempre que tal se justifique, a APVC publicará regulamentos específicos para sectores de actividade não contemplados neste Regulamento.
3. A utilização das instalações portuárias por embarcações de recreio e de pesca bem como a prestação de serviços às mesmas, por parte da APVC, serão objecto de regulamentação específica a estabelecer por esta, sem prejuízo do disposto neste Regulamento e demais legislação aplicável.
4. Sem prejuízo do disposto no presente Regulamento, nas áreas que estejam concessionadas, as actividades de exploração serão objecto de regulamentos próprios, elaborados pelas empresas concessionárias e aprovados pela APVC.

Artigo 2º

Definições

Para efeitos do disposto no presente regulamento, entende-se por:

- a) «Agente de navegação»: a sociedade comercial regularmente constituída e licenciada para a prática das actividades relacionadas com o agenciamento e consignação de embarcações, conforme expressas na lei;
- b) «Código IMDG»: o código marítimo internacional de mercadorias perigosas, aplicável aos transportes marítimos;
- c) «Empresa de estiva»: a pessoa colectiva licenciada para o exercício da actividade de movimentação de cargas na zona portuária, nos termos da legislação em vigor;
- d) «Operador portuário»: a empresa responsável pela operação portuária, podendo, ou não, ser licenciada como empresa de estiva;
- e) «Passageiros»: todas as pessoas de idade superior a 1 ano que, sendo transportadas em embarcações que utilizem as instalações do porto, não integrem as respectivas tripulações;
- f) «Serviços portuários»: aqueles que são prestados pela Administração ou por pessoa singular ou colectiva para esse fim autorizada ou licenciada, nas zonas marítimas e terrestres do porto, às embarcações, aos passageiros e às mercadorias;

- g) «Zona de depósito ou armazenagem»: aquela onde se efectua a armazenagem temporária das cargas;
- h) «Zona de trabalho»: aquela, junto ao cais, onde se realizam operações de movimentação de mercadorias de e para os navios;
- i) «Zona de trânsito»: aquela destinada à circulação e estacionamento de viaturas;
- j) «Zona portuária»: aquela onde se exercem actividades ligadas ao comércio marítimo.

Artigo 3º

Área de exploração

A área dos portos reservada à exploração terrestre é classificada em zona de trabalho, zona de trânsito e zonas de depósito ou armazenagem.

Artigo 4º

Autoridades

1. Para além da autoridade portuária, as autoridades que exercem de forma autónoma e directa a sua acção no porto são a autoridade aduaneira, a autoridade marítima, o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, IP, a autoridade de fronteira, a autoridade de saúde e as autoridades de sanidade animal e vegetal.

2. As funções de cada uma das autoridades referidas no número anterior são exercidas no âmbito das atribuições conferidas por lei.

Artigo 5º

Competência

Dentro da sua área de jurisdição, a Administração tem competência para, nomeadamente:

- a) Construir e conservar as obras marítimas e terrestres do porto;
- b) Adquirir equipamento flutuante e terrestre;
- c) Autorizar a execução de quaisquer obras ou trabalhos;
- d) Exercer ou autorizar o exercício de actividades comerciais, industriais ou de serviços;
- e) Dirigir e coordenar os serviços da navegação;
- f) Prestar serviços de pilotagem, reboque e amarração;
- g) Licenciar, coordenar e fiscalizar a actividade das empresas de estiva;
- h) Licenciar, coordenar e fiscalizar a actividade dos agentes de navegação;
- i) Licenciar e regulamentar o exercício da actividade de reparação e fornecimento aos navios;
- j) Licenciar e regulamentar as actividades de superintendência e peritagem;
- k) Promover a segurança das instalações portuárias;
- l) Aplicar as sanções previstas nas leis e regulamentos;
- m) Cobrar taxas relativas a quaisquer actividades ou serviços prestados;
- n) Resolução de casos omissos.

Artigo 6º

Exclusivo

A exploração do porto só pode ser efectuada pela respectiva Administração, directamente ou por empresas licenciadas ou concessionadas.

Artigo 7º

Sujeição ao regulamento de tarifas

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

Artigo 8º

Interesse portuário

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

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

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

SECÇÃO II

Normas de aplicação geral

Artigo 9º

Requisições à Administração

1. As prestações de serviços e a utilização de equipamentos da Administração serão precedidas de requisições efectuadas pelos interessados, através da aplicação informática da autoridade portuária ou, excepcionalmente e em casos justificáveis, por outros meios em uso na Administração.

2. Os utilizadores do porto credenciarão junto da Administração os seus representantes ou agentes autorizados a apresentar requisições.

3. As requisições devem ser correctamente preenchidas e dar entrada nos serviços dentro dos prazos estabelecidos para o efeito, sem o que serão os requisitantes responsáveis pela imperfeita ou impossível satisfação dos serviços pretendidos.

4. A aceitação de requisição apresentada nos termos previstos não obriga a Administração a satisfazer os pedidos, total ou parcialmente, nas condições, data, hora e local pretendidos, por isso depender do programa global dos serviços a prestar e dos recursos disponíveis.

5. Nos casos referidos no número anterior deverá ser o requisitante informado da impossibilidade de satisfação da sua pretensão, com a máxima antecedência possível.

6. A Administração poderá não prestar serviços, por razões de segurança, indisponibilidade de espaço ou por falta de recursos humanos ou materiais.

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

Artigo 10º

Fiscalização e coordenação

1. No exercício das suas funções de fiscalização e coordenação, a autoridade portuária poderá intervir na actividade portuária.

2. A entrada a bordo das embarcações fundeadas ou acostadas e o acesso às instalações e edificações privadas, licenciadas, concessionadas, avençadas ou em qualquer outro regime legal ou regulamentar de cedência serão facultadas ao pessoal da Administração, mediante a exibição de credencial ou do respectivo documento de identificação, quando no exercício efectivo das suas funções.

Artigo 11º

Prestação de informações

As entidades que utilizem o porto, qualquer que seja o regime ou a qualidade em que o façam, estão vinculadas a prestar todas as informações e a fornecer os elementos estatísticos, dados ou previsões referentes às actividades na área portuária que lhes sejam pedidos pela Administração e dentro dos prazos que forem fixados por esta.

Artigo 12º

Reparação de danos e avarias

1. As reparações de avarias ou danos causados em equipamentos ou outros bens do porto serão efectuadas pela Administração ou, excepcionalmente, pelos respectivos responsáveis, a seu pedido, sob a fiscalização e orientação técnica da autoridade portuária e dentro dos prazos que lhes forem fixados por esta.

2. A Administração notificará o causador ou seu representante, indicando-lhe o custo orçamentado para a realização do serviço ou fixando-lhe prazo para eventual pedido de reparação pelo próprio.

3. No caso de os responsáveis não responderem, a Administração efectuará os respectivos trabalhos, debitando-lhes os encargos.

Artigo 13º

Garantia de encargos

1. Em caso de não pagamento de tarifas ou outros encargos dentro do prazo estabelecido, poderá a Administração, sem prejuízo da cobrança coerciva, accionar as cauções a esse fim destinadas e interditar o exercício da actividade em caso de não reconstituição da caução accionada.

2. A Administração pode solicitar às autoridades competentes que não autorizem a saída de qualquer navio que seja responsável por pagamentos devidos à autoridade portuária, enquanto os mesmos não forem liquidados ou garantidos por caução ou fiança idónea.

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

4. Sempre que a Administração assim o entenda, é lícito exigir a prestação de depósito-caução ou o pagamento antecipado dos serviços a prestar.

Artigo 14º

Horário de utilização e funcionamento do porto

1. O porto funciona todos os dias do ano, nos horários definidos no **Anexo 1** ao presente regulamento.

2. Os serviços portuários funcionarão de modo a que possa ser prestado um serviço regular e contínuo.

3. As operações portuárias podem ser total ou parcialmente suspensas, por motivos de mau tempo, de segurança ou outros de natureza operacional. A suspensão de operações será divulgada com a maior antecedência possível.

4. Para além do previsto no número anterior, a autoridade marítima, conforme previsto no decreto-lei n.º 44/2002, de 2 de Março, poderá determinar o fecho da barra, por imperativos decorrentes da alteração da ordem pública e, ouvida a autoridade portuária, com base em razões respeitantes às condições de tempo e mar.

5. Durante o encerramento total das operações, a AP assegurará os serviços mínimos indispensáveis.

SECÇÃO III

Utilização da rede telemática da APVC

Artigo 15º

Janela Única Portuária do Porto

1- A APVC possui um sistema informático destinado à gestão da informação portuária, designado por Janela Única Portuária - JUP, ao qual têm acesso todas as autoridades públicas com atribuições de natureza permanente no porto.

2- As empresas concessionárias de serviços portuários e outras entidades a quem seja legalmente exigido título de licença ou autorização específica a conceder pela APVC para o exercício de actividades no âmbito da movimentação portuária, disporão obrigatoriamente dos meios técnicos (materiais e humanos) que lhes permitam aceder por rede local ou remotamente à JUP e interagir com o sistema.

3- Os termos em que será facultado o acesso à JUP e as condições a respeitar pelos respectivos utilizadores serão fixados pela APVC, de acordo com regulamentação própria e mediante celebração de protocolo de adesão nos termos do modelo em vigor.

CAPÍTULO II

Embarcações

SECÇÃO I

Definições

Artigo 16

Embarcações

1. Consideram-se embarcações todos os veículos aquáticos de qualquer natureza, incluindo os sem imersão e os hidroaviões, empregues na navegação e no comércio marítimo.
2. Para melhor esclarecimento dos casos especiais contemplados no presente Regulamento e no Regulamento de Tarifas, considera-se:
 - a) Navio de passageiros – aquele que transporte mais de doze passageiros;
 - b) Navio de contentores – aquele que transporta maioritariamente contentores;
 - c) Navio porta-contentores – aquele que se destina exclusivamente ao transporte de contentores;
 - d) Navio roll-on/roll-off ou ro/ro - aquele que permite que a entrada e saída de mercadorias, entre o cais e a embarcação e vice-versa, se faça directamente por meio de veículos com rodas;
 - e) Navio graneleiro – aquele que, regra geral, tem um só convés, tanques superiores laterais e tanques inferiores laterais nos porões de carga e se destina principalmente ao transporte de carga seca a granel. Esta definição inclui navios como os minerais e os transportadores de carga combinada;
 - f) Navio-tanque – todo o navio de carga construído ou adaptado para o transporte a granel de cargas líquidas;
 - g) Embarcação de pesca - aquela que é utilizada na indústria extractiva da pesca, para captura de espécies ictiológicas, de plantas marinhas ou outros recursos vivos do mar;
 - h) Embarcação de recreio - aquela que se emprega nos desportos náuticos, na pesca desportiva ou em simples entretenimento, sem quaisquer fins lucrativos para os seus utentes ou proprietários.
 - i) Embarcação marítimo-turística – aquela que é explorada com fins lucrativos ou de promoção no desenvolvimento de actividade de aprazimento, desportiva, cultural ou de índole turística.
3. A classificação das embarcações não referidas no número anterior, quanto ao serviço a que se destinam e às zonas em que exercem a sua actividade, é a constante no Regulamento Geral das Capitánias.

Artigo 17º

Parâmetros caracterizadores

1. Para efeitos do presente Regulamento considera-se:
 - a) 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;
 - b) 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 n.º 72-XIII/96, de 31 de Julho, do Secretário de

Estado Adjunto do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território;

- c) Deslocamento - o peso total da embarcação, expresso em toneladas métricas, e que equivale ao peso do volume de água que a carena desloca, considerando-se, no caso dos navios de guerra de superfície, o seu deslocamento máximo, e nos submersíveis, o seu deslocamento de imersão;
 - d) Porte bruto (gross deadweight) - o peso máximo de carga, passageiros e sua bagagem, combustíveis, água, mantimentos e sobressalentes, expressos em toneladas métricas, e que corresponde à diferença entre o peso da embarcação carregada e o peso da embarcação leve;
 - e) Porte líquido (net deadweight) - o peso máximo de carga e passageiros, expresso em toneladas métricas, que a embarcação pode transportar;
2. A tonelagem dos navios de guerra é a do deslocamento normal e nos submersíveis é a do 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.
 3. A arqueação das embarcações construídas ou transformadas em estaleiros locais e ainda não registadas será a constante dos respectivos projectos.

Artigo 18º **Agentes de navegação**

- 1- Consideram-se agentes de navegação as sociedades comerciais regularmente constituídas para a prática das actividades relacionadas com o agenciamento e consignação de embarcações, conforme expressas na lei, e em cada agenciamento aptas a fazer prova de representarem o armador ou transportador marítimo respectivo.
- 2- Para efeitos do presente Regulamento, entende-se que todas as referências a armadores ou transportadores marítimos abrangem, igualmente, operadores de transporte marítimo, fretadores, afretadores, conferências e companhias marítimas, bem como os proprietários das embarcações que as não explorem directamente, podendo as entidades anteriormente referidas ser representadas perante a Administração pelos agentes de navegação respectivamente habilitados para o efeito.
- 3- No porto apenas podem exercer a actividade de agente de navegação as sociedades comerciais titulares de licença concedida pela Administração, nos termos da legislação em vigor.
- 4- O agente de navegação responde por todas as importâncias devidas à Administração, decorrentes da utilização do porto pelas embarcações agenciadas, pelos fornecimentos e serviços prestados ou a prestar a estas e por outros encargos relativos a serviços por si requisitados.

SECÇÃO II **Acostagem e desacostagem das embarcações**

Artigo 19º **Aviso de chegada**

- 1- Todas as embarcações deverão, com a máxima antecedência possível, dar conhecimento à autoridade portuária da hora prevista de chegada ao porto, por meio de

aviso de chegada, a inserir na Janela Única Portuária - JUP, contendo as informações de preenchimento obrigatório.

- 2- Sempre que haja alteração de quaisquer elementos previamente fornecidos será dado imediato conhecimento à APVC, via JUP, ou pela via mais expedita, quando haja indisponibilidade desta aplicação.
- 3- Os prejuízos de qualquer natureza que advenham de erradas informações serão da inteira responsabilidade da entidade que as prestou.
- 4- Não necessitam de cumprir as formalidades referidas no número 1 deste artigo as embarcações de pesca que não venham atracar ao cais comercial.

Artigo 20º **Requisição de serviços**

- 1- A prestação de serviços de operações marítimas às embarcações, designadamente, a pilotagem, o reboque e a amarração, ficam sujeitas a requisição a efectuar nos termos dos números seguintes.
- 2- Para a realização dos serviços de movimentação dos navios, os armadores ou seus representantes deverão requisitar essa prestação aos serviços competentes, através dos meios em uso no porto, inclusive informáticos ou telemáticos, dentro dos prazos que forem fixados pela Administração e com a indicação precisa das datas e horas em que seja pretendida a respectiva execução.
- 3- Na hipótese de o serviço requisitado não vir a ser necessário, ou ter de ser alterado, os requisitantes deverão cancelar ou alterar os pedidos formulados, com recurso aos mesmos meios referidos.
- 4- As normas e prazos para requisição, alteração ou cancelamento de serviços de operações marítimas estão fixados em normas anexas ao presente regulamento (**anexo 2**).

Artigo 21º **Ordem de acostagem das embarcações**

1. As embarcações acostarão no porto, nos cais destinados ao embarque ou desembarque das cargas ou de passageiros, pela ordem da sua chegada ao porto.
2. Por razões de interesse portuário ou outras devidamente reconhecidas, nomeadamente condicionamentos de maré, luz do dia ou estado do mar e condições meteorológicas, a autoridade portuária poderá alterar a ordem de atracação das embarcações.

Artigo 22º **Prioridades de acostagem**

Terão prioridade de acostagem e de realização de operações comerciais, em relação às outras embarcações e pela ordem a seguir indicada:

- a) As embarcações que, por reconhecido interesse público, a Administração entenda deverem atracar com preferência sobre todas ou algumas das outras;

- b) As embarcações que, por motivo da sua segurança ou da sua tripulação, ou por terem de desembarcar náufragos, sinistrados ou doentes, as autoridades marítimas entendam deverem ser imediatamente atracadas;
- c) As embarcações de passageiros com vinte e quatro ou mais passageiros em trânsito, ou que tenham para desembarcar ou embarcar, pelo menos, este número;
- d) As embarcações destinadas exclusivamente a cais especializados, e unicamente nestes;
- e) As embarcações que transportem e pretendam desembarcar gado vivo ou alimentos perecíveis;
- f) As embarcações roll-on/roll-off ou porta-contentores, quando pretendam efectuar movimentos de carga ou descarga.

Artigo 23º

Marcação de lugar em caso de congestionamento

1. Em situações de congestionamento e sempre que o interesse do porto imponha solução diversa, a ordem de acostagem estabelecida no Artigo anterior poderá ser alterada pelos serviços competentes da Administração, por forma a que, com essa medida, seja permitido um mais rápido desembarço dos navios aguardando a realização de operações comerciais, designadamente quando as condições de tempo e mar adversas, maré, comprimento ou calado das embarcações em espera condicionem a fluidez desejada. Designadamente, serão tidas em consideração as seguintes regras:
 - a) Nos casos de congestionamento dos postos de acostagem de destino, que dêem origem a fila de espera, e quando a hora de chegada de um navio ao porto (ATA) se verifique antes de decorridas, pelo menos, quarenta e oito horas em relação à introdução do primeiro registo na JUP do respectivo Aviso de Chegada (ETA), será considerado para efeitos de prioridade de acostagem que o ATA terá ocorrido quarenta e oito horas após a introdução do referido anúncio da escala;
 - b) O regime estabelecido na alínea anterior poderá ser derogado pela APVC, nos casos de navios provenientes de portos vizinhos e de navios em trânsito, desde que a menos de quarenta e oito horas de viagem do porto. Estas situações deverão ser atempadamente transmitidas aos serviços da APVC e confirmadas através do sistema disponível na JUP, sem prejuízo da necessidade de apresentação da documentação que permita comprovar os elementos respeitantes ao caso concreto em análise;
 - c) Considerando a necessidade de atempadamente ser estabelecida e divulgada a programação das acostagens e outras operações de navios comerciais a realizar em períodos de fim-de-semana ou equiparados, entre as 16.00 horas do último dia útil precedente e as 06.00 horas do primeiro dia útil seguinte, nas situações de congestionamento serão apenas tidos em conta, para efeitos da coordenação do movimento do porto, os ETA's transmitidos até às 12.00 horas do dia de início desse período, sendo posteriormente retomada a regra de prioridade de acostagem em função da ordem estabelecida pelo ATA dos navios em espera.
2. As embarcações que acostem a cais especializados, para os quais não tenham prioridade, serão obrigadas a mudar de cais ou mesmo a fundear, caso não haja cais disponível, a favor das que tenham essa prioridade.

3. Entre navios do mesmo armador, recebedor ou carregador, a prioridade pode ser alterada se assim for solicitado pelo próprio ou seu representante e os serviços da Administração entenderem não haver nisso inconveniente.
4. Entre navios de diferentes armadores, recebedores ou carregadores, a prioridade pode ser alterada, por acordo entre os interessados, a seu pedido e sob declaração expressa de aceitação, desde que os serviços da Administração entendam não haver nisso inconveniente ou prejuízo para terceiros.
5. As manobras de desacostagem têm prioridade sobre as de acostagem.

Artigo 24º

Perda de posição para acostar

1. As embarcações que entrem nos portos e que, tendo lugar no cais, não pretendam começar a trabalhar imediatamente, perdem a sua posição a favor de outras que o pretendam fazer.
2. Sempre que se verifique haver embarcações à espera de vez para acostar e haja embarcações acostadas que não estejam a realizar operações, estas terão de desacostar dando lugar às que se apresentem para trabalhar.
3. As embarcações desacostadas nos termos do número anterior ocuparão, posteriormente, o primeiro cais vago, cabendo a cada uma delas custear as despesas derivadas da sua própria deslocação de e para o cais.

Artigo 25º

Competência para autorizar ou ordenar a acostagem, desacostagem e mudança de cais

1. Nenhuma embarcação poderá acostar ou desacostar sem prévia autorização da autoridade portuária.
2. A administração poderá determinar a desacostagem ou a mudança de posto de acostagem a qualquer embarcação, sempre que o interesse do porto assim o imponha.
3. O não cumprimento do estabelecido nos números anteriores justificará o recurso a meios coercivos por parte da Administração.
4. Quando da inobservância do estabelecido em 1 e 2 resultarem prejuízos para terceiros, serão os mesmos imputáveis à embarcação em falta.
5. Não carecem da autorização prevista em 1 as embarcações de tráfego local, os rebocadores em serviço corrente no porto, as embarcações de pesca até 200 GT e as embarcações de pesca local e de recreio, quando utilizem instalações a elas especificamente destinadas.
6. A acostagem das embarcações referidas no número anterior em locais distintos dos que se lhes encontram destinados poderá ser objecto de autorização temporária a conceder pela Administração, quando haja alternativa disponível e sem prejuízo da prioridade devida às embarcações de longo curso que escalem o porto para a realização de operações comerciais.

Artigo 26º

Determinação dos locais de acostagem

1. Nos terminais sob sua exploração directa, a Administração atribuirá os postos de acostagem em função do tipo e características das embarcações, do seu comprimento e calado, da natureza das operações a realizar no porto, do equipamento considerado necessário para essas operações, das áreas de armazenagem disponíveis e de outros factores que se entendam conveniente considerar.
2. Por motivos de emergência ou em casos em que a autoridade portuária seja chamada a intervir para salvaguarda do interesse público ou portuário, esta poderá atribuir postos de acostagem em cais concessionados, para o estacionamento temporário de embarcações não objecto de operações portuárias, procurando sempre nessas situações salvaguardar os legítimos interesses do concessionário.

Artigo 27º

Quando se considera acostada ou desacostada uma embarcação

1. Uma embarcação considera-se acostada ao cais ou a outra embarcação a partir do momento em que é passado o primeiro cabo ao cais ou a outra embarcação.
2. Uma embarcação considera-se desacostada do cais ou de outra embarcação a partir do momento em que é largado o último cabo do cais ou de outra embarcação.
3. A ocupação dos postos de acostagem, para efeitos de aplicação do tarifário, é contada desde o momento de passagem do primeiro cabo, na manobra de acostagem, até ao momento da largada do último cabo, na manobra de desacostagem.

Artigo 28º

Embarcações prolongadas

Em casos especiais e desde que as condições de segurança o permitam, poderá a autoridade portuária, depois de obtida a concordância dos comandantes das embarcações envolvidas, autorizar a acostagem de uma embarcação por fora de outras já acostadas aos cais.

Artigo 29º

Precauções a tomar pelas embarcações na acostagem e desacostagem

1. As operações de acostagem devem ser efectuadas de forma a que não sejam causados danos nos cais ou equipamentos do porto, obrigando-se para tanto os capitães ou mestres das embarcações a tomar as precauções necessárias, nomeadamente a ponderar a utilização de rebocadores, a manter os guinchos de vante e ré prontos a servir, a recolher os turcos, salva-vidas, paus de carga e outros aparelhos de movimentação da carga, escadas de portaló e âncora do bordo que vai acostar, de modo a não atingir os cabeços de amarração, as defensas, os cais ou os guindastes.
2. No caso de acostarem a outras embarcações, deverão ser tomadas medidas iguais às referidas no número anterior.
3. Todas as embarcações deverão ainda adoptar as medidas adequadas para que durante a sua permanência e desacostagem não provoquem avarias.
4. É obrigatória a utilização de defensas na acostagem aos cais e pontes-cais, competindo ao capitão, mestre ou representante da embarcação, quando as defensas existentes nos locais forem consideradas insuficientes para a protecção da embarcação ou do próprio cais, promover a instalação das unidades que julgar necessárias, não servindo a falta desse equipamento de justificação para quaisquer danos causados nas obras de acostagem.

5. A Administração não é, em caso algum, responsável por eventuais avarias sofridas pelas embarcações devido a estas estarem acostadas aos cais, com ou sem defensas.
6. Nas operações de acostagem das embarcações é obrigatória a presença a bordo dos respectivos capitães ou mestres.
7. As embarcações que transportem cargas perigosas ou matérias radioactivas, em trânsito ou para descarga, só poderão ser autorizadas a acostar após parecer favorável das autoridades competentes nessa matéria.
8. As embarcações que utilizem energia nuclear só poderão ser autorizadas a acostar após parecer técnico favorável emitido pelas autoridades com competência na matéria.
9. As embarcações referidas em 7 e 8 ficarão obrigadas a tomar todas as medidas para a protecção do pessoal interveniente nas manobras e nas operações de descarga, carga ou vigilância, e a cumprir as normas de segurança em vigor no porto e aplicáveis a cada caso, devendo as mesmas ser mantidas permanentemente em condições de desacostar.
10. Se as condições de tempo ou mar forem susceptíveis de pôr em perigo a própria embarcação, as instalações portuárias ou terceiros, o comandante da embarcação deverá tomar todas as providências que se revelem necessárias, atendendo especialmente às acções da embarcação sobre os cais, guindastes, cabeços de amarração e defensas e à vigilância de tensão das amarras nos diferentes estados de carga e de maré.

Artigo 30º **Embarcações arribadas**

1. As embarcações em perigo por avaria, incêndio, deslocação de carga, ou por outras causas justificadas, apenas poderão entrar no porto após avaliação dos riscos de acordo com o critério da autoridade portuária e conhecimento da autoridade marítima
2. As embarcações referidas no número anterior, quando autorizadas a entrar no porto, terão preferência na acostagem ao cai que lhes for fixado pela autoridade portuária, para a descarga da mercadoria, rectificação da estiva ou reparação das avarias, enquanto persistirem as causas de perigo, de acordo com o critério da autoridade portuária e conhecimento da autoridade marítima.
3. As embarcações arribadas e que mais tarde pretendam efectuar operações comerciais, depois de cumprirem as formalidades normais previstas neste Regulamento, marcarão posição de acostagem para realizar essas operações a partir do momento em que comunicarem a intenção de trabalhar, mas nunca poderão alterar a planificação já efectuada pela autoridade portuária relativamente às embarcações anunciadas para esse dia.

Artigo 31º **Embarcações que não estejam a efectuar operações**

1. Terminadas as suas operações, as embarcações deverão ter a sua desacostagem concluída quarenta e cinco minutos ou uma hora e meia, após o fim daquelas operações, respectivamente, para as embarcações especializadas e para as convencionais, sem prejuízo do princípio estabelecido no número 2 ou das demais responsabilidades da embarcação perante terceiros.

2. A autoridade portuária poderá excepcionalmente autorizar uma dilatação dos prazos estabelecidos no número anterior, desde que seja formulado pedido prévio, devidamente justificado, e no caso de não resultarem prejuízos para o porto ou para terceiros.
3. As embarcações que, concluídas as suas operações, necessitem de permanecer acostadas para certas operações, tais como abastecimento próprio, reparação e peagem especial, deverão solicitar autorização, com antecedência, à autoridade portuária, que a poderá conceder, mas neste caso as embarcações poderão ser mudadas para outro local mais conveniente aos interesses do porto, suportando as mesmas os encargos com essa mudança.
4. Qualquer embarcação que pretenda acostar sem efectuar operações, só será autorizada desde que haja cais livres e que não resulte prejuízo para outras embarcações, devendo largar logo que deixe de se verificar esta situação.

Artigo 32º

Desacostagem de uma embarcação sem terminar as suas operações

1. Quando uma embarcação mudar de um cais para outro, a fim de continuar a sua descarga ou carga, sem que no intervalo tenha saído do porto, a sua acostagem será considerada seguida.
2. Quando uma embarcação acostada, dentro da mesma contramarca fiscal, interromper as operações e for autorizada a fundear no porto voltando a acostar posteriormente para completar o seu movimento, ficará sujeita ao pagamento da taxa de uso do porto aplicável aos navios, durante o tempo em que se encontrar fundeada, tal como se estivesse acostada.
3. Quando uma embarcação interromper as operações dentro da mesma contramarca fiscal e fundear fora do porto, voltando posteriormente a acostar para completar o seu movimento, o período de ausência não será considerado para efeitos de aplicação da taxa de uso do porto aplicável aos navios, considerando-se a nova entrada como prolongamento da anterior.

Artigo 33º

Obrigatoriedade de boa produtividade

1. Toda a embarcação em operações comerciais que disponha de meios normais de trabalho é obrigada a obter um rendimento considerado satisfatório pela Administração. Para a determinação do rendimento considerado satisfatório serão considerados o tipo de navio, do tipo e quantidade de carga a movimentar ou da operação a realizar, dos equipamentos e outros recursos a utilizar, do horário de funcionamento do porto e de outras condições, designadamente fisiográficas e meteorológicas que condicionem a duração da operação portuária em causa.
2. Quando não se atingir um rendimento conveniente nas operações de uma embarcação, poderá a autoridade portuária mandá-la desacostar, sendo as despesas resultantes imputadas ao responsável pela baixa produtividade.
3. A embarcação retirada do cais, de acordo com o estabelecido no número anterior, terá direito a tomar o primeiro lugar na lista de embarcações à espera de acostagem, a partir do momento em que apresente à autoridade portuária a garantia de que existem condições para se atingir o rendimento exigível.

SECÇÃO III

Pilotagem

Artigo 34º Assistência de pilotos

1. As manobras das embarcações que demandem o porto, na entrada, saída, acostagem, desacostagem, mudança de local de acostagem, fundear ou executar qualquer outra movimentação dentro do porto, serão assistidas por pilotos, nos termos da legislação aplicável e restantes normas portuárias em vigor.
2. As embarcações que, pela aplicação da referida legislação, estejam isentas da obrigatoriedade de recurso aos serviços de pilotagem, devem certificar-se de que não constituem obstáculo à navegação, devendo procurar, em caso de dúvida, contactar previamente com os serviços de pilotagem.
3. As embarcações, cujos comandantes sejam titulares de um Certificado de Isenção de Pilotagem (PEC), deverão contactar os serviços de pilotagem, à chegada à área de pilotagem obrigatória ou em antecipação ao início da largada, informando-se sobre os movimentos em curso.
4. Quando ocorra a sobreposição de manobras, terá prioridade de manobra a embarcação que tiver requisitado o serviço de pilotagem, salvo se expressamente autorizado pela APVC, através do seu Piloto de Serviço.

Artigo 35º Movimentos e manobras

A prestação do serviço de pilotagem compreende os vários movimentos e manobras descritos e definidos no Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem, publicado pelo Decreto-Lei nº 48/2002, de 2 de Março, os quais poderão ser agrupados de forma a constituírem diversos conjuntos de operações ou pacotes de serviços.

Artigo 36º Requisição dos serviços

1. A requisição dos serviços de pilotagem será efectuada nos termos definidos no **Anexo 2** ao presente Regulamento.
2. O serviço requisitado é aceite pelo Departamento de Pilotagem, após a avaliação dos seguintes factores:
 - a) Hora para que o serviço é pedido;
 - b) Condições meteorológicas;
 - c) Estado da barra;
 - d) Condições de maré;
 - e) Características do navio;
 - f) Local de atracção ou desatracção.
3. Sem prejuízo dos agravamentos previstos no Regulamento de Tarifas, perante a impossibilidade de um navio manobrar à hora marcada e para garantir a fluidez de tráfego ou impedir congestionamentos do porto, o piloto escalado para efectuar o serviço poderá desembarcar, voltando o navio a ser pilotado após a sua prontidão e disponibilidade de piloto.

Artigo 37º Embarque e desembarque do piloto

Nas entradas e saídas do porto, o piloto embarca e desembarca nas condições estabelecidas no Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem e nas Normas Especiais de Segurança Marítima e Portuária do Porto.

SECÇÃO IV

Reboque

Artigo 38º

Rebocadores e lanchas

1. Os serviços de reboque dentro da área portuária são prestados por rebocadores pertencentes a entidades privadas, para tal autorizadas pela Administração, nos termos da legislação específica aplicável.
2. As lanchas a utilizar nos serviços de manobras de navios ou para a prestação de outros serviços às embarcações dentro da área de jurisdição portuária serão fornecidas pela Administração ou por entidades privadas autorizadas.
3. É proibido a quaisquer outras entidades efectuar os serviços previstos nos números anteriores, salvo em casos especiais, devidamente justificados e autorizados pela Administração.
4. As manobras de fundear e suspender no ancoradouro exterior podem ser efectuadas sem o auxílio de rebocadores.
5. O capitão ou mestre da embarcação rebocada submeter-se-á ao disposto no presente Regulamento e demais normas em vigor.

Artigo 39º

Número de rebocadores a utilizar

A utilização de rebocadores para o serviço de manobras de navios dentro da área de exploração portuária é regulada pelas Normas de Segurança Marítima e Portuária do Porto (**Anexo 3**), podendo os capitães ou mestres das embarcações optar pela utilização de unidades de características superiores ou em maior número do que as determinadas nas referidas Normas.

Artigo 40º

Direcção e responsabilidade do reboque

1. O comandante da embarcação rebocada tem o comando absoluto do conjunto navio-rebocador, ficando os mestres dos rebocadores sob a sua direcção e ordem.
2. Cumpre ao rebocado ordenar todas as manobras a executar pelos rebocadores, os quais constituirão simples auxiliares de manobras, cabendo ao comandante da embarcação rebocada a responsabilidade por toda e qualquer avaria causada ou sofrida no decurso das manobras.
3. O comandante da embarcação rebocada será responsável pela segurança dos rebocadores, não devendo fazer funcionar o hélice da sua embarcação sempre que esta manobra possa representar perigo para os rebocadores ou lanchas.
4. O comandante da embarcação a rebocar submeter-se-á a todas as disposições do presente Regulamento, do qual deverá ter conhecimento, directamente ou por intermédio do seu agente consignatário.

5. O comandante, por si ou por intermédio do legal representante do armador, deverá requisitar o rebocador ou rebocadores necessários para as manobras da sua embarcação.
6. O rebocado responde pelos danos causados a terceiros pelo trem de reboque durante a execução das manobras, salvo se provar que os mesmos não resultam de facto que lhe seja imputável.
7. Designa-se por trem de reboque o conjunto formado pelo rebocado e rebocador ou rebocadores, durante a execução de uma manobra.
8. Para efeitos do número anterior, o rebocador integra igualmente o trem de reboque desde que se encontre sob a direcção do rebocado, com cabo de reboque passado ou não, bem como durante a manobra de aproximação para passar ou recolher o cabo de reboque respectivo.

SECÇÃO V **Amarração**

Artigo 41º **Serviço de amarração e desamarração**

1. As amarrações e desamarrações em terra são obrigatoriamente efectuadas por pessoal da Administração, ou por terceiros devidamente autorizados por esta.
2. As embarcações a acostar só poderão fazer amarrações por cabos nos cabeços a esse fim destinados.

Artigo 42º **Material de amarração**

1. Os cabos e outro material necessário para amarrar serão fornecidos pelas próprias embarcações e deverão ser adequados em número e características, de modo a assegurar uma perfeita amarração, e possuir dispositivos que impeçam a entrada e saída de murídeos.
2. A utilização de cabos de aço para amarrar está condicionada à sua adequada protecção, por forma a não causarem danos na aresta do coroamento dos cais ou nos cabeços de amarração.
3. Não é permitido o uso de correntes nas amarrações passadas aos cabeços.
4. Não é permitido o uso de cabos de aço nas amarrações de navios que movimentem mercadorias constantes do Código IMDG.

Artigo 43º **Segurança das amarrações**

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

2. Os capitães ou mestres das embarcações são obrigados a respeitar as ordens ou instruções da Administração quanto ao local de acostagem, devendo os cabos com que a amarração for feita ser rondados ou folgados, conforme o movimento das marés ou outras causas, por forma a não exercerem demasiada tracção nos cabeços nem excessiva pressão na aresta dos cais.
3. Os capitães ou mestres das embarcações devem reforçar ou substituir os cabos sempre que as condições de segurança o exijam e tomar as precauções e as medidas que lhes forem determinadas pela autoridade portuária.
4. É vedado a quaisquer pessoas estranhas às operações de acostagem ou desacostagem largar os cabos sem que para isso tenham sido autorizadas.
5. Não é permitido a qualquer embarcação largar ferro nos canais de acesso aos cais, salvo em caso de emergência, de necessidade absoluta ou como recurso de manobra de acostagem, reconhecidas pela Administração.
6. Quando as embarcações sejam autorizadas a estacionar ao largo devem amarrar a bóias ou ancorar nos fundeadouros autorizados, de acordo com as indicações dadas pelos serviços do porto e em cumprimento das condições estabelecidas para o efeito.
7. Sempre que uma embarcação perder um ferro ou âncora, o respectivo capitão ou mestre deve participar o facto à autoridade marítima, com conhecimento à Administração, nos termos estabelecidos no Regulamento Geral das Capitánias.
8. Compete à Administração promover a rocega de todos os ferros perdidos junto ao cais, nos fundeadouros ou em qualquer outro local do porto, quando as embarcações a que pertencem não o façam no prazo que for fixado, sendo solidariamente responsáveis pelos encargos das operações e prejuízos daí resultantes o capitão ou mestre da embarcação, o armador ou transportador marítimo.

SECÇÃO VI **Segurança e obrigações das embarcações**

Artigo 44º **Embarcações arribadas**

- 1- São consideradas arribadas as embarcações que entrem no porto, em situação de emergência, pelos motivos seguintes:
 - a) Avaria, incêndio a bordo ou água aberta;
 - b) Aguada;
 - c) Embarcar mantimentos, sobressalentes, lubrificantes ou abastecer de combustível;
 - d) Desembarcar doentes, feridos ou náufragos;
 - e) Desembarcar tripulantes ou passageiros falecidos a bordo;
 - f) Deslocação da carga que transportem;
 - g) Mau tempo.
- 2- As embarcações arribadas acostarão aos cais que lhes forem destinados pela autoridade portuária, a quem competirá o estabelecimento de eventuais prioridades, devendo neles permanecer apenas durante o período estritamente necessário ao tratamento das situações que justificaram a entrada em porto, ficando nesse período obrigadas a nomear agente de navegação que as represente.

- 3- Têm prioridade de acostagem as embarcações arribadas para o desembarque de doentes, feridos e naufragos ou para a correcção da estiva de carga.
- 4- As embarcações arribadas que pretendam também realizar operações comerciais ficam sujeitas às disposições regulamentares e regras de prioridade gerais estabelecidas, a partir do momento em que cesse a causa da arribada.
- 5- Não poderá manter-se acostada uma embarcação que corra perigo de afundamento, devendo a mesma ser deslocada para local a fixar pela Administração de forma a que o afundamento não venha a prejudicar a exploração comercial do porto ou a navegação no mesmo.

Artigo 45º **Embarcações em reparação**

- 1- As embarcações que pretendam realizar trabalhos de reparação em cais públicos, não licenciados ou concessionados para esse efeito, necessitam de autorização prévia, a solicitar através dos meios aceites pela Administração.
- 2- Os pedidos referidos em 1 serão sempre instruídos com os correspondentes pareceres ou autorizações da autoridade marítima e os planos de trabalhos projectados.
- 3- Compete à Administração a fixação dos locais para acostagem das embarcações a reparar, bem como o estabelecimento de condições a observar durante a realização dos trabalhos.
- 4- Atento o tipo de reparação e o local onde terá lugar a intervenção, poderá ser exigida pela Administração, antes do início e durante a reparação, a apresentação de certificados de desgasificação, de permissão de trabalho a fogo nu ou outros que garantam a não poluição ou contaminação do meio ambiente e salvaguardem o risco de explosão ou incêndio, emitidos por entidades competentes e reconhecidas para tal pelas autoridades marítima e portuária.
- 5- As empresas reparadoras designarão um técnico especializado em matéria de segurança no trabalho e prevenção de acidentes, a quem caberá nessa área a responsabilidade pelo acompanhamento directo dos trabalhos, e afectarão a estes o material de combate a incêndios adequado a uma eficiente primeira intervenção em caso de deflagração, bem como outros meios de segurança exigíveis, sendo as mesmas responsáveis por todos os danos ou acidentes resultantes das actividades que venham a desenvolver.
- 6- Eventuais alterações aos planos de trabalhos previstos ou a necessidade de trabalhos adicionais obrigam sempre a novos pedidos de autorização.
- 7- Sempre que se verifique não estarem a ser cumpridos os planos de trabalhos previamente autorizados ou a não ser observado o disposto em 6, a Administração informará a autoridade marítima desse facto, podendo ordenar a imediata suspensão dos trabalhos e a desacostagem da embarcação até à obtenção de nova autorização para a realização dos mesmos, sendo da responsabilidade de empresa reparadora os encargos e prejuízos que daí resultarem, sem prejuízo do apuramento da responsabilidade contraordenacional a que houver lugar.
- 8- Procedimento idêntico ao referido no número anterior será adoptado sempre que se verifique a realização de reparações em embarcações sem que para tal estejam autorizadas, sem prejuízo da adopção de outras medidas que a Administração entenda por convenientes para prevenir a ocorrência de tal situação.

- 9- Não são permitidas decapagens e pinturas que provoquem a contaminação do meio ambiente, nem ruídos a níveis superiores aos permitidos pela legislação aplicável.
- 10- É expressamente proibido o lançamento ou despejo nas águas do porto e o abandono nos cais de quaisquer substâncias residuais, águas contaminadas, produtos petrolíferos ou ácidos, bem como de detritos nocivos, misturas e lixos ou outras matérias resultantes ou não da execução dos trabalhos de reparação.

Artigo 46º **Embarcações de recreio**

- 1- A recepção das embarcações de recreio estrangeiras ou provenientes do estrangeiro será efectuada em local estabelecido pela Administração para aí serem objecto dos actos e formalidades a cargo das diversas autoridades.
- 2- As restantes embarcações de recreio utilizarão as docas de recreio existentes ou outras instalações específicas a elas destinadas.
- 3- As embarcações de recreio que, pelas suas dimensões ou outras razões justificadas, fiquem impedidas de utilizar as instalações referidas no número anterior, poderão ser autorizadas a permanecer noutros locais do porto, nas condições regulamentares estabelecidas para as embarcações comerciais.

Artigo 47º **Embarcações que não estejam a efectuar operações**

- 1- As embarcações que, concluídas as operações comerciais, necessitem de permanecer acostadas para abastecimento, reparação, peagem especial ou por outras razões fundamentadas, deverão, sempre que possível, com a antecedência mínima de 48 horas solicitar autorização para o efeito aos serviços da APVC, podendo nesses casos a embarcação ser mudada para local que mais convenha aos interesses do porto, suportando o interessado todos os encargos com essa mudança.
- 2- Qualquer embarcação que apenas pretenda obter lugar de estacionamento no porto, sem necessidade de realização de alguma operação ao cais, só será autorizada a acostar desde que haja disponibilidade de cais e enquanto dessa situação não resultarem prejuízos para a operacionalidade do porto ou para outras embarcações que desejem realizar operações comerciais, devendo nestes casos o respectivo posto de acostagem ser imediatamente libertado.

Artigo 48º **Embarcações acostadas**

- 1- As embarcações acostadas aos cais ou fundeadas na zona do porto ficam obrigadas a obedecer às normas estabelecidas no Regulamento de Segurança do porto, bem como às instruções transmitidas pela autoridade portuária, nomeadamente quanto à acostagem, desacostagem, manobras e segurança das instalações e equipamento.
- 2- Qualquer embarcação acostada aos cais é obrigada a recolher os seus paus de carga quando não estiverem a trabalhar ou quando os serviços de cais o determinarem.
- 3- As embarcações acostadas são também obrigadas a desviar os seus paus de carga, as escadas de portaló ou outros aparelhos ou utensílios todas as vezes que estejam a impedir a passagem de guindastes ou outros equipamentos.

- 4- As embarcações acostadas deverão ter a bordo o pessoal indispensável à realização de qualquer manobra com segurança.
- 5- Sem prejuízo das contra-ordenações aplicáveis, o não cumprimento do estabelecido no presente artigo poderá determinar que seja ordenada a desacostagem das embarcações.

Artigo 49º **Escadas ou pranchas de acesso**

- 1- As escadas ou pranchas de acesso passadas para o cais pelas embarcações acostadas deverão possuir boas condições de solidez e de segura utilização.
- 2- Uma embarcação que esteja atracada a outra deve fornecer uma escada ou prancha nas condições referidas no número anterior, a fim de assegurar a passagem entre ambas.
- 3- Somente é permitida a utilização de escadas ou pranchas para terra que assentem no cais por meio de rodas, roletes ou outros dispositivos aconselháveis.
- 4- Nas escadas e pranchas é obrigatória a existência de uma bóia salva-vidas provida de retenida, de balaustrada e de uma rede de protecção.
- 5- Os meios de acesso deverão dispor de iluminação nocturna.

Artigo 50º **Embarcações que transportem cargas perigosas**

- 1- Os navios que transportem cargas explosivas, inflamáveis ou perigosas, ou como tal classificadas pela IMO, bem como os que sejam movidos a energia nuclear só poderão acostar depois de autorizados pelas autoridades competentes, de acordo com as instruções que lhes forem dadas.
- 2- Os navios só acostarão aos cais que lhes forem previamente atribuídos pelas mesmas autoridades, respeitando as prescrições que se encontrarem determinadas quanto às medidas cautelares a adoptar, designadamente distância em relação a outros navios, pessoal de vigilância a destacar e equipamento de segurança a mobilizar, sendo da sua inteira responsabilidade todos os encargos inerentes.
- 3- Os navios deverão tomar todas as medidas de protecção para com o pessoal interveniente nas manobras, operações de manuseamento de carga e vigilância, cumprindo com as normas de segurança vigentes para cada caso.
- 4- As embarcações que transportem cargas perigosas deverão estar em condições de desacostar a todo o momento, em caso de emergência.

Artigo 51º **Incêndio a bordo**

- 1- Os comandantes das embarcações acostadas ficarão obrigados a tomar todas as precauções para evitar incêndios a bordo, bem como a manter todo o material destinado ao seu combate nas melhores condições e pronto a actuar.
- 2- No caso de se declarar incêndio a bordo de qualquer embarcação acostada aos cais, o comandante solicitará o auxílio que for necessário para extinguir rapidamente o fogo e avisará prontamente as autoridades portuária e marítima.

- 3- Verificando-se que o incêndio põe em risco a restante navegação ou o porto, nas suas componentes operacional, de instalações ou equipamentos, poderá ser determinada a mudança de local de acostagem ou a desacostagem e estacionamento, em fundeadouro na altura designado, da embarcação com incêndio a bordo ou de outras que seja considerado conveniente ou necessário fazer deslocar.
- 4- Todos os prejuízos e despesas resultantes do incêndio e combate ao mesmo, incluindo as de desacostagens e novas acostagens das embarcações envolvidas, serão de conta da embarcação sinistrada.

Artigo 52º **Imobilização e experiência de máquinas**

- 1- As embarcações acostadas não poderão imobilizar as suas máquinas, para procederem a reparações ou por outras quaisquer razões, nem experimentá-las, sem prévia autorização das autoridades portuária e marítima.
- 2- A responsabilidade pelos prejuízos causados à Administração ou a terceiros, em consequência da inobservância do estabelecido no número anterior, será imputada à embarcação em falta.
- 3- Se da realização de experiência de máquinas, ainda que previamente autorizada, resultar qualquer tipo de prejuízo, a embarcação visada será responsável pela respectiva reparação.

Artigo 53º **Objectos e cargas caídos à água**

- 1- Os comandantes ou agentes das embarcações são obrigados a avisar os serviços do porto da queda à água de objectos ou cargas não movimentados com intervenção de empresas de estiva ou da autoridade portuária, devendo aqueles requisitar de imediato a sua remoção.
- 2- As despesas feitas com trabalhos de busca ou recuperação dessas cargas ou objectos constituem encargo das embarcações, a menos que a responsabilidade da sua queda seja de terceiros.
- 3- Caso o objecto ou mercadoria caídos à água não sejam retirados nos termos dos números anteriores, a Administração providenciará a sua remoção por conta do navio.

Artigo 54º **Esgotos, despejos, lançamento de objectos à água ou deposição de materiais nos cais**

- 1- Os comandantes das embarcações acostadas providenciarão no sentido de impedir que as águas provenientes dos esgotos, águas de baldeação, de refrigeração de máquinas ou quaisquer outras se escoem para o cais.
- 2- É proibido lançar de bordo para a água, cais e terraplenos, quaisquer substâncias residuais, objectos, lixos ou detritos, águas ou outros produtos nocivos ou poluentes.
- 3- Não é também permitido às embarcações depositar sobre os cais ou nos seus terraplenos adjacentes, detritos, lixos ou outros produtos nocivos, fora dos locais destinados para esse efeito.

- 4- A recolha de resíduos das embarcações, incluindo as águas sanitárias, obedecerá ao disposto no Plano de Recepção e Gestão de Resíduos do Porto.
- 5- Não é igualmente permitida a colocação nos cais ou terraplenos de botes, cabos, âncoras, amarras ou quaisquer outros objectos pertencentes às embarcações acostadas, sem autorização dos serviços competentes da APVC.

Artigo 55º **Responsabilidade por avarias**

- 1- Os comandantes e mestres das embarcações são responsáveis por quaisquer danos ou avarias causados nos cais ou equipamentos da Administração ou à sua guarda, durante a acostagem, estadia ou largada das embarcações.
- 2- A responsabilidade deverá ser assumida em declaração escrita assinada pelo comandante ou mestre da embarcação ou pelo respectivo agente de navegação, antes da largada, caso não tenham sido entretanto pagas ou garantidas as reparações devidas, mediante a prestação de caução julgada idónea pela Administração.
- 3- No caso de um navio ou embarcação sofrer avarias provocadas por pessoal ou equipamento da Administração, deverá o respectivo comandante, mestre ou agente comunicar esse facto, de imediato e por escrito, à autoridade portuária, de forma a permitir o apuramento de responsabilidades.

CAPÍTULO III **CARGAS**

SECÇÃO I **Disposições comuns**

Artigo 56º **Regimes de movimentação das cargas**

1. Quanto ao regime da sua movimentação no porto, as cargas são consideradas:
 - a) Embarcadas - as colocadas a bordo das embarcações;
 - b) Desembarcadas - as retiradas de bordo das embarcações.
 - c) Baldeadas - as que são movimentadas de um navio para outro.
2. Para efeitos do presente Regulamento, dentro da zona portuária considera-se:
 - a) Baldeação ou transbordo - a movimentação de cargas realizada directamente entre embarcações sem passagem por terra;
 - b) Baldeação com descarga, ou transshipment - a movimentação de cargas realizada entre embarcações com passagem por terra;
 - c) Estiva - a operação portuária de embarque, relativa à arrumação das cargas a bordo das embarcações;
 - d) Desestiva - operação portuária de desembarque, relativa à remoção das cargas de bordo das embarcações;
3. As normas sobre movimentação de cargas poderão constar de regulamentação específica a aprovar pela Administração.

Artigo 57º **Classificação das cargas quanto à natureza**

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

2. Consideram-se:
 - a) Cargas normais - as que para a sua movimentação e armazenagem não requerem precauções especiais;
 - b) Cargas especiais - as que, pelo seu valor e potenciais efeitos, requerem precauções especiais na sua movimentação ou armazenagem.
3. As cargas especiais classificam-se em:
 - a) Cargas perecíveis - as susceptíveis de se deteriorarem com facilidade;
 - b) Cargas nocivas - as susceptíveis de provocarem danos físicos, danos materiais ou doenças;
 - c) Cargas perigosas - as como tal classificadas pelo código IMDG ou outra legislação específica, as susceptíveis de provocarem explosão, incêndio, corrosão ou contaminação e as definidas como poluentes pela Administração;
 - d) Cargas de elevado valor - as que estejam particularmente susceptíveis a ser objecto de acções criminosas, nomeadamente roubo e furto, ou exijam cuidados especiais de armazenagem.
4. As normas de segurança e higiene para o manuseamento de cargas poderão constar de disposições regulamentares específicas aprovadas pela Administração.

Artigo 58º **Classificação das cargas quanto à forma de apresentação**

1. Para os efeitos do presente Regulamento, relativamente à sua forma de apresentação e acondicionamento, as cargas serão classificadas em carga geral e granéis.
2. A carga geral considera-se:
 - a) Fraccionada - quando se apresenta avulsa, acondicionada ou não em embalagens;
 - b) Unitizada - quando constitui volume único.
3. A carga geral unitizada considera-se:
 - a) Paletizada - quando assenta numa base rígida que facilite a ligação e movimentação mecânica, com dimensões e pesos dentro de determinados limites;
 - b) Contentorizada - quando acondicionada em contentores;
 - c) Ro-Ro - quando se trate de viaturas, de veículos automóveis, de veículos com rodas ou de cargas acondicionadas nestes, cuja movimentação se faça directamente entre o cais e a embarcação, e vice-versa, rolando sobre rampas de acesso e sem perda de contacto com os pavimentos nem recurso a meios de movimentação vertical.
4. Designa-se por contentor o meio utilizado no acondicionamento de cargas, para efeitos de transporte (liftvan, cisterna amovível, superestrutura amovível ou outra estrutura análoga), que preencha os seguintes requisitos:
 - a) Constitua um compartimento, total ou parcialmente fechado, destinado a conter cargas;
 - b) Tenha um carácter permanente, sendo por esse motivo suficientemente resistente para poder ser usado repetidas vezes;
 - c) Esteja especialmente concebido para facilitar o transporte de cargas, por um ou vários meios de transporte, sem carregamentos intermédios;
 - d) Seja robusto e tenha sido construído de forma a poder ser manejado com facilidade, particularmente quando do seu transbordo de um meio de transporte para outro;
 - e) Seja susceptível de poder ser facilmente cheio e esvaziado;
 - f) Tenha dimensões normalizadas internacionalmente.

5. A definição de contentor abrange os respectivos acessórios e equipamentos, em conformidade com a sua categoria, e não compreende veículos e respectivos acessórios ou peças separadas nem as embalagens.
6. As plataformas de carga ou flats são equiparadas a contentores.
7. Os granéis são cargas que, possuindo características uniformes, não são susceptíveis de serem contadas à peça nem se apresentam embaladas e que, de acordo com o seu estado físico, serão sólidos ou líquidos.

Artigo 59º

Destinos e regimes aduaneiros das mercadorias

1. Os destinos e regimes aduaneiros das mercadorias no porto, obedecem ao fixado no regulamento (CEE) n.º 2913/92 do Conselho, de 12 de Outubro de 1992, que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário.
2. Em **anexo 4** transcrevem-se os extractos do regulamento (CEE) n.º 2913/92 do Conselho, sobre os destinos e regimes aduaneiros das mercadorias.

Artigo 60º

Relação entre as autoridades portuária e aduaneira

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

SECÇÃO II

Movimentação de cargas

Artigo 61º

Manifestos

1. Os agentes de navegação ou seus legítimos representantes são obrigados a entregar à autoridade portuária cópias dos manifestos da carga a desembarcar e da embarcada, nos quais deverão constar o nome da embarcação e do seu comandante, a descrição completa das mercadorias, por portos de origem e destino, seus conhecimentos, marcas, números e pesos e ainda a qualidade e a quantidade das suas embalagens e outros elementos relacionados com as mesmas mercadorias, designadamente as suas classificações pelo código pautal, do sistema harmonizado de designações e classificações de mercadorias (Código NC) e pelo Código IMDG (IMO).
2. A entrega dos manifestos à autoridade portuária será acompanhada de declaração do agente de navegação indicando a quantidade de páginas entregues, que deverão ser por si rubricadas, e o número da contramarca fiscal, competindo ao mesmo esclarecer e corrigir em devido tempo, todas as divergências por ele verificadas ou encontradas pelos serviços da Administração.
3. Os manifestos de descarga e de carga serão entregues obrigatoriamente à autoridade portuária, respectivamente, até às 20 horas do dia útil seguinte à atracação e até à largada da embarcação.

4. As eventuais correcções aos manifestos de descarga e carga terão de ser entregues à autoridade portuária até às 20 horas do dia útil imediato à largada da embarcação, e serão objecto de informação recíproca entre as autoridades portuária e aduaneira.
5. Os manifestos das mercadorias a desembarcar ou embarcadas obedecerão aos seguintes requisitos:
 - a) No caso do manifesto estar em língua diferente do português ou inglês deverá o original ser acompanhado da tradução integral em português ou em inglês e de forma bem legível;
 - b) Indicação dos pesos em unidades do sistema métrico ou convertidas nessas unidades;
 - c) Ressalva das rectificações.
6. Dos manifestos respeitantes a mercadoria contentorizada, deverão também constar os seguintes elementos:
 - a) Tonelagem total da mercadoria a desembarcar e embarcar;
 - b) Tonelagem parcelar relativa a cada porto de embarque ou de destino;
 - c) Taras de contentores agrupados segundo as suas dimensões e por cada porto de embarque ou de destino;
 - d) Taras dos contentores de dimensões inferiores a 20' e peso da mercadoria por cada um, quando agrupados ou transportados em "flats" ou "half-bins";
 - e) Número de contentores desembarcados e embarcados, com excepção dos que, para facilidade das operações, necessitem de remoção a bordo ou para terra;
 - f) Discriminação da carga por contentor e indicação dos pesos respectivos;
 - g) Indicação, de forma visível e sem intercalação de outras anotações, do peso referente aos volumes de cada conhecimento de embarque.
 - h) Identificação do numero e sigla do contentor que condiciona as mercadorias, bem como o respectivo numero de selo;
 - i) Indicação do recebedor ou carregador.
7. Serão rejeitados os manifestos cujo preenchimento não obedeça às cláusulas previstas nos números 5 e 6, admitindo-se que a respectiva substituição se processe no prazo de 24 horas.
8. O não cumprimento das disposições e prazos previstos nos números anteriores poderá levar a autoridade portuária a não permitir o início das operações ou a suspendê-las até que se cumpra o estabelecido.
9. Quando entrar em produção a Janela Única Portuária, com a interligação à DGAIEC - Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo / SDS, deverá ser usada a referida aplicação. Porém, durante um período transitório e, até que, pelas alfândegas, seja aferida a qualidade da informação recebida, terá de ser entregue em simultâneo a documentação em suporte papel. Reconhecida a qualidade da informação, será dado conhecimento desse facto aos operadores económicos que ficarão dispensados, a partir daí, da apresentação de suporte papel.

Artigo 62º

Listas de desembarque e embarque e relatórios de operações

1. Para os navios que movimentam carga geral ou granéis é obrigatória a entrega do relatório de operações imediatamente após a movimentação da mercadoria.

2. Para os navios que movimentem contentores é obrigatória a entrega, antes da chegada das embarcações, das listas de desembarque e embarque dos contentores a movimentar.
3. Os documentos referidos nos números anteriores devem ser enviados pelas empresas de estiva através da aplicação informática em uso na autoridade portuária.

Artigo 63º

Responsabilidade pelas mercadorias

1. A Administração não é responsável, durante o período em que as cargas permaneçam no porto, pelas avarias que as mesmas sofram em resultado da sua própria natureza, do seu modo de acondicionamento e de embalagem, nem pelos roubos, sinistros e estragos causados por animais daninhos, nem ainda por quaisquer outros prejuízos que nelas se verifiquem durante o seu manuseamento.
2. A responsabilidade da Administração, prevista no n.º 5 do art. 22º do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto, só se efectiva desde que verificadas as condições seguintes:
 - a) Solicitação expressa do interessado;
 - b) A mercadoria entregue seja sujeita a conferência conjunta com o agente da Administração, quer no acto de recepção quer no acto de levantamento;
 - c) A mercadoria seja depositada dentro do recinto portuário em local a indicar pela Administração e com débito do respectivo custo de movimentação.

Artigo 64º

Transferência de responsabilidade

1. A responsabilidade pelas mercadorias depositadas nas instalações da Administração pode ser transferida para terceiros.
2. A transferência de responsabilidade pelas mercadorias depositadas só poderá ser concretizada quando a entidade por elas inicialmente responsável participar por escrito à Administração que dá o seu consentimento à transferência e o novo responsável declarar, igualmente por escrito, que assume essa responsabilidade.
3. A transferência de responsabilidade pelas mercadorias, ocorrida nos termos do número anterior implica, por parte do primeiro responsável, a liquidação das facturas da Administração referentes às despesas com a mercadoria até ao momento da sua transferência e por parte do segundo a responsabilidade pela liquidação das seguintes.

Artigo 65º

Empresas de Estiva

1. Empresas de estiva são as pessoas colectivas licenciadas para o exercício da actividade de movimentação de cargas na zona portuária, compreendendo as actividades de estiva, desestiva, conferência, carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação em cais, terminais, armazéns e parques, bem como as de formação e decomposição de unidades de carga, e ainda as de recepção, armazenagem e expedição de cargas a embarcar ou desembarcadas.
2. As empresas de estiva que exerçam a sua actividade no porto são licenciadas pela Administração nos termos da legislação em vigor.

Artigo 66º

Movimento de cargas

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

Artigo 67º **Dever de cooperação**

- 1- As empresas de estiva cooperarão com a autoridade portuária no estabelecimento de índices da qualidade de serviço e na optimização dos custos das operações portuárias.
- 2- As empresas de estiva colaborarão com todas as autoridades, no âmbito da sua actividade, particularmente com a Administração, na coordenação das operações portuárias e eventuais acções de inspecção.
- 3- As empresas de estiva fornecerão à Administração os elementos técnicos, estatísticos e outros de que ela careça, respeitantes às operações realizadas e a realizar, sempre que solicitados.
- 4- Constitui dever das empresas de estiva cooperar com a autoridade portuária na divulgação das regras aplicáveis às operações portuárias.

Artigo 68º **Operações portuárias**

- 1- Operação portuária é a actividade de movimentação de cargas a embarcar ou desembarcar na zona portuária, compreendendo as actividades de estiva, desestiva, conferência, carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação de cargas em cais, bem como as de formação e decomposição de unidades de carga, e ainda as de recepção, armazenagem e expedição das mercadorias, efectuada por entidades legalmente autorizadas para o efeito.
- 2- As operações portuárias relativas à movimentação a bordo dos navios designam-se por desestiva ou estiva, consoante se trate da descarga ou carga de mercadorias.
- 3- As operações portuárias respeitantes à movimentação das cargas dentro das zonas terrestres do porto, desde a sua entrada até à sua saída, denominam-se operações de tráfego.
- 4- O tráfego pode ser:
 - 1- Directo - quando a mercadoria passa directamente do navio para o meio de transporte que conduz para o exterior do porto ou vice-versa;
 - 2- Semidirecto - quando a mercadoria é carregada do navio para o cais e, de seguida, carregada para o meio de transporte que a conduz para o exterior do porto ou vice-versa;
 - 3- Indirecto - quando a mercadoria é descarregada do navio para o cais, arrumada e posteriormente carregada para o meio de transporte que a conduz para o exterior do porto ou vice-versa.
- 4- O tráfego de cargas nas instalações portuárias concessionadas poderá ser efectuado nos termos de condições particulares que venham a ser acordadas entre os respectivos concessionários e as entidades legalmente habilitadas a realizar as operações portuárias.

Artigo 69º

Determinação da modalidade de tráfego

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

Artigo 70º

Programa de operações

- 1- As operações portuárias envolvendo embarcações acostadas ao cais comercial serão obrigatoriamente realizadas de forma ininterrupta, durante todos os períodos que integrem o horário normal de trabalho fixado pela Administração para o serviço de exploração portuária.
- 2- A Administração pode determinar que as empresas de estiva apresentem, no prazo que lhes for fixado, os programas das operações a seu cargo. Dos programas devem constar as características das operações, o local e a embarcação onde são realizadas, as horas de início e termo previstas, o equipamento e o pessoal a utilizar, a quantidade e características das cargas a movimentar, a sua proveniência e destino, as necessidades de estacionamento ou armazenagem e ainda o rendimento mínimo assegurado para a realização da operação portuária e os respectivos rendimentos máximo e médio estimados.
- 3- Sempre que o interesse do porto o exija, a Administração poderá impor a alteração ou o ajustamento dos programas das operações que lhe forem apresentados.
- 4- A Administração poderá ainda estabelecer normas regulamentares específicas para as operações portuárias, quando o interesse portuário o justifique.

Artigo 71º

Precaução na movimentação das mercadorias

1. A movimentação de mercadorias deve ser efectuada em conformidade com as normas do Manual de Segurança vigente no porto.
2. As mercadorias deverão ser manipuladas com os meios e cuidados adequados, evitando-se quaisquer avarias, perdas ou danos, bem como a sua queda ao mar.
3. A queda ao mar de qualquer objecto ou mercadoria movimentada deve ser comunicada imediatamente à autoridade portuária, devendo o operador portuário proceder à sua busca e remoção dentro do prazo que lhe for fixado.
4. Caso o operador portuário não cumpra a obrigação de remoção referida no número anterior, a Administração providenciará pela sua remoção, a expensas do operador portuário.
5. A carga, descarga e trasfega de mercadorias perigosas ou de produtos químicos cujas características imponham especiais regras de actuação e segurança serão realizadas de acordo com as normas aprovadas pela Administração.
6. Quando das cargas a movimentar constarem mercadorias que produzem exsudações capazes de afectarem outras, ou cargas que devam ser preservadas de quaisquer impurezas durante a sua estadia no porto, o operador portuário responsável pela sua movimentação deverá tomar as precauções especiais que para cada caso forem exigíveis.

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

8. Deverão ser tomadas as precauções necessárias para que, durante a sua manipulação e transporte, não se verifiquem quedas ou derrames das mercadorias.

Artigo 72º

Remoção de resíduos

- 1- A remoção de resíduos ou outros materiais resultantes da movimentação das cargas ou da sua armazenagem é da responsabilidade das empresas de estiva ou das entidades que realizem as operações.
- 2- É proibido o lançamento à água de resíduos ou outras matérias resultantes das operações portuárias.
- 3- A limpeza das áreas utilizadas, bem como a recolha dos resíduos sólidos resultantes do manuseamento de cargas durante a realização de operações portuárias, devem processar-se imediatamente após a conclusão destas, podendo a Administração mandar executar essas tarefas se não realizadas prontamente pela entidade responsável, debitando a esta os correspondentes encargos.

Artigo 73º

Animais vivos

- 1- O embarque ou desembarque de animais vivos será efectuado por processos adequados, de modo a não provocar situações penosas para esses animais, acidentes, danos ou atrasos das operações.
- 2- No caso de se verificarem acidentes ou prejuízos resultantes do não cumprimento do estabelecido no número anterior, a responsabilidade pelos mesmos impende sobre as empresas de estiva intervenientes.

SECÇÃO III

Armazenagem

Artigo 74º

Armazenagem de cargas

- 1- As mercadorias descarregadas ou a carregar poderão ser depositadas nos armazéns ou terraplenos da Administração a esse fim destinados, mediante prévia requisição efectuada através da aplicação informática ou outros meios em uso na autoridade portuária. O local onde as mercadorias podem ser depositadas será determinado pela Administração.
- 2- Considera-se armazenagem, o estacionamento das mercadorias no recinto do porto, quer nos cais, terraplenos, armazéns ou telheiros, quer sobre os veículos que as transportam.
- 3- A armazenagem pode ser:
 - a) Coberta - aquela em que as mercadorias são recolhidas em armazéns, telheiros ou quaisquer recintos devidamente resguardados dos agentes atmosféricos;
 - b) Descuberta - nas restantes situações.

Artigo 75º

Armazenagem coberta

- 1- A Administração poderá determinar a armazenagem coberta para as mercadorias cuja colocação ao ar livre se torne inconveniente.
- 2- A Administração pode recusar a armazenagem coberta para as mercadorias cuja colocação em armazém se torne inconveniente.

Artigo 76º

Proibição de armazenagem nas zonas de trabalho ou de trânsito

1. As mercadorias desembarcadas ou a embarcar não podem permanecer nas zonas de trabalho ou de trânsito, para além dos períodos de serviço dos navios, devendo ser obrigatoriamente colocadas, pelos responsáveis, nas zonas de armazenagem que lhes forem destinadas.
2. A Administração poderá autorizar que determinadas mercadorias possam permanecer junto aos navios durante o tempo em que os mesmos se mantenham atracados no respectivo porto e desde que a permanência dessas mercadorias não provoque prejuízos a terceiros.

Artigo 77º

Armazenagem de mercadorias perigosas

1. A armazenagem de mercadorias perigosas deve realizar-se em conformidade com as normas Especiais de Segurança Marítima e Portuária e as normas do Manual de Segurança vigentes no porto
2. A armazenagem de mercadorias ou materiais explosivos nos recintos portuários é proibida.
3. Em casos excepcionais, devidamente justificados, e desde que se encontrem reunidas todas as condições dos normativos legais de segurança física, a Administração poderá autorizar a armazenagem de mercadorias ou materiais a que se refere o número anterior, fazendo depender essa autorização da obrigação de vigilância directa e permanente, a expensas do interessado, da sinalização apropriada do local de depósito, da presença de bombeiros dotados de meios adequados de segurança, da prestação de garantia de responsabilidade civil por danos pessoais ou materiais decorrentes de eventuais deflagrações e ainda de outras medidas que forem julgadas indispensáveis.
4. A armazenagem de mercadorias inflamáveis, combustíveis, oxidantes e outras também consideradas perigosas será permitida desde que sejam respeitadas as normas regulamentares em vigor, sem prejuízo de a autoridade portuária determinar a adopção de medidas especiais aos interessados, quando as circunstâncias o aconselharem.
5. A Administração poderá impedir a armazenagem nos seus recintos de quaisquer mercadorias consideradas nocivas, bem como exigir a sua remoção para outros locais ou ordenar a sua saída.

Artigo 78º

Mercadorias avariadas

1. As mercadorias que desembarquem avariadas e não sejam embarcadas de imediato serão armazenadas com conhecimento da Alfândega, nos locais e por períodos que lhes forem fixados pela Administração, não sendo esta responsável por eventuais extravios ou prejuízos causados às mesmas, salvo disposição em contrário.
2. As mercadorias desembarcadas que não voltem a ser embarcadas e que se encontrarem em decomposição ou putrefacção serão imediatamente retiradas, mediante o cumprimento das normas aduaneiras.
3. Os encargos inerentes à operação referida no número anterior e a quaisquer outras dela resultantes serão sempre da responsabilidade do consignatário da mercadoria ou, no caso de este não ser conhecido ou não existir, do armador ou do transportador marítimo.

Artigo 79º

Enlotamento das mercadorias

1. As entidades autorizadas a efectuar armazenagem das mercadorias são obrigadas a fazer o seu enlotamento em condições de segurança para o pessoal, mercadorias, equipamento e instalações.
2. O enlotamento das cargas deverá ainda permitir um bom aproveitamento das instalações, ocupando o mínimo espaço possível em superfície e altura.
3. A autoridade portuária poderá suspender ou alterar os trabalhos de enlotamento de mercadorias, sempre que não sejam respeitados os princípios estabelecidos no número anterior ou quando não forem observadas normas existentes sobre tal matéria.
4. Serão da responsabilidade das empresas de estiva as avarias provocadas pela inobservância das normas estabelecidas nos números anteriores.

Artigo 80º

Remoção de mercadoria e equipamentos

1. No exercício da sua competência de coordenação, a autoridade portuária poderá mandar remover as mercadorias ou equipamentos depositados ou estacionados nos seus cais, armazéns e terraplenos, sempre que as circunstâncias o exijam.
2. Quando as entidades responsáveis pelas mercadorias não procederem à sua remoção, nos prazos que lhes forem estabelecidos, a desocupação dos cais, armazéns e terraplenos poderá ser feita pelos Serviços da Administração, por conta e risco daquelas entidades e sem direito a indemnização.

Artigo 81º

Remoção de lixos e resíduos

1. Incumbe à Administração zelar pela limpeza e recolha de lixos.
2. Os resíduos produzidos ou resultantes do manuseamento de mercadorias, em parque, serão recolhidos pela APVC a expensas do titular das mesmas.

Artigo 82º

Cargas, coisas e objectos abandonados

1. Consideram-se abandonadas as cargas, coisas ou objectos que permaneçam na área portuária sem autorização da Administração ou para além dos períodos autorizados e

que, após notificação do respectivo depositante, dono ou consignatário, ou de quem o substitua, o mesmo não proceda à sua remoção no prazo que lhe for fixado.

2. A notificação referida no número anterior será feita pessoalmente ou por outro expediente que permita obter comprovativo da sua recepção, devendo, em caso de desconhecimento da identidade do dono, do consignatário ou de quem o substitua, bem como do seu endereço ou paradeiro, ser efectuada através de editais afixados nos locais habituais e nas áreas de exploração do porto e também de publicação em dois jornais de grande tiragem em dois dias consecutivos.
3. As cargas, coisas ou objectos considerados abandonados e sujeitos à acção fiscal são relacionados e entregues à Alfândega, nos termos da legislação aduaneira.
4. O dono, o consignatário, ou quem os substitua, de cargas, coisas ou objectos considerados abandonados e não sujeitos à acção fiscal são responsáveis pela sua remoção, obrigando-se a pagar à Administração a realização desse serviço, se o não executarem no prazo que lhes for fixado para esse efeito, cumulativamente com as taxas de armazenagem devidas até à data da remoção.
5. Sempre que, ao abrigo do número anterior, a Administração tiver de proceder à remoção de bens abandonados, poderá apropriar-se deles, nos termos gerais do direito, e proceder à sua venda, revertendo o produto desta, em primeiro lugar, para o pagamento das dívidas à Administração, se não houver outras que, legalmente, devam ter preferência.

Artigo 83º

Remoção de cargas, coisas e equipamentos

1. No exercício da sua competência de coordenação, os serviços da APVC poderão mandar remover ou transferir as cargas, coisas ou equipamentos depositados ou estacionados nos cais, armazéns e terraplenos, sempre que as circunstâncias o exijam.
2. Quando as entidades responsáveis pelas cargas, coisas e equipamentos não procederem à sua remoção ou transferência nos prazos que lhes forem fixados, essa operação poderá ser efectuada pelos serviços da APVC, por conta e risco daquelas entidades e sem direito a indemnização.
3. Em caso de reconhecida necessidade e mediante autorização da Alfândega e aviso prévio ao depositante, pode a Administração promover a remoção, para outros locais, de cargas ou contentores, cheios ou vazios, independentemente do seu regime aduaneiro, sendo os encargos com a remoção de sua responsabilidade.
4. A Administração não é responsável por quaisquer prejuízos, danos ou ocorrências que se verifiquem em consequência da remoção referida no número anterior, não tendo os depositantes, donos, consignatários e expedidores das cargas ou dos contentores direito a qualquer indemnização por aquele facto.

CAPÍTULO IV Passageiros

Artigo 84º Regime dos passageiros

1. Os passageiros, quanto às características das embarcações que os transportam, consideram-se de navegação marítima ou de navegação fluvial.
2. Os passageiros, quanto ao regime do seu movimento, consideram-se:
 - a) Embarcados - os passageiros que iniciem a sua viagem no porto.
 - b) Desembarcados - os que terminam a sua viagem no porto.
 - c) Em trânsito - os que vindo a bordo de embarcações que cheguem ao porto continuem a sua viagem nas mesmas, podendo, durante a respectiva escala, desembarcar e reembarcar.

Artigo 85º

Lista de passageiros de navegação marítima

1. Os agentes das embarcações que transportem passageiros têm obrigatoriamente de avisar a autoridade portuária, através da JUP, com a antecedência mínima de 24 horas, do número de passageiros a embarcar e a desembarcar, assim como os horários previstos para a movimentação de bagagens e passageiros.
2. O agente da embarcação é responsável por todos os prejuízos resultantes do incumprimento do preceituado no número anterior.

Artigo 86º

Desembarque e embarque de passageiros de navegação marítima

1. O desembarque ou embarque de passageiros efectua-se nos locais indicados pela autoridade portuária, através de passadiços apropriados.
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 fronteira.

Artigo 87º

Bagagem de passageiros de navegação marítima

1. A movimentação de bagagem de camarote é efectuada directamente pelo agente de navegação ou através de entidade contratada para o efeito, com conhecimento e autorização prévios da Administração.
2. Compete aos serviços da autoridade portuária estabelecer as horas de início e conclusão de cada operação de movimentação de bagagens, bem como coordenar e fiscalizar o respectivo serviço de movimentação, sem prejuízo das atribuições conferidas por lei a outras autoridades.
3. A movimentação de bagagem de camarote, no desembarque, compreende o transporte de bordo para o local onde será efectuada a revisão aduaneira e deste local até à porta exterior do porto, sobre veículo ou não.
4. A movimentação de bagagem de camarote a embarcar compreende o transporte desde a porta de entrada do porto até ao local onde será efectuada a revisão aduaneira e deste para bordo, passando pelo sistema de segurança.

5. A movimentação de bagagem de porão rege-se pelas normas aplicáveis à movimentação de mercadorias.

CAPÍTULO V **Equipamento**

SECÇÃO I **Disposições comuns**

Artigo 88º **Equipamento**

Considera-se equipamento qualquer máquina, aparelho, instrumento, embarcação e outros meios que se destinem à realização ou participação nos serviços portuários, quer servindo para a efectivação directa de cada operação, quer fazendo parte do conjunto de meios nela utilizados.

Artigo 89º **Obrigatoriedade de uso do equipamento da Administração**

Nos terminais e instalações portuárias sob gestão da autoridade portuária não é obrigatório o uso de equipamentos da Administração, excepto para a movimentação vertical de cargas.

Artigo 90º **Equipamento terrestre**

1. Consideram-se equipamentos terrestres as máquinas, aparelhos, instrumentos e utensílios destinados a serem utilizados em terra pelas embarcações, contentores, cargas e passageiros, para a sua movimentação no porto.
2. Nos terminais e instalações especializados geridos directamente pela autoridade portuária, não é obrigatório o uso de equipamento da Administração na movimentação horizontal de cargas, podendo, no entanto, o mesmo ser-lhe requisitado sempre que disponível e seja adequado ao fim a que se destina.
3. Nos espaços e instalações licenciados ou concessionados para a realização de operações portuárias, constitui obrigação do respectivo titular dispor do pessoal e equipamentos necessários e adequados ao objecto da licença ou concessão.
4. Nas restantes instalações, a movimentação vertical de cargas é assegurada pela Administração, com excepção dos casos em que, por insuficiência do equipamento ou a pedido dos interessados, seja autorizada a utilização de equipamento próprio, nas condições que forem acordadas.
5. Os equipamentos terrestres a utilizar na operação portuária deverão reunir as adequadas condições de funcionamento e segurança, sendo impedida a sua utilização quando tal não se verifique.
6. As normas relativas à utilização de equipamento terrestre poderão ser objecto de regulamentação específica, a aprovar pela Administração.

Artigo 91º **Equipamento flutuante**

1. Consideram-se equipamentos flutuantes as embarcações, máquinas, aparelhos e instrumentos destinados a serem utilizados a nado por embarcações, cargas e passageiros.
2. As normas relativas à utilização de equipamento flutuante poderão constar de regulamento específico, a aprovar pela Administração.

Artigo 92º

Aluguer de equipamento

Considera-se aluguer de equipamento a cedência temporária de equipamento portuário aos clientes do porto, em regra fundada na respectiva requisição prévia aos serviços da Administração, mediante a contrapartida do pagamento das taxas correspondentes e quando o mesmo não esteja incluído na prestação de um serviço global.

Artigo 93º

Requisição do equipamento da Administração

1. Os pedidos de equipamentos da Administração destinados à movimentação vertical e horizontal de cargas serão efectuados mediante requisição aos serviços da APVC, através da JUP, em obediência às normas e respeitando os prazos de antecedência que estiverem estabelecidos.
2. Exceptuam-se das condições impostas no número anterior os pedidos de equipamento cuja atribuição não careça de prévia planificação dos serviços da APVC, nomeadamente básculas, ferramentas e outros.

Artigo 94º

Prioridade na distribuição do equipamento da Administração

1. Para efeitos de atribuição do equipamento da Administração, as operações de descarga e carga dos navios têm sempre prioridade sobre todas as outras.
2. Será da competência dos serviços da Administração a gestão da distribuição dos equipamentos requisitados.
3. No caso de se verificar a insuficiência de equipamento em relação ao número de unidades requisitadas, será efectuado o respectivo rateio, de modo a que sejam tidas em conta, como razões de prioridade, mormente, a indisponibilidade de meios para carga ou descarga da mercadoria pelo próprio navio, a ordem de chegada deste ao porto, a importância da mercadoria ou urgência da sua carga ou descarga, a produtividade e a proximidade do termo das operações.

Artigo 95º

Realização de serviços fora do porto

Em casos excepcionais e nas condições permitidas por lei, a Administração poderá realizar trabalhos de movimentação de cargas, peças, máquinas ou outros materiais, com o seu equipamento, fora das áreas de exploração portuária.

SECÇÃO II

Equipamento de movimentação vertical

Artigo 96º

Movimentação vertical

Considera-se movimentação vertical a que resulta da utilização de aparelhos elevatórios no embarque ou desembarque de cargas e que seja realizada do navio para terra ou vice-versa.

Artigo 97º

Utilização de equipamento da Administração

1. Salvo em casos especiais devidamente justificados e autorizados, no embarque e desembarque de cargas é obrigatório o uso de equipamento de movimentação vertical da Administração, sempre que esta o tenha disponível e o mesmo seja adequado à movimentação das cargas envolvidas.
2. Sempre que, por conveniência da Administração, for fornecido equipamento com capacidade superior à do efectivamente requisitado, a taxa aplicável será a correspondente à do equipamento solicitado.

Artigo 98º

Utilização de equipamento estranho à Administração

1. Quando a Administração não dispuser de equipamento de movimentação vertical suficiente ou adequado para a realização das operações para que foi requisitado, poderá autorizar a utilização de equipamento de terceiros, desde que o mesmo possua características e especificações técnicas que se ajustem às condições de trabalho e do local onde irá operar.
2. O equipamento estranho à Administração e utilizado nos termos do número anterior deverá reunir perfeitas condições de conservação e de segurança, sendo os serviços da APVC informados antes do início das operações das respectivas características operacionais e de trabalho.
3. Sempre que a Administração considere verificar-se a utilização inapropriada, deficiente ou insuficiente do equipamento, fará cessar as operações em que o mesmo seja interveniente.
4. As consequências de acidentes ou de outras ocorrências causadas por avaria ou mau estado do equipamento utilizado, ou pelo seu uso indevido, serão imputadas aos responsáveis pela sua utilização.

Artigo 99º

Normas de utilização do equipamento da Administração

1. A capacidade máxima de carga é a que se encontrar assinalada nos equipamentos ou a que, para cada situação, venha a ser atribuída pela Administração.
2. A carga máxima poderá ser eventualmente ultrapassada, apenas em situações de movimentos pontuais e nas unidades em que tal seja permitido, desde que os serviços da APVC se certifiquem da total segurança dessa operação e a autorizem previamente.
3. Os requisitantes são obrigados a informar antecipadamente os serviços da APVC da existência de cargas cujo peso unitário ultrapasse a capacidade do equipamento requisitado e que, por isso, venham a requerer a utilização de unidades de maior capacidade.
4. Os serviços da APVC poderão determinar a pesagem das cargas sem peso declarado, quando se presume que excedam a capacidade máxima do equipamento requisitado ou a utilizar na sua movimentação, sendo as operações de pesagem da conta do utilizador.

5. São da responsabilidade do requisitante os prejuízos ou danos resultantes da utilização do equipamento da Administração para a movimentação de cargas cujo peso exceda a capacidade máxima desse equipamento, quando não tenham sido declarados os pesos exactos das cargas a movimentar.

Artigo 100º

Danos resultantes das características das cargas

Os danos causados pelas cargas movimentadas com o equipamento da Administração, quando resultem da agressividade das próprias cargas ou da insuficiência da sua embalagem ou modo de acondicionamento, serão imputados à empresa de estiva responsável pela operação.

Artigo 101º

Normas de utilização de guindastes

1. As cargas serão sempre suspensas a partir da vertical da extremidade da lança, não sendo permitido o uso dos guindastes para remover cargas a distâncias superiores à do respectivo alcance máximo.
2. O movimento de translação dos guindastes com cargas suspensas será proibido.
3. Não é permitido o recurso a uma segunda unidade para auxiliar qualquer guindaste na movimentação de cargas cujo peso exceda a sua capacidade máxima, sendo também interdito o uso de paus de carga de bordo ou de outros meios, para esse fim.
4. A movimentação de cargas com guindastes trabalhando em conjunto apenas será autorizada em circunstâncias excepcionais e desde que não seja posta em causa a segurança das manobras a efectuar.
5. As regras estabelecidas nos números anteriores são aplicáveis quer a guindastes eléctricos de via quer a guindastes automóveis sobre pneus.

Artigo 102º

Suspensão dos serviços de guindagem

Sempre que os serviços da APVC considerem constituir perigo ou ser inconveniente o prosseguimento do trabalho nas condições em que está a ser realizado, ou quando se verifique o desrespeito pelo estabelecido neste Regulamento ou em quaisquer disposições legais ou regulamentares aplicáveis, poderão mandar suspender as operações enquanto se mantiverem as causas que motivarem tal decisão.

SECÇÃO III

Equipamento de movimentação horizontal

Artigo 103º

Movimentação horizontal

Considera-se movimentação horizontal a deslocação e arrumação em cais, terraplenos ou armazéns, das cargas desembarcadas ou destinadas a embarque, dentro da área de exploração do porto.

Artigo 104º

Utilização do equipamento

1. Não é obrigatória a utilização de equipamento de movimentação horizontal pertencente à Administração para a movimentação e arrumação em cais, terraplenos ou armazéns das cargas desembarcadas ou destinadas a embarque.
2. A utilização de equipamento automóvel será efectuada com recurso a manobreadores habilitados com a carta profissional de pesados e, na medida do possível, mediante o cumprimento das regras de circulação definidas pelo código da estrada, de forma a que sejam garantidas adequadas condições de segurança para o pessoal, equipamento, cargas e veículos.

Artigo 105º

Equipamento das empresas de estiva

1. Os equipamentos propriedade das empresas de estiva deverão reunir perfeitas condições de segurança e conservação, sendo devidamente identificados e contendo afixadas as respectivas tara e capacidades de carga.
2. Os serviços da Administração poderão exercer funções de fiscalização e inspecção das condições de trabalho e de conservação dos equipamentos pertencentes às empresas de estiva, impondo que os mesmos sejam utilizados de forma racional e impedindo o seu uso quando se verificar a ausência de condições de funcionamento, conservação e segurança.
3. Os equipamentos estranhos à Administração deverão estacionar ou ser colocados nos locais que lhes forem destinados ou indicados pelos serviços da APVC por forma a 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. As empresas de estiva manterão a Administração permanentemente informada do número e características dos equipamentos de movimentação horizontal que constituam as suas frotas, comunicando qualquer alteração que se verifique nas respectivas especificações ou composição.

Artigo 106º

Normas de utilização do equipamento da Administração

1. Na movimentação de cargas com peso superior à capacidade máxima dos equipamentos poderá ser admitida a utilização de duas ou mais unidades em simultâneo, desde que não seja posta em causa a segurança das manobras a efectuar, em condições a definir pela Administração.
2. Poderá ser determinado que a realização de trabalhos nas condições previstas no número anterior seja obrigatoriamente efectuada na presença de um técnico da Administração.

Artigo 107º

Suspensão de trabalhos com equipamento automóvel

Sempre que os serviços da APVC considerem constituir perigo ou ser inconveniente o prosseguimento do trabalho nas condições em que está a ser realizado, ou quando se verifique o desrespeito pelo estabelecido neste Regulamento ou em quaisquer disposições legais ou regulamentares aplicáveis, poderão mandar suspender as operações enquanto se mantiverem as causas que motivarem tal decisão.

SECÇÃO IV

Ferramentas, aparelhos e utensílios

Artigo 108º

Aluguer de materiais e aparelhos diversos

1. A Administração poderá alugar ferramentas, aparelhos e utensílios diversos, tais como cabos, contadores e outros materiais de sua propriedade.
2. Os requisitantes são responsáveis pela correcta utilização e entrega em bom estado de conservação e funcionamento das ferramentas, aparelhos e utensílios alugados nos termos do número anterior.
3. Nos casos de danos causados por incorrecto uso ou deficiente conservação durante o período de aluguer, os requisitantes indemnizarão a Administração pelos custos de reposição ou de reparação do material inutilizado ou avariado e pelos prejuízos inerentes à respectiva imobilização.

Artigo 109º

Norma de utilização

Não é obrigatória a utilização de ferramentas, aparelhos e utensílios da Administração para a movimentação de cargas, podendo, no entanto, as empresas de estiva alugar esse tipo de material à Administração, quando esta o tiver disponível.

Artigo 110º

Identificação e depósito

As ferramentas, aparelhos e utensílios pertencentes às empresas de estiva devem estar devidamente identificados e ser depositados nos locais que lhes sejam indicados pelos serviços da APVC, por forma a que não impeçam ou dificultem a carga ou descarga, o tráfego ou a armazenagem das cargas nos cais e terraplenos.

SECÇÃO V

Balanças e básculas

Artigo 111º

Normas de utilização das básculas

1. A entrada e saída de veículos na plataforma das básculas portuárias deve fazer-se a velocidade não superior a 10 Km/h e sem travagens bruscas.
2. O veículo a pesar deve ficar em posição centrada relativamente à plataforma da báscula.
3. Não é permitida a entrada e estacionamento, na plataforma da báscula, de veículos e cargas com pesos superiores à capacidade máxima daquela.

Artigo 112º

Pesagens

1. As pesagens efectuadas em báscula da Administração serão registadas em impresso próprio, do qual será fornecido pelo menos um exemplar ao cliente, quando o serviço de pesagem tiver sido por este requisitado.

2. Sempre que o julgue conveniente, poderá a Administração obrigar à pesagem de cargas nas suas básculas, não havendo nestes casos lugar à cobrança do serviço.

SECÇÃO VI

Paragens dos equipamentos

Artigo 113º

Responsabilidade por avarias ou paragens fortuitas

A Administração não responde pelos prejuízos resultantes de paralisações dos equipamentos que haja cedido a terceiros por aluguer, provocadas por avarias, greves ou outras causas fortuitas que possam ocorrer durante a prestação dos serviços.

CAPÍTULO VI

FORNECIMENTOS E SERVIÇOS DIVERSOS

SECÇÃO I

Água doce

Artigo 114º

Fornecimento de água doce

1. O fornecimento de água doce a instalações dentro das áreas de exploração e expansão portuária será efectuado pela Administração, nos termos e condições para esse efeito estabelecidos no Regulamento de Tarifas.
2. Quando disponha dos meios para o efeito, caberá à Administração o fornecimento de água doce às embarcações estacionadas dentro do porto.
3. Poderá, em casos especiais, a Administração autorizar que outras entidades efectuem o fornecimento de água doce às embarcações.

SECÇÃO II

Energia eléctrica

Artigo 115º

Fornecimento de energia eléctrica

1. A Administração poderá efectuar o fornecimento de energia eléctrica às instalações terrestres localizadas dentro das áreas de exploração e expansão portuárias, nos termos e condições estabelecidos para esse efeito no Regulamento de Tarifas.
2. Quando as circunstâncias o permitirem, poderá também a Administração fornecer energia eléctrica para bordo das embarcações.
3. Os fornecimentos de energia referidos nos números 1 e 2 serão condicionados ao licenciamento prévio das instalações a abastecer por parte da Administração ou à apresentação, pelo requisitante, de termo de responsabilidade adequado.

SECÇÃO III

Mão-de-obra

Artigo 116º

Fornecimento de mão-de-obra

A Administração poderá efectuar a cedência de mão-de-obra aos clientes do porto, mediante requisição, nas condições estabelecidas no Regulamento de Tarifas.

SECÇÃO IV Combustíveis

Artigo 117º Fornecimento de combustíveis

A Administração poderá autorizar o abastecimento de combustíveis a navios por camião-cisterna, desde que salvaguardados o estrito cumprimento da legislação aplicável e das normas de segurança e regulamentos que se encontrem em vigor.

SECÇÃO V Outros serviços

Artigo 118º Fornecimento de bens e materiais de consumo

A Administração poderá efectuar fornecimentos de materiais de consumo ou outros bens, mediante requisição, nas condições estabelecidas no Regulamento de Tarifas.

Artigo 119º Serviços diversos

A Administração poderá prestar aos clientes do porto ou colocar à sua disposição outro tipo de serviços, nas condições previstas no Regulamento de Tarifas em vigor ou de regulamentos específicos que venha a aprovar.

CAPÍTULO VII VIGILÂNCIA, ACESSOS E CIRCULAÇÃO

SECÇÃO I Vigilância

Artigo 120º Regime

1. A vigilância e a fiscalização das zonas portuárias reger-se-ão por regulamentos específicos a aprovar pela Administração.
2. Independentemente das competências atribuídas por lei a outras entidades, nomeadamente autoridades marítima e aduaneira, a Administração, ou quem a substitua, efectua a vigilância da área portuária através dos seus funcionários e agentes ou serviços de segurança próprios.

Artigo 121º Vigilância e fiscalização

1. A Administração poderá dispor de agentes para a vigilância e fiscalização da área de jurisdição portuária, salvaguardadas as atribuições conferidas às autoridades policiais, marítima, de fronteira e fiscalização aduaneira.

2. No desempenho das suas funções de fiscalização e de vigilância, os agentes da Administração são equiparados aos agentes da autoridade ou força pública, podendo, sempre que as circunstâncias o imponham, solicitar o auxílio de outras autoridades.
3. Os agentes da Administração que exerçam funções de fiscalização ou vigilância, ou que realizem outros serviços na área de exploração portuária que lhes confirmem tais competências, serão portadores de identificação adequada, podendo também usar fardamento especial.

SECÇÃO II

Acesso às áreas do porto

Artigo 122º

Livre acesso

A realização das acções ou actividades previstas no presente Regulamento não poderá, em caso algum, impedir o livre acesso e o exercício de inspecções, fiscalização, conferência, vistoria e peritagem às autoridades, no âmbito das suas competências, ou eventualmente a outras a quem a lei atribua essas funções, desde que exercidas por pessoal devidamente identificado ou credenciado para o efeito.

Artigo 123º

Entrada a bordo

A entrada a bordo das embarcações fundeadas ou acostadas e o acesso às instalações e edificações privadas, licenciadas, concessionadas ou em qualquer outro regime legal ou regulamentar de cedência, localizadas nos recintos portuários, serão facultados ao pessoal da Administração mediante a exibição de credencial ou do respectivo cartão de identificação, quando no exercício das suas funções.

Artigo 124º

Pessoas e veículos

1. O acesso de pessoas e veículos aos recintos portuários e zonas vedadas e a circulação e permanência de viaturas nas áreas e parques de estacionamento do porto serão regulamentados pela Administração (**Anexo 5**), podendo a entrada ser condicionada ao pagamento de taxas de portagem, a fixar no regulamento de tarifas.
2. Compete à Administração conceder as autorizações necessárias para o acesso aos recintos portuários de pessoas e veículos que, por razões das suas funções ou serviços, necessitem de ali exercer a sua actividade.
3. Todas as pessoas ou condutores de veículos titulares de documento de livre acesso emitido pela Administração deverão exibi-lo à entrada dos recintos portuários.
4. O não cumprimento do estabelecido no número anterior retira-lhes as prerrogativas que os referidos documentos lhes conferem.

SECÇÃO III

Circulação e estacionamento nas áreas do porto

Artigo 125º

Circulação e estacionamento

1. Dentro dos recintos portuários a Administração poderá estabelecer e fazer cumprir normas sobre a circulação e estacionamento de veículos, definindo áreas de exploração, de circulação e de estacionamento, de acordo com os condicionamentos existentes.
2. Sempre que circunstâncias especiais o determinem, a Administração poderá alterar pontualmente as regras sobre circulação e estacionamento que se encontrem em vigor ou substituí-las por outras que venham a ser aprovadas.
3. Em tudo o que não estiver regulamentado pela Administração será aplicável o disposto no Código de Estrada.

Artigo 126º

Condicionamento de circulação

1. As pessoas e veículos autorizados a entrar nos recintos portuários deverão apenas dirigir-se para os locais a que se destinam, acatar as ordens e instruções da Administração, dadas através de funcionários e agentes desta, e respeitar a sinalização existente e as regras de circulação e estacionamento estabelecidas.
2. Dentro dos recintos portuários, os funcionários e agentes da Administração poderão proceder à identificação de pessoas ou veículos, ou determinar a sua retirada para outros locais, de acordo com as circunstâncias que se verificarem.
3. Os funcionários e agentes da Administração determinarão a saída dos recintos portuários às pessoas ou veículos que nelas entrem indevidamente, que perturbem a ordem, que não acatem as suas instruções, que se intrometam abusivamente nas operações ou, ainda, que desobedeçam às normas e regulamentos em vigor.
4. Nos casos referidos no número anterior, a Administração poderá interditar a entrada nos recintos portuários aos transgressores, sem prejuízo de procedimento disciplinar, contra-ordenacional ou criminal a que haja lugar.

Artigo 127º

Proibição da circulação de veículos

1. É proibido o acesso de veículos às zonas de trabalho, excepto nos seguintes casos:
 - a) Veículos utilizados no transporte de cargas desembarcadas ou a embarcar, de ou para navios atracados;
 - b) Veículos que transportem materiais ou abastecimentos para consumo de bordo;
 - c) Veículos da Administração;
 - d) Veículos oficiais que transportem agentes de entidades com intervenção na zona do porto;
 - e) Veículos que para tal sejam autorizados pelos serviços da APVC.
2. Tendo em vista garantir o rendimento, segurança e eficiência dos trabalhos portuários, poderão os serviços da APVC proibir ou condicionar, por meio de sinalização ou através dos seus funcionários e agentes, o acesso a quaisquer zonas de trabalho de veículos autorizados a circular nessas zonas.
3. O trânsito dos veículos não discriminados no nº1 deste artigo apenas é permitido nas faixas de circulação rodoviária que se encontrem definidas.
4. Poderão também os funcionários e agentes da APVC proibir ou condicionar temporariamente a circulação de veículos nas faixas de circulação rodoviária referidas no número anterior, quando circunstâncias especiais assim o imponham.

Artigo 128º

Proibição de estacionamento de veículos

1. É proibido o estacionamento de veículos nos seguintes locais:
 - a) Zonas de depósito ou de armazenagem de cargas, devidamente demarcadas, salvo quando se trate de veículos utilizados no transporte de cargas a levantar ou a depositar nesses locais;
 - b) Zonas de trânsito, desde que desse estacionamento possam advir perturbações para a normal circulação ou para os trabalhos portuários;
 - c) Zonas de trabalho, mesmo para os veículos que a elas têm acesso, quando aí permaneçam para além do tempo indispensável ou possam perturbar o bom andamento das operações;
 - d) Parques de estacionamento limitado, quando em violação das indicações dos respectivos sinais;
 - e) Em qualquer área devidamente sinalizada com essa proibição.
2. O estacionamento de veículos não utilizados na exploração portuária, apenas será permitido em parques demarcados e nas áreas expressamente destinadas para esse efeito pelos serviços da APVC.

Artigo 129º

Velocidade permitida dentro do recinto portuário

A velocidade máxima permitida aos veículos ou máquinas que circulem no recinto portuário é de 30 km/hora, sem prejuízo de limite inferior que se encontre localmente assinalado.

CAPÍTULO VIII

EXERCÍCIO DE ACTIVIDADES E UTILIZAÇÃO DE ESPAÇOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

SECÇÃO I

Exercício de actividades e utilização de espaços e instalações

Artigo 130º

Exercício de actividades

1. O exercício de quaisquer actividades na área de jurisdição da APVC, mormente, actividades comerciais ou industriais, incluindo publicidade, depende da prévia emissão do correspondente título pela Administração, nos termos da legislação aplicável, sem prejuízo das demais autorizações, licenças, aprovações e pareceres, exigidos por lei ou regulamento.
2. O título emitido, em geral, licença ou contrato de concessão, fixará as condições específicas a observar pelos titulares, incluindo as relativas à segurança e à exploração económica.

Artigo 131º

Utilização de espaços e edificações

1. A utilização de edificações e instalações da APVC, bem como de terraplenos, terrenos, cais, pontes-cais, leito do rio e margens, integrados na área sob jurisdição portuária, dependem da prévia autorização da Administração, a conceder mediante licença ou contrato de concessão, nos termos da legislação aplicável.

2. As condições de utilização serão estabelecidas pelo Conselho de Administração da APVC, caso a caso, salvo disposição legal em contrário.

SECÇÃO II

Licenças de obras

Artigo 132º

Obras

1. Na área de jurisdição da APVC, não pode ser efectuado qualquer tipo de obra, incluindo construções, demolições, escavações, aterros, terraplenagens e movimentações de inertes, sem que previamente a mesma tenha sido autorizada através de licença concedida pela autoridade portuária.
2. A falta de licença ou a violação das condições da licença concedida poderá originar a suspensão ou o embargo da obra, podendo ainda ser ordenada a demolição da construção.
3. As condições de licenciamento de obras serão definidas, caso a caso, pela Administração.

Artigo 133º

Depósito de inertes

1. Na área de jurisdição da APVC, o depósito de inertes só poderá efectuar-se mediante autorização prévia, através de licença concedida pela autoridade portuária, obrigatoriamente para os locais determinados para esse efeito e nas condições por ela estabelecidas.
2. As condições de licenciamento do depósito de inertes serão definidas, caso a caso, pela Administração.

Artigo 134º

Dragagens e imersão de dragados

1. As dragagens na área de jurisdição da APVC só podem ser efectuadas mediante autorização prévia, através de licença concedida pela autoridade portuária.
2. A imersão de dragados na área de jurisdição da APVC, só poderá ser efectuada sob licença prévia da Administração, obrigatoriamente para os locais determinados para esse efeito, sem prejuízo da autorização específica da Autoridade Nacional competente.
3. As condições de licenciamento das operações relacionadas com as dragagens e imersão de dragados serão definidas, caso a caso, pela Administração.

SECÇÃO III

Licenças e Concessões

Artigo 135º

Licenças

As licenças atribuídas na área de jurisdição portuária regem-se pela legislação aplicável e pelo clausulado das mesmas.

Artigo 136º **Concessões**

As concessões atribuídas na área de jurisdição portuária regem-se pelo regime legal aplicável, pelo clausulado dos contratos de concessão e pelos regulamentos de exploração dos concessionários, devidamente aprovados pela autoridade portuária.

CAPÍTULO IX **RECOLHA DE RESÍDUOS E ÁGUAS RESIDUAIS**

SECÇÃO I **Gestão de Resíduos**

Artigo 137º **Regulamento de Gestão de Resíduos**

Os procedimentos de recolha, transporte e encaminhamento de resíduos encontram-se fixados no Regulamento de Gestão de Resíduos no Porto (**Anexo 6**), o qual é parte integrante do Plano de Recepção e Gestão de Resíduos, que dá cumprimento à Directiva nº 2000/59/CE, de 27 de Novembro, do Parlamento Europeu e do Conselho.

SECÇÃO II **Drenagem e tratamento de águas residuais**

Artigo 138º **Drenagem de águas residuais**

1. Nas zonas onde exista sistema colectivo de drenagem e tratamento de águas pluviais, é obrigatória a ligação dos efluentes dos edificadados e instalações ao mesmo.
2. A ligação de efluentes aos colectores de águas residuais da APVC está sujeita a autorização prévia da Administração.
3. As condições de ligação serão estabelecidas pelo Conselho de Administração da APVC, caso a caso ou em regulamento próprio a aprovar para o efeito.

Artigo 139º **Tratamento de águas residuais**

1. Os titulares de autorizações, licenças ou concessões para a ocupação de instalações na área portuária são responsáveis pela implementação de sistemas de tratamento.
2. Nas zonas onde exista sistema colectivo de drenagem e tratamento de águas pluviais, poderá, ser autorizada pela APVC a dispensa da implementação dos sistemas de tratamento referidos no número anterior.

CAPÍTULO X **SEGURANÇA NO PORTO**

SECÇÃO I **Segurança da navegação**

Artigo 140º **Normas de segurança**



Nos termos dos artigos 2º e 4º do Decreto-Lei nº 46/2002, de 2 de Março, e Regra 1, alínea b), do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar - 1972 (RIEAM - 72), a segurança da navegação na área de jurisdição portuária encontra-se regulada pelas Normas de Segurança Marítima e Portuária do Porto de Viana do Castelo (**Anexo 3**).

SECÇÃO II

Segurança portuária

Artigo 141º

Regulamento de segurança

A segurança das pessoas, das instalações, das embarcações, das operações, das cargas, bem como a segurança industrial, são reguladas no Regulamento de Higiene e Segurança no Trabalho da Administração do Porto e Plano de Protecção Portuária do Porto.

CAPÍTULO XI

Contra-ordenações e coimas

Artigo 142º

Regime sancionatório

À violação das normas e procedimentos estabelecidos no presente regulamento é aplicável o regime contra-ordenacional estabelecido no DL 49/2002, de 2 de Março.

Anexo 1

Horário do funcionamento do Porto de Viana do Castelo

O horário de funcionamento do Porto de Viana do Castelo é o seguinte:

1. Serviços prestados à entrada, mudanças de cais e saída de navios:
Das 00:00 às 24:00 horas dos dias úteis, sábados, domingos e feriados.
2. Serviços prestados à movimentação de cargas:
Das 08:00 às 24:00 horas dos dias úteis, sábados, domingos e feriados.
3. Serviços administrativos funcionam das 09:00 às 12:30 e das 14:00 às 17:30 horas dos dias úteis.

Anexo 2

NORMAS E PRAZOS DE REQUISIÇÃO, ALTERAÇÃO E ANULAÇÃO DE SERVIÇOS

1. Operações marítimas (pilotagem e amarração)

O regime de requisição, alteração e anulação de serviços de operações marítimas, designadamente a pilotagem e a amarração, é o seguinte:

- a) As requisições serão aceites, desde que o respectivo pedido seja efectuado dentro do horário de funcionamento dos serviços administrativos, com a antecedência mínima de 2 (duas) horas relativamente à hora prevista para a prestação dos serviços;
- b) A alteração ou a anulação dos serviços requisitados para os dias úteis, entre as 08:00 e as 22:00 horas, será aceite sem encargos para o requisitante, quando o pedido ocorra com a antecedência mínima de uma hora, relativamente àquela para que os serviços tenham sido marcados;
- c) O não cumprimento do disposto na alínea anterior implicará o pagamento de 25% das taxas correspondentes, para além das taxas devidas pelos serviços que vierem a ser efectivamente prestados.
- d) A alteração ou a anulação dos serviços requisitados para os dias úteis, entre as 22:00 e as 08:00 horas, ou Sábados, será aceite sem encargos para o requisitante, quando o pedido ocorra até às 21:00 horas de Segunda a Sexta-Feira;
- e) O não cumprimento do disposto na alínea anterior implicará o pagamento de 50% das taxas correspondentes, para além das taxas devidas pelos serviços que vierem a ser efectivamente prestados.
- f) A alteração ou a anulação dos serviços requisitados para Domingos será aceite sem encargos para o requisitante, quando o pedido ocorra até às 12:00 horas de Sábado, salvo quando este coincida com um feriado, caso em que o prazo limite passará a ser as 21:00 horas do dia útil anterior;
- g) A alteração ou a anulação dos serviços requisitados para Feriados ou dias considerados como tal, será aceite sem encargos para o requisitante, quando o pedido ocorra até às 21:00 horas do dia útil anterior;
- h) O não cumprimento do disposto nas alíneas f) e g) implicará o pagamento de 75% das taxas correspondentes, para além das taxas devidas pelos serviços que vierem a ser efectivamente prestados;
- i) Os serviços requisitados e que sejam alterados ou anulados após a hora prevista para o seu início serão considerados como efectuados e taxados como tal.

2. Movimentação de carga (equipamentos, báscula e assistência)

- 2.1. Para efeito de prestação de serviços à movimentação de carga, consideram-se os seguintes períodos de trabalho:
- 1º Período - das 08:00 às 17:00 horas;
 - 2º Período - das 17:00 às 24:00 horas;
 - O Período das 13:00 às 20:00 horas, com carácter excepcional e para operações que se iniciem e terminem naquele intervalo de tempo.

2.2. Requisições

1. A requisição de serviços, a serem prestados:
 - a) À 2ª feira ou no dia útil seguinte a um feriado, para o 1º período de trabalho, deverá ser efectuada até às 16:30 horas do dia útil anterior.
A APVC confirmará o serviço até às 17:30 horas;
 - b) De 3ª feira a Sábado, para o 1º período de trabalho, deverá ser efectuada na véspera até às 16:30 horas.
A APVC confirmará o serviço até às 17:30 horas;
 - c) De 2ª feira a 6ª feira, para o 2º período de trabalho, deverá ser efectuada até às 10:00 horas, do próprio dia.
A APVC confirmará o serviço até às 12:00 horas;
 - d) Aos Domingos e Feriados, para o 1º ou 2º períodos de trabalho, deverá ser efectuada até às 16:30 horas do dia útil anterior.
A APVC confirmará o serviço até às 17:30 horas.
2. O prolongamento do 1º período de trabalho, para finalizar operações, deverá ser requisitado até às 16:00 horas do próprio dia;
3. O prolongamento do 2º período de trabalho, para finalizar operações, deverá ser requisitado até duas horas antes do seu término;
4. O trabalho durante a hora de refeição deverá ser requisitado até duas horas antes do início da mesma.

2.3. Alterações e Anulações

1. A Alteração ou anulação de serviços que tenham sido requisitados para serem prestados:
 - a) À 2ª feira ou no dia útil seguinte a um feriado, no 1º período de trabalho, será aceite sem encargos para o requisitante, quando o respectivo pedido seja feito até às 12:00 horas de sábado ou até às 21:00 horas do dia útil anterior.

- b) De 3ª feira a Sábado, no 1º período de trabalho, será aceite sem encargos para o requisitante, quando o respectivo pedido seja feito até às 21:00 horas do dia útil anterior;
 - c) De 2ª feira a 6ª feira, no 2º período de trabalho, será aceite sem encargos para o requisitante, quando o respectivo pedido seja feito até às 15:00 horas do mesmo dia;
 - d) Aos Domingos, no 1º ou no 2º períodos de trabalho, será aceite sem encargos para o requisitante, quando o respectivo pedido seja feito até às 12:00 horas de Sábado, salvo quando este coincida com um feriado, caso em que o prazo limite passará a ser as 21:00 horas do dia útil anterior;
 - e) Aos Feriados ou dias considerados como tal, no 1º ou no 2º períodos de trabalho, será aceite sem encargos para o requisitante, quando o respectivo pedido seja feito até às 21:00 horas do dia útil anterior.
2. O não cumprimento dos prazos previstos em 2.3.1., alíneas a) e b), implicará o pagamento de 25% das taxas correspondentes, para além das taxas devidas pelos serviços efectivamente prestados;
 3. O não cumprimento do prazo previsto em 2.3.1., alínea c), implicará o pagamento de 50% das taxas correspondentes, para além das taxas devidas pelos serviços efectivamente prestados;
 4. O não cumprimento dos prazos previstos em 2.3.1., alíneas d) e e), implicará o pagamento de 75% das taxas correspondentes, para além das taxas devidas pelos serviços efectivamente prestados;
 5. Os serviços requisitados e que sejam alterados ou anulados após a hora prevista para o seu início serão considerados como efectuados e taxados como tal.

ANEXO 3

NORMAS DE SEGURANÇA MARÍTIMA E PORTUÁRIA DO PORTO DE VIANA DO CASTELO

ÍNDICE:

1 - DISPOSIÇÕES GERAIS

- 1.1- *Preliminares e definições*
- 1.2- *Procedimentos respeitantes à entrada e estadia de navios que possam pôr em risco a segurança do porto*
- 1.3- *Comunicações em VHF*

2 - PROCEDIMENTO PARA DEMANDAR O PORTO

- 2.1- *Área exterior de aproximação ao porto*
- 2.2- *Condução da navegação*
- 2.3- *Áreas de manobra*
- 2.4- *Dimensões dos navios*
- 2.5- *Navegação no canal principal*
- 2.6- *Locais de atracação*

3 - SERVIÇO DE PILOTAGEM

4 - FUNDEADOUROS

- 4.1- *Fundeadouro exterior*
- 4.2- *Fundeadouros interiores*

5 - AVISO DE CHEGADA

6 - REBOCADORES

7 - PROCEDIMENTOS DURANTE A PERMANÊNCIA NO PORTO

- 7.1- *Normas gerais a observar*
- 7.2- *Amarração*
- 7.3- *Tripulação qualificada a bordo*
- 7.4- *Meios de acesso e de abandono dos navios*
- 7.5- *Movimento de navios dentro do porto*
- 7.6- *Movimento de navios nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo*

8 – ARRIBADAS, DEFICIÊNCIAS, AVARIAS E REPARAÇÕES A BORDO

- 8.1- *Arribadas e Avarias*
- 8.2- *Participação de avarias*
- 8.3- *Reparações*
- 8.4- *Serviços efectuados por mergulhadores*

9 - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DESTINADAS AOS NAVIOS

- 9.1- *Autorizações*

9.2- Substâncias perigosas ou poluentes. Carga, descarga e trânsito

10 - POLUIÇÃO

- 10.1- *Proibição de poluir*
- 10.2- *Prevenção da poluição*
- 10.3- *Poluição atmosférica*
- 10.4- *Uso de dispersantes*
- 10.5- *Declaração de lastro*
- 10.6- *Lastros*

11 - REGULAMENTO DE SEGURANÇA (ISPS CODE) E REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO

12 - DRAGAGENS E LANÇAMENTO DE DRAGADOS

13 - PROVAS DESPORTIVAS

14 - WINDSURF E KITESURF

ANEXOS

ANEXO 3.1 – *Plantas de Localização*

- 3.1.1. *Aproximações a Viana do Castelo (Área de Pilotagem Obrigatória)***
- 3.1.2. *Fundeadoiro Exterior e Zona de Manobra de Dragas***
- 3.1.3. *Barra, Canais de Acesso e Áreas de Manobra***
- 3.1.4. *Área Proibida a Pesca Lúdica***

ANEXO 3.2 - *PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE REBOQUE EM PORTO*

ANEXO 3.3 - *PLANO DE COMUNICAÇÕES DO PORTO DE VIANA DO CASTELO*

ANEXO 3.4 - *CONTACTOS TELEFÓNICOS*

ANEXO 3.5 - *LISTA DE DISTRIBUIÇÃO*

NORMAS DE SEGURANÇA MARÍTIMA E PORTUÁRIA DO PORTO DE VIANA DO CASTELO

1 - DISPOSIÇÕES GERAIS

1.1- PRELIMINARES E DEFINIÇÕES

- a) As presentes normas aplicam-se ao Porto de Viana do Castelo, na área de jurisdição da APVC – Administração do Porto de Viana do Castelo, S. A., designadamente nas áreas de aproximação, fundeadouros, canais de acesso, bacias de manobra e áreas adjacentes a todos os terminais de carga geral, passageiros, pesca, náutica de recreio e actividade marítimo turística, docas e estaleiros navais.
- b) O movimento de entrada e saída de navios no porto de Viana do Castelo é permitido durante as 24 horas do dia, salvo se o Capitão do Porto, por motivos meteorológicos ou qualquer anomalia, determinar o contrário, e tendo em conta restrições decorrentes das características dos navios, condições de maré, visibilidade, estado da barra, calado e comprimentos dos navios ou outras a definir pela Autoridade Portuária.
- c) No Porto de Viana do Castelo consideram-se navios desgovernados, para além dos designados na alínea f) da Regra 3, do RIEAM-72, o trem de reboque em que o navio rebocado não disponha de máquina ou leme.
- d) No Porto de Viana do Castelo são considerados navios com capacidade de manobra reduzida, além dos designados na alínea g) da Regra 3, do RIEAM-72, todos os navios de comércio e de pesca do largo que naveguem nas águas interiores do porto.
- e) Em caso de acidente, nomeadamente explosão ou incêndio a bordo de navios, abaloamento, encalhe ou afundamento, a Autoridade Portuária assumirá o controlo e a coordenação das operações relacionadas com a situação de emergência criada, sem prejuízo das atribuições próprias de outras entidades, nomeadamente da Autoridade Marítima.

1.2- PROCEDIMENTOS RESPEITANTES À ENTRADA E ESTADIA DE NAVIOS QUE POSSAM PÔR EM RISCO A SEGURANÇA DO PORTO

- a) A entrada na barra e estadia no Porto de Viana do Castelo, de navios nas condições que a seguir se indicam, só é permitida mediante autorização da Autoridade Portuária e nas condições por ela expressas na ocasião, sem prejuízo das competências atribuídas ao Capitão do Porto, designadamente as que constam no nº 2 do EDITAL 01/2007 da Capitania:
 - Navios com alterações das condições normais de estabilidade;
 - Navios com água aberta ou com fogo a bordo (especialmente se transportarem substâncias explosivas, inflamáveis ou susceptíveis de provocar poluição);
 - Navios com indicação para interdição de entrada ou estacionamento no porto por parte da Autoridade de Inspeção (IPTM) no âmbito do Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros (RINE) – Decreto-Lei nº 195/98, de 10 de Julho;
 - Navios com qualquer tipo de avaria no aparelho motor, ou no leme;
 - Trens de reboque (com excepção dos constituídos por rebocadores ou embarcações locais).

- b) Qualquer Autoridade, comandante de navio, mestre de embarcação ou navegador de recreio que tome conhecimento de anomalias que possam comprometer a segurança da navegação ou do próprio navio, nomeadamente as citadas na alínea **a)** ou que constituam ameaça de dano para o meio ambiente marinho, deverá informar de imediato a Autoridade Portuária.
- c) Em qualquer das situações previstas na alínea **a)**, caso seja concedida autorização para a entrada do navio no Porto, a Autoridade Portuária informará a Capitania do Porto de Viana do Castelo, de acordo com o estipulado no Artº 21º do Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros (RINE) promulgado pelo Decreto-Lei nº 195/98 e o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, IP.

1.3- COMUNICAÇÕES EM VHF

- a) Todos os navios dentro do Porto de Viana do Castelo, fundeados ou atracados, deverão manter escuta nos Canais 14 e 16.
- b) A Autoridade Portuária escuta os **canais 14 e 16** das 0900 às 1230 e das 1400 às 1730, sendo que, para além destes períodos, o Departamento de Pilotagem mantém a escuta no canal 14 durante o movimento de navios com piloto a bordo.
- c) No **canal 16** escutam as estações “CAPIMARVIANA” nos dias úteis das 0900 às 1230 e das 1400 às 1700, e “ESTAÇÃO SALVA VIDAS DE VIANA” e “ESTAÇÃO SALVA VIDAS DE ESPOSENDE” nos dias úteis das 0900 às 1200 e das 1300 às 1700 horas.
- d) Todos os navios e embarcações em manobras, de aproximação, entrada no porto, atracação e desatracação, ou navegando nos canais, são obrigados a manter escuta no Canal VHF 14, de acordo com o estabelecido no Plano de Comunicações do Porto de Viana do Castelo, publicado no DR III Série, de 16 de Janeiro de 2002.
- e) O **ANEXO 3.3** a estas Normas complementa a informação respeitante às comunicações em VHF no Porto de Viana do Castelo.

2 - PROCEDIMENTO PARA DEMANDAR O PORTO

2.1- ÁREA EXTERIOR DE APROXIMAÇÃO AO PORTO (ANEXO 3.1.1)

- a) A área exterior de acesso à barra é definida pelos limites:
 - Raio de 2 (duas) milhas, centrado no farolim do Molhe Oeste.
- b) Sempre que surjam dúvidas sobre os avisos em vigor, barra fechada ou aberta ou outras informações, deverá a Capitania ou o Departamento de Pilotagem serem contactados para efeitos de esclarecimento.

2.2- CONDUÇÃO DA NAVEGAÇÃO

- a) A Carta Náutica Oficial a utilizar para fazer a aproximação ao Porto de Viana do Castelo e dentro da área navegável do Rio Lima é a carta 26041 (INT 1870).
- b) Nas águas interiores do Rio Lima estão definidos dois canais de navegação, sendo o principal a Estibordo (de acesso ao Cais Comercial) e o secundário de Bombordo (de acesso aos ENVC e antiga Doca Comercial).
- c) Os canais de navegação são delimitados por bóias cilíndricas com luz de acordo com o Sistema de Balizagem Marítima IALA região A (marcas de bombordo vermelhas, marcas de estibordo verdes) e separados por marca de bifurcação (bóia #4 vermelho-verde-vermelho canal principal a estibordo).

d) Apesar de no Porto de Viana do Castelo estarem em vigor todas as regras de manobra e navegação estabelecidas no RIEAM-72 haverá que considerar:

- (1) De acordo com as Regras 3 e 9 daquele Regulamento, atender às limitadas possibilidades de manobra dos grandes navios. Esta disposição aplica-se também e sobretudo às embarcações do tráfego local, de pesca, marítimo-turísticas e de recreio, as quais não devem dificultar os movimentos daqueles navios;
- (2) Na área exterior de aproximação ao porto as embarcações de entrada devem:
 - Manter-se sobre o cone de luz branca, do farol sectorial (vermelho, branco, verde);
 - Cruzar com as embarcações de saída mantendo o bombordo com bombordo;
- (3) Todas as embarcações que pelas suas dimensões não estejam obrigadas a embarcar piloto, devem contactar em VHF, Canal 14, com o Departamento de Pilotagem da Autoridade Portuária.
- (4) Quando o Comandante de um navio ou embarcação, não pilotada, tem dúvidas acerca da manobra a executar, perante outra que esteja a ser pilotada, deverá contactar de imediato o Departamento de Pilotagem em VHF - Canal 14;
- (5) Em toda a área portuária as embarcações de pequeno porte devem navegar encostadas às margens dos canais do lado de estibordo. Se por razão imperiosa se encontrarem do lado de bombordo e tiverem de cruzar com outra embarcação, devem manter essa posição até se efectuar o cruzamento;
- (6) As embarcações devem atravessar os canais de navegação perpendicularmente ao seu eixo, passando sempre à popa de qualquer tipo de embarcação que esteja a percorrer o canal;
- (7) Nas manobras de aproximação ao porto e navegação interior, têm prioridade de manobra as embarcações que estejam sob controlo do Departamento de Pilotagem ou a seguir as suas instruções;
- (8) No canal de acesso à Barra, Canais de Navegação, Áreas de Manobra, Eclusas, Cais Comercial, Doca Comercial Antiga, Bacia do Estaleiro, porto de pesca, marina, doca de recreio e pontões da náutica de recreio e marítimo-turísticas é proibido fundear, pairar ou permanecer de outra forma que possa dificultar a navegação que, pelo seu porte ou calado, seja obrigada a utilizar esse canal.
Exceptuam-se os casos em que, por motivo de força maior, seja impossível evitar essa situação, devendo essas embarcações ou navios manterem bem visível a sinalização regulamentar e darem disso conhecimento imediato à Autoridade Portuária e à Autoridade Marítima;
- (9) Os navios que sejam considerados desgovernados ou com capacidade de manobra reduzida devem exibir claramente os sinais previstos na Regra 27 do RIEAM-72;
- (10) Em nenhuma circunstância, mas principalmente com más condições de tempo e mar e visibilidade reduzida, é permitido executar manobras dentro do porto que possam pôr em risco a segurança do navio, da navegação vizinha e das obras e instalações do porto ou quaisquer outras;
- (11) No Rio Lima é proibido navegar a velocidades que possam, por qualquer forma, nomeadamente em consequência da ondulação criada, causar prejuízos ou acidentes nos navios, embarcações, muralhas, margens de canais ou esteiros, amarrações ou navegação em curso. Assim,
 - **no canal de navegação principal, a jusante da bóia #9**, a velocidade máxima permitida é de **10 (dez) nós**,
 - nas **restantes áreas**, a velocidade máxima permitida é de **5 (cinco) nós**, desde que essas velocidades sejam superiores à mínima velocidade de manobra, da embarcação;
- (12) Independentemente dos limites de velocidade acima estabelecidos, duas embarcações navegando a rumos opostos deverão, ao cruzarem-se, reduzir as suas velocidades para a mínima velocidade de manobra;
- (13) Na navegação com piloto a bordo, a velocidade recomendada será em função das capacidades de manobra e governo do navio e das condições de tempo, mar e visibilidade existentes.

2.3- ÁREAS DE MANOBRA (ANEXO 3.1.3)

- a) Com o objectivo de evitar que sejam prejudicadas ou dificultadas as manobras de entrada ou de saída dos navios que utilizam as instalações do Cais Comercial e Estaleiros Navais, são definidas as seguintes áreas de manobra:
- (1) Cais Comercial – bacia de manobra em frente à esquina dos Sectores 2 e 3, com diâmetro de 450 metros e limitada, a montante pelas bóias #11, #12 e Cais da Arnor;
 - (2) ENVC e Doca Comercial Antiga - bacia de manobra que se desenvolve em frente ao Cais do Bugio até à Torre de Pilotos antiga.
- b) Os navios que estejam a manobrar nas áreas definidas na alínea **a)** têm prioridade de manobra sobre todas as embarcações ou navios que se dirijam para essas áreas ou que nelas estejam de passagem.

2.4-DIMENSÕES DOS NAVIOS

a) Cais Comercial

O comprimento fora-a-fora máximo admitido é de 180 metros. O calado máximo admitido é de 8,00 metros, salvo restrições decorrentes das características dos navios, condições de maré, visibilidade, estado da barra, calado e comprimento dos navios ou outras a definir pela Autoridade Portuária.

A entrada/saída de navios de comprimento fora a fora superior a 160 metros ou calado superior a 7,00 metros carece de um parecer favorável do Capitão do Porto.

b) Estaleiros Navais e Canal Secundário de Acesso

O acesso à área dos Estaleiros para embarcações de calado superior a 2,50 metros é sempre condicionado à altura da maré.

O comprimento fora-a-fora máximo admitido é de 180 metros.

O calado máximo admitido é de 5,50 metros, salvo restrições decorrentes das características dos navios, condições de maré, visibilidade, estado da barra, calado e comprimentos dos navios ou outras a definir pela Autoridade Portuária.

Estes valores poderão ser excedidos, mediante avaliação do caso concreto e parecer favorável do Departamento de Pilotagem.

A entrada/saída de navios de comprimento fora a fora superior a 130 metros ou calado superior a 4,50 metros carece de um parecer favorável do Capitão do Porto.

c) Doca Comercial antiga

O acesso à antiga Doca Comercial para embarcações de calado superior a 2,50 metros é sempre condicionado à altura da maré.

O calado máximo admitido é de 4,00 metros dependendo das alturas das marés e do tipo de navio.

O comprimento fora-a-fora máximo admitido é de 90 metros.

A boca máxima é de 15 metros.

Estes valores poderão ser excedidos, com excepção da boca máxima, mediante avaliação do caso concreto e parecer favorável do Departamento de Pilotagem.

2.5- NAVEGAÇÃO NO CANAL PRINCIPAL

- a) Os cruzamentos no interior do porto serão por princípio efectuados BB com BB.
- b) Devem ser evitados os cruzamentos entre molhes que, a ocorrerem, deverão ser precedidos de acordo prévio resultante de contacto entre os intervenientes.

2.6- LOCAIS DE ATRACAÇÃO

- a) Nenhum navio pode atracar, em qualquer cais, sem prévia autorização da Autoridade Portuária, devendo cumprir as instruções desta.

- b) A determinação do posto de acostagem, para além de obedecer à natureza da carga a movimentar e às operações a efectuar, está sempre condicionada às dimensões e calados dos navios.
- c) Os comprimentos e calados máximos dos navios a receber nos diferentes postos de acostagem são os indicados no ponto 2.4 supra.
- d) Tendo em conta o regime de marés do Rio Lima e a necessidade de possibilitar a largada dos navios em qualquer estado de maré, estes deverão atracar do seguinte modo:

C. Comercial	S1	Estibordo ao cais
C. Comercial	S2	Estibordo ao cais
C. Comercial	S3	Bombordo ao cais
C. Comercial	S4	Bombordo ao cais

- e) Qualquer alteração a esta disposição, por motivos de operacionalidade portuária ou dos navios (ex: gruas de bordo, rampas de carga ro-ro, etc.), carece de um parecer favorável do Departamento de Pilotagem, que avaliará e determinará as condições para a efectuar.
- f) Tendo em conta a exposição da zona do Estaleiro ao mar e ventos do quadrante Sul, os navios nesta área deverão atracar do seguinte modo:

Cais do Bugio	Estibordo ao cais
Bacia de Aprestamento W	Estibordo ao cais
Bacia de Aprestamento E	Bombordo ao cais
Cais da Marinharia	Bombordo ou Estibordo

- g) Qualquer alteração a esta disposição, por motivos de reparação por parte dos Estaleiros ou outros, apenas será permitida após consulta ao Departamento de Pilotagem que avaliará as condições para o fazer.
- h) No Cais da Marinharia apenas deverão atracar navios temporariamente e com boas condições de tempo.
- i) Na Doca Comercial, todos os navios deverão atracar com a proa para Oeste, salvo motivo de força maior e com a concordância do Departamento de Pilotagem.
- j) É proibido o estacionamento ou atracação temporária de embarcações nos molhes da eclusa, para nascente da antiga torre dos pilotos, excepto:
- para efeitos de reabastecimento e embarque/desembarque de redes,
 - navios da Armada Portuguesa,
 - outros casos, excepcionalmente autorizados pela Autoridade Portuária, quando não haja prejuízo da navegação comercial.
- k) É proibida a atracação de qualquer embarcação na Doca Comercial ou no Cais Comercial, salvo se previamente autorizado pela Autoridade Portuária.

3 - SERVIÇO DE PILOTAGEM

- a) A Pilotagem é obrigatória para todas as embarcações nacionais e estrangeiras, que naveguem ou manobrem no interior do porto, até ao limite exterior de 2 milhas, centrado no farolim do Molhe Exterior. Exceptuam-se os casos definidos no artigo 8º do Capítulo I do Decreto-Lei nº 48/2002.

- b)** A prestação do serviço de pilotagem no porto de Viana do Castelo obedece ao estipulado na legislação em vigor e ao Regulamento Interno de Pilotagem.
- c)** A requisição do serviço de pilotagem é efectuada à Autoridade Portuária, através dos meios em uso no porto e com a antecedência necessária à adequada programação dos movimentos a realizar.
Para o efeito, deverão ser antecipadamente fornecidas todas as informações respeitantes às características dos navios, designadamente as referidas no Aviso de Chegada previsto em **5.** e demais elementos que permitam avaliar as suas qualidades náuticas (manobrabilidade, governabilidade, estabilidade, etc.).
- d)** O serviço requisitado é aceite pelo Departamento de Pilotagem, após a avaliação dos seguintes factores:
(1) Hora para que o serviço é pedido;
(2) Condições meteorológicas;
(3) Estado da barra;
(4) Condições de maré;
(5) Características do navio;
(6) Local de atracção ou desatracção.
- e)** Os serviços de pilotagem são prestados tendo em conta os condicionalismos respeitantes a calados, comprimentos, marés, qualidades náuticas do navio, estado do tempo e do mar.
- f)** O embarque e o desembarque dos pilotos são efectuados através da embarcação dos pilotos, devendo os navios proporcionar meios seguros para essa operação de acordo com os normativos em vigor.
Quando os navios estiverem atracados aos cais, o embarque ou desembarque poderá ser feito por terra.
- g)** A posição para embarque de piloto é **41°39'.6N 008°51'.0W**, salvo instruções diferentes do Departamento de Pilotagem. **(ANEXO 3.1.3)**
- h)** As embarcações em manobra de correr ao longo do cais que impliquem mudança de sector, mesmo sem perda de contacto, deverão recorrer ao serviço de pilotagem.
- i)** Em situações de emergência, o serviço de pilotagem deverá prestar assistência imediata, no âmbito das suas competências, comunicando a ocorrência à Administração Portuária e à Autoridade Marítima Local, logo que possível.
- j)** Além do disposto no nº 2 do Artigo 8º do D/L 48/2002, de 2 de Março, (obrigação de dar conhecimento à respectiva Autoridade Portuária dos movimentos que pretenda efectuar dentro da área de Pilotagem obrigatória), deverão os Comandantes possuidores de Certificado de Isenção de Pilotagem, dar conhecimento antecipado desses movimentos à Estação de Pilotos, via VHF canal 14, mantendo a escuta permanente naquele canal VHF enquanto se encontrarem dentro da referida área.
- k)** Tendo em conta que no Porto de Viana do Castelo não há monitorização de tráfego durante as 24 horas do dia, não existindo escuta VHF durante a noite se não houver serviço de pilotagem previsto, e uma vez que as dragas locais operam igualmente sem Piloto a bordo, deverá o Comandante comunicar à navegação portuária todos os movimentos que pretenda efectuar, e manobrar de acordo com o RIEAM, evitando cruzar com outros navios na entrada da barra e canais.
- l)** Em caso de manobras em simultâneo com navios pilotados ou a receber instruções do Departamento de Pilotagem, os comandantes com Certificado de Isenção de Pilotagem deverão seguir as instruções dos pilotos da barra.
- m)** Sempre que as condições de tempo ou mar não permitam, com segurança, o embarque do Piloto nos limites estabelecidos, a prestação do serviço pode ser realizada por SBP / PAD

(Shore Based Pilotage / Pilotagem Assistida à Distância) se a mesma for aceite pelo Comandante da embarcação e desde que sejam cumpridos os requisitos de segurança definidos nos Regulamentos Portuários.

n) A SBP é a pilotagem praticada pelo Departamento de Pilotagem de Viana do Castelo, a partir de uma posição exterior à embarcação até um local que permita o embarque do Piloto. Os navios serão analisados caso a caso, tendo em conta, além do disposto na alínea n) do ponto 3, a potência da Máquina Principal, a Tonelagem de Arqueação Bruta, a área vélica, o sistema de propulsão, o tipo de carga/estiva, etc., mas sempre com as seguintes **restrições**:

1. Comprimento fora-a-fora ≤ 115 metros
2. Luz do dia
3. Calado máximo $\leq 6,50$ metros

4 - FUNDEADOUROS

4.1- FUNDEADOURO EXTERIOR (ANEXO 3.1.2)

a) O fundeadouro de espera no exterior do porto de Viana do Castelo é definido pelas coordenadas:

41°41'.0N	008°54'.0W
41°41'.0N	008°52'.5W
41°39'.5N	008°54'.0W
41°39'.5N	008°52'.5W

b) Os navios deverão solicitar previamente à Autoridade Portuária, através do seu Departamento de Pilotagem, as indicações relativas à posição em que deverão fundear. O Departamento de Pilotagem informará a Capitania do Porto das posições dos navios no fundeadouro exterior.

c) Devido à existência de uma conduta de esgoto submersa, é proibido fundear num raio de cerca de 0,8 (oito décimos) de milha do extremo Sul do Molhe Exterior.

4.2- FUNDEADOUROS INTERIORES

a) Não é permitido fundear, pairar ou permanecer no interior dos canais de acesso (principal, secundário e marina), bem como dentro das áreas de manobra definidas na alínea **a)** do parágrafo **2.3**. Exceptuam-se os casos de emergência, situação em que os navios ou embarcações devem manter bem visível a sinalização regulamentar, dando imediato conhecimento à Autoridade Portuária e à Autoridade Marítima.

5 - AVISO DE CHEGADA

a) Os Agentes de Navegação ou os representantes legais dos armadores dos navios e embarcações que pretendam escalar o Porto de Viana do Castelo transmitirão à Autoridade Portuária e às restantes entidades competentes, que constam da lista de distribuição em vigor, através do sistema informático designado por Janela Única Portuária (JUP) ou, quando este se encontre temporariamente inoperativo, por outros procedimentos em uso no porto, com uma antecedência mínima de 48 horas em relação à hora prevista de chegada ao fundeadouro exterior, todas as informações que permitam tomar conhecimento preciso das operações programadas e dos meios necessários para a sua realização, bem como para a obtenção das autorizações a emitir pelas diversas entidades, no âmbito das suas competências.

- b) Relativamente à navegação comercial serão obrigatoriamente prestadas, entre outros elementos que se encontrem previstos nos formulários a preencher, as informações seguintes:
- (1) Identificação da entidade responsável pelo fornecimento das mesmas;
 - (2) Nome, número IMO e indicativo de chamada do navio ou embarcação;
 - (3) Data e hora previsível de chegada (ETA) e de saída (ETD);
 - (4) Tipo de navio, arqueação bruta (GT), porte bruto (DWT), comprimento fora-a-fora (LOA), boca e calados máximos previstos à chegada e à saída, velocidades de manobra, meios auxiliares de manobra e todas as informações respeitantes a anomalias que possam afectar as qualidades náuticas do navio;
 - (5) Portos de escala anteriores e seguintes;
 - (6) Objectivo da escala;
 - (7) Terminais, cais e postos de acostagem preferenciais;
 - (8) Declaração ISPS;
 - (9) Declaração MARPOL;
 - (10) Declaração Cargas Perigosas;
 - (11) Havendo lugar à realização de operações comerciais, a natureza e quantidade das cargas a movimentar, em toneladas métricas e unidades de carga, se for o caso, bem como os nomes das empresas de estiva responsáveis pelas operações portuárias, os portos de origem/destino das cargas e os respectivos importadores/exportadores. Tratando-se de tráfego de passageiros, será indicado o número de passageiros a desembarcar ou embarcar e respectivas origens/destinos;
 - (12) Outros esclarecimentos necessários à correcta avaliação das operações a serem realizadas durante a escala, bem como para a afectação dos meios considerados adequados.
- c) Quando se trate de navios que transportem ou pretendam transportar cargas constantes do Código IMDG ou poluentes, deverá ser ainda dado cumprimento ao estabelecido nos artigos 11º e 12º do Decreto-Lei nº 180/2004, de 27 de Julho.
- d) Sempre que haja alterações de quaisquer elementos previamente fornecidos, serão as mesmas comunicadas pelas vias mais expeditas e confirmadas, logo que possível, através dos meios adoptados para o efeito.
- e) Os prejuízos de qualquer natureza que advenham de omissões ou de informações erradas serão da inteira responsabilidade da entidade que as praticou ou forneceu.
- f) Estão isentas do cumprimento das formalidades referidas em a) as embarcações de pesca costeira e de recreio, quando apenas pretendam utilizar instalações portuárias especializadas ou dedicadas a essas actividades e não necessitem de atracar nos cais comerciais.

6 - REBOCADORES

- a) As manobras de entrada e saída dos navios serão efectuadas com o auxílio de rebocadores e de acordo com o estipulado no **ANEXO 3.2** às presentes normas de segurança.
- b) A prestação do serviço de reboque será feita tendo em conta as dimensões dos navios, respectivos calados, local de atracação e tipo de carga transportada. Por razões de segurança, nomeadamente decorrentes das características dos navios e do estado do tempo e de mar que se verifiquem por ocasião das manobras, o Departamento de Pilotagem pode alterar as condições de prestação do serviço indicadas, solicitando os meios julgados por convenientes para efectuar a manobra em segurança.

- c) O Piloto de serviço a bordo de um navio, em manobras, é um conselheiro do Comandante pelo que a responsabilidade pela direcção do conjunto rebocador/rebocado é regulada da seguinte forma:
- (1) O comandante da embarcação rebocada tem o comando absoluto do conjunto navio-rebocador, ficando os mestres dos rebocadores sob a sua direcção e ordem.
 - (2) Cumpre ao rebocado ordenar todas as manobras a executar pelos rebocadores, os quais constituirão simples auxiliares de manobras, cabendo ao comandante da embarcação rebocada a responsabilidade por toda e qualquer avaria causada ou sofrida no decurso das manobras.
 - (3) O comandante da embarcação rebocada será responsável pela segurança dos rebocadores, não devendo fazer funcionar o hélice da sua embarcação sempre que esta manobra possa representar perigo para os rebocadores ou lanchas.
 - (4) O comandante da embarcação a rebocar submeter-se-á a todas as disposições do presente Regulamento, do qual deverá ter conhecimento, directamente ou por intermédio do seu agente consignatário.
 - (5) O comandante, por si ou por intermédio da agência de navegação, legal representante do armador, deverá requisitar o rebocador ou rebocadores necessários para as manobras da sua embarcação.
 - (6) O rebocado responde pelos danos causados a terceiros pelo trem de reboque durante a execução das manobras, salvo se provar que os mesmos não resultam de facto que lhe seja imputável.
 - (7) Designa-se por trem de reboque o conjunto formado pelo rebocado e rebocador ou rebocadores, durante a execução de uma manobra.
 - (8) Para efeitos do número anterior, o rebocador integra igualmente o trem de reboque desde que se encontre sob a direcção do rebocado, com cabo de reboque passado ou não, bem como durante a manobra de aproximação para passar ou recolher o cabo de reboque respectivo.

7 - PROCEDIMENTOS DURANTE A PERMANÊNCIA NO PORTO

7.1- NORMAS GERAIS A OBSERVAR

- a) Os navios atracados devem ter a instalação propulsora permanentemente pronta para eventual utilização.
- b) Os navios atracados, movimentando cargas constantes do Código IMDG ou poluentes, devem manter obrigatoriamente cabos de aço de bitola adequada, passados pelas buzinas a vante e a ré, com a mão a cerca de 1,5 metros acima do nível da água, prontos a serem encapelados pelos rebocadores, para uma eventual largada de emergência, e cumprir todas as normas de segurança descritas no ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals).
- c) Os navios atracados, transportando cargas constantes do Código do IMDG ou poluentes, deverão manter-se num nível de prontidão que permita a sua largada imediata e pelos próprios meios, em caso de emergência.
- d) Em qualquer navio atracado ou fundeado na área de jurisdição da APVC não é permitido arrear ou movimentar quaisquer embarcações próprias sem prévia autorização da Autoridade Portuária, sem prejuízo das competências próprias do Capitão do Porto.

7.2- AMARRAÇÃO

- a) A amarração deve ser vigiada e corrigida durante a permanência do navio no posto de acostagem, podendo, por motivos de segurança, ser ordenada a sua substituição ou o seu

reforço. Os Comandantes dos navios são sempre responsáveis pela correcta amarração e por manter a bordo tripulação suficiente para fazer face a eventuais emergências.

- b) Os cabos devem ter volta nos cabeços do navio e nunca permanecerem passados ao tambor do guincho, excepto quando estiverem a ser rondados. Exceptuam-se os que utilizem tambores concebidos para esse efeito.
- c) Os cabos de arame para amarração devem possuir abossos em cabo de massa (polietileno, polipropileno ou nylon), com um comprimento não inferior a 10 metros, na mão que encapelar em terra.
- d) Não é permitida, a qualquer embarcação, a amarração a pontes rodoviárias ou ferroviárias e a outras estruturas não adequadas, nomeadamente bóias de assinalamento marítimo.
- e) A distância mínima entre dois navios atracados deverá ser de 10% do LOA do navio maior, salvo motivo de força maior, devidamente autorizado pela Autoridade Portuária após parecer favorável do seu Departamento de Pilotagem;
- f) A alteração da posição dos navios ao cais, com o objectivo de facilitar a carga/descarga ou outro, deverá ser autorizada pela Autoridade Portuária e comunicada ao Departamento de Pilotagem, que decidirá, ou não, pelo seu reposicionamento após as operações;
- g) As gruas no Cais Comercial deverão ser posicionadas de forma a ficarem afastadas das amuras/alhetas dos navios, de modo a facilitar a manobra e evitar avarias.

7.3- TRIPULAÇÃO QUALIFICADA A BORDO

- a) Os navios, durante a sua estadia no porto, devem manter vigia permanente:
 - ao portaló, quando atracados;
 - ao ferro e à posição, quando fundeados.
- b) Durante as operações de carga ou descarga, bancas e lastro, devem os navios ter vigia ao colector de carga e no convés.
- c) Os Comandantes deverão assegurar a presença permanente a bordo de pessoal qualificado e suficiente, de modo a:
 - (1) Garantir a segurança do navio, da carga e das pessoas que se encontrem a bordo, muito especialmente nos casos de colisão, incêndio ou água aberta;
 - (2) Proceder à largada de emergência ou reforçar a amarração, se as circunstâncias assim o impuserem;
 - (3) Manter estabelecidas as luzes de posição e içar e transmitir sinais regulamentares, designadamente em caso de nevoeiro, e responder prontamente se chamado no Canal 14;
 - (4) Evitar qualquer poluição.

7.4-MEIOS DE ACESSO E DE ABANDONO DOS NAVIOS

- a) Os navios devem dispor de meios próprios que garantam o acesso do pessoal a bordo com todas as condições de segurança, a saber:
 - (1) Escada de portaló ou prancha de largura adequada e dotada de balaustrada e corrimão, pelo menos de um lado;
 - (2) Rede de protecção montada debaixo da escada ou prancha, cobrindo todo o espaço compreendido entre o apoio a bordo (patim da escada) e o apoio em terra;
 - (3) Iluminação adequada durante a noite.
- b) Nos navios-tanque deve também existir um dos seguintes meios para abandono do navio em caso de emergência:

- (1) Escada de portaló, ou escada de piloto, no bordo oposto ao atracado, pronta a arrear;
- (2) Embarcação salva-vidas no bordo oposto ao atracado, preparada e arreada até ao seu patim de embarque.

7.5-MOVIMENTO DE NAVIOS DENTRO DO PORTO

- a) Todas as embarcações atracadas ou a pairar, antes de efectuarem qualquer movimento devem certificar-se de que não vão constituir perigo para quaisquer outras embarcações que já estejam a navegar e que, pelo seu porte ou calado, tenham capacidade de manobra reduzida.
- b) Todas as embarcações que naveguem ou permaneçam no Porto de Viana do Castelo ficam obrigadas a observar as normas e regras estabelecidas pela Autoridade Portuária, pela Capitania do Porto e outras que se encontrem em vigor ou que venham a ser publicadas pelas autoridades competentes, além das que dizem respeito à navegação em águas restritas e não contrariem o que estiver estipulado para este porto.
- c) Em igualdade de circunstâncias, têm prioridade as embarcações que naveguem com a corrente de água na popa.
- d) Os navios e embarcações que naveguem ao longo do canal têm prioridade sobre os que o atravessarem.

7.6-MANOBRAS NOS ESTALEIROS NAVAIS DE VIANA DO CASTELO

- a) Todas as manobras de entrada/saída/mudança nos ENVC (Estaleiros Navais de Viana do Castelo) deverão ser previamente planeadas entre o Departamento de Pilotagem e o Serviço de Docas dos ENVC, nomeadamente o recurso a cabos de manobra do Estaleiro – excepto as entradas/saídas de navios para o Cais do Bugio para operações comerciais.
- b) Todos os navios entrarão em doca de proa a Norte, excepto em circunstâncias especiais devidamente fundamentadas pelo Serviço de Docas e com a concordância do Departamento de Pilotagem.
- c) A hora de entrada em doca deve ter em conta a necessidade do pessoal técnico dos ENVC proceder ao alinhamento nos picadeiros, pelo que deverá ser estabelecido um Plano de Contingência, para o caso de ocorrer algum atraso, nomeadamente a definição antecipada de um cais alternativo.
- d) Enquanto estiverem a decorrer manobras na Bacia dos ENVC deverão ser parados todos os testes noutros navios que impliquem o uso do hélice ou outros impulsores.
- e) As manobras dos navios que tenham tido a máquina principal imobilizada deverão efectuar-se com os reboques com os cabos estabelecidos, independentemente de aqueles possuírem meios auxiliares de manobra próprios disponíveis.

8 – ARRIBADAS, DEFICIÊNCIAS, AVARIAS E REPARAÇÕES A BORDO

8.1- ARRIBADAS E AVARIAS

O navio arribado por razões de força maior ou avaria carece de autorização de entrada do Capitão do Porto, mediante parecer da Autoridade Portuária. No caso do navio com avarias pretender entrar a barra do Porto de Viana do Castelo, deverá essa intenção ser comunicada à Autoridade Portuária, juntamente com a descrição das avarias. A Autoridade Portuária, em função da situação autorizará, ou não, a entrada do navio e informará dos requisitos necessários para a sua entrada, sem prejuízo das competências do Capitão do Porto.

8.2- PARTICIPAÇÃO DE AVARIAS

Qualquer deficiência ou avaria existente a bordo que afecte de algum modo a segurança marítima, deve ser prontamente participada à Autoridade Portuária e à Capitania do Porto de Viana do Castelo antes de se proceder a qualquer tipo de reparação a bordo.

8.3- REPARAÇÕES

- a) Os navios que pretendam efectuar reparações, pinturas ou outros trabalhos de manutenção durante a sua estadia no Porto de Viana do Castelo, deverão solicitar a respectiva autorização à Autoridade Portuária, sem prejuízo da necessidade de obtenção de licença da Autoridade Marítima.
- b) Os pedidos de autorização devem ser apresentados à Autoridade Portuária, com a devida antecedência e contendo a indicação detalhada dos trabalhos, pessoal envolvido e da duração prevista para a sua execução.
- c) Não são permitidos trabalhos de manutenção nos navios atracados, quando estes trabalhos afectem o sistema propulsor ou a operacionalidade do navio.
- e) As reparações a realizar na casa das máquinas implicam a obrigatoriedade das aberturas para o exterior permanecerem fechadas durante a realização dos trabalhos, exceptuando o normal sistema de ventilação/extracção.

8.4- SERVIÇOS EFECTUADOS POR MERGULHADORES

- a) Os navios ou empresas que pretendam a execução de serviços por mergulhadores, para inspecções ou trabalhos, deverão requerer prévia autorização à Autoridade Portuária, juntando informação detalhada sobre o serviço a executar, sem prejuízo da obrigatoriedade de obtenção da respectiva licença, junto da Autoridade Marítima.
- b) A autorização referida no número anterior poderá implicar que as operações do navio sejam interrompidas durante a realização do serviço.
- c) Nos navios atracados nos terminais não serão, em princípio, permitidos trabalhos mas apenas inspecções.
- d) Para apoio e segurança dos mergulhadores, deverão ser observadas as normas legais em vigor.

9 - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DESTINADAS AOS NAVIOS

9.1- AUTORIZAÇÕES

Os navios atracados que pretendam efectuar operações de abastecimento de combustível ou lubrificantes devem obter a respectiva autorização da Autoridade Portuária, sem prejuízo das competências próprias da Autoridade Aduaneira, Autoridade Marítima e de outras entidades em razão da matéria.

9.2- SUBSTANCIAS PERIGOSAS OU POLUENTES. CARGA, DESCARGA E TRANSITO

- a) Para efeitos das presentes disposições consideram-se "*Mercadorias Perigosas*" as mercadorias ou substâncias constantes do Código IMDG, do capítulo 17 do Código IBC e do capítulo 19 do código IGC, incluindo os materiais radioactivos incluídos no Código INF e "*Mercadorias Poluentes*" os hidrocarbonetos, as substâncias líquidas nocivas e as substâncias prejudiciais tal como vêm definidas, respectivamente, nos anexos nº 1, 2 e 3 da Convenção MARPOL.

- b) Os Operadores que pretendam transportar mercadorias perigosas ou poluentes em navios em trânsito, carregar ou descarregar, no Porto de Viana do Castelo, deverão dar cumprimento ao estipulado nos artigos 11º e 12º do Decreto-Lei nº 180/2004, de 27 de Julho.
- c) Relativamente às operações de carga e descarga daquelas mercadorias deverá atender-se ao seguinte:
- (1) Devem ser efectuadas sob a direcção e com a assistência de um oficial de bordo, no caso de se tratar de substâncias explosivas (**classe 1**), peróxidos orgânicos (**classe 5.2**) ou inflamáveis (**classe 3**);
 - (2) Se forem autorizadas, as operações de carga ou descarga de matérias explosivas deverão ser efectuadas em embalagens separadas com o pessoal calçado com sapatos sem pregos, cordas, ou protectores metálicos;
Se forem autorizados meios mecânicos - paus de carga, guindastes - os estropos de suspensão só podem ser de cabo de massa e a lingada deverá ser preparada tendo em atenção todas as condições de segurança;
 - (3) O Comandante do navio deverá assegurar a bordo o grau de prontidão em termos de material e de pessoal, de forma a proceder a uma largada de emergência do cais. Deverá igualmente assegurar um grau de prontidão no serviço de limitação de avarias no navio, de modo a poder dar combate imediato a qualquer foco de incêndio que surja ou a enfrentar qualquer outra situação de emergência a bordo.
 - (4) Devem ser cumpridas todas as disposições contidas no ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals).

10 - POLUIÇÃO

10.1- PROIBIÇÃO DE POLUIR

- a) É proibido o lançamento à água, tanto de bordo de embarcações como dos cais ou margens, na área do porto, de quaisquer destroços, detritos, objectos ou materiais (plásticos, redes, madeiras, embalagens, etc.), flutuantes ou não, que possam poluir ou conspurcar as águas ou contribuir para o assoreamento do porto.
- b) Qualquer poluição nas águas de que se tenha conhecimento deve ser prontamente comunicada à Capitania do Porto de Viana do Castelo e à Autoridade Portuária.
- c) A bordo dos navios, durante a sua permanência no porto, devem existir contentores para recolha de resíduos sólidos e líquidos.
- d) As operações de entrega de resíduos gerados nos navios e de resíduos de carga dos navios devem obedecer ao estipulado no Decreto-Lei n.º 165/2003, de 24 de Julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2004, de 17 de Agosto.

10.2- PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO

- a) Em manobras de reabastecimento:
- (1) Antes do início das operações, todos os embornais do convés devem estar convenientemente tapados, de modo a evitar-se um eventual derrame nas águas do porto. Se se verificar acumulação de águas no convés do navio, deve proceder-se à sua drenagem, quer por sistema fixo para tanque próprio quer por qualquer outro sistema de recolha a bordo;
 - (2) Sob o colector de descarga do navio deve existir um recipiente apropriado para evitar derrames no convés, durante as operações de ligar e desligar os flexíveis utilizados na movimentação de carga, lastro ou bancas;
 - (3) Todas as ligações para carga, lastro e bancas, tanto no colector de descarga como nas

linhas de carga pela popa, devem ter falanges cegas, quando não estiverem em uso;

- (4) Os navios devem tomar todas as precauções para evitar a contaminação e derrames de produtos poluentes para o mar através das válvulas de fundo. Como medida preventiva, devem ser utilizados projectores para iluminar a zona das válvulas de fundo durante as operações nocturnas de embarque de lastro em tanques de carga;
- (5) As válvulas de fundo e as de descarga para o costado em comunicação com o sistema de carga, quando não estiverem em uso, devem estar totalmente fechadas, ficando as manuais amarradas e as de comando remoto sinalizadas no painel de comando, de modo a evitar-se qualquer fuga de produto poluente.

b) A bordo de navios de granéis sólidos:

- (1) A fim de reduzir ao mínimo a poluição atmosférica, marítima e terrestre, a empresa de estiva deve verificar o estado de conservação e funcionamento dos sistemas de carga/descarga;
- (2) A empresa deve providenciar para que durante as operações seja assegurado o funcionamento do sistema de humidificação da carga;
- (3) A humidificação deve ser efectuada evitando-se o escorrimento da água e o encharcamento da carga;
- (4) A poluição provocada a bordo pelo pó ou resíduos da carga deve ser controlada através da varredura conveniente do convés, sendo os resíduos depositados em contentores adequados para eliminação em terra;
- (5) Qualquer derrame em terra deve ser removido e limpo rapidamente. Concluídas as operações, deve proceder-se à limpeza geral de todas as áreas onde se verificaram derrames;
- (6) Os responsáveis das empresas de estiva deverão estar atentos aos eventuais derrames durante as operações de reabastecimento;

10.3- POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA

a) É interdita a emissão de fumos negros ou faúlhas.

b) A degasificação de navios-tanque não é permitida no Porto de Viana do Castelo.

10.4- USO DE DISPERSANTES

O uso de dispersantes é completamente interdito no porto de Viana do Castelo, por se constituir em fonte adicional de contaminação do meio marinho fluvial;

10.5- DECLARAÇÃO DE LASTRO

Os Comandantes que pretendam efectuar operações de deslastro, durante as operações de carga, para salvaguarda das condições de estabilidade e de navegabilidade do seu navio, deverão solicitar a respectiva autorização à Autoridade Portuária, **antes de entrar em porto**, emitindo para o efeito uma "**DECLARAÇÃO DE LASTRO**" onde deverão constar as seguintes informações: Capacidade total de lastro em metros cúbicos; Quantidade de lastro a bordo à chegada, em metros cúbicos; Nome do Porto em que esse lastro foi embarcado; Quantidade de Lastro que pretende descarregar para garantia das condições de segurança do navio.

10.6- LASTROS

a) O lastro permanente e o segregado só poderão ser bombeados para as águas do rio ou mar se não estiverem contaminados com qualquer produto poluente e após prévia autorização da Autoridade Portuária.

b) Em caso de dúvida, será exigida amostra do lastro, que deverá ser selada na presença de representante legal do navio, da Autoridade Portuária e da Autoridade Marítima.

- c) O lastro proveniente dos tanques de carga só pode ser bombeado para terra.
- d) Sempre que for julgado conveniente, poderão ser mandadas selar as válvulas de fundo e sondados os tanques com lastro.
- e) O lastro final só deverá ser efectuado ao cais quando razões de segurança o aconselhem.

11- REGULAMENTO DE SEGURANÇA (ISPS Code) E REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO DO PORTO DE VIANA DO CASTELO.

Todos os navios e embarcações deverão cumprir com o disposto no Regulamento de Segurança (ISPS Code) e no Regulamento de Exploração, editados pela Autoridade Portuária e aprovados pelos organismos competentes.

12 - DRAGAGENS E LANÇAMENTO DE DRAGADOS

As dragagens na área do porto só poderão ser efectuadas mediante licença dada pela Autoridade Portuária, sem prejuízo das competências do Capitão do Porto. O transporte e imersão de dragados só poderão ser realizados mediante autorização específica da Autoridade Nacional competente.

13 – DESPORTOS NÁUTICOS

A Autoridade Portuária emitirá o seu parecer relativamente à realização de campeonatos de desportos náuticos, que ocorram total ou parcialmente na sua área de jurisdição, devendo o respectivo requerimento ser submetido à apreciação do Capitão do Porto, nos termos do nº 10 do EDITAL 01/2007 da Capitania do Porto de Viana do Castelo.

14- WINDSURF E KITESURF

É proibida a prática de windsurf e kitesurf nas seguintes áreas:

- Canal de aproximação à barra, durante as manobras de entrada/saída de navios, em porto;
- Canais de acesso ao Cais Comercial e aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, incluindo as bacias de manobra;
- A montante do alinhamento das bóias laterais # 7 e # 8.

ANEXOS

ANEXO 3.1 – *Plantas de Localização*

3.1.1. Aproximações a Viana do Castelo (Área de Pilotagem Obrigatória)

3.1.2. Fundeadouro Exterior e Zona de Manobra de Dragas

3.1.3. Barra, Canais de Acesso e Áreas de Manobra

3.1.4. Área Proibida a Pesca Lúdica

ANEXO 3.2 - PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE REBOQUE EM PORTO

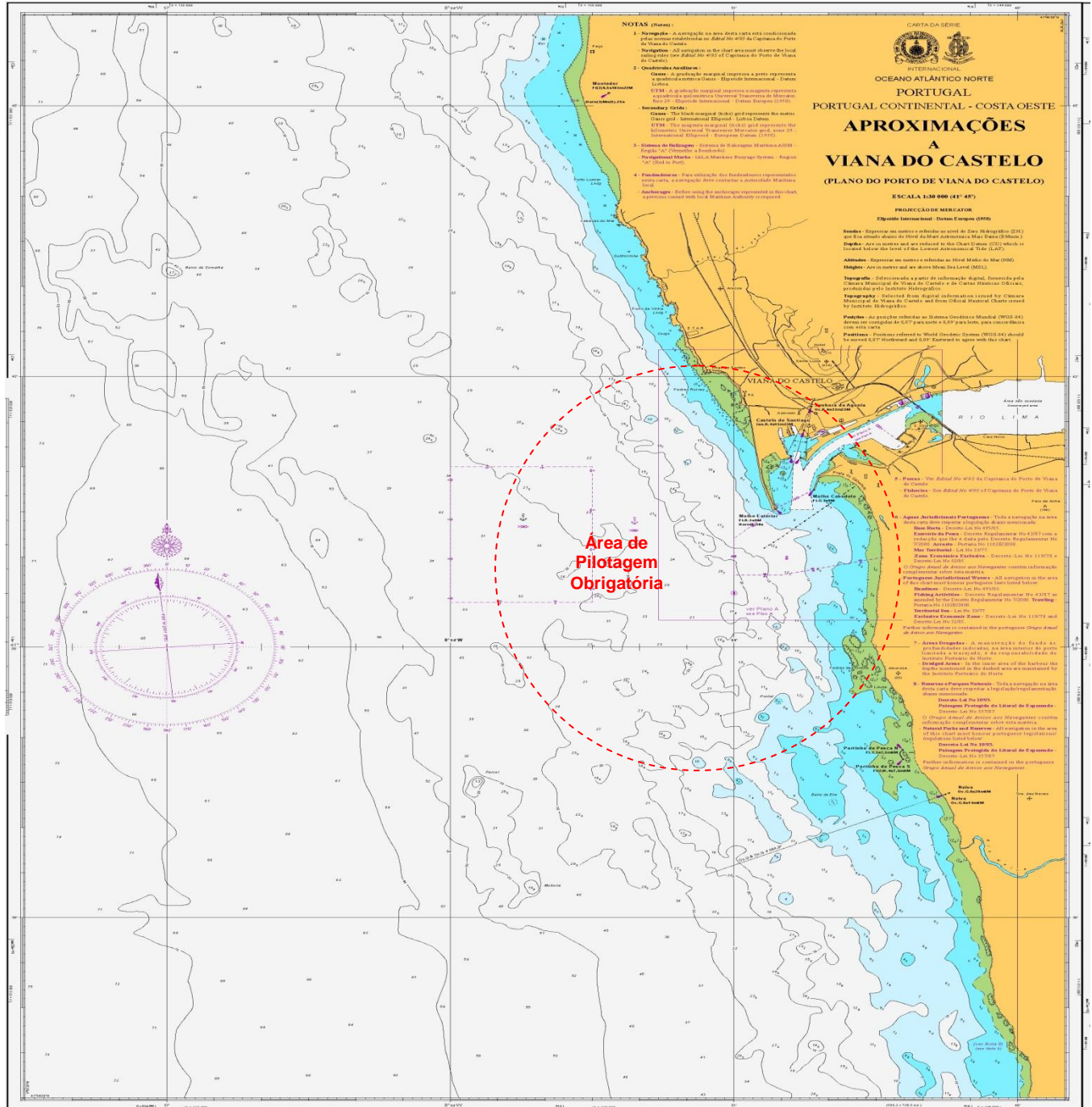
ANEXO 3.3 - PLANO DE COMUNICAÇÕES DO PORTO DE VIANA DO CASTELO

ANEXO 3.4 - CONTACTOS TELEFÓNICOS

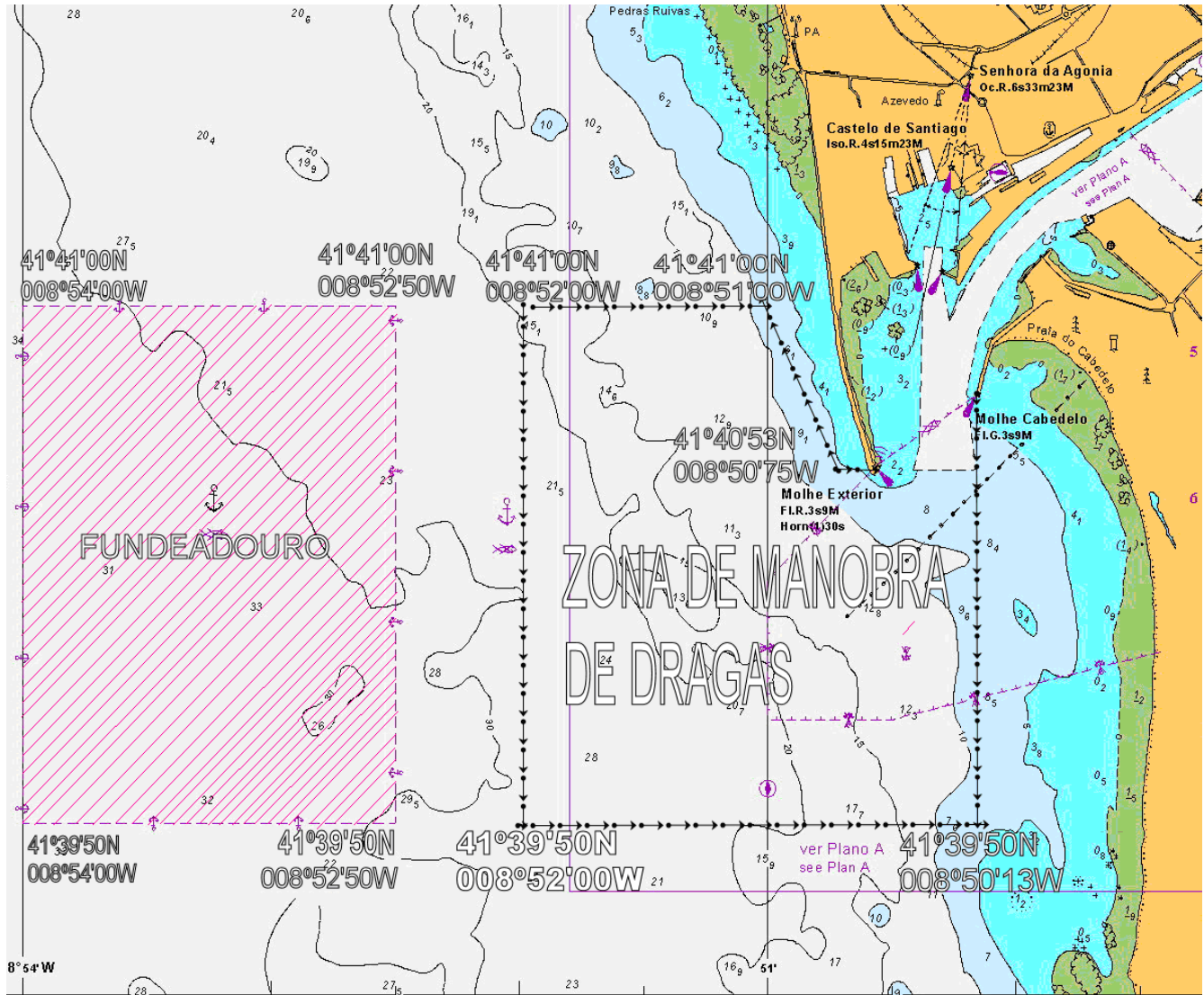
ANEXO 3.5 - LISTA DE DISTRIBUIÇÃO

ANEXO 3.1 – Plantas de Localização

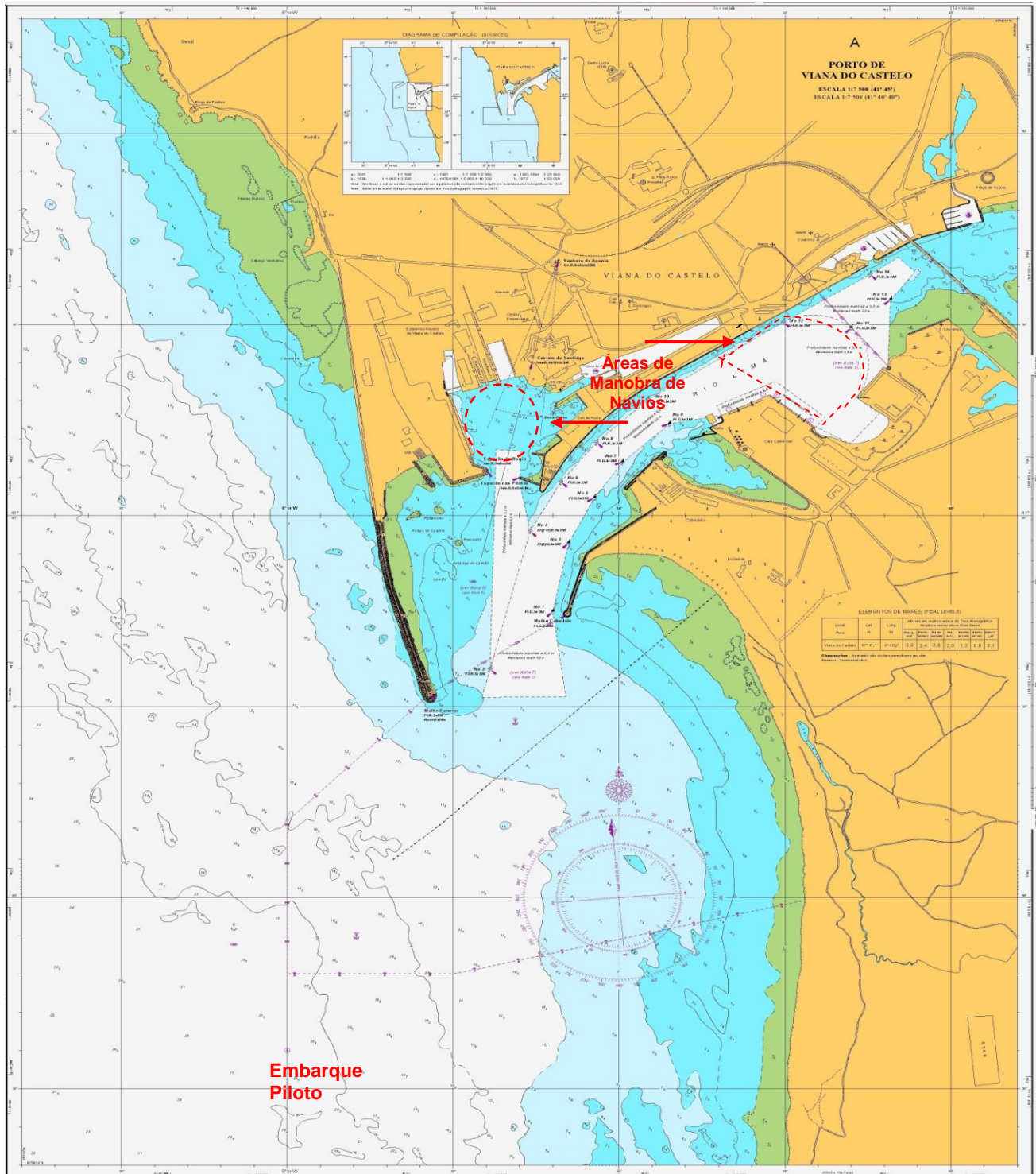
3.1.1. Aproximações a Viana do Castelo (Área de Pilotagem Obrigatória)



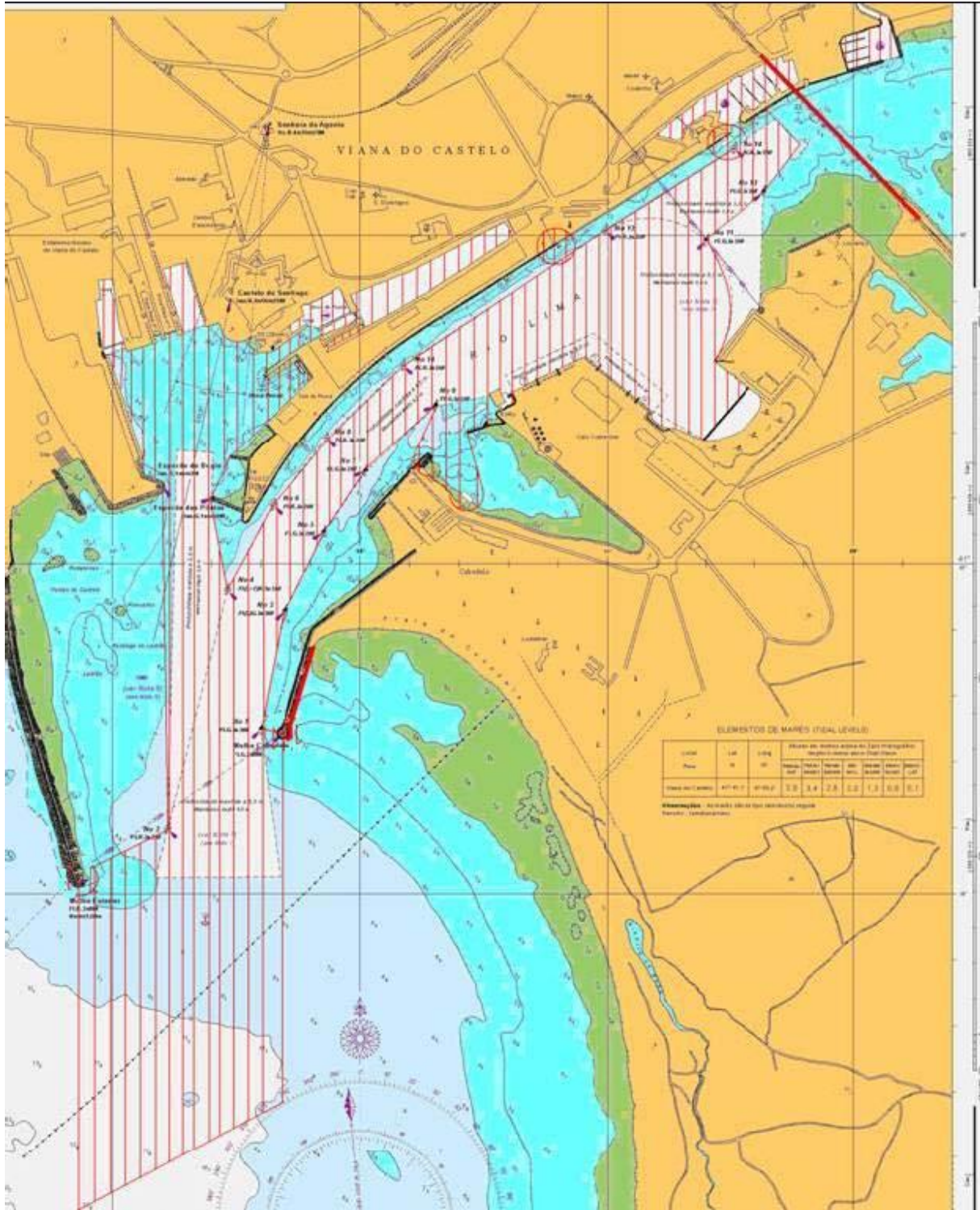
3.1.2. Fundeadouro Exterior e Zona de Manobra de Dragas



3.1.3. Barra, Canais de Acesso e Áreas de Manobra



3.1.4. Área Proibida a Pesca Lúdica - (zona tracejada a vermelho)



ANEXO 3.2 - PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE REBOQUE EM PORTO

- a) As manobras de entrada e saída dos navios serão efectuadas com o auxílio de rebocadores, de acordo com os níveis a seguir indicados:

(1) Rebocador **à ordem**, no local de estacionamento, pronto a intervir se for chamado;

(2) Rebocador **em serviço**, acompanhando as manobras com ou sem passagem de cabo, pronto a actuar.

- b) A prestação do serviço de reboque será feita tendo em conta as dimensões dos navios, respectivos calados, local de atracação e tipo de carga transportada. Por razões de segurança, nomeadamente, em função das características dos navios e do estado do tempo e de mar que se verifiquem por ocasião das manobras, o Departamento de Pilotagem pode alterar as condições de prestação do serviço indicadas, solicitando os meios julgados por convenientes para efectuar a manobra em segurança:

(1) Estaleiro e Doca Comercial Antiga

Com meios auxiliares (claramente definidos e operacionais)

Até 80 metros, 1 Rebocador à ordem;

Entre 80 e 100 metros, 1 Rebocador em serviço;

Entre 100 e 180 metros, 2 Rebocadores em serviço.

Sem meios auxiliares

Até 60 metros, 1 Rebocador à ordem;

Entre 60 e 90 metros, 1 Rebocador em serviço;

Entre 90 e 160 metros, 2 Rebocadores em serviço;

Entre 160 e 180 metros, 3 Rebocadores em serviço.

(2) Cais Comercial

Com meios auxiliares (claramente definidos e operacionais)

Até 90 metros, 1 Rebocador à ordem;

Entre 90 e 120 metros, 1 Rebocador em serviço;

Entre 120 e 180 metros, 2 Rebocadores em serviço.

Sem meios auxiliares

Até 60 metros, 1 Rebocador à ordem;

Entre 60 e 90 metros, 1 Rebocador em serviço;

Entre 90 e 160 metros, 2 Rebocadores em serviço;

Entre 160 e 180 metros, 3 Rebocadores em serviço.

ANEXO 3.3 - PLANO DE COMUNICAÇÕES DO PORTO DE VIANA DO CASTELO

(Plano de comunicações do porto de Viana do Castelo - VHF) (a)

Canal número	Frequências; (MHz)		Função (b)
	Navio	Costeira	
1	156,050	160,650	Autoridade Portuária
6	156,300		Navio - navio (c)
8	156,400	156,400	Navio - navio; Manobra de navios
9	156,450	156,450	Navegação de recreio
10	156,500	156,500	Manobra de navios
11	156,550	156,550	Comunicações com entidades oficiais
12	156,600	156,600	Chamada comum de porto
13	156,650	156,650	Segurança da navegação
14	156,700	156,700	Autoridade portuária – Pilotagem
15	156,750	156,750	Comunicações internas a bordo
16	156,800	156,800	Socorro, urgências, segurança e chamada (d)
17	156,850	156,850	Comunicações internas a bordo
18	156,900	161,500	Controlo de tráfego marítimo - VTS portuário
19	156,950	161,550	Sistema de Autoridade Marítima
20	157,000	161,600	Operações portuárias
21	157,050	161,650	GNR - Brigada Fiscal
22	157,100	161,700	Controlo de tráfego marítimo - VTS
23	157,150	161,750	Correspondência pública
27	157,350	161,950	Correspondência pública
28	157,400	162,000	Correspondência pública
60	156,025	160,625	Autoridade portuária
64	156,225	160,825	Escolas e entidades de formação náutica
66	156,325	160,925	GNR - Brigada Fiscal
67	156,375	156,375	Operações de busca e salvamento e de combate à poluição
68	156,425	156,425	Controlo de tráfego marítimo - VTS portuário
70	156,525	156,525	Chamada Selectiva Digital (DSC) (i)
71	156,575	156,575	Manobra de navios
72	156,625		Pesca (navio - navio)
78	156,925	161,525	Manobra de navios
80	157,025	161,625	Controlo de tráfego marítimo - VTS portuário
81	157,075	161,675	Actividades de apoio a navios
84	157,225	161,825	Actividades de apoio a navios
87	157,375	157,375	Sistema AIS - local
88	157,425	157,425	Sistema AIS - local
AIS1	161,975	161,975	Sistema AIS - nacional
AIS2	162,025	162,025	Sistema AIS - nacional

(a) - Este plano apenas inclui os canais que suportam comunicações relativas a actividades desenvolvidas nas respectivas áreas portuárias, pelo que se remete a utilização de outros canais para o plano nacional.

(b) - No que respeita às definições das várias funções, remete-se para as constantes do plano nacional.

(c) - Este canal pode ser utilizado para comunicações entre navios e aeronaves que participem em actividades de busca e salvamento.

(d) - Em conformidade com a Resolução MSC 77 (69) da IMO, deixava de ser obrigatória a escuta do canal 16 depois de 1 de Fevereiro de 2005, mas a mesma decisão está a ser revista pela IMO

(i) - Este canal deve ser utilizado para a emissão de sinais de alerta navio/navio e navio/terra dentro da área A1.

ANEXO 3.4 - CONTACTOS TELEFÓNICOS

ENTIDADE	TELEFONES	
APVC – Administração do Porto de Viana do Castelo, SA	258 359 500	258 359 505
Serviços de Exploração	258 359 515	258 359 564
Departamento de Pilotagem	258 359 584	966 391 681
Oficial de Segurança ISPS	258 359 561	968 491 479
Capitania do Porto de Viana do Castelo	258 822 168	
Polícia Marítima	258 836 299	
Salva Vidas	962 621 236	
Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, IP	213 914 919	
Centro de Busca e Salvamento Marítimo (nacional)	214 401 919	
Serviços Municipais de Protecção Civil	258 806 610	
Bombeiros Municipais de Viana do Castelo	258 840 400	
Bombeiros Voluntários de Viana do Castelo	258 800 840	
Centro Hospitalar do Alto Minho	258 802 100	
Alfândega de Viana do Castelo	258 800 040	
GNR – Unidade de Controlo Costeiro	258 822 345	258 321 690
SEF – Serviço de Estrangeiros e Fronteiras	258 824 375	258 331 311
PIF – Posto de Inspeção Fronteiriço	258 332 023	
Câmara Municipal de Viana do Castelo	258 809 300	
Estaleiros Navais de Viana do Castelo, SA	258 840 100	
TINITA – Empresa de Rebocadores	258 800 760	
Despachante (A. Esperança – Serviços & Logística)	258 828 868	
Agentes de Navegação		
Adeta	258 820 812	
Agilima	258 320 102	
Barwil Knudsen	258 838 231	
Burmester & Stuve	229 980 500	
Celnave	258 320 489	
E A Moreira	258 290 032	
F C Cerqueira	258 823 673	
Navex	220 028 660	
Empresas de Estiva		
Celpap	258 320 485	
Novastiva	258 320 100	
Terminais		
Cecisa – Comercio Internacional, SA	258 333 600	
Galp Comercialização Portugal, SA	258 331 592	
Secil	258 333 497	
Docapesca – Portos e Lotas SA – Delegação de Viana do Castelo	258 800 283	
Vianapesca - Cooperativa de Produtores de Peixe de Viana do Castelo.	258 822 016	
For Mar	258 840 600	

ANEXO 3.5 - LISTA DE DISTRIBUIÇÃO

- Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos
- Direcção Geral da Autoridade Marítima
- Departamento Marítimo do Norte
- Capitania do Porto de Viana do Castelo
- GNR
- GNR – Unidade de Controlo Costeiro
- Agências de Navegação
- Docapesca
- Associações do Sector da Pesca
- Clube Vela de Viana do Castelo
- Clube Náutico do Lima
- Associação Náutica Mar Atlântico
- Armadores de Marítimo-turística

Anexo 4

DESTINOS E REGIMES ADUANEIROS DAS MERCADORIAS – art.º 49º

Extractos do REGULAMENTO (CEE) Nº 2913/92 DO CONSELHO de 12 de Outubro de 1992 que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário

CAPÍTULO 1

ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES BÁSICAS

Artigo 4º

15. Destino aduaneiro de uma mercadoria:

- a) A sujeição de uma mercadoria a um regime aduaneiro;
- b) A sua colocação numa zona franca ou num entreposto franco;
- c) A sua reexportação do território aduaneiro da Comunidade;
- d) A sua inutilização;
- e) O seu abandono à fazenda pública.

16. Regime aduaneiro:

- a) A introdução em livre prática;
- b) O trânsito;
- c) O entreposto aduaneiro;
- d) O aperfeiçoamento activo;
- e) A transformação sob controlo aduaneiro;
- f) A importação temporária;
- g) O aperfeiçoamento passivo;
- h) A exportação.

CAPÍTULO 4

OBRIGAÇÃO DE ATRIBUIR UM DESTINO ADUANEIRO ÀS MERCADORIAS APRESENTADAS À ALFÂNDEGA

Artigo 48º

Às mercadorias não comunitárias apresentadas à alfândega deve ser atribuído um dos destinos aduaneiros admitidos para tais mercadorias.

Artigo 49º

1. As mercadorias que tiverem sido objecto de declaração sumária devem ser sujeitas às formalidades destinadas a atribuir-lhes um destino aduaneiro nos seguintes prazos:

- a) Quarenta e cinco dias a contar da data de entrega da declaração sumária, quanto às mercadorias chegadas por via marítima;
- b) Vinte dias a contar da data de entrega da declaração sumária, quanto às mercadorias chegadas por qualquer outra via.

2. Quando as circunstâncias o justificarem, as autoridades aduaneiras podem fixar um prazo mais curto ou autorizar uma prorrogação dos prazos referidos no n.º 1. Esta prorrogação não pode, todavia, exceder as necessidades reais justificadas pelas circunstâncias.

CAPÍTULO 5

DEPÓSITO TEMPORÁRIO DE MERCADORIAS

Artigo 50º

Enquanto aguardam que lhes seja atribuído um destino aduaneiro, as mercadorias apresentadas à alfândega têm, a partir do momento dessa apresentação, o estatuto de

mercadorias em depósito temporário. Estas mercadorias serão denominadas, nos artigos seguintes, «mercadorias em depósito temporário».

Artigo 51º

1. As mercadorias em depósito temporário só podem ser armazenadas nos locais autorizados pelas autoridades aduaneiras e nas condições por elas fixadas.
2. As autoridades aduaneiras podem exigir da pessoa que se encontra na posse das mercadorias a prestação de uma garantia com o objectivo de assegurar o pagamento de qualquer dívida aduaneira que possa constituir-se por força dos artigos 203º ou 204º.

Introdução em livre prática

Artigo 79º

A introdução em livre prática confere o estatuto aduaneiro de mercadoria comunitária a uma mercadoria não comunitária.

A introdução em livre prática implica a aplicação das medidas de política comercial, o cumprimento das outras formalidades previstas para a importação de mercadorias, bem como a aplicação dos direitos legalmente devidos.

B. Trânsito externo

I. Disposições gerais

Artigo 91º

1. O regime do trânsito externo permite a circulação de um ponto a outro do território aduaneiro da Comunidade:
 - a) De mercadorias não comunitárias, sem que fiquem sujeitas a direitos de importação e a outras imposições bem como a medidas de política comercial;
 - b) De mercadorias comunitárias, nos casos e condições determinados de acordo com o procedimento do comité, a fim de obstar a que os produtos que sejam objecto, ou beneficiem, de medidas relativas à exportação possam, consoante o caso, subtrair-se a essas medidas ou delas beneficiar indevidamente.

C. Entrepasto aduaneiro

Artigo 98º

1. O regime de entreposto aduaneiro permite a armazenagem num entreposto aduaneiro;
 - a) De mercadorias não comunitárias sem que fiquem sujeitas a direitos de importação nem a medidas de política comercial;
 - b) De mercadorias comunitárias para as quais uma regulamentação comunitária específica preveja, devido à sua colocação num entreposto aduaneiro, o benefício de medidas que em princípio se relacionem com a exportação de mercadorias.
2. Entende-se por entreposto aduaneiro qualquer local aprovado pelas autoridades aduaneiras e sujeito ao seu controlo, onde as mercadorias podem ser armazenadas nas condições fixadas.
3. Serão determinados de acordo com o procedimento do comité os casos em que as mercadorias referidas no nº 1 podem ser sujeitas ao regime de entreposto aduaneiro sem serem armazenadas num entreposto aduaneiro.

D. Aperfeiçoamento activo

I. Generalidades

Artigo 114º

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 115º, o regime do aperfeiçoamento activo permite a utilização no território aduaneiro da Comunidade, em uma ou mais operações de aperfeiçoamento:
 - a) Das mercadorias não comunitárias destinadas à reexportação do território aduaneiro da Comunidade sob a forma de produtos compensadores, sem que tais mercadorias sejam sujeitas a direitos de importação nem a medidas de política comercial;

b) Das mercadorias introduzidas em livre prática, com reembolso ou dispensa do pagamento dos direitos de importação aplicáveis a estas mercadorias, caso sejam exportadas do território aduaneiro da Comunidade sob a forma de produtos compensadores.

E. Transformação sob controlo aduaneiro

Artigo 130º

O regime de transformação sob controlo aduaneiro permite utilizar no território aduaneiro da Comunidade mercadorias não comunitárias, para aí serem submetidas a operações que lhes modifiquem a natureza ou o estado, sem que tais mercadorias sejam sujeitas a direitos de importação nem a medidas de política comercial, e introduzir em livre prática os produtos resultantes destas operações com a aplicação dos direitos de importação que lhes são próprios. Estes produtos denominam-se produtos transformados.

F. Importação temporária

Artigo 137º

O regime de importação temporária permite a utilização no território aduaneiro da Comunidade, com isenção total ou parcial dos direitos de importação e sem que sejam submetidas a medidas de política comercial, de mercadorias não comunitárias destinadas a serem reexportadas sem terem sofrido qualquer alteração para além da depreciação normal resultante da utilização que lhes tenha sido dada.

G. Aperfeiçoamento passivo

I. Generalidades

Artigo 145º

1. O regime de aperfeiçoamento passivo, sem prejuízo das disposições específicas aplicáveis ao sistema de trocas comerciais padrão previsto nos artigos 154º a 159º e no artigo 123º, permite exportar temporariamente mercadorias comunitárias do território aduaneiro da Comunidade, a fim de as submeter a operações de aperfeiçoamento e de introduzir em livre prática os produtos resultantes destas operações com isenção total ou parcial dos direitos de importação.

Exportação

Artigo 161º

1. O regime de exportação permite a saída de mercadorias comunitárias do território aduaneiro da Comunidade.

A exportação implica a aplicação das formalidades previstas para a referida saída, incluindo medidas de política comercial e, se necessário, dos direitos de exportação.

2. Com exclusão das mercadorias sujeitas ao regime de aperfeiçoamento passivo ou a um regime de trânsito em conformidade com o artigo 163º e sem prejuízo do disposto no artigo 164º, qualquer mercadoria comunitária destinada a ser exportada deverá ser sujeita ao regime de exportação.

3. Não se consideram exportadas do território aduaneiro da Comunidade as mercadorias expedidas com destino à ilha de Helgoland.

4. Os casos e as condições em que as mercadorias que deixem o território aduaneiro da Comunidade não ficam sujeitas a uma declaração de exportação serão determinadas de acordo com o procedimento do comité.

5. A declaração de exportação deve ser entregue na estância aduaneira competente para a fiscalização do local onde o exportador está estabelecido ou onde as mercadorias são embaladas ou carregadas para o transporte de exportação. As derrogações serão determinadas de acordo com o procedimento do comité.

Trânsito interno

Artigo 163º

1. O regime do trânsito interno permite, nas condições previstas nos n.os 2 a 4, que as mercadorias comunitárias circulem de um ponto para outro do território aduaneiro

comunitário, passando pelo território de um país terceiro, sem alteração do seu estatuto aduaneiro. Esta disposição não prejudica a aplicação do nº 1, alínea b), do artigo 91º.

CAPÍTULO 3

OUTROS DESTINOS ADUANEIROS

Secção 1

Zonas francas e entrepostos francos

A. Generalidades

Artigo 166º

As zonas francas e entrepostos francos são partes do território aduaneiro da Comunidade ou locais situados nesse território, dele separados, em que:

- a) As mercadorias não comunitárias são consideradas, para efeitos da aplicação dos direitos de importação e das medidas de política comercial à importação, como se não estivessem no território aduaneiro da Comunidade, desde que não sejam introduzidas em livre prática nem sujeitas a outro regime aduaneiro nem utilizadas ou consumidas em condições que não as previstas pela regulamentação aduaneira;
- b) As mercadorias comunitárias abrangidas por uma regulamentação comunitária específica que disponha nesse sentido beneficiam, devido à sua colocação em zona franca ou em entreposto franco, de medidas que, em princípio, se relacionam com a exportação dessas mercadorias.

Secção 2

Reexportação, inutilização e abandono

Artigo 182º

1. As mercadorias não comunitárias podem ser:

- reexportadas do território aduaneiro da Comunidade,
- inutilizadas,
- abandonadas a favor da fazenda pública, quando essa possibilidade estiver prevista na regulamentação nacional.

2. A reexportação inclui, se necessário, a aplicação das formalidades previstas para a saída de mercadorias, incluindo medidas de política comercial.

Os casos em que as mercadorias não comunitárias podem ser sujeitas a um regime suspensivo a fim de não serem aplicadas à exportação medidas de política comercial podem ser determinados de acordo com o procedimento do comité.

3. Com excepção dos casos determinados de acordo com o procedimento do comité, a reexportação ou a destruição deve ser previamente notificada às autoridades aduaneiras. As autoridades aduaneiras proibirão a reexportação sempre que as formalidades ou medidas referidas no nº 2, primeiro parágrafo, o previrem. Quando as mercadorias, que durante a sua permanência no território aduaneiro da Comunidade estiveram sujeitas a um regime aduaneiro económico, se destinem a ser reexportadas, deve ser apresentada uma declaração aduaneira nos termos dos artigos 59º a 78º. Neste caso, aplicam-se os nos 4 e 5 do artigo 161º. O abandono é efectuado de acordo com as disposições nacionais.

4. A inutilização ou o abandono não devem implicar qualquer despesa para o erário público.

5. Aos desperdícios e resíduos eventualmente resultantes da inutilização deve ser atribuído um dos destinos aduaneiros previstos para as mercadorias não comunitárias. Até ao momento fixado no nº 2 do artigo 37º, esses desperdícios e resíduos encontram-se sob fiscalização aduaneira.

Anexo 5

CONTROLO DE ACESSO AO PORTO DE VIANA DO CASTELO

1. O ACESSO DE PESSOAS

1.1. O acesso ao recinto portuário é permitido a:

- a) Funcionários da APVC;
- b) Entidades Oficiais (Capitania, Polícia Marítima, Brigada Fiscal, Alfândega, Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, Sanidade Marítima, Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, IP e Posto de Inspeção Fronteira Veterinária e outras em serviço);
- c) Funcionários das empresas sedeadas no recinto portuário;
- d) Organismos ligados à actividade portuária;
- e) Tripulantes e passageiros de navios que se encontrem atracados;
- f) Familiares de tripulantes, quando o comprovem, para acesso aos respectivos navios;
- g) Fornecedores e prestadores de serviços, a navios e empresas, quando licenciados ou autorizados pela APVC.

1.2. A autorização de acesso será sempre solicitada à APVC e, em função do perfil do utilizador, classifica-se da seguinte forma:

- a) Permanente – para aqueles que exercem uma actividade permanente na instalação portuária. Com um prazo de validade não superior a um ano, a sua renovação fica sujeita a novo pedido do interessado;
- b) Provisório – para aqueles que exercem actividades temporárias no recinto portuário. Com um prazo de validade não superior a três meses, a sua renovação fica sujeita a novo pedido do interessado;
- c) Especial – para situações julgadas excepcionais, quando solicitadas por Ministérios ou outros Órgãos Oficiais, por um período nunca superior a um ano.

1. ACESSO DE VELOCÍPEDES SIMPLES OU MOTORIZADOS E MOTOCICLOS

É permitido o acesso de velocípedes simples ou motorizados, motociclos ou outros veículos de duas rodas, quando conduzidos, em serviço, por pessoas cujo acesso ao porto seja autorizado.

2. ACESSO DE VEÍCULOS AUTOMÓVEIS LIGEIROS DE PASSAGEIROS

O acesso ao recinto portuário é permitido aos seguintes automóveis ligeiros de passageiros:

2.1. Que transportem entidades oficiais;

2.2. Que sejam portadores de identificadores de Via Verde válido, a fornecer pela APVC, afixado no vidro frontal. A cada veículo (matrícula) corresponde a um sinalizador. Em caso de extraviado a sua substituição implica o pagamento de € 30 (trinta euros);

2.3. Pertencentes a corporações de bombeiros, Instituto Nacional de Emergência Médica, Cruz Vermelha Portuguesa ou Protecção Civil em serviço e, ainda, de outros que transportem doentes ou feridos;

2.4. Veículos de serviço, devidamente identificados, quando em serviço;

2.5. Táxis ou automóveis ligeiros de passageiros de aluguer (letra A) em serviço exclusivo de tripulantes ou passageiros, quando haja motivo justificado (exemplo: transporte de bagagens). A circulação destes veículos está condicionada ao seu acompanhamento por uma autoridade policial e sujeita ainda a:

- a) Identificação do motorista, passageiros e viatura com registo de nome e matrícula;
- b) Registo de hora de entrada e saída;
- c) Não abandono das viaturas e, por conseguinte, não permitida a entrada dos motoristas a bordo dos navios;
- d) Permanência – só a necessária para a entrada e saída dos passageiros.

Qualquer motorista que infrinja estas regras, será punido com a proibição de entrada nos recintos portuários, proibição essa que será comunicada às portarias com a identificação de motorista e viatura.

3. ACESSO DE VEÍCULOS AUTOMÓVEIS DE TRANSPORTE

O acesso de camiões e outros veículos automóveis de transporte aos recintos portuários, será permitido apenas quando estes se desloquem em serviço. A circulação destes veículos está sujeita ainda a:

- a) Registo da matrícula da viatura;
- b) Registo de hora de entrada e saída;
- c) Não abandono das viaturas pelos motoristas, excepto para tratamento das formalidades legais;
- d) Permanência – só a necessária para a carga ou descarga das viaturas e tratamento das formalidades legais.

4. CIRCULAÇÃO E ESTACIONAMENTO NO RECINTO PORTUÁRIO

A circulação e estacionamento nas zonas portuárias, obedecerão às normas para o efeito estabelecidas nos parágrafos seguintes:

4.1. Condicionamento à circulação

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

4.2. Proibição de circulação

É proibido o acesso de veículos às zonas de trabalho excepto:

- a) Veículos utilizados no transporte de mercadorias descarregadas ou a carregar de ou para navios atracados;
- b) Veículos que transportem materiais de consumo para bordo;
- c) Veículos da APVC;
- d) Veículos oficiais que transportem entidades de organismos com jurisdição nos portos;
- e) Veículos que possam ser autorizados pelos serviços de exploração como ambulâncias, pronto-socorros e outros.

O trânsito de veículos não discriminados no número anterior é permitido apenas nas faixas de circulação rodoviária. Por razões de segurança e eficácia dos trabalhos portuários, poderão os funcionários da APVC proibir ou condicionar, o acesso a quaisquer zonas de trabalho, dos veículos autorizados a circular nessas zonas.

4.3. Estacionamento de Veículos

O estacionamento de veículos não utilizados na exploração portuária será apenas permitido nos parques demarcados, de acordo com planta anexa.

Parques de estacionamento gerais – todas as viaturas excepto pesados;

Parques de estacionamento limitado – de acordo com a sinalização.

5. CARTÕES DE IDENTIFICAÇÃO

Todas as pessoas que circulem ou permaneçam no interior da área portuária serão obrigatoriamente portadores de cartão de identificação, a exhibir na lapela ou noutro local bem visível.

5.1. Excepções

Poderão ser dispensados do uso de cartão de identificação:

- a) Tripulantes e passageiros dos navios atracados e seus familiares;
- b) Os motoristas de veículos pesados e os respectivos ajudantes desde que não abandonem as viaturas.

5.2. Emissão de Cartões

Os cartões de identificação serão emitidos pelos serviços da APVC de acordo com o seguinte:

- a) Funcionários da Administração do Porto de Viana do Castelo, S.A. com lista azul;
- b) Entidades Oficiais, com lista vermelha;
- c) Funcionários das empresas e organismos, ligados à actividade portuária, bem como os fornecedores e prestadores de serviços que trabalhem regularmente no interior do porto, com lista verde e inscrição da designação da empresa a que pertencem;
- d) Visitantes e funcionários de firmas que estejam a prestar trabalho eventual, no recinto portuário, com lista amarela e a designação "Visitante"

5.3. Visitantes

À entrada, o visitante receberá um cartão emitido pela APVC em troca de um documento de identificação válido e legível, o qual ser-lhe-á restituído à saída.

Durante a sua estadia no recinto portuário, os visitantes deverão exhibir o referido cartão e fazer-se acompanhar da ficha de registo de entrada, onde constam os dados relativos ao visitado.

5.4. Extravio de Cartões

O extravio de cartões emitidos pela APVC, implica a emissão de 2ª via mediante o pagamento de 10€.

ANEXO 6

PLANO DE RECEPÇÃO E GESTÃO DE RESÍDUOS NO PORTO DE VIANA DO CASTELO

ÍNDICE

1. ÂMBITO DE APLICAÇÃO.....	2
2. VIOLAÇÃO DO PLANO	2
3. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL	2
4. DEFINIÇÕES.....	4
5. ÁREAS, TIPOLOGIA DOS RESÍDUOS GERADOS E MEIOS DE RECEPÇÃO	5
6. RECOLHA E DESTINO DE RESÍDUOS FACE À SUA TIPOLOGIA.....	8
7. PROIBIÇÕES	11
8. NOTIFICAÇÃO À AUTORIDADE PORTUÁRIA.....	11
9. ENTREGA DOS RESÍDUOS GERADOS A BORDO.....	12
10. DECLARAÇÃO DE ENTREGA DE RESÍDUOS.....	12
11. ISENÇÕES	12
12. INSUFICIÊNCIAS DOS MEIOS PORTUÁRIOS DE RECEPÇÃO.....	12
13. TARIFÁRIO	12
14. MEDIDAS DE ACOMPANHAMENTO E COMPETÊNCIA FISCALIZADORA	13
15. ANEXOS :	14

ANEXO 6.1 - NOTIFICAÇÃO À AUTORIDADE PORTUÁRIA - MARPOL

ANEXO 6.2 – DECLARAÇÃO DE ENTREGA DE RESÍDUOS

ANEXO 6.3 - TARIFÁRIO

1. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

O presente Plano visa dar cumprimento à Directiva nº 2000/59/CE, de 27 de Novembro, transposta para o Direito interno através do Decreto-Lei nº 165/2003, de 24 de Julho, a qual regula a instalação e a utilização de meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios, e de resíduos da carga provenientes de navios, bem como de embarcações de pesca e de recreio, que escalem, nomeadamente, uma das áreas operacionais do Porto de Viana do Castelo (Área I: Porto Comercial; Área II: Porto de Pesca; Área III: Marina), adoptando esta autoridade portuária medidas que garantam a entrega dos referidos resíduos por parte dos armadores ou seus representantes legais.

Exceptuam-se do âmbito de aplicação deste Plano, os navios de guerra, as unidades auxiliares de marinha e os navios que sendo propriedade de um Estado ou estando ao seu serviço, sejam utilizados unicamente para fins de serviço público não comercial.

Com este plano pretende-se um aumento da protecção do meio marinho através da redução de descargas no mar, designadamente da adequação da capacidade máxima de armazenamento a bordo ou da possibilidade da entrega dos resíduos noutra porto, sem riscos de descarga no mar, de forma a conciliar os interesses do funcionamento normal da actividade marítima com a protecção do ambiente.

O responsável de uma embarcação que escale ou opere no Porto de Viana do Castelo, deve assegurar que os resíduos gerados são entregues no meio portuário de recepção adequado e em conformidade com o estipulado pelo presente plano, aprovado pelas entidades competentes.

2. VIOLAÇÃO DO PLANO

Todos aqueles que, com dolo ou mera culpa, por acção ou omissão, violarem as disposições do presente Plano são responsáveis pelos danos resultantes dessa violação.

3. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

LEGISLAÇÃO	DESIGNAÇÃO DO REQUISITO	DESCRIÇÃO
GERAL	D.L. nº 211/2008, de 3 de Novembro	Cria a APVC – Administração do Porto de Viana do Castelo, SA, definindo as respectivas atribuições e competências.
	D.L. nº 49/2002, de 2 de Março	Estabelece o regime de Contra Ordenações a aplicar nas áreas de jurisdição portuária
	D. L. nº 48/2002, de 2 de Março	Estabelece o regime jurídico do serviço público de pilotagem nos portos e aprova o Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem.
	D. L. nº 226/2006, de 15 de Novembro	Aprova normas de enquadramento do Regulamento n.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março,

		relativo ao reforço da protecção dos navios e das instalações portuárias, e transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2005/65/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro, relativa ao reforço da segurança nos portos.
OPERAÇÕES PORTUÁRIAS	D.L. nº 65/95, de 7 de Abril	Estabelece o regime da operação portuária.
	Despacho nº 7/2001 da Secretaria de Estado da Administração Marítima e Portuária (SEAMP)	Estabelece um quadro de referência para o desenvolvimento de um <u>conjunto de métodos a adoptar</u> pelas Administrações Portuárias, contribuindo desta forma para a melhoria do desempenho ambiental das actividades marítimas e portuárias.
PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO MARÍTIMA	Decreto do Governo nº 25/87, de 10 de Julho	Aprova para adesão, o Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (<i>MARPOL 73/78</i>). Anexo I define as regras para a <u>prevenção da poluição por hidrocarbonetos</u> ; Anexo IV apresenta as regras para a <u>prevenção da poluição por esgotos sanitários dos navios</u> e Anexo V do diploma define as regras para a <u>prevenção da poluição por resíduos dos navios</u> .
	D. L. nº 180/2004, de 27 de Julho	Transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva nº2002/59//CE do Parlamento e do Conselho, de 27 de Junho, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios
RECEPÇÃO E GESTÃO DE RESÍDUOS GERADOS POR NAVIOS	Portaria nº 335/97, de 16 de Maio	Fixa as regras a que fica sujeito o <u>transporte de resíduos</u> dentro do território nacional – Modelo A (guia de acompanhamento dos resíduos).
	D.L. nº 239/97, de 9 de Setembro	Estabelece as regras a que fica sujeita a <u>gestão de resíduos</u> , nomeadamente a sua recolha, transporte, armazenagem, tratamento, valorização e eliminação, de forma a não constituir perigo ou causar prejuízo para a saúde humana ou para o ambiente.
	D.L. nº 165/2003, de 24 de Julho	Transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2000/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Novembro, relativa aos <u>meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos de carga provenientes de navios que escalem em portos nacionais</u> . Alterado pelo D.L. n.º 197/2004, de 17 de Agosto.

	D.L. nº 209/2004, de 3 de Março	Aprova a Lista Europeia de Resíduos e os tipos de operações de eliminação e valorização de resíduos.
	Portaria n.º 572/2001, de 6 de Junho	Aprova os programas e acções relativos a acumuladores de veículos, industriais e similares, e as pilhas e outros acumuladores.
	D.L. nº 366-A/97, de 20 de Dezembro	Estabelece os princípios e as normas aplicáveis ao sistema de gestão de embalagens e resíduos de embalagens. O âmbito deste diploma é bastante vasto, abrangendo todas as embalagens colocadas no mercado e resíduos de embalagem, cobrindo todo o tipo de utilização e produção (doméstico, industrial, agrícola ou do comércio).
	D.L. nº 153/2003, de 11 de Julho	Estabelece o regime jurídico da <u>gestão de óleos novos e óleos usados</u> assumindo como objectivo prioritário a prevenção da produção, em quantidade e nocividade, desses resíduos, seguida da regeneração e de outras formas de reciclagem e de valorização.
	Portaria nº 240/92, de 25 de Março	Define as condições de <u>licenciamento de actividades relacionadas com a recolha de óleos usados</u> .
	Portaria nº 1028/92, de 5 de Novembro	Em Anexo apresenta a ficha de segurança para o transporte de óleos usados.

4. DEFINIÇÕES

Para efeitos do disposto no presente Plano, entende-se por:

- a) **Navio** – uma embarcação que opere no meio marinho, incluindo as embarcações de sustentação dinâmica, veículos de sustentação por ar, submersíveis e estruturas flutuantes;
- b) **MARPOL 73/78** – a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978;
- c) **Resíduos gerados em navios** – todos os resíduos, incluindo os esgotos sanitários, e os resíduos que não sejam resíduos da carga, produzidos no serviço de um navio e abrangidos pelos anexos I, IV e V da MARPOL 73/78, bem como os resíduos associados à carga, conforme definidos nas directrizes para a aplicação do anexo V da MARPOL 73/78;
- d) **Resíduos da carga** – os restos das matérias transportadas como carga em porões ou em tanques de carga que ficam das operações de descarga e das operações de limpeza, incluindo excedentes de carga ou descarga e derrames;
- e) **Meios de recepção portuários** – estruturas fixas, flutuantes ou móveis aptas a receberem os resíduos gerados em navios ou resíduos da carga;

- f) **Embarcação de pesca** – embarcação equipada ou utilizada comercialmente para a captura de peixe ou outros recursos vivos do mar;
- g) **Embarcação de recreio** – embarcação de qualquer tipo, independentemente do meio de propulsão, utilizada para fins desportivos ou recreativos;
- h) **Porto** – qualquer lugar ou área geográfica em que tenham sido efectuados trabalhos de beneficiação ou instalados equipamentos que permitam, principalmente, a recepção de navios, incluindo embarcações de pesca e embarcações de recreio;
- i) **Autoridade marítima** – os órgãos locais da Direcção-Geral da Autoridade Marítima;
- j) **Autoridade portuária** – as administrações portuárias, as delegações portuárias do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), a administração dos portos da Região Autónoma da Madeira e as juntas autónomas dos portos de Ponta Delgada, de Angra do Heroísmo e da Horta, na Região Autónoma dos Açores;
- k) **Armador** – o proprietário, o afretador em casco nu ou qualquer outra organização ou pessoa que tenha assumido a responsabilidade pela exploração de um navio, de uma embarcação de pesca ou de recreio;
- l) **Resíduos industriais** – os resíduos gerados em actividades industriais;
- m) **Resíduos perigosos** – os resíduos que apresentem características de perigosidade para a saúde ou para o ambiente, conforme definidos na legislação em vigor;
- n) **Resíduos operacionais** – resíduos domésticos, industriais e de mercadorias, excluindo peixe fresco ou partes deste, produzidos durante o funcionamento normal do navio e não contaminados com hidrocarbonetos ou outras substâncias líquidas nocivas;
- o) **Substância líquida nociva** – qualquer substância indicada no nº.6 da Regra 1 do Anexo II do Dec. Regulamentar nº. 25/87;
- p) **Hidrocarbonetos** – o petróleo sob qualquer forma, incluindo petróleo bruto, fuelóleo, lamas, resíduos e produtos refinados, com excepção dos produtos petroquímicos;
- q) **Gestão de resíduos** – as operações de recolha, transporte, armazenagem, tratamento, valorização e eliminação de resíduos;
- r) **Recolha** – acto de receber, em depósito transitório, os resíduos gerados na área portuária, resultantes da normal movimentação de mercadorias, ou os gerados em navios, os quais serão enviados para destino final adequado;
- s) **Transporte** – a operação de transferir os resíduos para o exterior das instalações portuárias;
- t) **Armazenagem** – a deposição temporária e controlada, por prazo indeterminado, de resíduos antes do seu tratamento, valorização ou eliminação;
- u) **Tratamento** – quaisquer processos manuais, mecânicos, físicos, químicos ou biológicos que alterem as características dos resíduos, de forma a reduzir o seu volume ou perigosidade, bem como facilitar a sua movimentação, valorização ou eliminação;
- v) **Valorização** – as operações que visem o reaproveitamento dos resíduos;
- w) **Eliminação** – as operações que visem dar um destino final e adequado aos resíduos.

5. ÁREAS, TIPOLOGIA DOS RESÍDUOS GERADOS E MEIOS DE RECEPÇÃO

5.1 ÁREA I – CAIS COMERCIAL

O cais comercial localiza-se na margem esquerda do rio Lima a 2000 metros para montante da sua foz. As frentes de cais, existentes, delimitam uma área de terraplenos com uma área de quinze hectares, totalmente infra-estruturados (redes

próprias de água e energia, armazéns, silos) e devidamente pavimentados, destinados à armazenagem temporária (a coberto ou a descoberto) de mercadorias descarregadas ou a embarcar.

Tendo uma capacidade para receber cerca de 900.000 toneladas de carga/ano, transportada por um número médio de 250 navios/ano, trata-se de um porto de pequenas dimensões, relativamente moderno, essencialmente dedicado à movimentação de carga geral fraccionada (madeira exótica em toros e paletes, papel kraft e aço), alguns granéis sólidos (cimento, argila, fertilizantes e aparas de madeira) e, pontualmente, granéis líquidos (asfalto).

Quanto à tipologia, os resíduos gerados nesta área operacional são:

DIVISÃO	GRUPO	CLASSE	DESIGNAÇÃO
13 Compostos Químicos	13.02 – Óleos usados 13.05 – Óleo e água	13.02.05 - Óleos usados motor 13.05.02 - Lamas	Hidrocarbonetos
03 Processamento de Madeiras	03.01 Resíduos de madeira	03.01.01 - Cascas 03.01.05 - Aparas	Resíduos carga de madeira
16 Resíduos não especificados noutros capítulos	16.01 Veículos em fim de vida	16.01.03 – Pneus 16.01.06 – Carcaça veículos	Sucata
	16.06 Equipamento eléctrico e electrónico fora de uso	16.06.01 – Pilhas/Acumuladores	Baterias
07 Resíduos de Processos químicos orgânicos	07.06 Resíduos sanitários	07.06.11/ 07.06.12 Tratamento de efluentes a bordo	Águas Residuais
20 Resíduos Urbanos e Equiparados	20.01 Resíduos domésticos	20.01.01 – Papel/Cartão 20.01.02 – Vidro 20.01.08 – Resíduos Alimentos	RSUs

Quanto aos meios de recepção a autoridade portuária disponibiliza os seguintes equipamentos, na área do cais comercial:

DESIGNAÇÃO	Volume Max.	Número unidades	LOCALIZAÇÃO	OBSERVAÇÕES
Contentor	1 m ³	4	Cais (2) Parque Oficial (1) Edf.Administrativo (1)	RSUs
		6	Parque Oficial (4)	Reserva p/ reforço recepção RSUs navios
	5 m ³	2	Parque Oficial (2)	Para consolidação recolhas diferenciadas
Oleão	1 m ³	2	Parque Oficial (2)	Para óleos usados
Ecoponto		3	Cais (2) Edf.Administrativo (1)	Recolha selectiva

5.2 ÁREA II – PORTO DE PESCA

Situado na margem direita do rio Lima, já foi palco de uma actividade com expressivo impacto socio-económico no tecido urbano, levada a cabo por uma robusta frota pesqueira, encontrando-se actualmente em parcial decadência. As infra-estruturas de apoio (Docapesca e armazéns de aprestos), bem como os postos de acostagem, estendem-se da parte sul da bacia dos ENVC até à entrada da ex-Doca Comercial, junto à ponte móvel “Duarte Pacheco”.

Quanto à tipologia, os resíduos gerados nesta área operacional são:

DIVISÃO	GRUPO	CLASSE	DESIGNAÇÃO
15 Resíduos de Embalagens	15.01 Equiparados de Embalagens	15.01.02 - Caixas em Plástico 15.01.03 – Caixas em madeira 15.01.xx – Caixas em Esferovite	Embalagens
04 Resíduos Indústria Têxtil	04.02 Resíduos têxteis	04.02.99 - Não especificados	Artes de pesca inutilizadas (redes)
02 Resíduos de Pesca	02.02 Resíduos preparação e processamento de peixe	02.02.02 – Tecidos animais 02.02.03 – Impróprio p/ consumo	Peixe retirado do circuito de comercialização
20 Resíduos Urbanos e Equiparados	20.01 Resíduos domésticos	20.01.01 – Papel/Cartão 20.01.02 – Vidro 20.01.08 – Resíduos Alimentos	RSUs
13 Compostos Químicos	13.02 Óleos usados	13.02.05 - Óleos usados motor	Hidrocarbonetos

Quanto aos meios de recepção a autoridade portuária disponibiliza os seguintes equipamentos, na área do porto de pesca:

DESIGNAÇÃO	Volume Max.	Número unidades	LOCALIZAÇÃO	OBSERVAÇÕES
Contentor	0.8 m ³	5	Docapesca (1) Armazéns Sul (1) Gil Eanes (1) Vianapesca (1) Armazéns Norte (1)	RSUs
	15 m ³	1	Armazéns Sul (1)	Para Deposição de novelos de rede inutilizada
Oleão	1 m ³	2	Ponte Móvel (1) Docapesca (1)	Para óleos usados

5.3 ÁREA III – MARINA

Situa-se na margem direita do rio Lima a cerca de 2700 metros para montante da foz, junto à ponte metálica “Eiffel”, dispõe de 163 postos de acostagem, edifício de apoio/recepção, balneários, lavandarias e posto de abastecimento de combustível, sendo, actualmente, alvo de uma crescente procura tanto por navegadores nacionais como estrangeiros.

Quanto à tipologia, os resíduos gerados nesta área operacional são:

DIVISÃO	GRUPO	CLASSE	DESIGNAÇÃO
13	13.02 – Óleos usados	13.02.05 - Óleos usados motor	Hidrocarbonetos

Compostos Químicos	13.05 – Óleo e água	13.05.02 - Lamas	
07 Resíduos de Processos químicos orgânicos	07.06 Resíduos sanitários	07.06.11/ 07.06.12 Tratamento de efluentes a bordo	Águas Residuais
16 Resíduos não especificados noutros capítulos	16.06 Equipamento eléctrico e electrónico fora de uso	16.06.01– Pilhas/Acumuladores	Baterias
20 Resíduos Urbanos e Equiparados	20.01 Resíduos domésticos	20.01.01 – Papel/Cartão 20.01.02 – Vidro 20.01.08 – Resíduos Alimentos	RSUs

Quanto aos meios de recepção a autoridade portuária disponibiliza os seguintes equipamentos, na área da Marina:

DESIGNAÇÃO	Volume Max.	Número Unidades	LOCALIZAÇÃO	OBSERVAÇÕES
Contentor	0,8 m ³	3	Ponte Pedonal (1) Edifício de Apoio (2)	RSUs
Oleão	1 m ³	1	Ponte Pedonal (1)	Para óleos usados
Ecoponto		1	Ponte Pedonal (1)	Recolha selectiva

6. RECOLHA E DESTINO DE RESÍDUOS FACE À SUA TIPOLOGIA

É obrigatório o preenchimento do “Modelo A – Guia de Acompanhamento de Resíduos do Ministério do Ambiente”, sempre que sejam enviados resíduos para tratamento, valorização ou eliminação, ficando uma cópia arquivada nos serviços da APVC-Administração do Porto de Viana do Castelo.

6.1 Resíduos de compostos químicos (misturas e emulsões de Hidrocarbonetos / água)

- Modo de Recolha:

Utilizando depósitos em terra: a recolha será efectuada por trasfega directa para depósitos móveis (ex. camião cisterna), através do circuito de bombagem do navio ou por aspiração do tanque com recurso aos meios próprios do equipamento receptor;

Utilizando depósitos selados: Se os resíduos a desembarcar pelo navio, se encontrarem em contentores/depósitos selados, devidamente identificados e com termo de responsabilidade face ao teor do seu conteúdo e não se tratando de resíduos perigosos, de acordo com as normas da UE ou de substâncias líquidas nocivas, serão recebidos após desembarque no cais e posteriormente recolhidos para o operador de resíduos autorizado.

- Destino dos Resíduos:

Recepção dos resíduos por instalação autorizada para armazenagem, valorização e/ou eliminação dos mesmos.

6.2 Resíduos Ordinários Mistos/ Resíduos de Origem Animal ou Vegetal (RSU)

- Modo de Recolha:

Estes resíduos deverão, de acordo com a sua tipologia, ser acondicionados pelo produtor em contentores estanques, facilmente manuseáveis (sacos de capacidade nunca superior a 25 kg) e depositados no cais em contentores apropriados.

Observação: A deposição nos contentores para resíduos sólidos urbanos e fracções recicláveis é livre, até ao limite total de meio metro cúbico por cada estadia do navio, devendo o utente assegurar a efectiva separação das fracções recicláveis.

- Destino dos Resíduos:

Recolha diária destes resíduos pelos Serviços Municipalizados de Saneamento Básico de Viana do Castelo (**SMSBVC**) e envio dos mesmos para aterro sanitário.

6.3 Resíduos da carga gerados no navio

- Modo de Recolha:

Disponibilização de contentores apropriados, quando se trate de resíduos de granéis sólidos, ou deposição nos terraplenos, em local definido pela autoridade portuária, quando se trate de resíduos de madeira.

- Destino dos Resíduos:

Envio dos resíduos para operador de resíduos autorizado, com vista à sua eliminação ou valorização, em conformidade com a legislação em vigor.

6.4 Quadro síntese das tipologias dos resíduos e procedimentos de recolha

TIPO DE RESÍDUOS		PROCEDIMENTOS Depósito/Recolha/Destino final	QUANTIDADES		
			2006	2007	2008
MARPOL – Anexo I Resíduos de Hidrocarbonetos	Óleos Usados (130205 LER)	<ul style="list-style-type: none"> • Os óleos usados deverão ser depositados pelos utentes nos oleões que se localizam junto das áreas operacionais. • A recolha destes óleos é efectuada por empresa certificada para recolha e encaminhamento para reciclagem. 	1.4	1.2	1.4
	Lamas Águas porão/cavernas (130502 LER)	<ul style="list-style-type: none"> • Notificação prévia à autoridade portuária para que esta possa proceder à requisição de meios externos. • A recolha destes produtos será efectuada por empresa licenciada que providenciará a entrega no destino adequado ao seu tratamento. 	66	50.7	23.2

	<p>Filtros de Óleo e Panos Impregnados (160107 e 150202 LER)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Após notificação à autoridade portuária, estes resíduos são depositados pelos utentes em contentores, específicos para o efeito, entretanto deslocados para o local. • A posterior recolha destes materiais será efectuada por empresa certificada que providenciará a sua entrega no destino adequado. 	--	--	--
<p>MARPOL – Anexo IV Águas Residuais</p>	<p>Águas de sanitários e efluentes a bordo (070611 e 070612 LER)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Notificação prévia à autoridade portuária para que esta possa proceder à requisição de meios externos. • Será recolhido por camião-cisterna dos Serviços Municipalizados (SMSBVC) e as águas residuais serão encaminhadas para o respectivo sistema municipal de saneamento. 	--	--	--
<p>MARPOL – Anexo V Resíduos operacionais resultantes da normal actividade portuária e resíduos da carga</p>	<p>Baterias (160601 LER)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Após notificação à autoridade portuária, esta disponibilizará os contentores adequados para a deposição diferenciada deste tipo de resíduos. • A recolha destes resíduos é assegurada por empresa certificada que procederá à reciclagem dos mesmos. 	--	--	--
	<p>Artes de Pesca inutilizadas (Redes)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • As peças de rede inutilizadas limpas deverão ser enroladas em novelos e depositados no contentor indicado para o efeito. • A recolha é assegurada por empresa certificada que procederá à sua reciclagem, desde que não estejam contaminadas. 	--	--	120
	<p>Madeira (030101 e 030105) Caixas de madeira (150103 LER)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Este tipo de resíduo é gerado no processo de descarga de produtos florestais (toros e aparas de madeira), ou na inutilização de caixas de madeira para transporte de pescado, sendo armazenado nos terraplenos do cais comercial e do porto de pesca, respectivamente, em locais previamente definidos para o efeito. • A recolha é assegurada por empresas locais, que valorizam estas madeiras em processos de queima ou são transportadas para o aterro sanitário. 	420	380	220

	<p>Embalagens de papel, plástico, metal e vidro (150101, 150102, 150104, 200101 e 200102 LER)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Estão disponíveis Ecopontos que permitem o depósito selectivo destes materiais com excepção dos gerados no porto de pesca. • A recolha destes materiais é assegurada por empresa certificada para a recolha e encaminhamento para reciclagem. 	21	21	17
	<p>Resíduos Sólidos Urbanos (200103 LER)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • O porto dispõe de diversos contentores de 1 m³ e de 5 m³ para deposição dos RSU. Em função das quantidades declaradas na notificação, à autoridade portuária, esta providenciará o fornecimento de meios adicionais e adequados à recepção desses resíduos. • A recolha e encaminhamento para aterro sanitário, é assegurado pelos serviços municipalizados (SMSBVC) ou outra devidamente licenciada. 	58	65.2	56

Quantidades em metros cúbicos

7. PROIBIÇÕES

É expressamente proibido em toda a área de jurisdição do Porto de Viana do Castelo:

- Qualquer descarga de óleos usados nas águas de superfície, subterrâneas, costeiras e marinhas e nos sistemas de drenagem de águas residuais;
- Colocação indevida de um resíduo em local ou contentor que não lhe esteja destinado;
- Descarga ou depósito de resíduos no solo;
- Abandono de resíduos;
- Arremesso de resíduos provenientes de artes de pesca inutilizadas para a bacia portuária;
- Queimadas a céu aberto de qualquer tipo de resíduos;
- Mistura de óleos usados com outros resíduos, visto dificultar a sua valorização em condições ambientalmente adequadas, nomeadamente para fins de regeneração;
- Mistura de diferentes tipos de resíduos.

8. NOTIFICAÇÃO À AUTORIDADE PORTUÁRIA

Os responsáveis dos navios com destino ao Porto de Viana do Castelo, exceptuadas as embarcações de pesca e as embarcações de recreio com lotação máxima autorizada para 12 passageiros, devem preencher, com veracidade e exactidão, o formulário apresentado em anexo (**Anexo 6.1**). O respectivo formulário deverá ser conservado a bordo, pelo menos até ao porto de escala seguinte. Actualmente o Porto de Viana do Castelo disponibiliza um formulário electrónico para notificação de resíduos, na aplicação informática "JUP" (Janela Única Portuária), que deverá ser preenchido nos termos seguintes:

- Com a antecedência mínima de vinte e quatro horas relativamente à chegada do navio, caso seja conhecido o porto de escala;
- Após o conhecimento do porto de escala, se apenas for obtida essa informação nas vinte e quatro horas que antecedem a chegada a esse porto;

- c) Limite máximo à partida do porto precedente caso a viagem for inferior a vinte e quatro horas, podendo ser comunicada directamente ao operador do meio portuário de recepção a fim deste a transmitir à respectiva autoridade portuária.

9. ENTREGA DOS RESÍDUOS GERADOS A BORDO

O comandante de um navio que escale ou opere no porto de Viana do Castelo deve proceder à entrega de todos os resíduos gerados a bordo (navio e carga), antes da sua largada para viagem.

O navio terá permissão da autoridade marítima para iniciar viagem se, após análise das informações prestadas pelo comandante aquando da notificação, a autoridade portuária concluir que o navio dispõe de capacidade de armazenamento suficiente para todos os resíduos gerados, que se acumularam e que se acumulem durante a viagem projectada até ao porto seguinte.

Caso seja concluído existir o risco de descarga de resíduos no mar, por fundada suspeita de que o próximo porto de escala não dispõe de meios adequados para a sua recepção, ou por se tratar de um porto desconhecido, o navio pode ser impedido de iniciar a sua viagem.

10. DECLARAÇÃO DE ENTREGA DE RESÍDUOS

Após a recepção dos resíduos gerados a bordo, navio e carga, a autoridade portuária emite a Declaração de Entrega de Resíduos, em anexo (**Anexo 6.2**).

Os Titulares de Concessões ou de Licenças de uso privativo de instalações, sedeadas na área de jurisdição portuária, obrigam-se a dispor de meios adequados à recepção dos resíduos, que resultem da actividade ou das operações que desenvolvam no interior dos espaços que lhes foram legalmente atribuídos, e providenciar a sua recolha por empresas certificadas para o efeito.

11. ISENÇÕES

- a) A autoridade portuária do Porto de Viana do Castelo pode isentar do cumprimento do disposto no capítulo da “Notificação à Autoridade Portuária” e da alínea a) da “Entrega dos Resíduos Gerados a Bordo”, os navios ao serviço de uma linha regular que entreguem os resíduos num determinado porto da sua rota.
- b) O pedido de isenção da entrega de resíduos deverá ser apresentado por escrito, dirigido ao Presidente da APVC, acompanhado dos documentos que comprovem a escala frequente nesse porto e a entrega regular dos resíduos gerados.
- c) A isenção não se aplica às situações de incumprimento dos procedimentos a que o responsável do navio está obrigado.

12. INSUFICIÊNCIAS DOS MEIOS PORTUÁRIOS DE RECEPÇÃO

O comandante, mestre ou arrais do navio ou embarcação, ou seus representantes legais, podem apresentar reclamações relativas a alegadas insuficiências dos meios portuários de recepção de resíduos gerados a bordo, pelo navio e pela carga, por contacto directo com a Direcção de Exploração e Segurança do porto ou através do preenchimento do formulário electrónico ao qual poderão aceder na aplicação informática “**JUP**”.

13. TARIFÁRIO

O tarifário (**Anexo 6.3**) respeitante à recolha de resíduos no porto de Viana do Castelo será aplicado em conformidade com o estabelecido no nº.1 e nº.2 do artigo 32º do Regulamento de Tarifas para o porto de Viana do Castelo, em vigor e devidamente aprovado pela entidade competente para o efeito, associado ao tarifário praticado pelas empresas licenciadas para a operação de resíduos sempre que ocorra o recurso à sua prestação de serviço

A recepção dos resíduos sólidos urbanos e fracções recicláveis é livre, até ao limite total de meio metro cúbico por cada estadia do navio, considerando-se este encargo coberto pela Taxa de Utilização do Porto pelo navio (TUPnavio).

14. MEDIDAS DE ACOMPANHAMENTO E COMPETÊNCIA FISCALIZADORA

A autoridade portuária assegurará a informação prescrita no presente Plano, a todos os destinatários, através de comunicados, editais ou de campanhas de sensibilização, garantindo simplicidade e rapidez nas formalidades associadas à utilização dos meios portuários de recepção.

Os prejuízos causados por atrasos injustificados, na entrega ou na recepção de resíduos gerados em navios ou resíduos de carga, são indemnizáveis.

A fiscalização da recepção e descarga dos respectivos resíduos no porto, bem como da observância do disposto no presente Plano, é da competência da Direcção de Operações e Segurança, cujo contacto é o seguinte:

- José Gomes da Silva Alves
E-mail: jalves@apvc.pt
Tel.: 258 359 500 / 968 491 479
Fax: 258 359 535 / 258 359 550

15. ANEXOS

ANEXO 6.1 – NOTIFICAÇÃO À AUTORIDADE PORTUÁRIA - MARPOL
ANEXO 6.2 – DECLARAÇÃO DE ENTREGA DE RESÍDUOS
ANEXO 6.3 - TARIFÁRIO

ANEXO 6.1

NOTIFICAÇÃO À AUTORIDADE PORTUÁRIA - MARPOL

- Nome do Navio (*vessel name*) _____ Indicativo de chamada (*call sign*) _____
- N.º IMO (*IMO number*) _____ Bandeira (*vessel nationality*) _____
- ETA: _____ ETD: _____
- Porto de escala anterior (*last port*) _____ Próximo porto de escala (*next port*) _____
- Último porto e data em que foram entregues resíduos gerados no navio (*last port and date of discharge of waste products*)
Porto (*port*): _____ Data (*date*): _____
- Dos resíduos que tem a bordo, que quantidade pretende entregar em meios portuários de recepção (*do you wish to discharge waste at this port?*)
A totalidade (*all*) uma parte (*part*) nenhuns (*none*)
- Se pretender entregar a totalidade dos resíduos preencha a segunda coluna conforme for adequado (*if you wish to discharge the total on board waste, complete the second column*)
- Se pretende entregar uma parte dos resíduos ou se não pretende entregar quaisquer resíduos, preencha todas as colunas (*if you do not wish to discharge the waste or wish to discharge part of the waste, complete all of the columns*)

Tipo (<i>type</i>)	Resíduos a entregar m ³ (<i>waste to be delivered m³</i>)	Capacidade máxima de armazenagem m ³ (<i>full storage capacity m³</i>)	Quantidade de resíduos que permanecem a bordo m ³ (<i>total quantity of waste on board m³</i>)	Porto em que serão entregues os resíduos que permanecem a bordo (<i>delivery port on board waste</i>)	Estimativa da quantidade de resíduos que será produzida entre a presente notificação e o próximo porto de escala m ³ (<i>estimated quantity of waste products between this port and the next m³</i>)
1. Resíduos de hidrocarbonetos (<i>hydrocarbonic waste</i>)					
Lamas (<i>mud</i>)					
Águas de porão (<i>bilge water</i>)					
Outros (<i>especificar others (specify)</i>)					
2. Lixo (<i>general waste</i>)					
Resíduos de alimentos (<i>food products</i>)					
Plásticos (<i>plastics</i>)					
Outros (<i>others</i>)					
3. Resíduos associados (1) especificar (<i>associated waste (1) specify</i>)					
4. Resíduos de carga (1) especificar (<i>cargo waste (1) specify</i>)					

(1) Aceitam-se estimativas

Notas (notes):

1. Esta informação pode ser usada para efeitos de inspeção pelo Estado do Porto e outras inspeções (*this information can be used by the Port Authority or any other designated official*)
2. O presente formulário deve ser preenchido, a não ser que o navio esteja dispensado ao abrigo do artigo 10º (*this form must be completed, no vessel is exempt under article 10º*)

Confirmo que (*confirm that*)

- As informações são exactas e correctas e que existe a bordo capacidade suficiente para armazenar todos os resíduos produzidos entre a notificação e o próximo porto em que serão entregues resíduos (*the information given is correct and there are sufficient storage capacity for all waste produced between this port and the next port*)

Assinatura do Comandante (Ship master's signature) _____

Data (date) _____

Hora (time) _____

ANEXO 6.2

DECLARAÇÃO DE ENTREGA DE RESÍDUOS

PORTO DE VIANA DO CASTELO			
DECLARAÇÃO DE ENTREGA DE RESÍDUOS (DECLARATION OF WASTE DELIVERY)			
NAVIO/ SHIP'S NAME:			CAIS/ PIER nr:
Data (Date)	Quantidades (Total Quantity)	Tipo de Resíduos (Type of Waste)	Observações (Remarks)
Autoridade Portuária/ Port Authority:			

ANEXO 6.3

TARIFÁRIO



TIPOLOGIA A (1) (2) (3)	TARIFA	TEMPO LIMITE DE BOMBAGEM
	Euros	Horas
Até aos primeiros 5 m ³		2
De 5 a 10 m ³		3
De 10 a 15 m ³		4
De 15 a 20 m ³		5
De 20 a 25 m ³		6
De 25 a 30 m ³		7
Mais de 30 m ³ (por m ³)		7h, mais 1 h por cada 5 m ³

TIPOLOGIA B e C (3)	TARIFA
	Euros
B (por 200 litros)	
C (por m ³)	
D (por tonelada)	

- (1) Será acrescido xx € por cada hora suplementar ao tempo de bombagem indicado na tabela;
- (2) Sempre que haja necessidade de permanência de um veículo para a recolha de resíduos durante a estadia do navio, será cobrado xxx € por cada dia de imobilização;
- (3) O cancelamento da recolha de quaisquer resíduos terá de ser efectuada com uma antecedência mínima de 4 horas em relação à hora da recolha. O não cancelamento dentro do prazo referido implica o pagamento de xxx €.