



# **PORTOS DA MADEIRA**

## **REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO**

Aprovado pelo ponto 4 da ata n.º 38/2010, de 28 de setembro, com as alterações introduzidas pelo ponto 2 da ata n.º 23/2012, de 14 de junho e Deliberação 323/2019, exarado na ata 39/2019, de 2 de outubro

## ÍNDICE

### **REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO**

CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES GERAIS .....	3
CAPÍTULO II - EMBARCAÇÕES .....	14
CAPÍTULO III - CARGAS .....	42
CAPÍTULO IV - PASSAGEIROS .....	54
CAPÍTULO V - EQUIPAMENTOS .....	57
CAPÍTULO VI - FORNECIMENTOS E SERVIÇOS DIVERSOS .....	60
CAPÍTULO VII - EXERCÍCIO DE ACTIVIDADES E UTILIZAÇÃO DE ESPAÇOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS .....	63
CAPÍTULO VIII - VIGILÂNCIA, ACESSOS E CIRCULAÇÃO .....	65
CAPÍTULO IX - RECOLHA DE RESÍDUOS E ÁGUAS RESIDUAIS .....	66
CAPÍTULO X - REGIME SANCIONATÓRIO .....	67
CAPÍTULO XI - REGIME TRANSITÓRIO E DISPOSIÇÕES FINAIS .....	67
 <b>ANEXO I - REGULAMENTO DA SEGURANÇA PORTUÁRIA .....</b>	 68
CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES GERAIS .....	68
CAPÍTULO II - PILOTAGEM .....	85
CAPÍTULO III - DEFICIÊNCIAS, AVARIAS E REPARAÇÕES A BORDO E EM ESTALEIRO .....	87
CAPÍTULO IV - MERCADORIAS .....	89
CAPÍTULO V - ARMAZENAGEM .....	93
CAPÍTULO VI - EQUIPAMENTO .....	93
CAPÍTULO VII - POLUIÇÃO .....	94
CAPÍTULO VIII - BALIZAGEM .....	97
CAPÍTULO IX - REGIME SANCIONATÓRIO .....	98
 ANEXO II .....	 98
ANEXO III .....	100
ANEXO IV .....	101
ANEXO V .....	103
ANEXO VI - COMUNICAÇÕES EM VHF .....	105

## **CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS**

### **SECÇÃO I Aplicação do Regulamento**

#### **Artigo 1.º Objecto e âmbito de aplicação**

1 - O presente regulamento estabelece as condições técnicas de funcionamento, de gestão e de exploração económica dos portos, terminais e pequenos portos sob jurisdição da APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A, doravante também designada por autoridade portuária, especialmente nos locais onde se exerçam ou venham a exercer actividades relativas ao movimento de embarcações, de cargas, de materiais inertes, de passageiros, utilização de instalações, terrenos e equipamentos portuários.

2 - Nas áreas que estejam concessionadas, as actividades de exploração serão objecto de regulamentos próprios, elaborados pelas empresas concessionárias e aprovados pela autoridade portuária.

3 - A utilização das instalações portuárias por embarcações de recreio, de pesca e as que se dedicam à actividade marítimo-turística, bem como a prestação de serviços às mesmas, serão objecto de regulamentação específica, sem prejuízo do disposto neste regulamento e demais legislação aplicável.

4 - Os navios da armada portuguesa e auxiliares devem proceder, na medida do possível e razoável, de modo compatível com o presente regulamento.

#### **Artigo 2.º Definições**

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

- a) «Autoridade portuária»: APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S. A.;
- b) «Área portuária»: a área de jurisdição da APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.;
- c) «Área de manobra»: o espaço necessário à movimentação de navios ou embarcações e eventual trem de reboque para atracarem ou largarem dos cais, sem embaraços de outros navios, obras do porto ou obstruções;

- d) «Armazenagem de resíduos»: a deposição temporária e controlada, por prazo não indeterminado, de resíduos antes do seu tratamento, valorização ou eliminação;
- e) «Actividades de exploração em áreas concessionadas»: as actividades prosseguidas pelos concessionários que, de acordo com o contrato de concessão, constitui obrigação do concessionário regulamentar;
- f) «Áreas de pilotagem obrigatória»: As áreas como tal definidas no artigo 2.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 6/2003/M, de 21 de Fevereiro;
- g) «Carga»: termo geral para toda a mercadoria transportada por navio de comércio, sendo devido o respectivo frete;
- h) «Certificado ISSC»: o certificado internacional de protecção do navio que é emitido para um navio significando que o mesmo cumpre os requisitos estabelecidos no Decreto - Lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro e no Regulamento n.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março;
- i) «Código BC»: o código de práticas de segurança do transporte de carga sólida a granel, da OMI;
- j) «Código IMDG»: o código marítimo internacional de mercadorias perigosas, aplicável aos transportes marítimos;
- k) «Código IBC»: o código internacional relativo à construção e ao equipamento dos navios destinados ao transporte de substâncias químicas perigosas a granel;
- l) «Código IGC»: o código internacional relativo à construção e equipamento dos navios utilizados no transporte de gases liquefeitos a granel;
- m) «Combustível líquido»: qualquer hidrocarboneto utilizado como combustível nas máquinas de propulsão e auxiliares do navio em que é transportado;
- n) «Concessão de parcela dominial»: o direito de utilização exclusiva, para os fins e com os limites consignados no respectivo contrato administrativo, da parcela dominial a que respeita;
- o) «Concessão de serviço público»: o direito de exploração comercial de uma actividade, em regime de serviço público, com exclusividade ou não;
- p) «Convenção MARPOL»: a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, e o seu Protocolo de 1978;
- q) «Comandante»: a pessoa que, devidamente habilitada para esse efeito, esteja encarregada do comando e da condução e expedição da embarcação e tem a faculdade de se fazer representar em todos os

- actos e formalidades conexas com o expediente portuário, pelos respectivos armadores ou seus agentes;
- r) «ETA»: hora prevista de chegada;
  - s) «ETD»: hora prevista de partida;
  - t) «Fundeadouro»: a área do plano de água destinada a manobra e amarração no ferro de navios, abrigada e de dimensões e fundos compatíveis com as marés, correntes, condições meteorológicas e procedimentos operacionais do porto;
  - u) «Gestão de resíduos»: operação de recolha, transporte, armazenagem, tratamento, valorização e eliminação de resíduos, incluindo a monitorização dos locais de descarga após o encerramento das respectivas instalações, bem como o planeamento dessas operações;
  - v) «Hidrocarbonetos»: o petróleo sob qualquer forma, incluindo petróleo bruto, fuelóleo, lamas, resíduos e produtos refinados (que não sejam petroquímicos sujeitos às disposições do Anexo II da MARPOL 73/78);
  - w) «Licenciamento»: acto administrativo que confere ao seu titular o direito de utilização, para os fins e com os limites consignados no respectivo título constitutivo, da parcela dominial a que respeita ou atribui a faculdade de exercício de uma actividade;
  - x) «Meios portuários de recepção»: as estruturas fixas, flutuantes ou móveis, aptas a receber resíduos gerados em navios ou resíduos de carga;
  - y) «Porto»: as áreas geográficas como tal designadas no anexo II do Decreto Legislativo Regional n.º 19/99/M, de 1 de Julho, na redacção dada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 25/2003/M, de 23 de Agosto.
  - z) «Pequenos portos»: Os cais sob jurisdição da APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S. A. como tal referidos no anexo II do Decreto Legislativo Regional n.º 19/99/M, de 1 de Julho, na redacção dada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 25/2003/M, de 23 de Agosto;
  - aa) «Serviços portuários»: os prestados pela autoridade portuária ou por pessoas singulares ou colectivas para esse fim autorizadas ou licenciadas nas zonas marítimas e terrestres dos portos, terminais e cais que não sejam considerados de operações marítimas;
  - bb) «Serviços portuários de operações marítimas»: os prestados pela autoridade portuária ou por pessoas singulares ou colectivas para esse fim autorizadas ou licenciadas nas zonas marítimas e terrestres dos portos e terminais, às embarcações, aos passageiros e às mercadorias;
  - cc) «Terminais»: as áreas geográficas como tal designadas no anexo II do Decreto Legislativo Regional n.º 19/99/M, de 1 de Julho, na redacção

- dada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 25/2003/M, de 23 de Agosto, podendo ser de uso privativo ou de serviço publico;
- dd) «Terminal privado»: o espaço cujo uso privativo é titulado por uma licença ou concessão tendo o respectivo titular o direito exclusivo para efectuar a movimentação das cargas que provenham ou se destinem ao seu próprio estabelecimento industrial e as operações se enquadrem no exercício normal da actividade prevista no respectivo título de uso privativo ou no objecto da concessão;
- ee) «Resíduos gerados em navios»: todos os resíduos, incluindo os esgotos sanitários, e os resíduos que não sejam resíduos de carga, produzidos no serviço de um navio e abrangidos pelos anexos I, IV e V da Convenção MARPOL 73/78, bem como os resíduos associados à carga, conforme definidos nas directrizes para a aplicação do anexo V da Convenção MARPOL;
- ff) «Resíduos de 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»;
- gg) «Substância líquida nociva»: qualquer substância indicada no Apêndice II da Convenção MARPOL-1973, ou provisoriamente classificada nos termos das disposições da regra 3, parágrafo u como pertencendo à categoria A,B,C ou D ou quaisquer substâncias químicas de laboratório não identificadas ou novas cujos efeitos sobre o ambiente sejam desconhecidos;
- hh) «Utilizadores do porto»: todas as pessoas singulares ou colectivas que usam os serviços ou do porto ou terminal, constituindo-se como sujeitos activos ou passivos da incidência do Regulamento de Tarifas das empresas prestadoras de serviços e da autoridade portuária.

### **Artigo 3.º**

#### **Competências da autoridade portuária**

- 1 - Compete exclusivamente à autoridade portuária a exploração dos portos, terminais e pequenos portos, directamente ou através de concessionários ou empresas licenciadas para o efeito.
- 2 - O exercício de quaisquer actividades na área de jurisdição da autoridade portuária só pode ser efectuado por esta, por concessionários ou por entidades por si licenciadas.
- 3 - Para além de outras especialmente previstas na lei, as competências da autoridade portuária são as definidas no Decreto Legislativo Regional n.º 19/99/M, de 1 de Julho, alterado pelo Decreto - Lei n.º 25/2003/M, de 23 de

Agosto, no Decreto - Lei n.º 46/2002, de 2 de Março, no Decreto - Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto, adaptado à Região Autónoma da Madeira pelo Decreto Legislativo Regional n.º 18/94/M, de 22 de Setembro e no Decreto - Lei n.º 280/93, de 13 de Agosto, adaptado à Região Autónoma da Madeira pelo Decreto Legislativo Regional n.º 22/94/M, de 23 de Setembro, e legislação complementar.

4 - A autoridade portuária poderá ainda solicitar às autoridades competentes que não seja concedida autorização de saída a qualquer navio que tenha praticado, por acção ou omissão, actos qualificados como contra-ordenação nos termos do Decreto-Lei n.º 49/2002.

#### **Artigo 4.º** **Autoridades públicas**

1 - Para além da autoridade portuária, as autoridades que exercem de forma autónoma e directa a sua acção nos portos, terminais e cais são a autoridade judiciária, a autoridade marítima, a autoridade aduaneira, a autoridade de fronteira, a autoridade de saúde, a autoridade de sanidade animal e a autoridade de sanidade vegetal.

2 - Poderão ainda desempenhar as suas funções na área de jurisdição portuária as autoridades policiais e de investigação criminal.

3 - As funções de cada uma das autoridades referidas nos números anteriores são exercidas no âmbito das atribuições conferidas por lei, sem prejuízo do dever de colaboração mútuo.

#### **Artigo 5.º** **Áreas de exploração portuária**

1 - As áreas de exploração portuária compreendem zonas terrestres e zonas marítimas, infra-estruturas, instalações e edificações, sendo a vocação de cada porto e as respectivas zonas marítimas as constantes dos números seguintes.

2 - O Porto do Funchal é um porto turístico especialmente vocacionado para os navios de passageiros, só podendo ser manuseadas mercadorias em sistema roll-on roll-off, desde que o seu transporte e consequente desembarque e embarque seja efectuado nos termos do artigo 70.º.

3 - O Porto do Caniçal é um porto vocacionado para navios de mercadorias, tem um porto de pesca, uma rampa ro-ro, três postos de atracação no terminal norte e dois no sul, terrapleno para movimentação e armazenamento de cargas e um terminal de combustíveis.

4 - O Porto do Porto Santo tem um cais comercial, uma rampa ro-ro, uma área de fundeadoiro, um terminal de graneis sólidos e outro de graneis líquidos, um contra-molhe e um cais de recreio, sendo um porto vocacionado para navios de passageiros e de mercadorias.

5 - O Terminal dos Socorridos está vocacionado para navios de mercadorias e dispõe de um terminal de cimentos e de um terminal de combustíveis.

6 - O Terminal do Porto Novo tem um cais acostável, sendo vocacionado para navios de comércio de transporte de graneis sólidos.

7 - Os pequenos portos têm cais de acostagem e rampa de varagem e são vocacionados para embarcações de pesca e de recreio.

8 - Para efeitos do presente regulamento os portos e terminais referidos nos números 2 a 6 são considerados comerciais.

#### **Artigo 6.º** **Segurança**

1 - As normas de segurança portuária, as instruções para a navegação e de controlo ambiental constam do anexo I.

2 - Todas as pessoas são obrigadas a cumprir o disposto no regulamento de segurança, no plano de protecção do porto, caso exista, e o estabelecido nos editais da autoridade marítima, enquanto permanecerem na área de jurisdição da autoridade portuária.

3 - As embarcações que pretendam demandar o porto ou terminal terão de cumprir com as normas previstas no presente regulamento e as impostas pelas autoridades marítima, aduaneira e sanitária bem como o estabelecido no regulamento e no plano de protecção do porto, caso exista.

#### **Artigo 7.º** **Interesse portuário**

1 - Para efeitos de aplicação do presente regulamento, entende-se por interesse portuário um conjunto de princípios a serem prosseguidos pela autoridade portuária na salvaguarda do interesse público, designadamente:

- a) Garantia da segurança e conservação das infra-estruturas, instalações, edificações e equipamentos portuários;
- b) Salvaguarda e protecção de pessoas, de bens e do meio ambiente das zonas marítimas e terrestres sob sua jurisdição;

- c) Protecção dos legítimos interesses do porto e da comunidade portuária;
- d) Optimização e racionalização da exploração económica e do desenvolvimento dos portos, terminais e pequenos portos.

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

### **Artigo 8.º** **Regulamento de tarifas**

O regulamento de tarifas da APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S. A. estabelece as normas de incidência e as taxas devidas pela prestação de serviços, utilização de instalações, infra-estruturas, terrenos, equipamentos e outros.

## **SECÇÃO II** **Normas de aplicação geral**

### **Artigo 9.º** **Requisição de serviços e locação de equipamentos**

1 - As prestações de serviços, abastecimento a navios e outros fornecimentos, e a utilização de equipamentos da autoridade portuária serão obrigatoriamente 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 autoridade portuária.

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

3 - A aceitação da requisição apresentada não obriga a autoridade portuária a satisfazer os pedidos, total ou parcialmente, nas condições, data, hora e local pretendidos, por isso depender do programa global dos serviços a prestar.

4 - A autoridade portuária poderá recusar a prestação de serviços ou o fornecimento dos equipamentos requisitados, pelas seguintes razões:

- 4.1 Segurança;
- 4.2 Protecção;
- 4.3 Indisponibilidade de espaço;
- 4.4 Falta de recursos humanos ou materiais;

- 4.5 Utilizadores que tenham para com ela débitos vencidos;
- 4.6 Serviços requisitados para serem prestados fora do horário normal de funcionamento do porto.

5 - Em caso de não satisfação dos pedidos por parte da autoridade portuária, esta deverá informar o requisitante da impossibilidade da sua satisfação, com a máxima antecedência possível, não tendo o requisitante direito a qualquer indemnização.

6 - A requisição de serviços portuários de operações marítimas está sujeita ainda ao disposto no artigo 23.º

#### **Artigo 10.º**

##### **Fiscalização, coordenação e inspecção**

1 - No exercício das suas funções de fiscalização e coordenação, a autoridade portuária poderá intervir na actividade portuária, sempre que tal se justifique.

2 - A entrada a bordo de embarcações atracadas, fundeadas ou acostadas e nas instalações, edificações privadas, licenciadas, concessionadas, avençadas ou em qualquer outro regime legal ou regulamentar de cedência bem como o exercício das fiscalizações, inspecções, conferências, vistorias e peritagens por parte das autoridades referidas no artigo 4.º, no âmbito das suas competências, ou eventualmente a outras a quem a lei atribua essas funções, não pode ser recusada desde que exercida por pessoal devidamente identificado e quando no exercício das suas funções.

3 - A recusa de entrada a bordo constitui contra-ordenação nos termos do Decreto-Lei n.º 49/2002, de 2 de Março.

#### **Artigo 11.º**

##### **Prestação de informações**

As entidades que utilizem os portos e terminais, 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 desenvolvidas na área portuária, quando solicitados pela autoridade portuária e nos prazos que forem fixados.

#### **Artigo 12.º**

##### **Reparação de estragos**

1 - As reparações de avarias ou danos causados em equipamentos ou outros bens do porto ou terminal serão efectuadas pela autoridade portuária 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 autoridade portuária 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 dos responsáveis não responderem, a autoridade portuária efectuará os respectivos trabalhos, debitando-lhes os encargos.

4 - Os responsáveis respondem civilmente perante a autoridade portuária pela inoperacionalidade dos bens, inviabilidade dos equipamentos e pelo tempo em que estes permanecerem inoperacionais.

5 - O material perdido ou inutilizado será pago à autoridade portuária pelo seu custo de mercado acrescido dos custos de administração.

### **Artigo 13.º**

#### **Garantia de pagamento de encargos**

1 - Sempre que a autoridade portuária assim o entenda poderá exigir a cobrança antecipada de taxas, tarifas ou outros encargos, no todo ou em parte, ou que seja previamente assegurado por caução o pagamento de quaisquer quantias que lhe possam vir a ser devidas.

2 - Em caso de não pagamento de taxas, tarifas ou outros encargos dentro dos prazos estabelecidos, poderá a autoridade portuária, sem prejuízo da cobrança coerciva, accionar as cauções a esse fim destinadas.

3 - A autoridade portuária poderá ainda suspender os fornecimentos, as utilizações, as prestações de serviços, interditar o exercício da actividade e não permitir, se necessário, a movimentação e saída de cargas do porto, enquanto não for reconstituída integralmente a caução accionada.

4 - A autoridade portuária poderá solicitar às autoridades competentes que não seja concedida autorização de saída a qualquer navio responsável por pagamentos que lhe sejam devidos, enquanto estes não se encontrarem regularizados ou garantidos por caução ou fiança por si considerada idónea.

5 - A autoridade portuária não assume qualquer responsabilidade por perdas de exploração ou pedidos de indemnização resultantes do desencadeamento das acções previstas nos números anteriores.

**Artigo 14.º**  
**Horário de funcionamento dos portos**

1- Os portos comerciais funcionam 24 horas por dia e todos os dias do ano, sendo o horário normal de funcionamento nos dias úteis das:

- a) 08:00 às 12:00 horas e das 13:00 às 17:00 horas: para a prestação de serviços, incluindo os de operações marítimas, aluguer de equipamentos e fornecimentos e os relativos à gestão de resíduos, combate à poluição e dispositivos de protecção do porto;
- b) 08:00 às 12:00, das 13:00 às 20:00 e das 21:00 às 24:00: para a movimentação de cargas, incluindo as operações nas básculas com mercadorias de e para os navios;
- c) 09:00 às 12:30 horas e das 14:00 às 17:30 horas: serviços administrativos;
- d) 09:00 às 12:30 horas e das 14:00 às 16:00 horas: tesouraria.

2 - O horário de funcionamento do Terminal do Porto Novo consta do artigo 36.º.

3 - Fora dos dias e horários fixados no número um, o horário é considerado extraordinário.

4 - Em situações de congestionamento a autoridade portuária poderá determinar que os trabalhos ou operações já anteriormente iniciados, ou em curso, sejam realizados de forma contínua, sem interrupção, sendo os encargos respectivos integralmente suportados pelos requisitantes dos serviços.

5 - Quando tal se revelar conveniente para o funcionamento do porto ou terminal a autoridade portuária poderá determinar a realização de trabalhos fora do horário normal, aplicando as taxas devidas nos termos regulamentares.

6 - Todas as operações de carga e descarga, fora de horário normal serão obrigatoriamente acompanhadas por pessoal da autoridade portuária sendo aplicadas as taxas previstas no Regulamento de Tarifas da APRAM S.A.

7 - Para além dos horários referidos nos números 1 e 2 a autoridade portuária fixará o horário de funcionamento dos diversos sectores portuários, de acordo com a lei e com as condições particulares ou específicas existentes.

8 - As taxas dos serviços, do equipamento, dos fornecimentos e do pessoal em trabalho fora do horário normal, são as estabelecidas no Regulamento de Tarifas da APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S. A.

### **SECÇÃO III**

#### **Utilização da rede telemática da autoridade portuária**

#### **Artigo 15º**

##### **Janela Única Portuária**

1 - A autoridade portuária 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 autoridade portuária para o exercício de actividades no âmbito da movimentação portuária, deverão dispor dos meios técnicos (materiais e humanos) que lhes permitam aceder por rede local ou remotamente à JUP e interagir com o sistema.

3 - Em caso de indisponibilidade da aplicação informática, as requisições e informações deverão ser prestadas à autoridade portuária por e-mail ou fax e, caso se trate de prestação de serviços, após a autoridade portuária comunicar os termos da aceitação ou da recusa do serviço, o agente de navegação ou armador deverá comunicar a confirmação do serviço, sob pena de lhe não ser garantida a prestação do serviço previamente solicitado.

4 - No prazo máximo de vinte e quatro horas após a aplicação informática voltar a estar disponível, as requisições e informações a que se refere o número anterior deverão ser lançadas na aplicação informática pelos requisitantes.

5 - Os termos em que será facultado o acesso à JUP e as condições a respeitar pelos respectivos utilizadores serão fixados pela autoridade portuária, de acordo com regulamentação própria e mediante celebração de protocolo.

## **CAPÍTULO II EMBARCAÇÕES**

### **SECÇÃO I Definições**

#### **Artigo 16.º Embarcações**

1 - As designações "navio" e "embarcação" são aplicadas indistintamente, considerando-se como tal, todos os veículos aquáticos de qualquer natureza, incluindo os sem imersão, os hidroaviões, as construções flutuantes com ou sem propulsão, utilizados ou susceptíveis de serem utilizados como meio de transporte sobre água, na reparação naval, na construção de obras marítimas, na pesca, no recreio, na actividade marítimo-turística e em operações especiais.

2 - As embarcações são classificadas em:

- a) «Navios de passageiros»: aquele que transporte mais de doze passageiros;
- b) «Navio semi porta-contentores»: aquele que transporta maioritariamente contentores, tendo sido construído com porões e escotilhas de acordo com as dimensões dos contentores, sendo o seu convés equipado para estiva de contentores;
- c) «Navio porta-contentores»: aquele que se destina exclusivamente ao transporte de contentores, possuindo células e guias próprias para a estiva dos mesmos;
- d) «Navios multipurpose»: aqueles concebidos para transporte indiferenciado de diversos tipos de cargas;
- e) «Navio roll-on/roll-off ou ro-ro»: aquele que permite que o movimento de mercadorias entre o cais e a embarcação e vice-versa se faça directamente por meio de veículos com rodas;
- f) «Navio tanque»: aquele que foi construído ou adaptado para o transporte a granel de cargas líquidas de natureza inflamável;
- g) «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;

- h) «Embarcação marítimo-turística»: aquela que está autorizada pela entidade competente a realizar qualquer uma das actividades previstas no artigo 4.º do Decreto Legislativo Regional n.º 30/2008/M, de 12 de Agosto;
- i) «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.

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 e no Regulamento da Náutica de Recreio.

### **Artigo 17.º**

#### **Arqueação e parâmetros caracterizadores**

1 - Para efeitos da aplicação do presente regulamento considera-se:

- a) «Arqueação Bruta»: (AB) ou «Gross Tonnage» (GT) a medida do volume total de um navio, determinada em conformidade com as disposições da Convenção Internacional de Arqueação de Navios, sendo a expressão do tamanho total da embarcação, determinada de acordo com as prescrições da Convenção, sendo função do volume de todos os espaços fechados. A arqueação bruta é um parâmetro adimensional;
- b) «Arqueação Líquida» (AL) ou «Net Tonnage» (NT): é a expressão da capacidade útil da embarcação, determinada de acordo com as prescrições da Convenção Internacional de Arqueação de Navios, sendo função do volume dos espaços fechados destinados ao transporte de carga e de outros parâmetros. A arqueação líquida também é um parâmetro adimensional;
- c) «Deslocamento»: é o peso total da embarcação em determinada condição de carregamento;
- d) «Deslocamento leve»: é o deslocamento de um navio, em toneladas, sem qualquer dos seguintes elementos: carga, combustível, óleo lubrificante, água de lastro, água doce e água de alimentação das caldeiras nos tanques, materiais de consumo, passageiros e tripulantes e respectivas bagagens ou seja é o deslocamento que a embarcação apresenta com todos os seus equipamentos e máquinas prontos para funcionar e quando está completamente descarregada;

- e) «Deslocamento carregado», é o deslocamento que tem a embarcação quando está flutuando na sua condição de maior imersão, ou seja, completamente carregada, e está associado ao calado máximo da embarcação;
- f) «Porte bruto» (DEADWEIGHT): é definido como a diferença entre o deslocamento carregado e o deslocamento leve e caracteriza a quantidade de carga que uma embarcação pode transportar sendo normalmente expresso em “toneladas de porte bruto” (TBP) ou “toneladas de deadweight” (TDW);
- g) «Porte líquido ou porte útil»: é 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 a dos submarinos de imersão, a mencionada na documentação de bordo ou nos planos respectivos, salvo se for exigido certificado de arqueação, caso em que prevalecerão as indicações constantes deste documento.

### **Artigo 18.º**

#### **Agentes de navegação, armadores e transportadores marítimos**

1 - Só podem exercer a actividade de agente de navegação nos portos e terminais os titulares de licença concedida pela autoridade portuária, nos termos da legislação em vigor.

2 - Salvo nos casos expressamente autorizados pela autoridade portuária é obrigatória a nomeação de agente de navegação que represente as embarcações que escalem os portos e terminais, inclusive para reparação em estaleiro ou outras operações de natureza não comercial.

3 - Em cada agenciamento os agentes de navegação devem estar aptos a fazer prova de representarem o armador ou o transportador marítimo respectivo.

4 - Para efeitos do presente regulamento entende-se que todas as referências a armadores ou transportadores marítimos abrangem, igualmente, operadores, 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 autoridade portuária pelos agentes de navegação devidamente credenciados para o efeito.

5 - A actividade dos agentes de navegação rege-se pelo disposto na legislação portuguesa em vigor.

**Artigo 19.º**  
**Responsabilidades dos agentes de navegação**

O agente de navegação responde pelas importâncias devidas à autoridade portuária decorrentes da utilização do porto ou terminais 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 20.º**  
**Acesso, entrada, navegação e saída do porto**

1 - Nenhuma embarcação poderá demandar os portos ou terminais, inclusive os concessionados, para acostar, desacostar, mudar de posto de acostagem ou fundear, sem prévia autorização da autoridade portuária, com exceção das pequenas embarcações que demandem os pequenos portos, ou que atraquem nos locais destinados em exclusivo à pesca, à náutica de recreio e as que se dediquem à actividade marítimo - turística.

2 - As embarcações a que se refere a parte final do artigo anterior não poderão acostar aos pequenos portos se a operação a realizar impedir a saída de outra embarcação que tenha iniciado os preparativos para a operação de saída, impendendo sobre esta última a obrigação de realizar a operação no mais curto espaço de tempo.

3 - Nos terminais temporariamente restritos nos termos do Plano de Protecção do Porto só poderão atracar embarcações que possuam certificado ISPS e que enviem à autoridade portuária a informação prevista no n.º 1 do artigo 13.º, no prazo previsto no n.º 2, do Decreto-lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro.

4 - Excepcionalmente, caso a embarcação não possua certificação ISPS a autoridade portuária poderá autorizar a substituição daquele certificado por uma DoS (Declaration of Security) onde o navio garanta a implementação de medidas equivalentes de protecção.

**Artigo 21.º**  
**Aviso de chegada**

1 - Os agentes de navegação, os armadores ou os representantes legais das embarcações que pretendam escalar os portos e terminais, inclusive os concessionados, deverão dar conhecimento à autoridade portuária, por meio de aviso de chegada, de todas as informações que permitam a esta tomar conhecimento preciso das operações programadas e dos meios necessários

para a sua realização, nomeadamente a informação de preenchimento obrigatório que consta da aplicação informática.

2 - Em caso de indisponibilidade da aplicação informática devem ser prestadas à autoridade portuária as informações constantes do anexo II e ser dado cumprimento ao previsto nos n.ºs 3 e 4 do artigo 15.º.

3 - O aviso de chegada deverá ser dado a conhecer à autoridade portuária até às 12:00 horas do dia anterior à chegada do navio, exceto no caso de iates, em que o aviso deverá ser dado até dez horas antes da chegada da embarcação ao porto.

4 - Sempre que haja alterações de quaisquer elementos previamente fornecidos, deverão as mesmas ser comunicadas à autoridade portuária, via aplicação informática, ou por e-mail ou fax, quando haja indisponibilidade desta aplicação, devendo, neste último caso, ser dado cumprimento ao disposto no n.º 4 do artigo 15.º.

5 - Os prejuízos de qualquer natureza que advenham da falta, erro ou insuficiência de informações são da inteira responsabilidade da entidade que as prestou.

6 - Estão isentas do cumprimento das formalidades previstas no presente artigo:

- a) As embarcações de pesca e de recreio, quando apenas pretendam utilizar instalações portuárias especializadas ou dedicadas a essas actividades e não necessitem de atracar em cais comerciais;
- b) As embarcações de comércio de transporte de granéis sólidos, quando pretendam utilizar o Terminal do Porto Novo;

#### **Artigo 22.º** **Aviso de saída**

1 - Os agentes de navegação, os armadores ou os representantes legais das embarcações que pretendam largar dos portos ou terminais, deverão dar conhecimento desse facto à autoridade portuária, por meio de aviso de saída, através da aplicação informática, nos seguintes prazos:

- a) Nos dias úteis e durante o período normal de funcionamento do porto, até duas horas de antecedência;
- b) Nos dias úteis e fora do período normal de funcionamento do porto:
  - b1) Se a saída do navio se efectuar até às 24:00 horas, o aviso de saída deverá dar entrada até às 16:00 horas desse mesmo dia;

b2) Se a saída do navio se efectuar entre as 00:00 horas e as 08:00 horas, o aviso de saída deverá dar entrada até às 16:00 horas do dia anterior à saída do navio.

c) Aos sábados, domingos e feriados e dias admitidos como tal, o aviso de saída deverá dar entrada até às 16:00 horas do dia anterior à saída do navio.

2 - Em caso de indisponibilidade da aplicação informática deverá ser prestada à autoridade portuária, por e-mail ou fax, as informações constantes do anexo III devendo ainda ser dado cumprimento ao disposto no n.º 4 do artigo 15.º.

3 - O disposto nos números anteriores também se aplica aos terminais concessionados, sendo tomado como referência o horário de funcionamento do porto comercial mais próximo que, no caso do Terminal dos Socorridos, é o Porto do Funchal e o do Caniçal, no caso do terminal concessionado existente neste porto.

### **Artigo 23.º** **Requisição**

1 - O serviço portuário de operação marítima às embarcações, designadamente a pilotagem, o reboque, a amarração e desamarração, serviço de portaló, fornecimento de água e de energia de terra será obrigatoriamente precedido de requisição dirigida à autoridade portuária, através da aplicação informática e dentro dos prazos fixados pela mesma, podendo ainda a requisição ser efectuada por e-mail ou fax, em caso de indisponibilidade da aplicação informática.

2 - Após a recepção dos avisos de chegada ou de saída, a autoridade portuária comunicará, via aplicação informática, os termos da aceitação ou da recusa do serviço.

3 - Qualquer serviço que seja requisitado sem cumprimento dos prazos fixados, será considerado, para todos os efeitos, como requisição de serviço fora de prazo, com excepção do serviço de fornecimento de água e do serviço de prancha de portaló.

4 - Quando o serviço requisitado não for necessário, ou tiver de ser alterado, os requisitantes deverão cancelar ou alterar os pedidos formulados utilizando a plataforma informática ou, caso esta esteja indisponível, por e-mail ou fax, aplicando-se posteriormente o disposto no n.º 4 do artigo 15.º

**Artigo 24.º**  
**Alterações aos serviços requisitados**

1 - As alterações aos serviços confirmados deverão ser efectuadas nos seguintes termos e condições:

- a) Alterações dos avisos de chegada para serviços prestados no Porto do Funchal, Porto do Caniçal e terminais concessionados: com uma antecedência mínima de duas horas no horário normal de funcionamento e de quatro horas fora deste;
- b) Alterações dos avisos de chegada para serviços prestados no Porto do Porto Santo: com uma antecedência mínima de oito horas quer no horário normal de funcionamento quer fora deste;
- c) Alterações dos avisos de saída para serviços prestados no Porto do Funchal, Porto do Porto Santo, Porto do Caniçal e terminais concessionados: com uma antecedência mínima de duas horas no horário normal de funcionamento e de quatro horas fora deste.

2 - Todas as alterações aos serviços confirmados, desde que não efectuados nos prazos previstos no número anterior serão consideradas, para todos os efeitos, como alterações aos serviços fora de prazo e ficam sujeitas às taxas previstas no Regulamento de Tarifas da APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S. A..

**Artigo 25.º**  
**Cancelamentos dos serviços requisitados**

1 - Para efeitos do disposto no presente artigo, considera-se que um serviço é cancelado quando o requisitante declara prescindir da efectivação do serviço confirmado.

2 - Os cancelamentos dos serviços confirmados deverão ser efectuadas nos seguintes termos e condições:

- a) Cancelamentos dos avisos de chegada para serviços prestados no Porto do Funchal, Porto do Caniçal e terminais concessionados: com uma antecedência mínima de uma hora no horário normal de funcionamento e de duas horas fora deste;
- b) Cancelamentos dos avisos de chegada para serviços prestados no Porto do Porto Santo: com uma antecedência mínima de oito horas, quer no horário normal de funcionamento, quer fora deste;

- c) Cancelamentos dos avisos de saída para serviços prestados no Porto do Funchal, Porto do Caniçal e terminais concessionados: com uma antecedência mínima de uma hora no horário normal de funcionamento e de duas horas fora deste;
- d) Cancelamentos dos avisos de saída para serviços prestados no Porto do Porto Santo: com uma antecedência mínima de duas horas no horário normal de funcionamento e de quatro horas fora deste.

3 - Sempre que os cancelamentos dos serviços confirmados não sejam efectuados dentro dos prazos fixados no n.º 2, serão os mesmos considerados, para todos os efeitos, como cancelamentos dos serviços fora de prazo e ficam sujeitos às taxas fixadas no Regulamento de Tarifas da APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S. A..

#### **Artigo 26.º** **Cancelamento automático**

1 - Considera-se cancelado automaticamente o serviço que, por razões estranhas aos serviços da autoridade portuária, não tenha sido iniciado até uma hora depois da hora para que o serviço foi requisitado.

2 - Os cancelamentos automáticos dos serviços confirmados estão sujeitos às taxas fixadas no Regulamento de Tarifas da APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S. A..

#### **Artigo 27.º** **Determinação dos locais de acostagem**

1 - A autoridade portuária fixará os locais de acostagem das diferentes embarcações em função da natureza da mercadoria a movimentar, tipo e características das embarcações, áreas de armazenamento disponível, condicionamento de maré, o estado do mar, as condições meteorológicas bem como outros factores que entenda convenientes considerar.

2 - Em casos especiais, e desde que as condições de segurança o permitam, poderá a autoridade portuária, depois de obtida a concordância dos comandantes ou mestres das embarcações envolvidas, autorizar a acostagem de uma embarcação por fora de outra já acostada ao cais.

3 - No caso das reparações previstas no artigo 56.º a autoridade portuária, tendo em conta o tipo de reparação a efectuar, poderá condicionar o local de atracação ou determinar a sua alteração.

4 - A acostagem em local não autorizado justificará o recurso a meios coercivos por parte da autoridade portuária com o fim de fazer respeitar a lei

e, caso desse incumprimento resulte prejuízos para terceiros, serão os mesmos imputáveis à embarcação em falta.

5 - A acostagem em local não autorizado constitui contra-ordenação nos termos do Decreto-Lei nº 49/2002.

**Artigo 28.º**  
**Atribuição dos locais de acostagem**

1 - Na atribuição dos locais de acostagem no Porto do Funchal serão consideradas as seguintes dimensões máximas das embarcações, de acordo com o seu comprimento de fora a fora:

a) Terminal Norte:

Cabeços 15 a 29: *Fundo: - 8,0 metros (ZH)*

Comprimento máximo: 260,0 metros

Calado máximo: 7,5 metros

b) Terminal Sul:

b.1) Cais 1: 160,0 metros

Rampa Ro-Ro: *Largura da rampa: 26,0 metros*

*Fundo: - 7,0 metros (ZH)*

Comprimento máximo: 160,0 metros

Calado máximo: 6,5 metros

Cabeços 10 a 12: *Fundo: - 8,5 metros (ZH)*

Calado máximo: 8,0 metros

b.2) Cais 2 : 425,0 metros

Cabeços 12 a 14: *Fundo: - 9,0 metros (ZH)*

Calado máximo: 8,5 metros

Cabeços 14 a 31: *Fundo: -10,0 metros (ZH)*

Calado máximo: 9,0 metros

b.3) Cais 3 : 347,0 metros

Cabeços 32 a 47: *Fundo: -11,0 metros (ZH)*

Calado máximo: 10,0 metros

2 - Na atribuição dos locais de acostagem no Porto do Caniçal são consideradas as seguintes dimensões máximas das embarcações, de acordo com o seu comprimento de fora a fora:

a) Terminal Sul - Cabeços 35 a 53 (Inclui Rampa Ro-Ro):

*Fundo: -13,0 metros (ZH)*

Comprimento máximo: 150,0 metros

Boca máxima: 22,0 metros

Calado máximo: 11,0 metros

b) Terminal Norte:

*Fundo: - 8,0 metros (ZH)*

Comprimento máximo: 130,0 metros

Calado máximo: 7,5 metros

Cais 3 : Cabeços 20 a 27: o comprimento de cais livre para a manobra deverá ser igual a 1,8 vezes o comprimento do navio.

c) Terminal Combustíveis:

*Fundo: -14,0 metros (ZH)*

Comprimento máximo: 180,0 metros

Calado máximo: 12,0 metros

3 - Na atribuição dos locais de acostagem no Porto do Porto Santo serão consideradas as seguintes dimensões máximas das embarcações, de acordo com o seu comprimento de fora a fora:

a) Molhe Principal:

Comprimento máximo: 150,0 metros

Cais 1: 90,0 metros

*Fundos: - 7,0 metros (ZH)*

Calado máximo: 6,5 metros

Cais 2: 195,0 metros

*Fundos: - 8,0 metros (ZH)*

Calado máximo: 7,0 metros

b) Contra-molhe

*Fundos: - 4,0 metros (ZH)*

Comprimento máximo: 200,0 metros

Calado máximo: 3,5 metros

c) Pontão:

*Fundos: - 4,0 metros (ZH)*

Comprimento máximo: 70,0 metros

Calado máximo: 3,5 metros

d) Rampa ro-ro:

Largura da rampa: 25,0 metros

4 - Na atribuição dos locais de acostagem no Terminal dos Socorridos são consideradas as seguintes dimensões máximas das embarcações, de acordo com o seu comprimento de fora a fora:

a) Terminal Cimenteiro:

*Fundo: - 8,0 metros (ZH)*

Comprimento máximo: 120,0 metros

Calado máximo: 7,0 metros

b) Terminal de Combustíveis:

*Fundo: - 13,0 metros (ZH)*

Comprimento máximo: 180,0 metros

Calado máximo: 12,0 metros

### **Artigo 29.º**

#### **Fundeadouros**

1 - O estacionamento de embarcações, qualquer que seja a sua classificação, em fundeadouros carece de autorização prévia a conceder pela autoridade portuária, caso a caso, estando a sua utilização sujeita aos procedimentos normais de entrada ou saída de porto.

2 - Os comandantes ou mestres das embarcações fundeadas não podem pôr as máquinas fora de serviço sem prévia autorização da autoridade portuária.

3 - Os navios deverão ancorar nos fundeadouros por forma a não criar impedimentos ou dificuldades à navegação que entre ou saia do porto ou terminal, devendo ser guardados os convenientes resguardos entre os navios fundeados de forma a que, evitando possíveis abalroamentos, também sejam otimizados os espaços disponíveis para outros navios, na mesma área de fundeadouro.

4 - O estacionamento não autorizado justificará o recurso a meios coercivos por parte da autoridade portuária com o fim de fazer respeitar a lei e, caso desse incumprimento resulte prejuízos para terceiros, serão os mesmos imputáveis à embarcação em falta.

5 - O estacionamento não autorizado de embarcações em fundeadouros constitui contra-ordenação nos termos do Decreto-Lei nº 49/2002.

### **Artigo 30.º**

#### **Ordem de acostagem das embarcações**

1 - As embarcações acostarão pela ordem da sua entrada na área do porto, salvo se, por razões de interesse portuário, das regras de prioridade ou outras devidamente reconhecidas, nomeadamente condicionamentos de maré, luz do dia, estado do mar ou condições meteorológicas, a autoridade portuária considere ser de alterar essa ordem.

2 - O disposto no número anterior também se aplica a qualquer terminal.

3 - A ordem de acostagem das embarcações no Terminal Marítimo do Porto Novo é a que consta da listagem referida no artigo 36.º.

4 - A chegada a porto ou terminal e a largada do mesmo registam-se quando as embarcações transpõem a linha imaginária que define a área molhada do porto ou terminal.

## **Artigo 31.º**

### **Prioridades de acostagem**

1 - Nos portos e terminais terão prioridade de acostagem em relação às outras embarcações:

- a) As embarcações que, por reconhecido interesse público, a autoridade portuária entenda deverem acostar com precedência 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, a autoridade marítima ou portuária entendam deverem ser imediatamente acostadas.

2 - No Porto do Funchal terão prioridade de acostagem em relação às outras embarcações, para além das definidas no número anterior, as seguintes:

- a) As embarcações de passageiros com mais de doze passageiros em trânsito (cruzeiros) ou que tenham para desembarcar ou embarcar pelo menos este número de passageiros;
- b) As embarcações de passageiros e de mercadorias na cabotagem insular entre o Funchal e o Porto Santo e vice-versa;
- c) As embarcações que efectuem transportes sujeitos a autorização especial da Administração Marítima Nacional;
- d) As embarcações de passageiros com mais de doze passageiros em trânsito (recreio).

3 - No Porto do Caniçal terão prioridade de acostagem em relação às outras embarcações, para além das definidas no número 1, as seguintes:

- a) As embarcações que transportem gado vivo para desembarque;
- b) As embarcações que efectuem transportes regulares de carga geral ou contentorizada;
- c) As embarcações porta-contentores, car-ferry e roll-on/roll-off que movimentem no porto mercadorias transportadas unicamente por sistemas especializados e efectuem essas operações no cais a elas destinadas.

4 - No Porto do Porto Santo terão prioridade de acostagem em relação às outras embarcações, para além das definidas no número 1, as seguintes:

- a) As embarcações de passageiros e de mercadorias na cabotagem insular entre o Funchal e o Porto Santo e vice-versa;
- b) As embarcações que movimentem no porto mercadorias transportadas unicamente por sistemas especializados e efectuem essas operações no cais a elas destinadas.

5 - As embarcações que acostem a cais afectos a tráfegos específicos para os quais não tenham prioridade, serão obrigadas a mudar de posição no cais ou até mesmo a fundear, caso não haja cais disponível e adequado ao tipo de operações a realizar, a favor das que tenham essa prioridade, salvo se a diferença da hora prevista de finalização das operações e saída e a hora prevista de entrada da embarcação com prioridade, seja igual ou inferior a 2 horas.

6 - Quando duas ou mais embarcações tenham solicitado a acostagem e transportem mercadorias para um único signatário, a ordem de acostagem poderá estabelecer-se segundo indicação daquele e sob sua responsabilidade, após prévio consentimento da autoridade portuária.

7 - 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 autoridade portuária entendam não haver nisso inconveniente ou prejuízo para terceiros.

### **Artigo 32.º**

#### **Obrigatoriedade de acostagem**

1 - É obrigatória a acostagem ao cais de todas as embarcações que demandem o porto ou terminal para a realização de operações comerciais, desde que estejam em condições de as efectuar.

2 - Apenas em casos justificados e com prévia autorização da autoridade portuária, poderá ser dispensada a acostagem ao cais para a realização de operações comerciais.

### **Artigo 33.º**

#### **Perda de posição de acostagem**

1 - As embarcações que entrem no porto ou terminal e que, tendo lugar no cais, não pretendam iniciar as operações 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 - Caso existam embarcações à espera de vez para acostar e a autoridade portuária imponha as operações nos termos do n.º 4 do artigo 14.º, qualquer embarcação acostada que não cumpra essa determinação, terá de desacostar dando lugar a outra que se apresente para operar.

4 - A autoridade portuária poderá ordenar a desacostagem ou a mudança de lugar a qualquer embarcação acostada, sempre que o julgue conveniente, suportando a embarcação as despesas inerentes.

5 - A embarcação desacostada nos termos dos números anteriores ocupará posteriormente o primeiro cais vago, cabendo a cada uma delas custear as despesas derivadas da sua própria deslocação do e para o cais.

6 - O não cumprimento da ordem de desacostagem justificará o recurso a meios coercivos por parte da autoridade portuária e, caso desse incumprimento resulte prejuízos para terceiros, serão os mesmos imputáveis à embarcação em falta.

#### **Artigo 34.º**

##### **Quando se considera acostada ou desacostada uma embarcação**

1 - Uma embarcação considera-se acostada ao cais ou a outra embarcação a partir do momento em que é passado o último 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 da outra embarcação.

#### **Artigo 35.º**

##### **Acostagem de embarcações para manusear mercadorias no Porto do Funchal**

A acostagem de embarcações que pretendam manusear mercadorias em sistema roll-on roll-off no Porto do Funchal só é permitida desde que o transporte das mercadorias e consequente desembarque e embarque seja efectuado nos termos do artigo 70.º.

### **Artigo 36.º**

#### **Acostagem das embarcações no Terminal Marítimo do Porto Novo**

1 - Só é permitida a acostagem no Terminal Marítimo do Porto Novo de segunda-feira a sábado, durante o arco diurno, em descargas continuadas, sendo as escalas previamente aprovadas pela autoridade portuária com uma antecedência de vinte e quatro horas.

2 - As embarcações poderão permanecer acostadas ao cais, para a realização da operação de descarga de materiais inertes pelo tempo estritamente necessário à descarga dos mesmos, considerando-se como velocidade de descarga o valor de 200 m<sup>3</sup> por hora.

3 - Caso a operação de descarga termine antes de ser atingido o limite fixado no número anterior, a embarcação deverá desacostar imediatamente e sair do cais.

4 - No caso da embarcação ter lugar no cais, de acordo com a escala, e não pretender utilizar aquela infra-estrutura, perderá a sua vez de acostar tendo contudo direito a acostar a outro cais, porto ou terminal sob jurisdição da APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A., desde que exista espaço disponível e não ponha em causa o interesse portuário.

5 - Sempre que uma embarcação use do direito referido no número anterior, deverá comunicar à autoridade portuária, com pelo menos vinte e quatro horas de antecedência à hora prevista para o início da descarga, o cais ou terminal que pretende utilizar.

6 - A escala referida no n.º 1 será elaborada pela entidade que tutela a extracção de inertes no mar.

### **Artigo 37.º**

#### **Acostagem das embarcações nos pequenos portos**

1 - Às embarcações que pretendam acostar nos pequenos portos para efectuar operações de carga ou descarga será concedido um período de acostagem com a duração máxima de uma hora, excepto se não houver embarcação a aguardar vez para acostar e desde que a embarcação não fique sem tripulação.

2 - Havendo lugar às operações referidas no número anterior, a embarcação terá de largar o cais e fundear em local que não afecte as operações.

3 - A colocação ou depósito de botes, cabos, âncoras, bóias e quaisquer outros objectos ou apetrechos de bordo no cais depende de prévia autorização da autoridade portuária.

**Artigo 38.º**  
**Navegação e manobras**

A navegação e as manobras das embarcações dentro do porto ou terminal serão efectuadas de acordo com as instruções e normas de segurança que, em cada momento, se encontrem determinadas pela autoridade portuária.

**Artigo 39.º**  
**Embarcações que não estejam a efectuar operações**

1 - A desacostagem das embarcações que tenham terminado as suas operações deve processar-se imediatamente a seguir ao respectivo termo, com um limite de tolerância de duas horas.

2 - As embarcações que, concluídas as operações comerciais, necessitem de permanecer acostadas para abastecimento, reparação, peagem especial ou por outras razões fundamentadas, deverão solicitar autorização para o efeito à autoridade portuária aquando do aviso de chegada, 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.

3 - Qualquer embarcação que apenas pretenda obter lugar de estacionamento no porto, 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 libertado no prazo fixado pela autoridade portuária.

4 - Caso a embarcação não liberte o posto de acostagem no prazo fixado pela autoridade portuária, incorre em contra-ordenação.

**Artigo 40.º**  
**Desacostagem de uma embarcação sem terminar as suas operações**

1 - Para além do disposto no n.º 4 do artigo 33.º a autoridade portuária poderá ordenar a desacostagem das embarcações quando as condições de tempo ou do mar forem susceptíveis de pôr em risco as mesmas, as instalações ou equipamentos portuários ou de terceiros.

2 - Sempre que se verificarem as condições previstas na parte final do número anterior os capitães ou mestres devem tomar as necessárias providências, nomeadamente proceder à desacostagem da embarcação, desde que comuniquem previamente à autoridade portuária, devendo a mesma permanecer ao largo até que se deixem de verificar aquelas condições.

3 - Quando uma embarcação mudar de cais, sem mudar de porto, a fim de continuar a sua carga e descarga sem que no intervalo tenha ficado fundeada, a sua acostagem será considerada seguida.

4 - As mudanças de cais, quer as solicitadas a pedido da embarcação quer por imposição devidamente justificada da autoridade portuária, ficam sujeitas ao pagamento das taxas inerentes à mudança, previstas no Regulamento de Tarifas da APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira S.A..

#### **Artigo 41.º**

##### **Embarcações de recreio, pesca e marítimo-turísticas**

1 - As embarcações de recreio, pesca e marítimo-turísticas devem aceder aos postos de amarração garantindo um afastamento de, pelo menos, trinta metros em relação às demais embarcações, cais e muralhas e utilizar as instalações a esse fim destinadas, sendo proibido o estacionamento dessas embarcações em espaços temporariamente restritos e identificados como tal.

2 - Se pelas suas dimensões ou por outros motivos, as embarcações não possam utilizar as instalações referidas no número anterior, só poderão acostar ou fundear nas zonas portuárias desde que lhes tenha sido concedida a respectiva autorização.

#### **SECÇÃO III**

##### **Serviço de Pilotagem**

#### **Artigo 42.º**

##### **Áreas de pilotagem**

*1 - As áreas de pilotagem constam do artigo 2.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 13/2013/M, de 2 de agosto.*

*2 - As áreas de pilotagem obrigatória constam do artigo 3.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 13/2013/M, de 2 de agosto.*

#### **Artigo 43.º**

##### **Assistência de pilotos**

1 - *As manobras das embarcações que demandem os portos e terminais para a entrada ou saída, acostagem ou desacostagem, mudança de local de acostagem, fundear ou suspender, ou executar qualquer outra manobra dentro do porto ou terminal, serão assistidas por pilotos, nos termos da legislação aplicável e das normas portuárias em vigor.*

2 - *Estão isentas da obrigatoriedade de recurso aos serviços de pilotagem:*

- a) As embarcações da Armada e Auxiliares de Marinha, Nacionais;*
- b) As embarcações de navegação costeira nacional ou outras que estejam temporariamente autorizadas a operar nesse tráfego, pertencentes à autoridade portuária ou ao seu serviço;*
- c) As embarcações de tráfego local, rebocadores locais e embarcações auxiliares locais ou outras que estejam temporariamente autorizadas a exercer a sua atividade na área local;*
- d) As embarcações afetas a trabalhos portuários no decurso dos mesmos;*
- e) As embarcações de pesca local e costeira;*
- f) Embarcações de recreio até 200 GT;*
- g) As embarcações cujo comandante seja titular de certificado de isenção de pilotagem emitido pela APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S. A.;*
- h) As manobras de correr ao longo do cais ou de outra estrutura de atracação, sem perda de contacto, desde que seja dirigida pelo comandante ou seu substituto direto, salvo situações especiais de segurança que venham a ser definidas pela autoridade portuária.*

3 - *As embarcações definidas nas alíneas a) a d) devem dar conhecimento à autoridade portuária dos movimentos que pretendam efetuar dentro da área de pilotagem obrigatória e as embarcações referidas nas alíneas e) e f) devem certificar-se que não constituem obstáculo à normal navegação portuária e, em caso de dúvida, têm de contactar a autoridade portuária através do serviço de coordenação.*

4 - *Não haverá do Serviço de Pilotagem qualquer colaboração ou assistência prestada às manobras das embarcações não pilotadas, exceto quando as manobras das mesmas possam condicionar as manobras efetuadas ou a efetuar de embarcações sujeitas ao Serviço de Pilotagem, cabendo neste caso ao Serviço de Pilotagem gerir a ordem e sequência das manobras e o espaço portuário na qual as mesmas tenham lugar.*

#### **Artigo 44.º** **Serviço de pilotagem**

1 - *A prestação do serviço de pilotagem compreende os vários movimentos e manobras descritos e definidos no Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem, aprovado pelo Decreto - Lei n.º 48/2002, de 2 de Março.*

2 - *À prestação do serviço de pilotagem, nomeadamente ao embarque e desembarque dos pilotos, obrigações dos pilotos e dos comandantes das*

embarcações pilotadas, aplica-se o disposto no Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem, aprovado pelo Decreto - Lei n.º 48/2002, de 2 de Março.

#### **SECÇÃO IV** **Serviço de Reboque**

##### **Artigo 45.º** **Rebocadores e lanchas**

*1 - A prestação dos serviços de reboque às embarcações é da competência exclusiva da autoridade portuária, exceto nos casos em que esta autorizar ou licenciar outras entidades para o efeito.*

*2 - É obrigatória a utilização de rebocadores ou lanchas nas operações de acostagem ou desacostagem, desde que o serviço de pilotagem o entenda necessário por razões técnicas, designadamente, o tipo da embarcação, a sua tonelagem, ou outras circunstâncias a que deva atender de modo a obter-se o máximo de segurança.*

*3- O comandante da embarcação rebocada tem o comando absoluto do conjunto navio-rebocador, ficando os mestres dos rebocadores sob sua direção e ordem, cabendo ao rebocado ordenar todas as manobras a executar pelos rebocadores, os quais constituirão simples auxiliares de manobras, assumindo o comandante da embarcação rebocada a responsabilidade por toda e qualquer avaria causada ou sofrida no decurso das manobras no conjunto navio-rebocador.*

*4- O comandante ou mestre da embarcação, por si ou por intermédio do respetivo agente de navegação, terá de requisitar à autoridade portuária o rebocador ou rebocadores necessários para a operação a realizar, de acordo com o estabelecido pela autoridade portuária.*

##### **Artigo 46.º**

##### **Número de rebocadores a utilizar nas manobras no Porto do Funchal, Porto do Caniçal e Porto do Porto Santo**

1 - No Porto do Funchal, e desde que o serviço de pilotagem entenda necessário por razões técnicas, é obrigatório ter um rebocador de serviço ou mais se julgado necessário, conforme o navio, quando se verificarem ventos superiores a vinte nós dos quadrantes N/NE, SE, Sul e SW.

2 -O número de rebocadores a utilizar nas manobras que tenham lugar no Porto do Porto Santo e desde que o serviço de pilotagem entenda necessário por razões técnicas, é o seguinte:

- a) Um rebocador nas manobras de entrada e saída de navios de passageiros (cruzeiros);

- b) Um rebocador nas manobras de entrada e saída de navios cimenteiros;
- c) Um rebocador nas manobras de entrada e saída de navios porta contentores;
- d) Dois rebocadores nas manobras de entrada de navios porta contentores, no caso de ventos de força igual ou maior a 6 de Norte ou Sul;
- e) Um rebocador nas manobras de entrada e saída de navios tanque com menos de cento e vinte metros;
- f) Um rebocador nas manobras de saída de navios tanque com mais de cento e vinte metros;
- g) Dois rebocadores nas manobras de entrada de navios tanque com mais de cento e vinte metros;
- h) Um rebocador nas manobras de entrada e saída de navios sem auxiliar de manobra com menos de cento e vinte metros;
- i) Um rebocador nas manobras de entrada e saída de navios com auxiliar de manobra com menos de cento e vinte metros, sempre que as condições de tempo o exija.

3 - O número de rebocadores a utilizar nas manobras que tenham lugar no Porto do Caniçal e desde que o serviço de pilotagem entenda necessário por razões técnicas, é o seguinte:

- a) Um rebocador nas manobras de entrada e saída de navios com comprimento até cem metros;
- b) Um rebocador nas manobras de navios com comprimento superior a cem metros ou dois rebocadores se julgado necessário, dependendo do tipo de navio, condições meteorológicas e características das manobras;
- c) Dois rebocadores em todas as manobras no terminal de combustíveis.

#### **Artigo 47.º**

**Número de rebocadores a utilizar nas manobras no Terminal Cimenteiro e Terminal de Combustíveis dos Socorridos**

1 - No Terminal Cimenteiro dos Socorridos as manobras de entrada serão sempre efectuadas com um rebocador, ou dois rebocadores desde que o serviço de pilotagem entenda necessário por razões técnicas, dependendo do tipo de navio, das condições meteorológicas e das características das manobras.

2 - No Terminal de Combustíveis dos Socorridos todas as manobras de entrada serão efectuadas com dois rebocadores e as de saída com um rebocador.

#### **Artigo 48.º**

##### **Direção e responsabilidade do reboque**

1 - *O comandante da embarcação rebocada tem o comando absoluto do conjunto embarcação-rebocador, ficando os mestres dos rebocadores sob a sua direção e ordem.*

2 - *Cumpra 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, nomeadamente nos rebocadores.*

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.*

4- *O comandante da embarcação a rebocar submeter-se-á a todas as disposições do presente Regulamento do qual deverá ter conhecimento direto ou por intermédio do seu agente consignatário.*

5 - *A embarcação rebocada fornecerá, por norma, o cabo de reboque mas caso o cabo fornecido não mereça confiança do mestre do rebocador, este poderá recusá-lo avisando o comandante ou mestre da embarcação.*

6 - *O rebocador poderá também fornecer o cabo de reboque, desde que solicitado pelo comandante ou mestre da embarcação a rebocar, ficando sujeito às taxas previstas no Regulamento de Tarifas da APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira S.A..*

#### **SECÇÃO V**

##### **Serviço de Amarração**

#### **Artigo 49.º**

##### **Serviço de amarração e desamarração**

1 - As amarrações e desamarrações em terra são obrigatoriamente efectuadas por pessoal da autoridade portuária, ou por terceiros devidamente autorizados por esta.

2 - As embarcações a acostar só poderão fazer amarrações, por cabos, nos cabeços indicados pela autoridade portuária, a quem compete a orientação e fiscalização dessas operações.

#### **Artigo 50.º** **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 de 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 nem o uso de cabos de aço nas amarrações de navios que movimentem mercadorias constantes do Código IMDG.

4 - Os cabos de amarração só poderão ser passados aos cabeços destinados a esse fim.

#### **Artigo 51.º** **Segurança das amarrações**

As normas sobre segurança das amarrações constam do Regulamento de Segurança.

### **Secção VI** **Segurança e obrigações das embarcações**

#### **Artigo 52.º** **Embarcações acostadas ou fundeadas**

1 - As normas e procedimentos a cumprir pelas embarcações acostadas aos cais ou fundeadas nas zonas de ancoradouro constam no Regulamento de Segurança.

2 - Estando o navio atracado ou fundeado não é permitido arrear ou movimentar quaisquer embarcações próprias sem prévia autorização da autoridade marítima, sem prejuízo das competências da autoridade portuária.

### **Artigo 53.º**

#### **Meios de acesso e abandono dos navios**

1 - As embarcações acostadas directamente aos cais e as que estejam acostadas por fora daquelas devem dispor dos meios necessários que garantam o acesso do pessoal a bordo com todas as condições de segurança, a qual é da responsabilidade do navio.

2 - Os meios de segurança constam do Regulamento de Segurança.

### **Artigo 54.º**

#### **Embarcações que transportem cargas perigosas ou poluentes**

1 - As embarcações que transportem cargas perigosas ou poluentes só acostarão aos cais que lhes forem previamente atribuídos, e deverão respeitar 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.

2 - Para o embarque, desembarque ou trânsito de mercadorias perigosas especificadas nas classes 1 a 9 do Código IMDG, da IMO, o operador, o agente ou o comandante de um navio que se dirija a um porto deverá enviar à autoridade portuária, as informações constantes no anexo IV, no prazo ali referido.

3 - Os navios que transportem substâncias perigosas ou poluentes são obrigados a apresentar à autoridade portuária a declaração para movimentação de mercadorias perigosas ou poluentes.

4 - O comandante do navio tem de comunicar imediatamente à autoridade portuária qualquer alteração às informações prestadas nos termos do presente artigo.

5 - Os navios estão obrigados 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, aplicáveis a cada caso, devendo os navios ser mantidos num nível de prontidão que permita, em caso de emergência, a sua largada imediata e pelos próprios meios.

6 - 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 International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals.

7 - As embarcações ro-ro só podem transportar mercadorias perigosas ou poluentes de acordo com o especificado no código IMDG.

8 - Na movimentação de cargas perigosas ou poluentes deverá ainda ser cumprido o disposto no Regulamento de Segurança.

### **Artigo 55.º** **Embarcações arribadas**

1 - Consideram-se navios arribados todos aqueles que, não estando desembarçados para os portos, terminais ou cais ou não tendo estes como destino, sejam obrigados a demandar o porto por motivo de força maior, designadamente embarque e desembarque de tripulantes, mau tempo, água aberta, avaria, falta de combustível ou aguada, reacondicionamento das cargas, desembarque de feridos ou mortos.

2 - As embarcações arribadas por avaria, incêndio, risco de estabilidade ou por outras causas justificadas, terão preferência na acostagem no cais que lhe for fixado pela autoridade portuária para a descarga da mercadoria, rectificação da estiva ou reparação das avarias, enquanto persistirem as causas do perigo, de acordo com o critério da autoridade marítima e desde que as embarcações não constituam risco ou perigo para outras embarcações, infra-estruturas portuárias, instalações, equipamentos ou mercadorias ou à navegação.

3 - Em nenhum caso se manterá acostada ao cais uma embarcação que corra perigo de afundamento, devendo a mesma deslocar-se para local a fixar pela autoridade marítima, onde o afundamento não possa produzir prejuízos à exploração do porto ou à navegação.

4 - 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.

5 - O representante do navio que pretenda entrar no porto em situação de arribada deverá enviar à autoridade portuária, com duas horas de antecedência, um aviso de chegada, através da plataforma informática, devendo, em caso de indisponibilidade desta, serem prestadas as seguintes informações:

- a) Nome, tipo de navio, bandeira de registo, Gross Tonnage, comprimento e calado máximo à chegada;
- b) Motivo de arribada;
- c) Existência de eventuais feridos ou perigos para a vida humana;
- d) Existência de risco de alagamento, afundamento, incêndio, explosão ou derrames;
- e) Tipo e quantidade de carga existente a bordo e sua condição;
- f) Existência de mercadorias perigosas ou poluentes, sua classificação IMDG e quantidade;
- g) Existência de condicionantes à estabilidade, flutuabilidade, capacidade de propulsão e governo;
- h) ETA;
- i) Existência de condicionantes à utilização das ajudas à navegação - radar, VHF, cartas, agulha ou sonda.

6 - Em caso de não cumprimento do prazo referido no número anterior, a autoridade portuária poderá não garantir a disponibilização dos meios necessários para a hora requisitada.

7 - O envio da declaração de arribada não dispensa o navio do cumprimento das normas relativas ao acesso ao mar territorial, em águas interiores até à entrada no porto ou terminal e das normais condicionantes e formalidades necessárias à entrada e permanência em porto.

8 - Conforme o motivo da arribada e as condições de flutuabilidade, estabilidade, capacidade de propulsão e manobra do navio, a autoridade portuária decidirá sobre a necessidade de proceder a vistorias prévias, no sentido de avaliar a condição do navio e os meios a disponibilizar para garantia da segurança da navegação durante a aproximação, entrada, estadia e saída do porto ou terminal.

9 - A autoridade portuária só permitirá a arribada desde que obtidas as autorizações das autoridades competentes, designadamente a autorização de arribada emitida pela autoridade marítima.

### **Artigo 56°**

#### **Imobilização e experiência de máquinas e outras operações**

1 - Está sujeita a prévia autorização da autoridade portuária, a requerer através da aplicação informática, a realização dos seguintes trabalhos:

- a) Os efectuados a bordo de navios ou embarcações, pela própria tripulação ou por terceiros;
- b) A desratização ou desinfestação das embarcações;
- c) A imobilização de máquinas para reparações ou para experimentá-las;
- d) Os realizados por mergulhadores profissionais, que estão sujeitos ao respectivo licenciamento emitido pela autoridade marítima.

2 - Eventuais alterações aos trabalhos de reparação previstos ou trabalhos adicionais, obrigam a novo pedido de autorização.

3 - Só serão considerados os pedidos para reparação desde que neles seja claramente discriminado o trabalho a efectuar, a empresa reparadora e o técnico responsável, bem como as datas previstas para o início e o fim da reparação.

4 - São proibidas as reparações em navios de gás, excepto no caso de pequenas reparações que não afectem o sistema de carga, segurança e manobra do navio, quando previamente autorizadas pela autoridade portuária.

5 - Caso a reparação incida nos espaços mencionados no número 6, antes de iniciar os trabalhos é obrigatório apresentar à autoridade portuária:

- a) O certificado de desgasificação por empresa certificada e de permissão de trabalhos a fogo nu;
- b) Certificação do pessoal e dos equipamentos a utilizar na operação;
- c) Os parâmetros de análise de atmosfera: H<sub>2</sub>S (sulfureto de hidrogénio), O<sub>2</sub> (oxigénio), CO (monóxido de carbono) e CH<sub>4</sub> (índice de explosividade).

6 - Nos navios da categoria A, entendendo-se como estes os navios - tanque (Hidrocarbonetos, químicos e gases), nos navios da categoria B (todos os outros) e nos navios confinados que possam transportar produtos asfixiantes, contaminantes, tóxicos ou explosivos, aplica-se o disposto no número anterior, nos espaços a seguir mencionados:

- a) Todos os espaços destinados ao transporte de carga;

- b) Todos os encanamentos de carga, bancas ou drenos;
- c) Casa das bombas;
- d) Serpentinhas de tanques de carga e/ou combustível;
- e) Espaços destinados ao combustível do navio, bem como respectivos encanamentos.

7 - A empresa reparadora deverá ter nomeado um técnico responsável em matéria de segurança, higiene e saúde no trabalho, sendo responsável pelo cumprimento das normas exigíveis de segurança no trabalho e em especial na utilização de equipamento de protecção individual dos seus trabalhadores.

8 - A empresa reparadora é obrigada a possuir no local o material de combate a incêndio indispensável a uma primeira intervenção eficiente, para actuar em caso de deflagração de incêndio.

9 - Deverá ser requerida a presença de piloto a bordo aquando da experiência de máquina.

10 - Em caso de não observância do determinado nos números anteriores, os trabalhos de reparação poderão ser suspensos e desse facto será dado imediato conhecimento à autoridade marítima, sendo ainda imputada à embarcação em falta a responsabilidade pelos prejuízos causados, quer à autoridade portuária, quer a terceiros.

11- Na imobilização e experiência de máquinas e outras operações referidas no presente artigo, aplicam-se ainda as normas previstas no Regulamento de Segurança.

12 - As embarcações de pesca, de recreio e as embarcações marítimo - turísticas estão sujeitas ao previsto no presente artigo, na parte aplicável estando dispensadas do pedido de reparação.

### **Artigo 57.º** **Responsabilidades**

1 - A responsabilidade de quaisquer danos provocados por acidentes ocorridos durante a reparação será da empresa reparadora, que deverá possuir seguro adequado para o efeito.

2 - Caso a reparação seja efectuada pela tripulação do navio, a responsabilidade de tais danos será do respectivo comandante.

3 - Se for concedida autorização para a experiência de máquinas e do facto resultar qualquer prejuízo para a autoridade portuária ou para terceiros, a responsabilidade será imputada à embarcação causadora.

### **Artigo 58.º**

#### **Responsabilidade por avarias**

1 - Os comandantes ou mestres das embarcações serão responsáveis por quaisquer danos ou avarias causadas aos cais ou a qualquer material da autoridade portuária ou à sua guarda, durante a acostagem, desacostagem ou estadia das suas embarcações.

2 - A responsabilidade será assumida através de um termo lavrado pelo comandante da embarcação ou pelo respectivo agente de navegação, antes da desacostagem.

3 - Se uma embarcação sofrer avarias ocasionadas pelo pessoal ou equipamento da autoridade portuária o comandante ou o agente de navegação deverá comunicar esse facto de imediato, por escrito à autoridade portuária antes da embarcação deixar a área de pilotagem obrigatória, a fim de se apurarem responsabilidades.

### **Artigo 59.º**

#### **Incêndio a bordo**

1 - Os comandantes ou mestres das embarcações acostadas devem tomar todas as precauções para evitar incêndios e manter o material destinado ao seu combate nas melhores condições e pronto a actuar.

2 - Os encargos resultantes do combate ao incêndio e das operações que forem necessárias realizar, bem como eventuais prejuízos causados nas infra-estruturas, instalações e equipamento portuário ou de terceiros, quer por acção directa do sinistro, quer em consequência do combate ao mesmo ou de qualquer outro evento com ele relacionado, são da responsabilidade da embarcação sinistrada.

3 - Os procedimentos a seguir em caso de incêndio a bordo constam do Regulamento de Segurança.

## **CAPÍTULO III**

### **CARGAS**

#### **SECÇÃO I**

#### **Disposições comuns**

## **Artigo 60.º**

### **Regime de movimentação das cargas**

1 - Para efeitos do presente regulamento, dentro da zona portuária considera-se:

- a) «Transbordo»: a movimentação de cargas realizada directamente entre embarcações sem passagem por terra;
- b) «Baldeação com descarga ou *transhipment*»: a movimentação de cargas realizada entre embarcações com passagem por terra;
- c) «Estiva»: a actividade de movimentação de cargas a embarcar no que concerne à arrumação das cargas a bordo das embarcações;
- d) «Desestiva»: a actividade de movimentação de cargas a desembarcar no que concerne à remoção das cargas de bordo das embarcações.

2 - 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 vindas a cais e voltando a embarcar na mesma escala do navio.

3 - As normas sobre movimentação de cargas poderão constar de regulamentação específica a aprovar pela autoridade portuária.

## **Artigo 61.º**

### **Classificação das mercadorias quanto à natureza**

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

2 - Consideram-se:

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

3 - As mercadorias especiais classificam-se em:

- a) «Mercadorias perecíveis»: as susceptíveis de se deteriorarem com facilidade;
- b) «Mercadorias incómodas»: as susceptíveis de provocarem ambiente desagradável;
- c) «Mercadorias nocivas»: as susceptíveis de provocarem danos físicos, danos materiais ou doenças;
- d) «Mercadorias perigosas»: as mercadorias ou substâncias constantes do código IMDG, do capítulo 17 do código IBC e do capítulo 19 do código IGC e as matérias sólidas referidas no apêndice B do código BC;
- e) «Mercadorias poluentes»: os hidrocarbonetos, as substâncias líquidas nocivas e as substâncias prejudiciais tal como vêm definidas, respectivamente, nos anexos nos I, II e III da Convenção MARPOL;
- f) «Mercadorias de elevado valor»: as particularmente susceptíveis de serem objecto de acções criminosas, nomeadamente roubo e furto.

4 - É considerada carga regional para exportação:

- a) Frutos de produção regional;
- b) Flores e plantas de produção regional;
- c) Vinho e destilados de produção regional;
- d) Vimes e bordados Madeira;
- e) Produtos de exploração florestal regional.

5 - As normas de segurança e higiene de mercadorias constarão de disposições regulamentares específicas, a definir pela autoridade portuária.

#### **Artigo 62.º**

##### **Classificação das cargas quanto à forma de apresentação**

1 - Para efeitos do presente regulamento, as cargas serão classificadas, quanto à sua forma de apresentação, em carga geral e graneis.

2 - A carga geral considera-se:

- a) «Fraccionada»: quando se apresenta avulsa, acondicionada ou não em embalagens;
- b) «Unitária»: quando se apresenta em unidades indivisíveis e a sua movimentação é susceptível de ser efectuada de modo eficiente por meios mecânicos;
- c) «Unitizada»: quando constitui volume único, sendo mais frequente a paletizada e a contentorizada.

3 - A carga geral unitizada considera-se:

- a) «Paletizada»: quando assenta numa base de tabuleiro ou de barrotes que facilitem uma fácil lingagem e movimentação mecânica, com dimensões e pesos dentro de determinados limites;
- b) «Contentorizada»: quando acondicionada em contentores;
- c) «Ro-Ro»: aquela 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 mercadorias, para efeitos de transporte (liftvan, cisterna amovível, super estrutura amovível ou outra estrutura análoga) que preencha os seguintes requisitos:

- a) Constitua um compartimento, total ou parcialmente fechado, destinado a conter mercadorias;
- b) Tenha um carácter permanente, sendo por esse motivo suficientemente resistente para poder ser usado repetidas vezes;
- c) Esteja especialmente concebido para facilitar o transporte de mercadorias, por um ou vários meios de transporte, sem carregamento intermédio;
- d) Tenha sido constituído de forma a poder ser manejado com facilidade, particularmente quando do seu transbordo de um meio de transporte para outro;
- e) Seja susceptível de poder ser facilmente enchido e esvaziado;
- f) Tenha dimensões normalizadas internacionalmente.

5 - A definição de contentor abrange os respectivos acessórios e equipamentos, em conformidade com a sua categoria, desde que eles sejam transportados, e não compreende veículos e respectivos acessórios ou peças separadas nem as embalagens.

6 - As plataformas de carga ou flats são equiparadas a contentores.

7 - Os graneis são mercadorias sem embalagem e, de acordo com o seu estado físico, serão sólidos ou líquidos.

8 - Os graneis sólidos apresentam-se soltos e não susceptíveis de serem contados à unidade.

## **SECÇÃO II**

### **Movimentação de cargas**

#### **Artigo 63.º**

##### **Despacho e movimentação de mercadorias**

1 - Dentro da zona portuária nenhuma mercadoria sujeita a taxa de porto poderá desembarcar ou embarcar, quer em instalações públicas ou privadas, quer por movimentação ao largo, sem que previamente esteja visado o respectivo boletim de embarque ou desembarque.

2 - O boletim referido no número anterior deverá ser entregue no local onde a operação irá ter lugar, imediatamente antes do início da mesma, exceptuando-se no desembarque as mercadorias que utilizem o regime de depósito geral franco.

#### **Artigo 64.º**

##### **Destinos e Regimes aduaneiros das mercadorias**

Os destinos e regimes aduaneiros das mercadorias obedecem ao fixado no regulamento (CEE) n.º 2913/92 do Conselho, de 12 de Outubro de 1992, que aprovou o Código Aduaneiro Comunitário.

#### **Artigo 65.º**

##### **Relação entre as autoridades portuária e aduaneira**

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

## **Artigo 66.º** **Manifestos**

1 - Sem prejuízo do disposto no número 2, os agentes de navegação que representam navios que transportam mercadorias são obrigados a preencher, na aplicação informática, as informações de carácter obrigatório do manifesto da carga a desembarcar ou a embarcar e nos seguintes prazos:

- a) Carga a descarregar: Até à hora de chegada do navio;
- b) Carga a carregar: Até 4 (quatro) dias após a saída do navio.

2 - Em caso de indisponibilidade da aplicação informática, deverá ser prestada à autoridade portuária as informações constantes do anexo V, e nos termos ali previstos, devendo ainda ser dado cumprimento ao disposto no n.º 4 do artigo 15.º.

3 - São consideradas informações de carácter obrigatório, para efeitos do disposto no número 1:

- a) Nome do comandante ou mestre;
- b) Número do conhecimento;
- c) Marcas, submarcas e números;
- d) Quantidade e qualidade dos volumes;
- e) Natureza, classificação e peso bruto das mercadorias;
- f) Referência expressa a granel, quando se trate de mercadorias nessa situação;
- g) Identificação do contentor (número e sigla) que condiciona a mercadoria e o número de selo nele aposto;
- h) Nome, nacionalidade e tipo de embarcação;
- i) Local e data do carregamento das mercadorias;
- j) Portos de embarque e de descarga;
- k) Identificação do carregador à carga;
- l) Identificação do recebedor à descarga.

4 - Em caso de não cumprimento do disposto no presente artigo a autoridade portuária poderá não permitir o início das operações ou suspendê-las até que se cumpra o estabelecido.

**Artigo 67.º**  
**Responsabilidade pelas cargas**

1 - A empresa de estiva é responsável nos termos do art.º 22 do Decreto-lei n.º 298/93, de 28 de Agosto adaptado à Região Autónoma da Madeira pelo Decreto Legislativo Regional 18/94/M, de 8 de Setembro.

**Artigo 68.º**  
**Programa de operações**

1 - As operações portuárias envolvendo embarcações acostadas aos cais comerciais serão obrigatoriamente realizadas de forma ininterrupta, durante todos os períodos que integrem o horário normal de trabalho fixado pela autoridade portuária para o sector de exploração portuária, sem prejuízo do horário de trabalho dos trabalhadores das empresas de estiva.

2 - A autoridade portuária pode determinar que as empresas de estiva apresentem os programas de operações a seu cargo.

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

4 - A autoridade portuária poderá impor alteração ou ajustamento dos programas das operações que lhe forem apresentados sempre que o interesse do porto ou terminal o exija.

5 - A autoridade portuária poderá ainda estabelecer normas regulamentares específicas para as operações portuárias, quando o interesse portuário o justifique.

6 - As empresas de estiva respondem pelos prejuízos causados pelo não cumprimento das operações a seu cargo.

**Artigo 69.º**  
**Operações de tráfego**

1 - As operações de movimentação de mercadorias através das zonas terrestres do porto, desde a sua entrada até à saída, são designadas por

operações de tráfego, ou simplesmente, por tráfego, que pode ser directo, semi-directo e indirecto.

2- Para os efeitos do presente regulamento considera-se:

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

3 - A autoridade portuária poderá determinar, para qualquer tipo de mercadorias, que o seu tráfego se efectue em qualquer das modalidades previstas neste regulamento.

#### **Artigo 70.º**

##### **Manuseamento de mercadorias no Porto do Funchal**

1 - No Porto do Funchal só podem ser manuseadas mercadorias em sistema roll-on roll-off, desde que o seu transporte e consequente desembarque e embarque seja feito nas seguintes condições:

- a) Os automóveis e os veículos únicos e os conjuntos de veículos desde que acompanhados pelo respectivo condutor;
- b) Os reboques e semi-reboques desde que atrelados a um veículo a motor, acompanhados pelo respectivo condutor;
- c) As operações de desembarque e embarque dos veículos automóveis, deverão ser distintas, contínuas e separadas, com desembarque autónomo e embarque subsequente, só podendo este último ter lugar quando a operação de desembarque estiver terminada;
- d) As operações terão de ser feitas sem recurso a equipamentos de movimentação;

e) As escalas deverão ser compatibilizadas com a autoridade portuária e considerando que os navios de cruzeiros têm sempre primazia sobre os navios “ro/ro” ou “Car-ferry” estes poderão ter que aguardar pela prioridade que venha a ser atribuída consoante o movimento previsto no porto.

2 - O manuseamento de mercadorias nas operações ferry entre o Funchal e o Porto Santo rege-se nos termos da *“Concessão de Serviço Público de Transporte Regular de Passageiros e Mercadorias por Via Marítima entre o Funchal e o Porto Santo”*.

3 - A carga, descarga e trasfega de mercadorias perigosas ou poluentes só poderá ter lugar nas condições mínimas previstas no código IMDG e está sujeita a autorização prévia da autoridade portuária.

4 - O agente de navegação deverá prestar, em relação às mercadorias previstas no número anterior, as informações constantes no anexo IV, sendo as mercadorias as últimas a embarcar, no caso da operação de carga, e as primeiras desembarcar no caso da operação de descarga.

#### **Artigo 71.º**

##### **Precauções na movimentação das cargas**

1 - As mercadorias deverão ser manipuladas com os meios e cuidados adequados, evitando-se quaisquer avarias, perdas ou danos, bem como a sua queda ou derrame durante a manipulação e transporte.

2 - A queda ao mar de qualquer objecto ou mercadoria movimentada pelo operador portuário deve ser por este comunicada imediatamente à autoridade portuária e à autoridade marítima, providenciando de seguida a sua busca e remoção dentro do prazo que lhe for fixado.

3 - Caso o objecto ou mercadoria caído ao mar não seja retirado no prazo fixado, a autoridade portuária providenciará a sua remoção a expensas do operador portuário.

#### **Artigo 72.º**

##### **Movimentação de cargas perigosas ou poluentes**

1 - 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 constantes do Regulamento de Segurança, sem prejuízo da autoridade portuária poder impor medidas adicionais de prevenção, desde que as circunstâncias assim o exijam.

2 - A movimentação de mercadorias perigosas, nomeadamente explosivos, inflamáveis e tóxicas, só será permitida nas condições estabelecidas no Regulamento de Segurança e nos regulamentos nacionais em vigor e de acordo com o estabelecido pela autoridade marítima, devendo as empresas responsáveis, sempre que tenham que movimentar estas mercadorias, dar prévio conhecimento à autoridade portuária que fará a respectiva fiscalização.

**Artigo 73.º**  
**Animais vivos e pescado**

As operações de embarque ou desembarque de animais vivos e pescado deverão ser efectuadas nos termos previstos no Regulamento de Segurança.

**SECÇÃO III**  
**Armazenagem**

**Artigo 74.º**  
**Armazenagem de cargas**

1 - As mercadorias desembarcadas ou a embarcar poderão ser depositadas nos armazéns ou terraplenos destinados a esse fim, mediante prévia autorização da autoridade portuária, que determinará o local onde as mesmas poderão ser depositadas.

2 - Considera-se armazenagem o depósito das mercadorias nos recintos portuários, quer nos cais, terraplenos, armazéns, quer sobre os veículos que as transportam.

3 - A armazenagem considera-se:

- a) «Coberta»: aquela em que as mercadorias são recolhidas em armazéns ou quaisquer recintos portuários devidamente resguardados dos agentes atmosféricos;
- b) «Descoberta»: nas restantes situações.

**Artigo 75.º**  
**Normas para a armazenagem de cargas**

1 - As entidades autorizadas a efectuar a armazenagem de mercadorias são responsáveis pela tomada de medidas no sentido de ser garantida a segurança do pessoal, das mercadorias, equipamentos e instalações.

2 - A armazenagem das mercadorias deverá ser efectuada de forma a garantir o máximo aproveitamento dos espaços, com um mínimo de ocupação de área e a maior utilização possível em altura e com especial cuidado para evitar avarias ou danos nelas próprias.

3 - O estacionamento de contentores e outras cargas deve manter três metros de afastamento de muros ou vedações.

4 - A autoridade portuária pode suspender ou alterar os trabalhos de armazenagem de cargas sempre que não sejam respeitados os princípios estabelecidos nos números anteriores, ou quando não forem observadas as normas estabelecidas, caso a caso, sobre esta matéria.

5 - São da responsabilidade das empresas de estiva os prejuízos resultantes da inobservância das regras estabelecidas nos números anteriores, relativamente às operações em que sejam intervenientes.

#### **Artigo 76.º**

##### **Proibição de armazenagem nas zonas de trabalho ou de trânsito**

1 - As mercadorias desembarcadas ou a embarcar não podem permanecer nas zonas de trabalho ou de trânsito, para além dos períodos de operações das embarcações, devendo ser obrigatoriamente colocadas, pelos responsáveis, nas zonas de armazenagem que lhes forem destinadas.

2 - A autoridade portuária poderá autorizar que determinadas mercadorias possam permanecer junto às embarcações, durante o tempo em que as mesmas se mantenham acostadas no respectivo posto e desde que a permanência das mesmas não prejudique terceiros ou afecte o ritmo das operações de portuárias.

#### **Artigo 77.º**

##### **Armazenagem de cargas perigosas**

1 - É proibida a armazenagem e permanência de cargas ou materiais perigosos nos recintos portuários, com excepção do Porto do Caniçal e Porto do Porto Santo, em que se aplica o disposto no número seguinte.

2 - No Porto do Caniçal e Porto do Porto Santo, em casos excepcionais, devidamente justificados, e desde que se encontrem reunidas todas as condições de segurança plasmadas nos normativos nacionais e internacionais aplicáveis bem como no regulamento de segurança portuária da APRAM S.A., a autoridade portuária poderá autorizar a armazenagem de cargas ou materiais perigosos nos recintos portuários, com excepção da carga de natureza explosiva da classe 1 do Código IMDG.

3 - (REVOGADO)

**Artigo 78.º**  
**Cargas avariadas**

1 - A autoridade portuária não é responsável pelas avarias que as mercadorias sofram em resultado da sua própria natureza, do seu modo de acondicionamento e de embalagem, nem pelos roubos, sinistros e estragos causados por animais, nem ainda por quaisquer outros prejuízos que se verifiquem nas mercadorias durante o tempo em que permaneçam nos portos, designadamente durante o seu manuseamento.

2 - As cargas que desembarquem avariadas e não sejam transportadas para fora do porto ou embarcadas de imediato serão armazenadas, com conhecimento da autoridade aduaneira, nos locais e pelos períodos que lhe forem fixados pela autoridade portuária, não sendo esta responsável por eventuais extravios ou prejuízos causados às mesmas.

3 - As cargas desembarcadas que não voltem a ser embarcadas e que se encontrem em estado de decomposição ou putrefacção serão imediatamente retiradas dos recintos portuários, mediante o cumprimento das normas aduaneiras.

4 - Os encargos inerentes às operações referidas no número anterior e a quaisquer outras delas 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 79.º**  
**Cargas, coisas e objectos abandonados**

1 - Para efeitos do presente regulamento consideram-se mercadorias abandonadas, as mercadorias, coisas ou objectos libertados ou não da acção fiscal, que permaneçam na área portuária sem autorização da autoridade portuária ou para além dos períodos autorizados e que após notificação, o respectivo depositante, dono, consignatário, ou quem os substitua, não proceda à sua remoção no prazo que lhes for estabelecido.

2 - A notificação referida no número anterior será feita pessoalmente ou através de carta registada com aviso de recepção ou, em caso de desconhecimento da identidade do dono, do consignatário ou de quem os substitua, do endereço ou do seu paradeiro, será feita através de editais a

afixar nos locais habituais e áreas de exploração portuária, e será feita publicidade em dois jornais mais lidos na Região, em dois dias seguidos.

3 - As mercadorias, coisas ou objectos considerados abandonados e sujeitos à acção fiscal são relacionados e entregues à autoridade aduaneira, nos termos da legislação aduaneira.

4 - O dono ou consignatário ou quem os substitua, de mercadorias, coisas ou objectos considerados abandonados e não sujeitos à acção fiscal são responsáveis pela sua remoção, obrigando-se a pagar à autoridade portuária a realização desse serviço, se o não executar no prazo que lhes foi estabelecido, e a respectiva taxa de armazenagem, a cobrar nos termos do Regulamento de Tarifas da APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S. A..

#### **Artigo 80.º**

#### **Remoção de cargas, coisas e equipamentos**

1 - A autoridade portuária poderá 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 pela autoridade portuária.

3 - A autoridade portuária 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 81.º**

#### **Regime dos passageiros**

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

- a) «Embarcados»: os passageiros que iniciam a sua viagem no porto;
- b) «Desembarcados»: os passageiros que terminam a sua viagem no porto;

- c) «Em trânsito»: os passageiros que, vindo a bordo de embarcações que cheguem ao porto, nas mesmas continuem a sua viagem, podendo, durante a respectiva escala, desembarcar e reembarcar.

### **Artigo 82.º**

#### **Lista de passageiros de navegação marítima**

1 - Os agentes de navegação que representem as embarcações que transportem passageiros têm obrigatoriamente de dar conhecimento à autoridade portuária, através da aplicação informática, com a antecedência mínima de vinte e quatro horas, as informações de carácter obrigatório referentes aos passageiros a embarcar, desembarcar e em trânsito e os horários previstos para a movimentação de bagagens e passageiros.

2 - As informações de carácter obrigatório a que se refere o número anterior são o nome, a nacionalidade, data de nascimento, número e data de validade do documento de identificação, origem e destino dos passageiros bem como o número total de passageiros em trânsito, a desembarcar e/ou embarcar.

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

4 - O disposto nos números anteriores não se aplica:

- a) Às embarcações de passageiros e de mercadorias na cabotagem insular entre o Funchal e o Porto Santo e vice-versa que apenas ficam obrigadas a informar a autoridade portuária, e através da aplicação informática, do número de passageiros embarcados ou desembarcados, no prazo máximo de vinte e quatro horas após a realização da operação.
- b) Às embarcações marítimo - turísticas que apenas ficam obrigadas a informar a autoridade portuária, por escrito, do número de passageiros embarcados ou desembarcados nos portos ou pequenos portos, no prazo máximo de vinte e quatro horas após a realização da operação.

5 - O desembarque ou embarque de passageiros nos portos ou terminais fica ainda dependente do cumprimento dos requisitos previstos na legislação em vigor.

### **Artigo 83.º**

#### **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 de passageiros só é autorizado a passageiros que sejam portadores de documento que os identifique nessa qualidade, para além dos exigíveis pelas autoridades marítimas, aduaneiras e de fronteiras.

#### **Artigo 84.º**

##### **Bagagem de passageiros de navegação marítima**

1 - O transporte de bagagem é efectuado pela autoridade portuária ou através de entidade autorizada para o efeito.

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

3 - Compete à autoridade portuária estabelecer as horas de início e conclusão das operações de movimentação de bagagens dos passageiros de navegação de longo curso bem como coordenar e fiscalizar o respectivo serviço de movimentação, sem prejuízo das competências atribuídas por lei a outras entidades.

4 - A autoridade portuária só é responsável pelo extravio e desaparecimento de bagagem de passageiros de longo curso movimentada no porto:

- a) Por pessoal da autoridade portuária e desde que devidamente comprovada a sua entrega para transporte;
- b) No embarque: do local onde a mesma é colocada à disponibilidade da autoridade portuária para efectuar a sua movimentação, até à escada de portaló de acesso ao navio;
- c) No desembarque: da escada de portaló de acesso ao navio até ao local onde a mesma fica disponibilizada para entrega aos passageiros.

5 - As taxas a cobrar pela movimentação de bagagem constam no Regulamento de Tarifas da APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A..

## **CAPÍTULO V EQUIPAMENTOS**

### **SECÇÃO I Disposições Comuns**

#### **Artigo 85.º Equipamento**

Considera-se equipamento qualquer máquina, viatura, aparelho, instrumento, utensílio, ferramenta, meio auxiliar de produção e outro material destinado à realização ou participação em trabalhos de exploração portuária, de protecção ambiental ou de segurança, quer servindo para intervenção directa em cada operação, quer fazendo parte do conjunto de meios nela utilizados.

#### **Artigo 86.º Aluguer de equipamento**

Considera-se aluguer de equipamento a cessão onerosa e temporária de equipamento portuário aos utilizadores dos portos, quando o mesmo não esteja incluído na prestação de um serviço global.

#### **Artigo 87.º Normas de utilização do equipamento da autoridade portuária**

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

2 - A autoridade portuária poderá determinar a pesagem das cargas sem peso declarado quando se presume que excedem a capacidade máxima do equipamento requisitado ou utilizado na sua movimentação, sendo as operações de pesagem encargo do utente.

3 - É proibido ao locatário utilizar o equipamento para fim diverso daquele a que ele se destina, fazer dele uma utilização imprudente ou utilizar ou proporcionar a terceiro o gozo total ou parcial do equipamento por meio de cessão onerosa ou gratuita da sua posição jurídica, sublocação ou comodato, excepto se a autoridade portuária o autorizar.

4 - A entidade que alugar o equipamento é responsável pela sua correcta utilização, devendo estar em bom estado de conservação e funcionamento aquando da sua entrega.

5 - Nos casos de danos causados por incorrecto uso ou deficiente conservação durante o período de aluguer, a entidade que os alugou indemnizará a autoridade portuária pelos custos de reposição ou de reparação do material inutilizado ou avariado.

#### **Artigo 88.º**

##### **Utilização de equipamento não portuário**

1 - A entrada nos portos de equipamento não portuário a pedido dos interessados, carece de autorização prévia da autoridade portuária.

2 - A utilização do equipamento de terceiros obriga à existência ou contratação de uma apólice de seguro cujo âmbito de coberturas contemple o risco inerente ao trabalho a efectuar.

3 - Os acidentes ou outras ocorrências causadas por avaria ou mau estado do equipamento utilizado, ou pelo seu uso indevido, serão imputadas aos responsáveis pela sua utilização.

#### **Artigo 89.º**

##### **Danos e responsabilidade por avarias ou causas fortuitas**

1 - Os danos causados pelas mercadorias nos equipamentos da autoridade portuária quando resultem da agressividade das mesmas ou da insuficiência da sua embalagem ou do modo de acondicionamento, serão imputados ao utilizador do equipamento, sem prejuízo do direito de regresso.

2 - A autoridade portuária não é responsável pelas perdas de exploração e eventuais indemnizações resultantes da paralisação dos equipamentos, provocada por avarias ou causas fortuitas, que ocorram durante o aluguer ou a prestação de serviços.

## **SECÇÃO II**

### **Básculas**

#### **Artigo 90.º**

##### **Normas de utilização das básculas**

- 1 - A entrada e saída de veículos na plataforma das básculas deve fazer-se a velocidade não superior a 5 km/h e sem travagens bruscas.
- 2 - O veículo destinado a pesagem deve parar em posição centrada relativamente à plataforma da báscula e só avançar quando lhe for dado sinal para o efeito.
- 3 - Não é permitida a entrada e estacionamento de veículos e cargas na plataforma da báscula com pesos superiores à capacidade máxima da mesma.

#### **Artigo 91.º**

##### **Pesagens**

- 1 - A autoridade portuária pode, para efeito de controlo e fiscalização ou sempre que o entenda conveniente, mandar efectuar pesagem de mercadorias ou veículos nas suas básculas.
- 2 - A pesagem efectuada será registada em impresso próprio do qual será fornecido um exemplar ao utente.

#### **Artigo 92.º**

##### **Congestionamento do serviço de pesagens**

- 1 - Quando na execução de pesagens impostas pela autoridade portuária se verifique congestionamento no serviço de pesagens de uma báscula portuária ou indisponibilidade da mesma, poderá ser autorizada a pesagem fora dos recintos do porto.
- 2 - Nos casos referidos no número anterior, deverá o utilizador fornecer à autoridade portuária, no decurso ou no fim do serviço, certificado dos pesos, do qual conste a matrícula, a tara, o peso bruto e o peso líquido dos veículos pesados.
- 3 - Sempre que se verifiquem as condições previstas no n.º 1, a autoridade portuária poderá ordenar a execução de pesagens por amostragem, para efeitos de conferência, sendo estas operações encargo do utente.

## **CAPÍTULO VI FORNECIMENTOS E SERVIÇOS DIVERSOS**

### **SECÇÃO I Fornecimentos**

#### **Artigo 93.º Definição**

Considera-se fornecimento a cedência de mão-de-obra, de materiais de consumo, peças e mantimentos e a distribuição de água, de energia eléctrica e abastecimento de combustível.

#### **Artigo 94.º Fornecimento de mão-de-obra**

A autoridade portuária poderá autorizar o fornecimento de pessoal para a execução de serviços.

#### **Artigo 95.º Fornecimento de água potável**

1 - O fornecimento de água potável às instalações existentes dentro da área de exploração portuária será efectuado pela autoridade portuária.

2 - O fornecimento de água potável às embarcações que demandam o porto será efectuado pela autoridade portuária, podendo este fornecimento ser extensivo às embarcações até três milhas do porto.

3 - A autoridade portuária poderá ainda fornecer água às embarcações fora dos limites do porto ou terminal em condições que venha a acordar com o interessado.

4 - Em casos especiais poderá a autoridade portuária autorizar que o fornecimento de água potável às embarcações seja efectuado por outras entidades, nos termos em que vier a ser acordado pela autoridade portuária.

#### **Artigo 96.º Fornecimento de energia eléctrica**

1 - A autoridade portuária poderá fornecer energia eléctrica às instalações terrestres localizadas dentro da área do porto.

2 - Quando as circunstâncias o permitirem, poderá a autoridade portuária fornecer para bordo das embarcações, energia eléctrica para iluminação ou força motriz, dentro das potências disponíveis e mediante requisição prévia.

3 - O fornecimento de energia eléctrica fica condicionado à apresentação, por parte do requisitante, de termo de responsabilidade.

**Artigo 97.º**  
**Abastecimento de combustíveis (bancas)**

1 - O abastecimento de combustíveis é a transferência de produtos petrolíferos, ou outros combustíveis, por conduta, carro-tanque ou a partir de qualquer embarcação e destinado à propulsão do próprio navio ou dos seus auxiliares.

2 - O abastecimento de combustíveis a navios, por entidades terceiras, depende de prévia autorização da autoridade portuária e está sujeito ao disposto no Regulamento de Segurança.

3 - Com o objectivo de avaliar a viabilidade de se efectuar o abastecimento de combustível a navios através de auto-tanque, a autoridade portuária efectuará a verificação das condições de segurança, tendo em vista evitar a ocorrência de acidentes que causem poluição ou façam perigar a segurança de pessoas e bens durante a operação de abastecimento de combustível pretendida.

4 - É da responsabilidade do requisitante os encargos com os fornecimentos, com as respectivas medidas de prevenção de acidentes e com os custos de mitigação.

**SECÇÃO II**  
**Outras prestações**

**Artigo 98.º**  
**Instalação de telefones a bordo**

1 - A autoridade portuária, mediante requisição por escrito, pode autorizar a instalação de telefones, por entidades terceiras, a bordo das embarcações atracadas.

2 - Para esse efeito as embarcações devem dispor de equipamento adequado e de tomada de ligação normalizada, sendo da responsabilidade do requisitante os encargos com a instalação e as conversações efectuadas.

**Artigo 99.º**  
**Aprovisionamento de navios**

1 - A autoridade portuária pode autorizar o aprovisionamento de navios por entidades terceiras, quer estas estejam ou não licenciadas na Região Autónoma da Madeira para o tipo de operação a realizar mas, neste último caso, a autoridade portuária só concederá a autorização desde que o respectivo pedido seja efectuado por agente de navegação.

2 - Para efeitos do disposto no número anterior as embarcações devem dispor de equipamento adequado e/ou recorrer ao equipamento da autoridade portuária sempre que houver necessidade de movimentação vertical e/ou horizontal, sendo da responsabilidade do requisitante os encargos com os mantimentos e operações necessárias.

**Artigo 100.º**  
**Serviços de varagem**

A autoridade portuária pode colocar à disposição dos requisitantes, locais destinados à varagem de embarcações, ficando as mesmas sujeitas às normas constantes do presente regulamento.

**Artigo 101.º**  
**Serviços diversos**

1 - A autoridade portuária poderá efectuar, fora da área de exploração portuária, serviços de movimentação de mercadorias, peças, máquinas ou outros materiais com o seu equipamento terrestre ou prestar serviços de reboque e de apoio a embarcações por intermédio de equipamento flutuante.

2 - A autoridade portuária poderá ainda colocar à disposição dos utilizadores, outro tipo de serviços cuja prestação não se encontre prevista no presente regulamento, nos termos de regulamentos específicos que venha a aprovar ou ainda por deliberação do Conselho de Administração da APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S. A..

**Artigo 102.º**  
**Pessoal e material**

A mão-de-obra e os materiais que, eventualmente, forem fornecidos com as máquinas, aparelhos, utensílios e ferramentas alugadas, estão sujeitos à aplicação das taxas previstas no Regulamento de Tarifas da APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S. A..

**CAPÍTULO VII**  
**EXERCÍCIO DE ACTIVIDADES E UTILIZAÇÃO DE ESPAÇOS E INSTALAÇÕES**  
**PORTUÁRIAS**

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

**Artigo 103.º**  
**Exercício de actividades**

O exercício de actividades comerciais, industriais ou outras, na área portuária depende de prévia autorização da autoridade portuária.

**SECÇÃO II**  
**Licenças e Concessões**

**Artigo 104.º**  
**Utilização de espaços e edificações portuários**

1 - A utilização de edificações, instalações, terraplenos, terrenos e cais, depende de prévia autorização da autoridade portuária, a conceder mediante licença, contrato de concessão ou outro título legal.

2 - A afixação ou colocação de mensagens publicitárias depende de autorização da autoridade portuária, sendo devidas as taxas previstas no Regulamento de Tarifas da APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S. A..

3 - A afixação, colocação e remoção de mensagens publicitárias, bem como quaisquer danos que resultam da realização dessas operações, constitui encargo do requisitante.

**Artigo 105.º**  
**Licenças**

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

**Artigo 106.º**  
**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.

### **SECÇÃO III**

#### **Licenças de obras**

#### **Artigo 107.º**

##### **Obras**

1 - Nos portos, terminais e pequenos portos não pode ser efectuado qualquer tipo de obra, incluindo construções, demolições, escavações, aterros, terraplenagens e movimentações de inertes, sem previa autorização da autoridade portuária.

2 - A não existência de título jurídico ou o seu incumprimento poderá originar a suspensão, o embargo da obra, ou a demolição da construção.

3- As condições de licenciamento de obras serão definidas, caso a caso, pela autoridade portuária.

#### **Artigo 108.º**

##### **Dragagens e imersão de dragados**

1 - As dragagens só podem ser efectuadas mediante autorização prévia da autoridade portuária.

2 - A imersão de dragados só poderá ser efectuada mediante autorização prévia da autoridade portuária e obrigatoriamente para os locais determinados para esse efeito, sem prejuízo das demais autorizações exigidas por outras entidades.

3 - As condições de licenciamento das operações relacionadas com as dragagens e imersão de dragados serão definidas, caso a caso, pela autoridade portuária.

#### **Artigo 109.º**

##### **Desportos náuticos e aeronáuticos**

A realização de treinos ou provas de desportos náuticos ou aeronáuticos que ocorram, total ou parcialmente, na área portuária, está sujeita à autorização da autoridade portuária, sem prejuízo das demais autorizações exigidas por outras autoridades.

**Artigo 110.º**  
**Mergulho**

- 1 - Nos portos, terminais e pequenos portos é proibida a prática de mergulho amador.
- 2 - O mergulho profissional está sujeito ao respectivo licenciamento emitido pela autoridade marítima.

**CAPÍTULO VIII**  
**VIGILÂNCIA, ACESSOS E CIRCULAÇÃO**

**SECÇÃO I**  
**Vigilância**

**Artigo 111.º**  
**Regime**

- 1 - A vigilância e o policiamento das zonas portuárias sujeitas ao código ISPS regem-se pelo Plano de Protecção do Porto.
- 2 - A vigilância e o policiamento das zonas portuárias não sujeitas ao código ISPS regem-se pelos acordos existentes entre as várias autoridades, nomeadamente autoridade marítima e autoridade aduaneira.

**Artigo 112.º**  
**Vigilância e fiscalização**

- 1 - A autoridade portuária 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 autoridade portuária são equiparados aos agentes da autoridade ou força pública, podendo ainda, sempre que as circunstâncias o imponham, solicitar o auxílio de outras autoridades.
- 3 - Os agentes da autoridade portuária 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, circulação e estacionamento nas zonas portuárias**

#### **Artigo 113.º**

### **Acesso, circulação e estacionamento nas zonas portuárias**

1 - O acesso de pessoas e veículos e a circulação e permanência dos mesmos nas zonas portuárias sujeitas ao código ISPS regem-se pelo Plano de Protecção do Porto e, nas demais zonas, regem-se por regulamento específico aprovado pela autoridade portuária.

2 - Nos portos, terminais e pequenos portos aplica-se o Código de Estrada.

## **CAPÍTULO IX**

### **RECOLHA DE RESÍDUOS E ÁGUAS RESIDUAIS**

#### **Secção I**

#### **Gestão de resíduos**

#### **Artigo 114.º**

#### **Gestão de resíduos**

Os procedimentos de recolha, transporte e encaminhamento, de recepção e gestão de resíduos gerados em navios, de resíduos de carga e de resíduos gerados nos portos são fixados no Regulamento de Gestão de Resíduos.

#### **Secção II**

#### **Águas residuais**

#### **Artigo 115.º**

#### **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 de águas residuais.

2 - Nas zonas onde exista sistema colectivo de drenagem e tratamento de águas pluviais, a ligação de efluentes aos colectores da autoridade portuária está sujeita a autorização prévia.

3 - Os procedimentos de recepção, transporte e encaminhamento de águas residuais dos navios e dos portos são fixados pelo Regulamento de Gestão de Resíduos.

## **CAPÍTULO X REGIME SANCIONATÓRIO**

### **Artigo 116.º Regime sancionatório**

À violação das normas e procedimentos constantes do presente regulamento, quaisquer que sejam os seus agentes, é aplicável o regime contra-ordenacional estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 49/2002, de 2 de Março, e o regime geral das contra-ordenações previsto no Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, alterado e republicado pelo Decreto-lei n.º 244/95, de 14 de Setembro.

## **CAPÍTULO XI REGIME TRANSITÓRIO E DISPOSIÇÕES FINAIS**

### **ARTIGO 117.º Regime transitório**

1 - Enquanto não for aprovado o regulamento sobre acesso, circulação e estacionamento nos portos, terminais e pequenos portos previsto no n.º 1 do artigo 113.º aplica-se o disposto sobre esta matéria na Portaria n.º 166/91, de 31 de Julho, Portaria n.º 13/96, de 4 de Março, Portaria n.º 14 - A/97, de 7 de Março e Portaria n.º 102/97, de 11 de Julho.

2 - Enquanto não for aprovado o Regulamento de Gestão de Resíduos referido no artigo 114.º o agente de navegação representante da embarcação deverá, aquando do aviso de chegada, dar conhecimento à autoridade portuária de que pretende a utilização do serviço e identificar a empresa contratada responsável pela recolha, transporte e encaminhamento dos resíduos e águas residuais para fora da zona portuária.

### **ARTIGO 118.º Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor no dia 1 de Outubro de 2010.

## ANEXO I

### REGULAMENTO DA SEGURANÇA PORTUÁRIA DA APRAM-ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA, S. A.

#### CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

##### SECÇÃO I Aplicação do Regulamento

##### Artigo 1.º Objecto e âmbito de aplicação

1 - O presente regulamento estabelece as normas de segurança portuária, instruções para a navegação e normas de controlo ambiental das actividades relacionadas com a exploração portuária e aplica-se nos portos, terminais e pequenos portos sob jurisdição da APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A. doravante também designada por autoridade portuária.

2 - Nas áreas referidas no número anterior aplica-se ainda o disposto na lei, no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar - 1972 (RIEAM-72) e no Plano de Protecção Portuária.

3 - Os portos, terminais e pequenos portos sob jurisdição da autoridade portuária bem como os seus limites são os que constam no anexo II do Decreto Legislativo Regional n.º 19/99/M, de 1 de Julho, na redacção dada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 25/M/2003, de 23 de Agosto.

##### Artigo 2.º Definições

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

- a) «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;
- b) «Navios com capacidade de manobra reduzida»: além dos designados na alínea g) da Regra 3 do RIEAM-72, os de arqueação bruta superior a 35.000 T e os que, rebocados, não disponham da sua máquina e leme;
- c) «Navios condicionados pelo seu calado»: além dos designados na alínea h) da regra 3 do RIEAM-72, os que tenham calado igual ou

superior a 9,15 metros, devendo mostrar os sinais previstos na Regra 28 daquele Regulamento.

## **SECÇÃO II**

### **Procedimentos referentes à entrada e permanência de embarcações no porto ou terminal**

#### **Artigo 3.º**

##### **Aproximação e entrada**

1 - A navegação para demandar os portos, terminais e pequenos portos deverá ter em atenção todas as indicações fornecidas pelas cartas náuticas 36201, 36401, 36402, 36403 e 37501 do Instituto Hidrográfico e pelos roteiros dos Portos da Madeira.

2 - O navio abrangido pelo Código ISPS só poderá entrar no porto ou terminal se previamente prestar à autoridade portuária as seguintes informações:

- a) Nível de segurança em que o navio está a operar;
- b) Nome, função e contacto do Oficial de Segurança do Navio (SSO);
- c) Nome e contacto do Oficial de Segurança da Companhia (CSO);
- d) Número, data de validade e entidade emissora do Certificado ISSC;
- e) Lista dos últimos dez portos escalados, com as respectivas datas de chegada e partida, bem como o nível de segurança em que operou;
- f) Eventuais medidas de protecção especiais/adicionais tomadas.

3 - Sem prejuízo do disposto na legislação em vigor, o não cumprimento do disposto no número anterior constitui contra-ordenação nos termos do Decreto-Lei nº 49/2002.

#### **Artigo 4.º**

##### **Condução da navegação**

Nos portos e terminais vigoram todas as regras de governo e navegação estabelecidas no RIEAM-72, e deverá ainda ser tido em conta:

- a) As limitadas possibilidades de manobra dos grandes navios e das embarcações de recreio e à vela, as quais não devem perturbar os movimentos daqueles navios;

- b) Todas as embarcações que, pelas suas dimensões ou que, pela lei, não estejam obrigadas a embarcar piloto devem, antes de demandar o porto, contactar o serviço de pilotagem através do canal 16 de VHF (chamada) ou 14 (trabalho);
- c) Quando uma embarcação tiver dúvidas sobre a manobra a executar perante outra que esteja a ser pilotada, deve contactar o serviço de pilotagem pelo canal 16 de VHF (chamada) ou 14 (trabalho);
- d) Nas manobras de aproximação ao porto e na navegação interior têm prioridade de manobra as embarcações que estejam sob controlo dos serviços de pilotagem e a seguir as instruções destes;
- e) Os navios que sejam considerados desgovernados ou com capacidade de manobra reduzida devem mostrar os sinais previstos na Regra 27 do RIEAM-72;
- f) Não devem ser executadas manobras que possam pôr em risco a segurança da embarcação, da navegação vizinha e a das obras e instalações do porto ou terminal ou quaisquer outras, nomeadamente com más condições de tempo e de mar e de visibilidade reduzida;
- g) Deve ser dada particular atenção à navegação nas proximidades dos terminais de navios-tanque no sentido de evitar deslocações anormais e eventuais roturas de manguerias ou braços de carga.

#### **Artigo 5.º** **Navegação no porto**

A navegação dentro do porto ou terminal deverá ser efectuada afastada do cais, pontões de atracação e terminais de combustíveis e muralhas, por forma a não embaraçar as manobras de navios que estejam em operações de atracar ou largar, salvo quando for fisicamente impossível ou estiver em manobras de atracação ou largada.

#### **Artigo 6.º** **Velocidades**

1 - Nos portos e terminais é proibido navegar a velocidades que possam, por qualquer forma, nomeadamente em consequência da ondulação criada, causar prejuízos ou acidentes às embarcações, muralhas, amarrações ou navegação em curso, deslocações anormais bem como eventuais roturas de manguerias ou braços de carga.

2 - No Porto do Funchal consideram-se excessivas todas as velocidades superiores às que a seguir se indicam:

a) Navegação no alinhamento entre os farolins da Marina e o interior do porto: 6 (seis) nós;

b) Navegação para o interior do alinhamento entre o extremo do molhe da Pontinha e o Forte de S. Tiago e até ao alinhamento entre os farolins da Marina do Funchal: 8 (oito) nós;

c) Navegação nas restantes áreas a menos de 0,5 milhas (meia) de terra: 12 (doze) nós.

3 - No Porto Santo consideram-se excessivas todas as velocidades superiores às que a seguir se indicam:

a) Navegação no interior do porto: 6 (seis) nós;

b) Navegação a menos de 0,5 (meia) milha da costa: 12 (doze) nós.

4 - No Porto do Caniçal consideram-se excessivas todas as velocidades superiores às que a seguir se indicam:

a) Navegação no interior do porto: 6 (seis) nós;

b) Navegação a menos de 0,5 (meia) milha da costa: 12 (doze) nós.

5 - Nas Marinas consideram-se excessivas todas as velocidades superiores a 3 (três) nós.

6 - Consideram-se ainda excessivas, na área do porto interior, velocidades que permitam a uma embarcação planar.

7 - Duas embarcações navegando em sentidos opostos deverão, ao cruzarem-se, reduzir as suas velocidades para a mínima velocidade de manobra.

### **Artigo 7.º** **Visibilidade reduzida**

1 - Em caso de visibilidade reduzida deverá ser dado cumprimento ao estipulado no Regulamento, nomeadamente nas suas regras 19 - procedimento dos navios em condições de visibilidade reduzida e 35 - sinais sonoros em condições de visibilidade reduzida.

2 - Cada embarcação deve considerar visibilidade reduzida aquela que lhe limitar o seu horizonte visual ao dobro da distância a percorrer, até parar, em condições de extinção forçada de velocidade, para o regime de velocidade que estiver a utilizar.

3 - Durante a noite, o reconhecimento do farolim do extremo do molhe da Pontinha, de relâmpagos vermelhos com o período de 5 segundos, pode ser dificultado pela iluminação nocturna da cidade do Funchal.

### **Artigo 8.º** **Vento, ondulação e corrente**

1 - No Porto do Funchal as manobras das embarcações devem ter em conta as seguintes condições de vento e ondulação:

- a) Até 16 nós (força 4): sem restrições;
- b) De 16 a 27 nós (força 6) e ondulação até três metros: podem condicionar a manobra de navios, dependendo do quadrante do vento e tipo de navio:
  - b) 1. Ventos condicionantes: Quadrante N/NE, SE, S/SW;
  - b) 2. Navios convencionais sem auxiliares de manobra.
- c) Superior a 27 nós (força 7) e ondulação superior a três metros: não se efectuam movimentos.

2 - No Porto do Caniçal as condições de vento e ondulação para manobras são as seguintes:

- a) Até 16 nós (força 4): sem restrições;
- b) De 16 a 27 nós (força 6): fica dependente do quadrante, do navio e tipo de manobra;
- c) Superior a 27 nós (força 7) e ondulação superior a três metros: não se efectuam movimentos.

3 - No Porto do Porto Santo as condições de vento e ondulação para manobras são as seguintes:

- a) Até 16 nós (força 4): sem restrições;
- b) De 16 a 27 nós (força 6) e ondulação até três metros: podem condicionar a manobra dos navios, dependendo do quadrante do vento e tipo de navios:
  - b)1. Ventos condicionantes: quadrantes N, S e W;

b)2. Todos os navios convencionais sem auxiliares de manobra e navios com mais de 120 metros

b)3. Superior a 27 nós (força 7) e ondulação superior a três metros não se efectuam movimentos.

**4 - No Terminal dos Socorridos:**

a) Terminal Cimenteiro: Com ventos superiores a 15 (quinze) nós e ondulação superior a 1,5 metros dos quadrantes de sul o navio não efectuará manobra de entrada e, caso esteja atracado, deverá largar do terminal;

b) Terminal de Combustíveis: Com ventos superiores a 20 (vinte) nós do quadrante Sul e ondulação superior a 1,5 metros, o navio não deverá permanecer nem amarrar no terminal e, com ventos superiores a 30 (trinta) nós de qualquer direcção, não se efectuam manobras.

**5 - No Terminal de Combustíveis do Porto do Caniçal as condições de vento e ondulação de manobras são as seguintes:**

a) Ventos superiores a 20 nós do quadrante Sul e ondulação superior a 1,5 metros, o navio não efectuará manobra de entrada e, caso esteja atracado, deverá largar do terminal;

b) Ventos superiores a 30 nós de qualquer direcção, não se efectuam manobras.

**6 - Todos os navios fundeados nos portos e terminais, em especial os de grande porte ou de grande calado, em períodos de fortes correntes de maré e/ou ventos tais que os atravessem à corrente, devem manter um ferro ao lume de água, pronto a largar, mantendo vigilância adequada por forma a poderem tomar as providências imediatas necessárias se o navio começar a garrar.**

**Artigo 9.º**  
**Manobras de acostagem e desacostagem**

**1 - As embarcações acostarão e desacostarão do cais, de modo a evitar danos ou avarias nas obras, instalações ou equipamentos da autoridade portuária devendo ser adoptadas medidas adequadas para que, durante a sua permanência, não provoquem avarias.**

2 - As operações de acostagem e desacostagem deverão realizar-se, obrigatoriamente, com a presença a bordo do respectivo comandante ou mestre, que deverá tomar as seguintes precauções:

- a) Certificar-se de que a sua manobra não vai prejudicar a manobra da embarcação que estiver a largar, a qual, nestas circunstâncias, tem prioridade;
- b) Certificar-se de que a embarcação possui defensas ao costado, caso não pretenda usar as defensas existentes no cais, (desde que a sua remoção seja exequível e depois de obter a aprovação pela autoridade portuária, ou o cais não possua defensas próprias);
- c) Certificar-se de que a embarcação possui os guinchos de vante e de ré prontos a servir e ter as âncoras recolhidas, excepto as necessárias à execução daquelas operações, de modo a não atingir os cabeços de amarração, guindastes ou os cais;
- d) Meter dentro os turcos, escadas de portaló, paus de carga e salva-vidas, limitar o mais possível a utilização das hélices laterais (bow propellers).

3 - A embarcação que está a atracar deve pairar em posição conveniente para deixar livre o espaço de manobra necessário à embarcação que está a largar.

4 - Nenhuma embarcação deve largar sem o respectivo comandante ou mestre se certificar de que o poderá fazer sem riscos para a embarcação ou para qualquer outra que se encontre nas proximidades.

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

6 - 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.

7 - Durante as manobras de acostagem e desacostagem são proibidas:

- a) As operações de lastro e deslastro;
- b) Tráfego interna de carga ou bancas nos navios intervenientes;
- c) Despejos de resíduos líquidos nos termos da Convenção MARPOL.

8 - As embarcações que acostarem a outras embarcações ficam sujeitas ao disposto nos números anteriores.

#### **Artigo 10.º**

#### **Atracação de embarcações de tráfego local e outras às muralhas e navios mercantes**

Nos navios atracados ou fundeados não é permitida a permanência de mais de duas filas de embarcações amarradas entre si e desde que as condições de tempo o permitam.

#### **Artigo 11.º**

#### **Embarcações acostadas ou fundeadas**

1 - As embarcações fundeadas nas zonas de ancoradouro ou acostadas aos cais devem cumprir as normas estabelecidas neste regulamento.

2 - Qualquer embarcação acostada ao cais é obrigada:

- a) A ter as máquinas principais e as auxiliares de manobra prontas a funcionar, não podendo efectuar experiências de máquina enquanto estiverem atracadas, salvo prévia autorização das autoridades portuária e marítima;
- b) A recolher os seus paus de bordo quando não estiver a trabalhar ou quando a autoridade portuária o determinar;
- c) A desviar as escadas de portaló, pranchas, paus de carga ou outros apetrechos sempre que estejam a impedir o normal funcionamento das operações;
- d) A mudar ou arriar os cabos de amarração para facilitar a acostagem ou desacostagem de outras embarcações;
- e) Certificar-se, antes de fazerem qualquer movimento, 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 manobras reduzidas.

3 - As embarcações acostadas deverão ter a bordo o pessoal indispensável para:

- a) Efectuar com segurança qualquer manobra que se torne necessária;
- b) Garantir a segurança e a protecção da embarcação, da carga e das pessoas que se encontrem a bordo, muito especialmente nos casos de colisão, incêndio ou água aberta;
- c) Proceder à largada de emergência, reforçar a amarração e manter o fundeadouro ou mudá-lo, se as circunstâncias assim o impuserem;
- d) Evitar e providenciar o combate à poluição das águas, designadamente à ocasionada por hidrocarbonetos ou seus derivados;
- e) Emitir sinais de socorro e estabelecer comunicações de emergência, rádio telefónicas ou outras;
- f) Manter estabelecidas as luzes de posição e içar e transmitir sinais regulamentares, designadamente em caso de má visibilidade, e responder prontamente se chamado no canal 12.

4 - O não cumprimento do estabelecido nos números anteriores, para além de determinar a aplicação de contra-ordenações, poderá determinar a desacostagem da embarcação e, se daí resultarem prejuízos para a autoridade portuária ou para terceiros, a responsabilidade dos mesmos será imputada aos armadores da embarcação incumpridora.

5 - No caso dos navios arrestados ou abatidos iguais responsabilidades cabem, no aplicável, ao fiel depositário ou proprietário.

### **Artigo 12.º** **Segurança das amarrações**

1 - Os comandantes ou mestres das embarcações acostadas aos cais, ou quem as suas vezes fizer, devem reforçar ou substituir os cabos sempre que as condições de segurança o exijam, não podendo recusar-se a reforçar ou substituir as amarrações e a tomar todas as precauções e medidas que lhes forem ordenadas pela autoridade portuária.

2 - Feita a acostagem da embarcação fica a cargo do comandante manter a segurança, vigiar as amarras, os portalós e pranchas, folgar e rondar os cabos e as amarrações dos portalós aos pontos de fixação em terra, se aplicável, conforme as variações do nível das águas, por efeito das marés ou por outras causas, de forma a não exercerem demasiada tracção nos cabeços, excessiva

pressão na aresta dos cais nem ocorrer danos nos portalós, cais e infra-estruturas adjacentes.

3 - É vedado a quaisquer pessoas estranhas às operações de acostagem ou desacostagem, largar os cabos, sem que para isso tenham sido autorizadas.

4 - Sempre que uma embarcação perder um ferro ou âncora, o respectivo comandante ou mestre deve participar o facto à autoridade marítima, com conhecimento à autoridade portuária, nos termos estabelecidos no Regulamento Geral das Capitánias.

5 - Compete à autoridade portuária 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.

6 - Durante a permanência nos cais, não é permitido às embarcações que se encontrem de braço dado com outras largarem, sem aviso prévio, os cabos que tiverem recebido de outra embarcação, salvo caso de força maior.

### **Artigo 13.º**

#### **Meios de acesso e abandono dos navios**

1 - As embarcações devem dispor de meios próprios que garantam o acesso do pessoal a bordo com todas as condições de segurança, nomeadamente:

- a) Ter lançada para o cais uma escada de portaló ou prancha que assentem no cais por meio de rodas, roletes ou outros dispositivos adequados, dotadas de balaustrada e corrimão pelo menos de um lado, que devem ser colocadas de forma a não impedir o movimento de guindastes de via, pórticos ou outras máquinas;
- b) Rede de protecção montada debaixo da escada ou prancha que cubra todo o vão ocupado por esta, a qual poderá ser dispensada nas pranchas ou escadas que disponham de sanefas contínuas;
- c) Iluminação adequada durante a noite;
- d) Junto das escadas ou pranchas é obrigatória a existência de uma bóia salva-vidas provida de retinida e preparada para utilização imediata;

- e) No caso da embarcação estar atracada a outra embarcação, ter para a outra embarcação uma prancha de largura adequada com as mesmas condições de segurança.

2 - Nos navios tanque deve também existir um dos seguintes meios de abandono do navio, em caso de emergência:

- a) Escada de portaló ou escada de piloto, no bordo oposto ao atracado, que deverá estar pronta a arrear;
- b) Embarcação salva-vidas no bordo oposto ao atracado, preparada a arrear até ao seu patim de embarque.

#### **Artigo 14.º**

##### **Utilização dos paus de carga e outros aparelhos de movimentação de carga**

1 - É proibido, fora das operações de carga e descarga, manter os paus de carga e outros aparelhos de movimentação de carga disparados para fora.

2 - Os navios que, durante as operações de carga ou descarga, tenham necessidade de manter os paus de carga disparados para fora, terão obrigatoriamente que os recolher, antes da manobra de aproximação de outro navio que demande cais contíguo.

3 - Sempre que o serviço de carga e descarga se faça para embarcações encostadas, os paus de carga só devem ser disparados para fora da borda com as embarcações devidamente amarradas e serão recolhidos antes de estas largarem.

#### **Artigo 15.º**

##### **Incêndio a bordo**

1 - No caso de se declarar incêndio a bordo de qualquer embarcação acostada ao cais, o comandante ou mestre tomará de pronto as medidas ao seu alcance para minimizar ou extinguir o incêndio, de imediato solicitará o auxílio que for necessário para extinguir rapidamente o fogo e avisará prontamente as autoridades portuárias, marítimas e aduaneiras que determinarão o procedimento a seguir.

2 - Quando se verificar que o incêndio possa pôr em risco outras embarcações, infra-estruturas, instalações, equipamentos ou mercadorias, a autoridade portuária, ouvida a autoridade marítima, poderá ordenar a desacostagem da embarcação e a sua colocação ao largo.

3 - Quando a embarcação, na qual se declarar o incêndio, tiver a bordo mercadorias inflamáveis ou perigosas, a sua desacostagem é obrigatória e imediata.

#### **Artigo 16.º**

##### **Objectos, cargas e mercadorias caídos à água e animais mortos**

1 - O comandante ou mestre das embarcações ou os seus representantes são obrigados a avisar a autoridade portuária da queda à água de objectos, cargas ou mercadorias, não movimentados por operadores portuários ou por pessoal da autoridade portuária, devendo requisitar a sua remoção.

2 - As despesas com trabalhos de busca ou recuperação desses objectos, cargas ou mercadorias constituem encargo das embarcações, a menos que a responsabilidade pela sua queda seja de terceiros.

3 - Caso o objecto, carga ou mercadoria caído à água não seja retirado nos termos dos números anteriores, a autoridade portuária providenciará a sua remoção por conta do navio.

4 - Qualquer manobra do navio, que não a de entrada, com animais mortos ou moribundos a bordo, carece obrigatoriamente de autorização da autoridade veterinária regional.

5 - O não cumprimento do disposto nos números anteriores faz incorrer o comandante ou mestre da embarcação em contra-ordenação nos termos do Decreto-Lei nº 49/2002, atentado ambiental e à saúde pública.

6 - Qualquer pessoa que encontre objecto cuja aparência leve a admitir tratar-se de engenho explosivo deve:

- a) Abster-se de lhe tocar ou de o meter a bordo, se o achado for no mar;
- b) Assinalar, se possível, o local e providenciar, tanto quanto as circunstâncias o permitam, para que ninguém dele se aproxime;
- c) Comunicar o achado, com a maior brevidade, à autoridade portuária e à autoridade marítima, descrevendo o objecto e a sua localização, o melhor que puder.

#### **Artigo 17.º**

##### **Comportamentos proibidos nos portos e terminais**

1 - Para além de outros especificamente previstos no presente regulamento, dentro da zona dos portos e terminais é proibido:

- a) O abrigo e acomodação de embarcações em locais que não lhe estão designados;
- b) O exercício da pesca profissional e desportiva seja qual for o engenho ou arte empregue;
- c) A prática de qualquer desporto, espectáculo ou festividades, quer nas áreas molhadas, quer nos terraplenos, excepto se devidamente autorizadas pela autoridade portuária;
- d) Efectuar experiências dos meios propulsores das embarcações, excepto se devidamente autorizadas pela autoridade portuária;
- e) Compensar agulhas magnéticas;
- f) Realizar operações de mergulho durante a realização de experiências de máquinas;
- g) Utilizar o porto ou terminal como área balnear.

2 - Para além do referido no número anterior, dentro da área dos pequenos portos é proibido:

- a) Venda ambulante e ensino da condução de veículos motorizados;
- b) Depositar sobre os cais detritos, lixo ou quaisquer objectos fora dos locais destinados a esse fim;
- c) Armazenar pescado, mercadorias, materiais inertes ou outros materiais sobre o cais, quer estejam colocados ou não sobre veículos;
- d) Estacionar ou parar veículos;

3 - As rampas varadouro destinam-se apenas a subida e descida de embarcações, sendo proibida a permanência no local de embarcações.

### **SECÇÃO III** **Comunicações**

#### **Artigo 18.º** **Comunicações em VHF**

- 1 - Todos os navios em manobra, fundeados ou atracados nos portos e terminais deverão manter escuta no canal 12 e no canal 16.
- 2 - A Estação de Pilotos mantém escuta permanente no canal 16 e opera no canal 14, podendo de dia ser chamada através das bandeiras do Código Internacional de Sinais ou por sinais sonoros.
- 3 - A embarcação de pilotos trabalha no canal 08.
- 4 - Os navios que transportem cargas perigosas devem estabelecer comunicações por VHF (chamada Canal 16, trabalho Canal 14) com a Estação de Pilotos, a uma distância mínima de três milhas do porto ou terminal.
- 5 - O canal destinado a Chamada de Tráfego e Socorro é o canal 16, devendo ainda neste canal ser igualmente processadas todas as comunicações de urgência e segurança.
- 6 - No porto do Porto Santo a chamada e tráfego de socorro para efeitos de comunicações de urgência, segurança e chamada para o serviço geral de operações portuárias é o canal 16, a que deverá ser acrescentado “chamada”.
- 7 - Por razões de segurança, nas fases de entrada no porto e manobras de aproximação, atracação e desatracação, a comunicação em VHF com os navios por parte dos agentes de navegação deve ser reduzida ao mínimo.
- 8 - Para além do disposto no presente artigo, em matéria de comunicações em VHF aplica-se ainda o disposto no anexo VI.

#### **Artigo 19.º** **Sinais sonoros**

- 1 - Nos portos, terminais e pequenos portos, todas as embarcações, incluindo as de recreio, são obrigadas a emitir sinais sonoros, devendo para o efeito estar equipadas conforme prescreve a parte D do RIEAM-72.
- 2 - Nos portos, terminais e pequenos portos os únicos sinais sonoros utilizáveis são os mencionados no RIEAM-72, sendo proibido fazer uso de quaisquer outros, com excepção dos previstos nos números seguintes.

3 - Os sinais sonoros a utilizar nas comunicações com a embarcação de pilotos:

- a) Chamar a atenção da embarcação de pilotos - Dois apitos longos seguidos de um curto;
- b) Embarque ou desembarque de piloto, por estibordo - Um apito curto;
- c) Embarque ou desembarque de piloto, por bombordo - Dois apitos curtos.

4 - Os sinais sonoros destinados à transmissão de ordens e informações entre rebocador e rebocado durante a navegação a reboque, quando estas comunicações não possam ser passadas por VHF, em consequência de avaria de equipamento ou por não ser obrigatória a sua existência:

- a) Puxar para estibordo - Um apito curto;
- b) Puxar para bombordo - Dois apitos curtos;
- c) Puxar a direito - Um apito longo;
- d) Parar - Quatro apitos curtos.

#### **SECÇÃO IV** **Fundeadouros**

##### **Artigo 20.º** **Fundeadouros**

1 - Durante o estacionamento nos fundeadouros, as embarcações devem amarrar à bóia ou ancorar nos fundeadouros legalmente reconhecidos, e observar as normas legais e regulamentares em vigor.

2 - Os navios fundeados não devem efectuar deslocamentos de pesos tais que alterem profundamente o caimento e adorno normais, tendo não só em vista a estabilidade do navio mas também os esforços anormais que possam passar a exercer-se sobre os ferros e amarras.

3 - Os navios que, por qualquer razão, se encontrem de quarentena ou a sua tripulação impedida de desembarcar, serão fundeados nos fundeadouros do porto onde se encontre, desde que a sua localização satisfaça as exigências das autoridades competentes para o efeito.

4 - Os fundeadouros estabelecidos constam dos artigos 21.º e 22.º do presente regulamento, sem prejuízo da autoridade portuária poder, excepcionalmente, autorizar um navio a estacionar fora dos limites assinalados.

**Artigo 21.º**  
**Fundeadouros estabelecidos no Porto do Funchal**

Para efeitos de ancoradouros, o Porto do Funchal encontra-se dividido nos seguintes fundeadouros e zonas:

a) Fundeadouro de pesca e de recreio, definido pelos seguintes limites:

A norte: a linha de costa  
A sul: a linha batimétrica dos 10 metros  
A leste: o meridiano 16º 53' 56" W  
A oeste: o cais da cidade e seu prolongamento.

b) Fundeadouro de quarentena e de cargas perigosas, definido pelos seguintes limites:

A norte: a linha batimétrica dos 50 metros  
A sul: o paralelo 32º 38' 18" N  
A leste: o meridiano 16º 53' 08" W  
A oeste: o meridiano 16º 53' 33" W.

c) Fundeadouro comercial:

c) 1. Zona destinada a navios com menos de 120 metros de comprimento, definida pelos seguintes limites:

A norte: a linha de costa  
A sul: a linha batimétrica dos 50 metros entre os meridianos 16º 53' 05" W e 16º 53' 18" W e o paralelo 32º 38' 18" N entre os meridianos 16º 53' 18" W e 16º 53' 55" W  
A leste: o meridiano 16º 53' 05" W entre a linha de costa e a linha batimétrica dos 50 metros e o meridiano 16º 53' 18" W entre a batimétrica dos 50 metros e o paralelo 32º 38' 18" N  
A oeste: o meridiano 16º 53' 55" W.

c) 2. Zona destinada a navios de qualquer comprimento, definida pelos seguintes limites:

A norte: o Molhe Sul e a linha que une o extremo do Forte de Nossa Senhora da Conceição com o ponto de coordenadas 32º 38' 06" N e 16º 55' 39" W

A sul: a linha que une os pontos de coordenadas 32° 37' 42" N, 16° 55' 39" W, 32° 38' 06" N e 16° 54' 25" W  
 A leste: o meridiano 16° 54' 25" W  
 A oeste: o meridiano 16° 55' 39" W.

**Artigo 22.º**

**Fundeadouros estabelecidos no Porto do Porto Santo**

No Porto do Porto Santo os fundeadouros encontram-se divididos em zonas delimitadas pelos seguintes pontos:

a) Fundeadouro de Pesca e Recreio:

1ª ZONA:

Norte: paralelo 33° 03' 24" N  
 Sul: paralelo 33° 03' 12" N  
 Leste: paralelo 16° 19' 32" W  
 Oeste : paralelo 16° 19' 59" W

2ª ZONA:

33° 03' 24" N	.....	16° 19' 32" W
33° 03' 31" N	.....	16° 19' 32" W
33° 03' 39" N	.....	16° 19' 02" W
33° 03' 33" N	.....	16° 19' 02" W

b) Fundeadouro Comercial:

33° 02' 18" N	.....	16° 21' 02" W
33° 03' 12" N	.....	16° 19' 59" W
33° 03' 12" N	.....	16° 19' 02" W
33° 02' 18" N	.....	16° 19' 02" W

**Artigo 23.º**

**Resguardo às bóias ondógrafo no Porto do Funchal e Porto do Caniçal**

É obrigatório dar um resguardo de 100m (≈0',05mi) às bóias ondógrafo centrado nos pontos definidos por:

a) 32° 37'.10N ..... 016° 56'.50W (Porto do Funchal)

b) 32° 43'.20N ..... 016° 43'.70W (Porto do Caniçal)

**Artigo 24.º**  
**Zonas de navegação proibida nos terminais**

1 - No Terminal de Combustíveis dos Socorridos e no Terminal de Combustíveis do Caniçal, as áreas de descarga de combustíveis são consideradas especiais, sendo proibido a qualquer navio ou embarcação a motor navegar no interior da linha imaginária definida pelos pontos a seguir identificados, desde que se encontre qualquer navio tanque acostado ao terminal:

a) Terminal de Combustíveis dos Socorridos:

A: Foz da Ribeira dos Socorridos

B: Lat. = 32° 38'.05N / Long. = 016° 58'.21 W

C: Lat. = 32° 37'.85N / Long. = 016° 57'.70 W

D: Lat. = 32° 38'.34N / Long. = 016° 57'.50 W

b) Terminal de Combustíveis do Caniçal:

A: Lat. = 32° 43'.75N / Long. = 016° 43'.33 W

B: Lat. = 32° 43'.75N / Long. = 016° 43'.04 W

C: Lat. = 32° 44'.30N / Long. = 016° 43'.04 W

D: Lat. = 32° 44'.23N / Long. = 016° 43'.33 W

2 - Caso não se encontre acostado qualquer navio-tanque ao terminal de combustíveis é permitida a navegação dentro das áreas identificadas no número anterior, sendo proibido fundear, pescar e amarrar às bóias.

3 - No Terminal Cimenteiro dos Socorridos a navegação deverá dar o devido resguardo às bóias de amarração, sendo proibida a navegação entre as bóias e a costa.

**CAPITULO II**  
**PILOTAGEM**

**Artigo 25.º**  
**Regras relativas à pilotagem**

1 - O embarque e o desembarque de Pilotos far-se-á por intermédio de lancha de pilotagem apropriada, identificada com a palavra PILOTOS, de casco azul e casario branco.

2 - Para o embarque e desembarque de pilotos o navio deve arriar uma escada de quebra-costas com as características a seguir indicadas, sem o que o piloto não será obrigado a embarcar:

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

3 - O local de embarque e desembarque de Pilotos é o local designado pelo Comandante no aviso de chegada, à entrada, e por entendimento com o Piloto embarcado, à saída.

### **Artigo 26.º**

#### **Outras obrigações dos pilotos**

1 - Os pilotos, quando no cumprimento das suas funções a bordo, tomem conhecimento de que determinado navio presente no porto ou terminal apresenta anomalias susceptíveis de comprometer a segurança do navio ou constitui ameaça desproporcionada de danos para o meio marinho, informarão de imediato a autoridade marítima desse facto.

2 - Os pilotos antes de darem entrada aos navios em que é necessária a autorização da autoridade marítima, nos termos do regulamento de exploração, informar-se-ão sobre o estado do navio e da carga e reportarão as respectivas condições à autoridade marítima.

3 - Os navios com água aberta ou com fogo a bordo deverão manter escuta em VHF no canal 16 a partir do momento em que atracam ou fundeiam e até ser debelado o sinistro.

### **CAPÍTULO III**

#### **DEFICIÊNCIAS, AVARIAS E REPARAÇÕES A BORDO E EM ESTALEIRO**

##### **Artigo 27.º**

##### **Participação de avarias**

É obrigatória a participação imediata e com carácter de urgência à autoridade portuária e à autoridade marítima de qualquer deficiência ou avaria ocorrida a bordo que afecte de algum modo a segurança marítima, antes de se proceder a qualquer tipo de reparação.

##### **Artigo 28.º**

##### **Reparações em navios**

1 - Durante a reparação ou após o seu termo é interdito o lançamento de óleos usados, tintas ou outros resíduos resultantes da execução dos trabalhos de reparação, no sistema de drenagem de águas pluviais, nas águas do porto, no solo ou nos contentores dispostos na via pública, sendo ainda proibida a queima a céu aberto de qualquer tipo de resíduos.

2 - A empresa reparadora deverá proceder à recolha desses resíduos e providenciar o seu encaminhamento e destino final adequado, de acordo com a regulamentação específica da autoridade portuária.

3 - Em caso de incumprimento do disposto no número anterior a autoridade portuária procederá à limpeza dos locais utilizados, sendo as despesas daí decorrentes por conta da empresa que efectuou a reparação ou do armador, sem prejuízo da aplicação das contra-ordenações a que haja lugar.

##### **Artigo 29.º**

##### **Reparações em estaleiro**

1 - A empresa reparadora que execute trabalhos de reparação em estaleiro deverá garantir o seguinte:

- a) A adequada gestão das diversas tipologias de resíduos resultantes da sua actividade de reparação, o que inclui o seu acondicionamento, transporte e encaminhamento para destino final adequado, em conformidade com o disposto no regulamento;
- b) A limpeza das instalações de forma a impedir a acumulação de lixos, desperdícios, resíduos móveis ou outros que possam causar prejuízo para a saúde pública, risco de incêndio ou perigo para o ambiente;
- c) Limpeza das áreas exteriores adstritas, quando existam resíduos provenientes da actividade que desenvolvem.

2 - Não são permitidas decapagens que motivem empoeiramento do ambiente, e sempre que se verifiquem ventos fortes e o arrastamento de partículas ou aerossóis para zonas ocupadas, nomeadamente de habitação ou embarcações, as operações de decapagem ou pintura deverão ser interrompidas.

#### **Artigo 30.º** **Certificação acústica e níveis de exposição**

Não são permitidas reparações utilizando equipamento que:

- a) Não tenha aposta certificação acústica;
- b) Gerem níveis de exposição pessoal diário ao ruído de um trabalhador superiores a 87 dB (A) e de valores de pressão sonora instantânea superiores a 140 dB (A) ou ainda cuja diferença entre o valor do indicador do ruído ambiente determinado durante a ocorrência do ruído particular da actividade e o valor do indicador do ruído ambiente a que se suprime aquele ruído particular, seja superior a 5 dB (A) no período diurno, a 4 dB (A) no período do entardecer e a 3 dB (A) no período nocturno.

#### **Artigo 31.º** **Experiência de máquinas**

Para além do disposto no regulamento de exploração, as experiências de máquina só podem ter lugar quando as embarcações estiverem atracadas, salvo prévia autorização das autoridades portuária e marítima.

## **CAPÍTULO IV MERCADORIAS**

### **Artigo 32.º**

#### **Movimentação de cargas perigosas ou poluentes**

1 - A carga, descarga e trasfega de mercadorias perigosas ou de produtos químicos serão realizadas:

- a) No que diz respeito à movimentação ou trânsito de mercadorias perigosas de natureza radioactiva (classe 7 do Código IMDG), a mesma implica a autorização prévia do Instituto Tecnológico e Nuclear, cujo parecer deverá ser apresentado à autoridade portuária, em conjunto com a respectiva declaração;
- b) De acordo com as distâncias de segurança exigíveis (para a movimentação ou trânsito de mercadorias perigosas de natureza explosiva (classe 1 do Código IMDG), observar-se-ão:
  - b) 1. A operação realizar-se-á no terminal Sul ou, sempre que seja praticável, no Terminal Norte do Porto do Caniçal;
  - b) 2. Deverá estar presente uma equipa de bombeiros em viatura auto-tanque diesel;
  - b) 3. A carga não permanecerá no cais nem a bordo de navio atracado para além do tempo necessário à respectiva carga ou descarga.

2 - Para além do disposto no número anterior, na movimentação ou trânsito de mercadorias perigosas de natureza explosiva (classe 1 do Código IMDG) deverão ser observadas as seguintes regras:

- a) A uma distância de 100 metros não pode haver qualquer outro navio em operações de carga/descarga;
- b) É interdito o acesso de pessoas e veículos estranhos à operação;
- c) Os veículos motorizados presentes deverão ter saídas de escape munidas de tapa chamas;
- d) É proibido fumar ou fazer lume;
- e) Não é permitido qualquer trabalho estranho à operação;
- f) Não pode haver outras cargas classificadas como perigosas pelo Código IMDG sem estarem devidamente segregadas;

- g) Não é permitida a presença de equipamentos em funcionamento, incluindo contentores autónomos, para além dos envolvidos na operação;
- h) Deve ser estabelecida entre o navio e o cais uma boa ligação à terra, no sentido de se evitarem correntes estáticas.

3 - A movimentação de mercadorias de natureza explosiva (classe 1 do Código IMDG) será sempre efectuada directamente do navio para o meio de transporte subsequente, ou vice-versa, não sendo permitido o seu estacionamento na área portuária.

4 - Quando as cargas a movimentar constarem de mercadorias que produzem exalações capazes de afectarem outra, de produtos químicos ou de cargas que devem ser preservadas de quaisquer impurezas durante a sua estadia no porto ou terminal, o operador responsável pela sua movimentação deverá tomar as precauções especiais que, para cada caso, forem exigíveis.

5 - O embarque de mercadorias de natureza explosiva (classe 1 do Código IMDG) deverá obedecer ao disposto nas alíneas seguintes:

- a) Deverá estar presente uma equipa de bombeiros em viatura auto tanque diesel;
- b) A carga não permanecerá no cais nem a bordo de navio atracado para além do tempo necessário ao respectivo embarque ou desembarque;
- c) Na imediata proximidade da zona em que se efectua a manobra:
  - C) 1. É interdito o acesso de pessoas e veículos estranhos à operação;
  - C) 2. Os veículos motorizados presentes deverão ter as saídas de escape munidas de tapa-chamas;
  - C) 3. É proibido fumar ou fazer lume;
  - C) 4. Não é permitido qualquer trabalho estranho à operação;
  - C) 5. Não pode haver outras cargas classificadas como perigosas pelo Código IMDG sem estarem devidamente segregadas;
  - C) 6. Não é permitida a presença de equipamentos em funcionamento, incluindo contentores autónomos, para além dos envolvidos na operação.

6 - Nenhuma mercadoria de natureza explosiva (classe 1 do Código IMDG) poderá ser movimentada sem que tenha sido previamente submetida a fiscalização da autoridade portuária, a fim de ser verificado se estão reunidas as condições de segurança.

7 - Em caso de acidente com mercadorias perigosas ou poluentes, nomeadamente avaria na embalagem, derrame, fuga ou incêndio, os armadores, seus representantes ou a empresa operadora portuária responsável pela operação portuária deverá notificar, de imediato, a autoridade portuária e a autoridade marítima.

### **Artigo 33.º**

#### **Movimentação de graneis sólidos**

Antes de cada operação de movimentação de graneis sólidos, a empresa responsável pela movimentação deverá verificar:

- a) O estado de conservação das garras, sistema pneumático ou de sem-fim de elevação da carga;
- b) O estado de estanquicidade das blindagens de cobertura dos tapetes transportadores;
- c) O estado de limpeza das galerias;
- d) O funcionamento dos injectores de água para pulverização e desempoeiramento, quando instalados;
- e) O sistema de drenagem das águas pluviais contaminadas e das sobrantes da pulverização;
- f) O bom funcionamento mecânico e a sinalização obrigatória das máquinas de movimentação horizontal utilizadas para recheio ou limpeza das cargas, a bordo ou em terra.

### **Artigo 34.º**

#### **Animais vivos e pescado**

1 - É obrigatório o cumprimento da legislação sobre o transporte, embarque e desembarque de animais vivos, bem como das normas e procedimentos sanitários aplicáveis.

2 - O embarque e 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.

3 - No caso de se verificarem acidentes ou prejuízos resultantes do não cumprimento do estabelecido no número anterior, a responsabilidade dos mesmos impende sobre as empresas de estiva intervenientes.

4 - É proibida a descarga de:

- a) Animais vivos fora de contentores e directamente para o cais;
- b) Palha e/ou resíduos dos animais para a água ou para o cais.

6 - O pescado será desembarcado nos locais a esse fim destinados, sendo-lhes aplicáveis as disposições genéricas deste regulamento, sem prejuízo do disposto em regulamentos especiais que regulem essa operação.

#### **Artigo 35.º** **Abastecimento de combustíveis (bancas)**

1 - O abastecimento de combustíveis a navios está sujeita ao cumprimento das regras da Convenção Marpol e do Plano Sopep, durante os abastecimentos, e só poderá ser efectuado por empresas devidamente autorizadas pelos organismos competentes para o transporte do tipo de produtos combustíveis a fornecer e possuir pessoal devidamente habilitado para a condução e operação dos equipamentos utilizados.

2 - Os equipamentos de transporte, bombagem e trasfega bem como os flexíveis e dispositivos de corte e medição dos fluxos de fornecimento, deverão estar devidamente certificados por entidades competentes.

3 - A empresa abastecedora é responsável por derrames de produtos para o solo ou água, devendo estar devidamente preparada em procedimentos e equipamentos para a contenção de um derrame razoável para o tipo de operação, produto e capacidade.

4 - As manobras de ligação de flexíveis, início, interrupção ou fim de bombagem do combustível ou ainda de atracação da embarcação de abastecimento, quando aplicável, deverão ser previamente acordados com o navio, devendo das horas ser mantido registo pela empresa fornecedora.

5 - A operação de trasfega pode ser interrompida ou não chegar a ter início se as medidas de segurança adequadas não forem cumpridas.

6 - A empresa abastecedora deverá possuir seguro de responsabilidade civil suficiente para cobrir os eventuais riscos de poluição causada por deficiências ou acidentes na sua operação.

## **CAPITULO V ARMAZENAGEM**

### **Artigo 36.º Armazenagem de cargas perigosas**

1 - A armazenagem de mercadorias inflamáveis, combustíveis, oxidantes bem como de outras consideradas perigosas, em violação do Código Internacional de Mercadorias Perigosas e de outras normas e procedimentos em vigor, poderá ser permitida pela autoridade portuária ou pela autoridade marítima, sem prejuízo da sua legitimidade para determinarem a adoção de medidas especiais quando as circunstâncias o aconselhem.

2 - A autoridade portuária ou a autoridade marítima poderão impedir a armazenagem na área portuária de quaisquer cargas consideradas nocivas, bem como exigir a sua remoção para outros locais ou ordenar a sua saída.

3 - Os contentores, os tanques, as embalagens e as unidades de carga que contenham mercadorias perigosas ou poluentes devem encontrar-se marcados e rotulados nos termos da Regra 4 do Capítulo VII da Convenção Solas, 1974 e respectivas emendas e do Código IMDG.

4- O armazenamento de contentores, tanques, embalagens e outras unidades de carga destinadas ao transporte de gás natural liquefeito (LNG) no Porto do Caniçal deverá ser efetuado em zona devidamente segregada da demais carga, não sendo permitido fumar ou foguear nesse local.

5- Para cumprimento do disposto no número anterior, os contentores LNG cheios devem ser colocados por cima de contentores cheios de Carga Geral ou Classe 9 do Código IMDG, e os contentores LNG vazios deverão ficar por cima de contentores vazios, devendo igualmente ser respeitada uma distância entre eles não inferior a 6 metros.

6 - Em caso de acidente com mercadorias perigosas ou poluentes, nomeadamente avaria na embalagem, derrame, fuga ou incêndio, os armadores, seus representantes ou empresas operadoras portuárias ou de estiva responsáveis pela operação portuária, deverão notificar, de imediato, a autoridade portuária.

## **CAPITULO VI EQUIPAMENTO**

**Artigo 37.º**  
**Utilização de equipamento**

1 - Os equipamentos devem estacionar, operar ou serem colocados nos locais autorizados pela autoridade portuária e por forma a que não impeçam ou dificultem as manobras de outros equipamento que intervenham nas operações portuárias e não deverão ser deixados em regime de abandono nas zonas de trabalho nem com as chaves na ignição.

2 - A autoridade portuária poderá ordenar a paragem do equipamento em caso de utilização inadequada, deficiente ou insuficiente do equipamento.

3 - Todo o equipamento privativo do operador portuário deverá estar devidamente identificado com o nome, designação ou símbolo do operador, capacidade de carga e tara.

**CAPITULO VII**  
**POLUIÇÃO**

**Artigo 38.º**  
**Proibição de poluir**

1 - É expressamente proibido o lançamento ou despejo nas águas do porto, terminais e pequenos portos de quaisquer águas nocivas e substâncias residuais, bem como de quaisquer outras substâncias ou resíduos que, de algum modo, possam poluir as águas, praias ou margens, tais como produtos petrolíferos ou misturas que os contenham.

2 - É igualmente proibido o lançamento à água, tanto de bordo de embarcações como dos cais e margens, na área do porto, terminal ou pequenos portos, de quaisquer detritos, objectos ou materiais, nomeadamente plásticos, redes, madeiras, embalagens, flutuantes ou não, que possam poluir ou conspurcar as águas ou contribuir para o assoreamento do porto e terminal.

3 - Em caso de poluição, para além das coimas que venham a ser aplicadas, é ainda devido, pela entidade responsável, o pagamento das despesas resultantes das medidas tomadas no combate à poluição, bem como o pagamento das indemnizações.

4 - Qualquer poluição deve ser prontamente comunicada à autoridade marítima e à autoridade portuária.

5 - A bordo dos navios, durante a sua permanência no porto ou terminal, devem existir contentares para a recolha de lixo, devendo os mesmos ser recolhidos antes da largada dos navios.

### **Artigo 39.º** **Prevenção da poluição**

1 - Para além do disposto no artigo 35.º do presente regulamento, em manobras de abastecimento de hidrocarbonetos por auto-tanque (quando aplicável) é obrigatório:

- a) Antes do começo das operações, todos os embornais do convés devem estar convenientemente tapados, de modo a evitar-se um eventual derrame nas águas do porto;
- b) Caso se verifique 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;
- c) Sob as uniões do colector de descarga de combustível devem existir recipientes apropriados para evitar derrames no cais e no convés do navio, durante a operação;
- d) Todas as ligações para reabastecimento, tanto no colector de descarga como nas linhas de carga, devem ter as falanges cegas, quando não estiverem em uso;
- e) Os navios que usem lastro de água do mar em tanques de combustível devem usar de todas as precauções para evitar a contaminação e derrame de produtos poluentes para o mar através das válvulas de fundo, devendo ser utilizado, como medida preventiva, projectores para iluminar a zona das válvulas de fundo durante as operações nocturnas de desembarque de lastro;
- f) As válvulas de fundo e as de descarga para o costado em comunicação com o sistema de carga devem estar totalmente fechadas, sendo a sua utilização proibida enquanto o navio se encontrar em porto, de modo a evitar-se qualquer fuga de produto poluente, sem prejuízo do disposto no n.º 3;
- g) Existir material de combate a incêndios, poluição e cabos de escoamento de electricidade estática;
- h) Nas uniões entre mangueiras devem existir tabuleiros de retenção de líquidos;

i) As mangueiras estarem certificadas.

2 - Aquando da descarga de granéis sólidos deverá ser reduzida ao mínimo a poluição atmosférica, marítima e terrestre, devendo a empresa de estiva:

- a) Assegurar o bom estado do equipamento;
- b) Evitar a ocorrência de derrames para o mar durante as operações;
- c) Controlar a poluição provocada a bordo, pelo pó ou resíduos de carga, varrendo-se convenientemente o convés e depositando os resíduos em contentores adequados para eliminação em terra;
- d) Remover e limpar rapidamente qualquer derrame em terra;
- e) Concluídas as operações, proceder à limpeza geral de todas as áreas onde se tenham verificado derrames;
- f) Verificar o estado de conservação das garras de descarga, particularmente o do seu sistema de fecho, o estado do sistema pneumático ou de sem-fim de elevação ou carga, o funcionamento dos ejectores de água para pulverização e desempoeiramento, caso instalados, o estado de estanquicidade das blindagens de cobertura dos tapetes transportadores, o estado de limpeza das galerias e verificar o sistema de recolha de águas pluviais contaminadas e das sobras da pulverização.

3 - Nos terminais concessionados as válvulas de fundo e as válvulas de descarga para o costado em comunicação com o sistema de carga devem estar totalmente fechadas, sendo a sua utilização permitida enquanto o navio se encontrar no terminal, desde que essa operação se revele necessária por motivos operacionais e seja comunicado previamente à autoridade portuária.

4 - Não poderá ser realizada qualquer manobra de abastecimento de hidrocarbonetos por auto-tanque, sem que previamente seja efectuada uma fiscalização pela autoridade portuária, a fim de ser verificado se estão reunidas as condições de segurança.

#### **Artigo 40.º** **Poluição**

1 - É interdita a emissão de fumos negros, faúlhas, gases, poeiras e cheiros provenientes de qualquer queima em céu aberto e a operação de queima de lamas na caldeira do navio, durante a entrada, permanência e saída do porto ou terminal.

2 - Dentro da área portuária é proibida a desgasificação de tanques em navios petroleiros e em navios LPG.

3 - Em toda a área portuária deve ser limitada a produção de ruído, em especial durante o período nocturno.

4 - A autoridade portuária pode mandar suspender as operações de carga ou descarga e outras operações e, inclusive, suspender o exercício de qualquer actividade ainda que autorizada, sempre que se verifiquem níveis de poluição atmosférica, marítima, terrestre, ou sonora não aceitáveis ou incompatíveis com as operações portuárias ou instalações vizinhas.

#### **Artigo 41.º** **Uso de dispersantes**

1 - O uso de dispersante na área portuária depende de autorização da autoridade portuária e deverá ser precedido de autorização da autoridade marítima.

2 - Os dispersantes só deverão ser aplicados se for totalmente impossível retirar para depósitos, por meios mecânicos ou outros, os agentes poluidores, ou se houver perigo imediato de incêndio que afecte os navios ou as instalações.

#### **Artigo 42.º** **Lastro**

1 - É proibido o deslastro em navios que procedam de regiões fora do intervalo de latitude + 10º e - 10º, relativamente à latitude da Madeira.

2 - Em matéria de lastro aplica-se o disposto na Convenção MARPOL e demais instrumentos legais emanados pela IMO.

### **CAPÍTULO VIII** **BALIZAGEM**

#### **Artigo 43.º** **Balizagem**

Nos portos, terminais e pequenos portos não estão instalados sistemas de balizagem, sendo o assinalamento marítimo efectuado por farolins.

## **CAPÍTULO IX REGIME SANCIONATÓRIO**

### **Artigo 44.º Regime sancionatório**

À violação das normas e procedimentos constantes do presente regulamento, quaisquer que sejam os seus agentes, é aplicável o regime contra-ordenacional estabelecido pelo Decreto-Lei n.º49/2002, de 2 de Março (violação das normas constantes dos regulamentos de exploração e de funcionamento dos portos a aplicar na área de jurisdição das autoridades portuárias), e o regime geral das contra-ordenações previsto no Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, alterado e republicado pelo Decreto-lei n.º 244/95, de 14 de Setembro.

### **ANEXO II (n.º 2 do artigo 21.º)**

1 - As informações a serem prestadas em caso de indisponibilidade da aplicação informática a que se refere o n.º 2 do artigo 21.º, são as seguintes:

- a) Nome, número IMO e indicativo de chamada do navio ou embarcação;
- b) Datas e horas previsíveis de chegada (ETA) e de saída (ETD);
- c) Tipo de navio, arqueação bruta AB (GT), em unidades de arqueação, porte bruto (DWT), comprimento, boca e calados máximo e previstos à chegada e à saída, velocidade máxima actual, meios auxiliares de manobra e todas as informações respeitantes a anomalias que possam afectar a manobrabilidade da respectiva embarcação ou reduzir as suas capacidades de manobra;
- d) Portos de escala anteriores e seguintes;
- e) Objectivos da escala;
- f) Terminais, cais e postos de acostagem preferenciais;
- g) Declaração de sanidade.

2 - Havendo lugar à realização de operações comerciais deverá ser indicada a natureza e quantidade das cargas a movimentar, em toneladas métricas e unidades de carga, os portos de origem/destino das cargas e os respectivos importadores/exportadores.

3 - Tratando-se de tráfego de passageiros deverá ser indicado o nome, a nacionalidade, data de nascimento, número e data de validade do documento de identificação, origem e destino dos passageiros bem como o número de passageiros em trânsito, a desembarcar e/ou embarcar.

4 - Quando se trate de navios que transportem ou pretendam transportar cargas constantes do código IMDG (mercadorias perigosas) ou poluentes, deverá ser ainda dado cumprimento ao estabelecido nos artigos 11º e 12º do Decreto - Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho.

5 - Notificação MARPOL (Artigo 6º) e demais elementos que permitam dar cumprimento aos procedimentos de gestão de resíduos fixados pelo Decreto - Lei n.º 165/2003, de 24 de Julho.

6 - Notificação ISPS (Parágrafo 1 e 2 do Artigo 13º do Decreto - Lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro), nos termos da Directiva n.º 725/2004, de 31 de Março, do Parlamento Europeu e do Conselho.

**ANEXO III**  
**(n.º 2 do artigo 22.º)**

Em caso de indisponibilidade da aplicação informática, a que se refere o n.º 2 do artigo 22.º, deverão ser prestadas à autoridade portuária as seguintes informações:

- a) Nome, número IMO do navio ou embarcação;
- b) Datas e horas previsíveis de saída (ETD);
- c) Próximo porto de escala e ETA.

**ANEXO IV**  
**(n.º 2 do artigo 54.º e n.º 3 do artigo 70.º)**

1 - As Informações a comunicar em conformidade com o n.º 2 do artigo 54.º e o n.º 3 do artigo 70.º são as seguintes:

**A. Informações gerais:**

- a) Identificação do navio (nome, indicativo de chamada, número de identificação OMI ou número MMSI;
- b) A nacionalidade do navio, comprimento e calado;
- c) A data e a hora previstas de saída, rota e portos de escala;
- d) O Porto de destino, a data e a hora previstas de chegada a esse porto ou à respectiva estação de pilotagem;
- e) Para um navio que deixe um porto nacional: hora prevista de partida desse porto ou da estação de pilotos, conforme exigido pela autoridade portuária, e hora prevista de chegada ao porto de destino;
- f) Para um navio que se dirija a um porto nacional: hora prevista de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotos, conforme exigido pela Autoridade Portuária;
- g) Número total de pessoas a bordo.

**B. Informações sobre a carga:**

- a) As designações técnicas correctas das mercadorias e respectivos números na nomenclatura das Nações Unidas (UN), sempre que existentes, classes de risco da IMO ou das indicações previstas nos códigos IMDG, IBC e IGC ou Convenção MARPOL 73/78 e das quantidades a transportar;
- b) As marcas de identificação dos depósitos portáteis e contentores, dimensão e peso dos mesmos;
- c) A confirmação da presença a bordo de uma lista, manifesto ou plano de carga adequado, especificando pormenorizadamente as mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo do navio e a sua localização;

d) Endereço onde podem ser obtidas informações pormenorizadas sobre a carga.

2 - No caso dos navios que se destinam a terminais com ISPS ou que transportam mercadorias perigosas ou poluentes a informação referida no número anterior deverá ser prestada com pelo menos vinte e quatro horas de antecedência ou, o mais tardar, no momento em que o navio largue do porto anterior, se a duração da viagem for inferior a vinte e quatro horas.

**ANEXO V**  
**(n.º 2 do artigo 66.º)**

1 - Em caso de indisponibilidade da plataforma informática a que se refere o n.º 2 do artigo 66.º, os agentes de navegação ou seus legítimos representantes, deverão prestar à autoridade portuária, por e-mail ou fax, o manifesto que deverá ser escrito, sem emendas ou rasuras, assinado pelo comandante ou mestre da embarcação, e nele deverá constar, pelo menos:

- a) Nome do comandante ou mestre;
- b) Número do conhecimento;
- c) Marcas, submarcas e números;
- d) Quantidade e qualidade dos volumes;
- e) Natureza, classificação e peso bruto das mercadorias;
- f) Referência expressa a granel, quando se trate de mercadorias nessa situação;
- g) Identificação do contentor (número e sigla) que acondicione a mercadoria e o número de selo neste aposto;
- h) Nome, nacionalidade e tipo de embarcação;
- i) Local e data do carregamento das mercadorias;
- j) Portos de embarque e de descarga;
- k) Classificação das mercadorias pelo código pautal do sistema harmonizado de designações e classificações de mercadorias (Código NC) e pelo Código IMDG (IMO);
- l) Identificação do carregador à carga;
- m) Identificação do recebedor à descarga.

2 - A entrega dos manifestos à autoridade portuária deverá ser 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 pela autoridade portuária.

3 - Os manifestos das mercadorias desembarcadas ou embarcadas obedecerão aos seguintes requisitos:

- a) No caso do manifesto estar em língua estrangeira, deverá o original ser acompanhado da tradução integral em português ou inglês e de forma bem legível;
- b) Em cada conhecimento deverá ser indicado o operador ou operadores portuários responsáveis pela movimentação das mercadorias;
- c) Indicação dos pesos em unidades de sistema métrico ou convertidas nessas unidades (quilograma e metro cúbico);
- d) Ressalva das rectificações.

4 - Dos manifestos respeitantes a mercadorias contentorizadas, além dos elementos mencionados no número 2, deverão ainda constar os seguintes elementos:

- a) Tonelagem total da mercadoria a desembarcar ou a embarcar;
- b) Taras dos contentores agrupados segundo a suas dimensões e por cada porto de embarque ou de destino;
- c) Tonelagem parcelar relativa a cada porto de embarque ou de destino;
- d) Taras dos contentores de dimensões inferiores a 20' (pés) e peso de mercadoria por cada um, quando agrupados ou transportados em “flats ou half-bins”;
- e) Natureza (descrição) e classificação (código) da carga por contentor e indicação dos pesos respectivos;
- f) Indicação de forma visível e sem intercalação de outras anotações, do peso referente aos volumes de cada conhecimento de embarque e desembarque;
- g) Número de contentores descarregados e carregados, com excepção dos que, para facilidade das operações, necessitem de remoção a bordo ou para terra;
- h) No caso de unidades completas, bastará a indicação escrita dos contentores a entregar e respectivas mercadorias.

## ANEXO VI

### COMUNICAÇÕES EM VHF

1 - No canal 16 atendem chamadas as estações seguintes:

Centro de Comunicações da Madeira (CENCOMADEIRA)	Escuta permanente
Autoridade Marítima .....	Escuta permanente
Capitania do Porto do Porto Santo .....	(9h/12horas e 14h/16.30h)
Madeira Rádio .....	Escuta permanente
Autoridade Portuária .....	Escuta permanente
Pilotos .....	Escuta permanente

2 - Canal de Segurança da Navegação ..... Canal 13

As embarcações a navegar deverão efectuar escuta permanente neste canal.

3 -Pilotagem-Estação do Funchal, Caniçal e Porto Santo..... Canal 14

4 - Navio-Navio..... Canal 06

Destinado a comunicações entre navios (carácter geral)

Navio-Navio..... Canal 08

Destinado a comunicações entre navios em operações de reboque

Navio-Navio..... Canal 06 - 08 - 10 - 71 - 78

Navio-Navio (Porto Santo) ..... Canais 06 - 08 - 10 - 71 - 78

Destinado a comunicações entre navios quando não haja outro canal utilizável.

5- Navio-Terra (Madeira) ..... Canal 12

Navio-Terra (Porto Santo) ..... Canal 12

Destinado a comunicações com estações oficiais

Navio-Terra (Madeira)..... Canal 20

Navio-Terra (Porto Santo) ..... Canal 20

Destinado às comunicações entre os navios e os respectivos agentes de navegação ou entre embarcações e estações portuárias pertencentes a empresas diferentes.

Navio-Terra ..... Canal 20

Destinado a operações portuárias

6 - Reboque ..... Canais 08 - 10

Destinado às comunicações entre o rebocador e o rebocado, relativas ao serviço de reboque em curso (por prioridades)

7 - Autoridade portuária (APRAM - Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira. S. A.) ..... Canais 29- 60

8 - Operações de busca e salvamento e combate à poluição ..... Canal 67

9 - GNR Brigada Fiscal ..... Canais 21 - 66

10 - Autoridade Marítima ..... Canal 19  
Emissão de aviso à navegação ..... Canal 11

11 - Marinha ..... Canais 07 - 82

12 - Comunicações internas a bordo ..... Canais 15 - 17

13 - Marina do Funchal ..... Canal 09

14 - Associação Náutica da Madeira ..... Canal 64