

demonstrações financeiras foram por nós examinadas e a nossa opinião sobre as mesmas, expressa no nosso relatório datado de 25 de Fevereiro de 2005, incluía duas ênfases. Uma das ênfases era relativa ao impacto da Unicre ter passado a registar no exercício de 2004 a estimativa das responsabilidades com os encargos com cuidados de saúde dos seus empregados e pensionistas e a outra aos custos e proveitos diferidos com pensões reflectidos nas demonstrações financeiras da Unicre.

Lisboa, 22 de Fevereiro de 2006. — Deloitte & Associados — Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, representada por *Luís Augusto Gonçalves Magalhães*.

### Relatório e parecer do fiscal único

Em conformidade com a legislação em vigor e o mandato que nos foi conferido, vimos submeter à vossa apreciação o nosso relatório e parecer que abrange a actividade por nós desenvolvida e os documentos de prestação de contas da Unicre — Instituição Financeira de Crédito, S. A., (Unicre) relativos ao exercício findo em 31 de Dezembro de 2005, os quais são da responsabilidade do conselho de administração.

Ao longo do exercício de 2005 acompanhámos a evolução da actividade e os negócios da Unicre, a regularidade dos seus registos contabilísticos e o cumprimento dos estatutos em vigor, tendo recebido do conselho de administração e dos diversos serviços da Unicre, as informações e esclarecimentos solicitados.

No âmbito das nossas funções, examinámos o balanço em 31 de Dezembro de 2005, a demonstração dos resultados por naturezas, a demonstração de origem e aplicação de fundos e o respectivo anexo, bem como o relatório de gestão, elaborado pelo conselho de administração, para o exercício findo naquela data. Adicionalmente, elaborámos a certificação legal das contas, a qual foi emitida sem reservas e com uma ênfase.

Face ao exposto, somos de opinião que as demonstrações financeiras supra referidas e o relatório de gestão, bem como a proposta nele expressa, estão de acordo com as disposições contabilísticas e estatutárias aplicáveis, pelo que poderão ser aprovados em assembleia geral de accionistas.

Desejamos ainda manifestar ao conselho de administração e aos serviços da Unicre o nosso apreço pela colaboração prestada.

Lisboa, 22 de Fevereiro de 2006. — O Fiscal Único, Deloitte & Associados — Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, representada por *Luís Augusto Gonçalves Magalhães*. 2000204197

---

## DIVERSOS

---

### ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO E LEIXÕES, S. A.

#### Regulamento de exploração dos portos do Douro e Leixões

#### CAPÍTULO I

#### Disposições gerais

#### SECÇÃO I

#### Aplicação do regulamento de exploração

#### ARTIGO 1.º

#### Objecto e âmbito

1 — O presente regulamento estabelece as condições técnicas de operação para a exploração dos portos do Douro e Leixões e aplica-se na zona portuária, sob jurisdição da Administração dos Portos do Douro e Leixões, S. A., adiante designada por APDL, APDL — Administração ou autoridade portuária, a todas as actividades relativas aos movimentos de embarcações, de mercadorias e de passageiros.

2 — Sem prejuízo da aplicabilidade do presente Regulamento, nas áreas de exploração concessionadas as actividades de exploração serão objecto de regulamentos próprios, elaborados pelas empresas concessionárias e aprovados pela APDL.

#### ARTIGO 2.º

#### Definições

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

- a) «Agente de navegação» as sociedades comerciais regularmente constituídas e licenciadas para a prática das actividades relacionadas com o agenciamento e consignação de embarcações, conforme expressas na lei;
- b) «Código IMDG» o código marítimo internacional de mercadorias perigosas, aplicável aos transportes marítimos;
- c) «Empresa de estiva» as pessoas colectivas licenciadas para o exercício da actividade de movimentação de cargas na zona portuária, nos termos da legislação em vigor;
- d) «Operador portuário» a empresa responsável pela operação portuária, podendo, ou não, ser licenciada como empresa de estiva;
- e) «Passageiros» todas as pessoas de idade superior a um ano que, sendo transportadas em embarcações que utilizem as instalações do porto, não integrem as respectivas tripulações;
- f) «Serviços portuários» os prestados pela Administração ou por pessoas singulares ou colectivas para esse fim autorizadas ou licenciadas, nas zonas marítimas e terrestres dos portos, às embarcações, aos passageiros e às mercadorias;
- g) «Zona de depósito ou armazenagem» aquela onde se efectua a armazenagem temporária das cargas;
- h) «Zona de trabalho» aquela, junto ao cais, onde se realizam operações de movimentação de mercadorias de e para os navios;
- i) «Zona de trânsito» aquela destinada à circulação e estacionamento de viaturas;
- j) «Zona portuária» aquela onde se exercem actividades ligadas ao comércio marítimo.

#### ARTIGO 3.º

#### Área de exploração

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

#### ARTIGO 4.º

#### Autoridades

1 — Para além da autoridade portuária, as autoridades que exercem de forma autónoma e directa a sua acção nos portos do Douro e Leixões são a autoridade aduaneira, a autoridade marítima, a autoridade de fronteira, a autoridade de saúde e as autoridades de sanidade animal e de sanidade vegetal.

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

#### ARTIGO 5.º

#### Competência

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

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

#### ARTIGO 6.º

#### Exclusivo

A exploração dos portos do Douro e Leixões só pode ser efectuada pela respectiva Administração, directamente ou por empresas licenciadas ou concessionadas.

## ARTIGO 7.º

**Sujeição ao regulamento de tarifas**

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

## ARTIGO 8.º

**Interesse portuário**

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

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

2 — A aplicação das normas contidas no presente regulamento e em regulamentação complementar poderá ser afastada sempre que o interesse portuário o justifique.

## SECÇÃO II

**Normas de aplicação geral**

## ARTIGO 9.º

**Requisições à Administração**

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

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

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

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

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

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

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

## ARTIGO 10.º

**Fiscalização e coordenação**

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

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

## ARTIGO 11.º

**Prestação de informações**

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

## ARTIGO 12.º

**Reparação de estragos**

1 — As reparações de avarias ou danos causados em equipamentos ou outros bens dos portos serão efectuadas pela Administração ou,

excepcionalmente, pelos respectivos responsáveis, a seu pedido, sob a fiscalização e orientação técnica da Administração e dentro dos prazos que lhes forem fixados por esta.

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

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

## ARTIGO 13.º

**Garantia de encargos**

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

2 — Pode ser solicitado às autoridades competentes que não autorizem a saída de qualquer navio que seja responsável por pagamentos devidos à Administração, enquanto os mesmos não forem liquidados ou garantidos por caução ou fiança idónea.

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

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

## ARTIGO 14.º

**Horário de utilização e funcionamento dos portos**

1 — Os portos do Douro e Leixões funcionam vinte e quatro horas por dia, todos os dias do ano.

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

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

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

5 — Durante o encerramento total das operações, os serviços portuários manter-se-ão sempre em serviço, ou disponíveis.

## CAPÍTULO II

**Embarcações**

## SECÇÃO I

**Definições**

## ARTIGO 15.º

**Embarcações**

1 — Consideram-se embarcações todos os veículos aquáticos de qualquer natureza, incluindo os sem imersão e os hidroaviões, empregues na navegação e no comércio marítimo.

2 — Para melhor esclarecimento dos casos especiais contemplados no presente regulamento e no regulamento de tarifas, considera-se:

- a) «Navio de passageiros» aquele que transporte mais de 12 passageiros;
- b) «Navio de contentores» aquele que transporta maioritariamente contentores;
- c) «Navio porta-contentores» aquele que se destina exclusivamente ao transporte de contentores;
- d) «Navio roll-on/roll-off ou ro-ro» aquele que permite que a entrada e saída de mercadorias, entre o cais e a embarcação e vice-versa, se faça directamente por meio de veículos com rodas;
- e) «Navio graneleiro» aquele que, regra geral, tem um só convés, tanques superiores laterais e tanques inferiores laterais nos porões de carga e se destina principalmente ao transporte de carga seca a granel. Esta definição inclui navios como os mineleiros e os transportadores de carga combinada;
- f) «Navio-tanque» todo o navio de carga construído ou adaptado para o transporte a granel de cargas líquidas de natureza inflamável;
- g) «Embarcação de pesca» aquela que é utilizada na indústria extractiva da pesca para captura de espécies ictológicas, de plantas marinhas ou outros recursos vivos do mar;

h) «Embarcação de recreio» aquela que se emprega nos desportos náuticos, na pesca desportiva ou em simples entretenimento, sem quaisquer fins lucrativos para os seus utentes ou proprietários;

i) «Embarcação marítimo-turística» aquela que é explorada com fins lucrativos ou de promoção turística no desenvolvimento de actividades de apazimento, desportivas, culturais e de ensino.

3 — A classificação das embarcações não referidas no número anterior, quanto ao serviço a que se destinam e às zonas em que exercem a sua actividade, é a constante no regulamento geral das capitánias.

#### ARTIGO 16.º

##### Parâmetros caracterizadores

1 — Para efeitos do presente regulamento considera-se:

a) «Arqueação bruta» a medida da dimensão global de um navio nos termos da Convenção Internacional sobre a Arqueação de Navios, de 23 de Junho de 1969, uniformemente designada por GT;

b) «Arqueação bruta reduzida» a arqueação bruta de um navio petroleiro deduzida da arqueação dos tanques de lastro segregado, de acordo com o anexo I à Convenção Marpol 73/78 e nos termos do despacho do Secretário de Estado Adjunto do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território n.º 72-XIII/96, de 31 de Julho;

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

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

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

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

#### ARTIGO 17.º

##### Agentes de navegação

1 — Só podem exercer a actividade de agente de navegação nos portos do Douro e Leixões as sociedades comerciais titulares de licença concedida pela Administração, nos termos da legislação em vigor.

2 — Para efeitos do presente regulamento, entende-se que todas as referências a armadores ou transportadores marítimos abrangem, igualmente, fretadores, afretadores, conferências e companhias marítimas, bem como os proprietários das embarcações que as não explorem directamente, podendo as entidades anteriormente referidas ser representadas perante a Administração pelos agentes de navegação respectivamente credenciados para o efeito.

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

#### SECÇÃO II

##### Acostagem e desacostagem das embarcações

#### ARTIGO 18.º

##### Aviso de chegada

1 — Todas as embarcações deverão, com a máxima antecedência possível, dar conhecimento da hora prevista de chegada à autoridade portuária, por meio de aviso de chegada, a inserir na aplicação informática em uso na Administração, contendo as informações de preenchimento obrigatório.

2 — Sempre que haja alteração de quaisquer elementos previamente fornecidos será dado imediato conhecimento ao centro de coordenação de navios ou ao centro de controlo VTS, via aplicação informática em uso na autoridade portuária ou pela via mais expedita, quando haja indisponibilidade desta aplicação.

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

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

#### ARTIGO 19.º

##### Marcação de serviços

1 — A prestação de serviços de operações marítimas às embarcações, designadamente a pilotagem, o reboque e a amarração, fica sujeita a requisição, a efectuar nos termos dos números seguintes.

2 — A requisição dos serviços referidos no número anterior é efectuada pelo agente de navegação, através da introdução de dados no pedido de manobra na aplicação informática em uso na autoridade portuária.

3 — A autoridade portuária só garante a prestação de serviços desde que a requisição dos mesmos seja efectuada com uma antecedência mínima de uma hora para a qual o serviço é requisitado.

4 — A alteração ou o cancelamento dos serviços requisitados, implicando alterações ao planeamento portuário, deve ser feita com a maior antecedência possível, por forma a permitir uma melhor satisfação dos pedidos.

5 — As normas e prazos para alteração ou cancelamento de serviços de operações marítimas estão fixados no anexo n.º 1 do presente regulamento.

#### ARTIGO 20.º

##### Ordem de acostagem das embarcações

1 — As embarcações acostarão no porto de Leixões, nos cais destinados ao embarque ou desembarque das cargas ou de passageiros, pela ordem da sua chegada à linha das 6 milhas com o centro no farolim do quebra-mar do porto de Leixões.

2 — Para as embarcações que demandem o Douro, a ordem, para efeito de atracação é considerada a partir da hora em que entrarem na área das 6 milhas do porto de Leixões.

3 — Para as embarcações que estão a fazer operações em Leixões e que depois demandem o Douro, a ordem, para efeito de acostagem neste porto será considerada a partir da hora em que terminarem as suas operações.

4 — Por razões de interesse portuário ou outras devidamente reconhecidas, nomeadamente condicionamentos de maré, luz do dia ou estado do mar e condições meteorológicas, a autoridade portuária poderá alterar a ordem de atracação das embarcações.

#### ARTIGO 21.º

##### Prioridades de acostagem

1 — Terão prioridade de acostagem e realização de operações comerciais, em relação às outras embarcações:

a) As embarcações que, por reconhecido interesse público ou portuário, a Administração entenda deverem atracar com preferência sobre todos ou alguns dos outros;

b) As embarcações que, por motivo da sua segurança ou da sua tripulação, as autoridades marítimas entendam deverem ser imediatamente atracadas;

c) As embarcações afectas a um tráfego específico nos cais destinados a esse tráfego.

2 — As embarcações que acostem a cais afectos a tráfegos específicos para os quais não tenham prioridade serão obrigadas a mudar de cais ou mesmo a fundear, caso não haja cais disponível, a favor das que tenham essa prioridade.

#### ARTIGO 22.º

##### Marcação de lugar em caso de congestionamento

Em situação de congestionamento do porto de Leixões, após o controlo das 6 milhas, as embarcações poderão ausentar-se e demandar outros portos, sem perda da ordem de chegada, devendo para o efeito, obedecer às seguintes normas:

a) A agência de navegação do navio comunicará previamente à autoridade portuária que a embarcação se ausentará do porto durante o período de tempo previsto para espera de acostagem;

b) A embarcação, na altura em que lhe competir acostar em sequência da lista de ordem de acostagem estabelecida, deverá ter já sido controlada pelo centro de controlo VTS, com entrada na linha das 6 milhas, pelo menos com três horas de antecedência em relação à hora em que se prevê estar livre o lugar de acostagem que lhe for destinado;

c) No caso de alguma embarcação não satisfazer as condições previstas na alínea anterior, perderá a vez de acostar que lhe competiria pelo primeiro controle efectuada e será tratada como qualquer outra embarcação que demande o porto pela primeira vez, marcando posição a partir da ordem da segunda chegada.

## ARTIGO 23.º

**Perda de posição para acostar**

1 — As embarcações que entrem nos portos e que, tendo lugar no cais, não pretendam começar a trabalhar imediatamente perdem a sua posição a favor de outras que o pretendam fazer.

2 — Sempre que se verifique haver embarcações à espera de vez para acostar e haja embarcações acostadas que não estejam a realizar operações, estas terão de desacostar dando lugar às que se apresentem para trabalhar.

3 — A embarcação desacostada nos termos no número anterior ocupará posteriormente o primeiro cais vago, cabendo a cada uma delas custear as despesas derivadas da sua própria deslocação de e para o cais.

## ARTIGO 24.º

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

1 — Nenhuma embarcação poderá acostar ou desacostar sem prévia autorização da autoridade portuária.

2 — Os serviços da autoridade portuária poderão ordenar a desacostagem ou a mudança de lugar a qualquer embarcação acostada, sempre que o julguem conveniente aos interesses do porto.

## ARTIGO 25.º

**Determinação dos locais de acostagem**

A autoridade portuária fixará os locais de acostagem das diferentes embarcações, conforme as suas características, comprimento e calado, fundos das docas, natureza das mercadorias a movimentar, equipamento adequado para o serviço a realizar, áreas de armazenagem disponíveis e outros factores que se entendam conveniente considerar.

## ARTIGO 26.º

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

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

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

## ARTIGO 27.º

**Embarcações prolongadas**

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

## ARTIGO 28.º

**Precauções a tomar pelas embarcações na acostagem e desacostagem**

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

2 — Antes de acostar deverão ter os guinchos de vante e ré prontos a servir, meter dentro os turcos, escadas de portaló, paus de carga e salva-vidas e ter as âncoras dentro, excepto no lado oposto ao cais onde irão acostar, de modo a não atingir cabeços de amarração, as defensas e os cais ou guindastes.

3 — No caso de acostarem a outras embarcações, deverão ser tomadas medidas iguais às referidas no número anterior.

4 — Todas as embarcações deverão ainda adoptar as medidas adequadas para que durante a sua permanência e desacostagem não provoquem avarias.

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

## ARTIGO 29.º

**Embarcações arribadas**

1 — As embarcações em perigo por avaria, incêndio, deslocação de carga ou por outras causas justificadas apenas poderão entrar no porto após avaliação dos riscos, de acordo com o critério da autoridade portuária e conhecimento da autoridade marítima

2 — As embarcações referidas no número anterior, quando autorizadas a entrar no porto, terão preferência na acostagem 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 de perigo, de acordo com o critério da autoridade portuária e conhecimento à autoridade marítima.

3 — As embarcações arribadas e que mais tarde pretendam efectuar operações comerciais, depois de cumprirem as formalidades normais previstas neste regulamento, marcarão posição de acostagem para realizar essas operações a partir do momento em que comunicarem a intenção de trabalhar, mas nunca poderão alterar a planificação já efectuada pela autoridade portuária relativamente às embarcações anunciadas para esse dia.

## ARTIGO 30.º

**Embarcações que não estejam a efectuar operações**

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

2 — A autoridade portuária poderá excepcionalmente autorizar uma dilatação dos prazos estabelecidos no número anterior, desde que seja formulado pedido prévio, devidamente justificado, e no caso de não resultarem prejuízos para o porto ou para terceiros.

3 — As embarcações que, concluídas as suas operações, necessitem de permanecer acostadas para certas operações, tais como abastecimento próprio, reparação e peagem especial, deverão solicitar autorização, com antecedência, à autoridade portuária, que a poderá conceder, mas neste caso a embarcação poderá ser mudada para outro local mais conveniente aos interesses do porto, suportando o mesmo os encargos com essa mudança.

4 — Qualquer embarcação que pretenda acostar sem efectuar operações só será autorizada desde que haja cais livres e que não resulte prejuízo para outras embarcações, devendo largar logo que deixe de se verificar esta situação.

## ARTIGO 31.º

**Desacostagem de uma embarcação sem terminar as suas operações**

1 — Quando uma embarcação mudar de um cais para outro, a fim de continuar a sua descarga ou carga, sem que no intervalo tenha saído do porto, a sua acostagem será considerada seguida.

2 — Quando uma embarcação acostada, dentro da mesma contramarca fiscal, interromper as operações e for autorizada a fundear no porto voltando a acostar posteriormente para completar o seu movimento, ficará sujeita ao pagamento da taxa de uso do porto aplicável aos navios, durante o tempo em que se encontrar fundeada, tal como se estivesse acostada.

3 — Quando uma embarcação interromper as operações dentro da mesma contramarca fiscal e fundear fora do porto, voltando posteriormente a acostar para completar o seu movimento, o período de ausência não será considerado para efeitos de aplicação da taxa de uso do porto aplicável aos navios, considerando-se a nova entrada como prolongamento da anterior.

## ARTIGO 32.º

**Obrigatoriedade de boa produtividade**

1 — Toda a embarcação em operações comerciais que disponha de meios normais de trabalho é obrigada a obter um rendimento considerado satisfatório pela Administração.

2 — Quando não se atingir um rendimento conveniente nas operações de uma embarcação, poderá a autoridade portuária mandá-la desacostar, sendo as despesas resultantes imputadas ao responsável pela baixa produtividade.

3 — A embarcação retirada do cais, de acordo com o estabelecido no número anterior, terá direito a tomar o primeiro lugar na lista de embarcação à espera de acostagem, a partir do momento em que presente à autoridade portuária a garantia de que existem condições para se atingir o rendimento exigível.

## SECÇÃO III

**Pilotagem**

## ARTIGO 33.º

**Assistência de pilotos**

Serão assistidas por pilotos, nos termos da legislação aplicável, as manobras das embarcações que demandem os portos do Douro e

Leixões, tanto para a entrada ou saída, como para navegarem, acostarem ou desacostarem, mudarem de local de acostagem, fundearem ou executarem qualquer outra manobra dentro dos portos.

#### SECÇÃO IV

##### Reboque

#### ARTIGO 34.º

##### Obrigatoriedade de utilização de rebocadores e lanchas

1 — A Administração dispõe de rebocadores e lanchas para a prestação de serviços às embarcações, dentro ou fora da área da sua jurisdição.

2 — É proibido a qualquer entidade efectuar serviços de reboque dentro da área de jurisdição da autoridade portuária, salvo quando autorizados pela Administração.

3 — As normas de utilização do serviço de reboque encontram-se fixadas no anexo n.º 2 do presente regulamento.

#### ARTIGO 35.º

##### Responsabilidade do reboque

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

2 — Cumpre ao rebocado ordenar todas as manobras a executar pelos rebocadores, os quais constituirão simples auxiliares de manobras, cabendo ao comandante da embarcação rebocada a responsabilidade por toda e qualquer avaria causada ou sofrida no decurso das manobras.

3 — O comandante da embarcação rebocada será responsável pela segurança dos rebocadores, não devendo fazer funcionar a hélice da sua embarcação sempre que esta manobra possa representar perigo para os rebocadores.

4 — O comandante da embarcação a rebocar submeter-se-á a todas as disposições do presente regulamento, do qual deverá ter conhecimento directo ou por intermédio do seu agente consignatário.

5 — A embarcação rebocada fornecerá, por norma, o cabo de reboque.

6 — O rebocador poderá também fornecer o seu cabo de reboque, desde que solicitado pela embarcação rebocada.

#### SECÇÃO V

##### Amarração

#### ARTIGO 36.º

##### Serviço de amarração

O serviço de amarração em terra é prestado por pessoal de empresa contratada pela APDL ou por pessoal de terceiros devidamente autorizados pela Administração.

#### ARTIGO 37.º

##### Fornecimento de material de amarração

1 — Os cabos e outro material necessário para amarrar serão fornecidos pelas próprias embarcações e deverão ser adequados em número e características, de modo a assegurar uma perfeita amarração.

2 — Poderão ser alugados cabos de amarração da Administração, desde que os haja disponíveis para esse efeito.

#### ARTIGO 38.º

##### Utilização do material de amarração

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

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

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

#### ARTIGO 39.º

##### Segurança das amarrações

1 — Os comandantes não podem recusar-se a reforçar ou substituir as amarrações e a tomar todas as precauções e medidas que lhes forem determinadas pela autoridade portuária.

2 — Feita a acostagem da embarcação, fica a cargo dos comandantes manter a sua segurança, vigiar as amarras e folgar e rondar os cabos, conforme as variações de nível das águas.

#### SECÇÃO VI

##### Segurança e obrigações das embarcações

#### ARTIGO 40.º

##### Segurança das embarcações

Os procedimentos de segurança das embarcações acostadas ou em manobra encontram-se estabelecidos nas normas de segurança marítima e portuária, aprovadas pela Administração, nomeadamente no que concerne à colocação e condições de pranchas de acesso e escadas de portaló, imobilização da instalação propulsora do navio, tripulantes a bordo para efeitos de segurança da navegação e portuária, utilização dos paus de carga e embarcações do navio.

#### ARTIGO 41.º

##### Embarcações que transportem mercadorias perigosas ou poluentes

1 — As embarcações que transportem mercadorias perigosas, bem como as que sejam movidas a energia nuclear, só poderão acostar depois de autorizadas pela Administração, e de acordo com as instruções que forem dadas.

2 — As embarcações acostarão aos cais que forem previamente designados, respeitando as prescrições que forem determinadas quanto às medidas cautelares a adoptar, designadamente, distância em relação a outras embarcações, pessoal de vigilância a destacar e equipamento de segurança a mobilizar, sendo da sua responsabilidade todos os encargos derivados.

3 — As embarcações referidas no número anterior deverão tomar todas as medidas de protecção para com o pessoal interveniente nas manobras, operações de descarga ou carga e vigilância, cumprindo com as normas de segurança em vigor previstas para cada caso.

4 — As embarcações que transportem mercadorias perigosas deverão estar em condições de desacostar a todo o momento, em caso de emergência.

5 — Todas as embarcações que transportem substâncias perigosas ou poluentes são obrigadas a apresentar à autoridade portuária uma declaração de carga, descarga ou permanência a bordo, nos termos das normas de segurança marítima e portuária em vigor.

#### ARTIGO 42.º

##### Incêndios a bordo

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

2 — No caso de se declarar incêndio a bordo de qualquer embarcação acostada aos cais, o comandante solicitará o auxílio que for necessário para extinguir rapidamente o fogo e avisará prontamente o centro de controlo VTS.

3 — Se se verificar que o incêndio põe em risco a restante navegação ou o porto com as suas instalações e equipamento, a embarcação será mandada desacostar e fundear ao largo, se tal manobra não constituir um risco maior.

4 — Todas as despesas resultantes do incêndio, incluindo a desacostagem e a nova acostagem da embarcação, são de conta da embarcação sinistrada.

#### ARTIGO 43.º

##### Experimentação de máquinas

1 — As embarcações acostadas não poderão efectuar experiências de máquinas sem prévia autorização da autoridade portuária.

2 — Se for concedida autorização para experiência de máquinas e do facto resultar qualquer prejuízo, a responsabilidade será imputada à embarcação.

#### ARTIGO 44.º

##### Objectos e mercadorias caídos ao mar

1 — Os comandantes ou agentes das embarcações são obrigados a avisar a autoridade portuária da queda ao mar de objectos ou mercadorias não movimentados com intervenção de operadores portuários ou da Administração, devendo requisitar a sua remoção.

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

## ARTIGO 45.º

**Depósitos de materiais sobre os cais**

1 — Não é permitido às embarcações depositar sobre os cais ou nos seus terraplenos adjacentes, materiais ou resíduos sólidos.

2 — O serviço de recolha de resíduos é prestado mediante prévia requisição efectuada pelos agentes de navegação à Administração, em conformidade com o estabelecido no regulamento de recolha de resíduos da autoridade portuária.

## ARTIGO 46.º

**Responsabilidade por avarias**

1 — Os comandantes das embarcações serão responsáveis por quaisquer danos ou avarias causados aos cais ou a qualquer material da Administração ou à sua guarda, durante a acostagem, largada ou estadia dos seus navios.

2 — Se uma embarcação sofrer avarias ocasionadas pelo pessoal ou equipamento da ou ao serviço da Administração, deverá comunicar o facto de imediato para permitir o apuramento de responsabilidades.

## ARTIGO 47.º

**Embarcações de recreio e pesca**

A utilização das instalações portuárias por embarcações de recreio e pesca e a prestação de serviços às mesmas por parte da Administração serão objecto de regulamentação específica a estabelecer pela Administração, sem prejuízo do disposto neste regulamento e demais legislação aplicável.

## CAPÍTULO III

**Mercadorias**

## SECÇÃO I

**Disposições comuns**

## ARTIGO 48.º

**Classificação das cargas**

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

2 — A carga geral considera-se:

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

b) «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 frequentes a paletizada, contentorizada e a *ro-ro*.

3 — A carga geral unitizada considera-se:

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

b) «Contentorizada» quando acondicionada em contentores;

c) «*Ro-ro*» unidades *ro-ro* e mercadorias (em contentor ou não) em unidades *ro-ro* que entrem no ou saiam do navio que as transporta por mar.

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

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

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

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

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

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

f) Tenha dimensões normalizadas internacionalmente.

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

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

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

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

9 — As cargas que, pela sua natureza ou características, requeiram na movimentação ou armazenagem precauções especiais são classificadas como «carga especial».

10 — Para efeitos da classificação referida no número anterior, são consideradas «carga especial», as mercadorias perecíveis, todas as mercadorias classificadas como perigosas pelo Código IMDG (IMO), as definidas como poluentes pela Administração e as que pelo seu elevado valor comercial exijam cuidados especiais de armazenagem.

## ARTIGO 49.º

**Destinos e regimes aduaneiros das mercadorias**

1 — Os destinos e regimes aduaneiros das mercadorias, nos portos do Douro e Leixões, obedecem ao fixado no Regulamento (CEE) n.º 2913/92, do Conselho, de 12 de Outubro, que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário.

2 — No anexo n.º 3 transcrevem-se os extractos do Regulamento (CEE) n.º 2913/92, do Conselho, sobre os destinos e regimes aduaneiros das mercadorias.

## ARTIGO 50.º

**Relação entre as autoridades portuária e aduaneira**

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

## ARTIGO 51.º

**Manifestos**

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

2 — A entrega dos manifestos à autoridade portuária será acompanhada de declaração do agente de navegação, indicando a quantidade de páginas entregues, que deverão ser por si rubricadas, e o número da contramarca fiscal, competindo ao mesmo esclarecer e corrigir, em devido tempo, todas as divergências por ele verificadas ou encontradas pelos serviços da Administração.

3 — Os manifestos de descarga e de carga serão entregues obrigatoriamente à autoridade portuária, respectivamente até às 20 horas do dia útil seguinte à atracação e até à largada da embarcação.

4 — As eventuais correcções aos manifestos de descarga e carga terão de ser entregues à autoridade portuária, respectivamente, até às 20 horas do dia útil imediato à largada da embarcação, e serão objecto de informação recíproca entre as autoridades portuária e aduaneira.

5 — Os manifestos das mercadorias a desembarcar ou embarcadas obedecerão aos seguintes requisitos:

a) No caso do manifesto estar em língua diferente do português ou inglês deverá o original ser acompanhado da tradução integral em português ou em inglês e de forma bem legível;

b) Indicação dos pesos em unidades de sistema métrico ou convertidas nessas unidades;

c) Ressalva das rectificações.

6 — Dos manifestos respeitantes a mercadoria contentorizada deverão também constar os seguintes elementos:

a) Tonelagem total da mercadoria a desembarcar e embarcar;

b) Tonelagem parcelar relativa a cada porto de embarque ou de destino;

c) Taras de contentores agrupados segundo as suas dimensões e por cada porto de embarque ou de destino;

d) Taras dos contentores de dimensões inferiores a 20' e peso da mercadoria por cada um, quando agrupados ou transportados em *flats* ou *half-bins*;

e) Número de contentores desembarcados e embarcados com excepção dos que, para facilidade das operações, necessitem de remoção a bordo ou para terra;

f) Discriminação da carga por contentor e indicação dos pesos respectivos;

g) Indicação, de forma visível e sem intercalação de outras anotações, do peso referente aos volumes de cada conhecimento de embarque;

h) Identificação do contentor (número e sigla) que condiciona as mercadorias e o número de selo;

i) Indicação do recebedor ou carregador.

7 — Os manifestos cujo preenchimento não obedeça às cláusulas previstas no n.º 6 serão rejeitados, admitindo-se que a respectiva substituição se processe no prazo de vinte e quatro horas.

8 — O não cumprimento das disposições e prazos previstos nos números anteriores poderá levar a autoridade portuária a não permitir o início das operações ou a suspendê-las até que se cumpra o estabelecido.

#### ARTIGO 52.º

#### Listas de desembarque e embarque e relatórios de operações

1 — Para os navios que movimentam contentores é obrigatória a entrega, antes da chegada das embarcações, das listas de desembarque e embarque dos contentores a movimentar.

2 — Para os navios que movimentam carga geral e ou granéis, exceptuando os que atracam no terminal de petroleiros, é obrigatória a entrega do relatório de operações imediatamente após a movimentação da mercadoria.

3 — Os documentos referidos nos números anteriores devem ser enviados pelas empresas de estiva através da aplicação informática em uso na autoridade portuária.

#### ARTIGO 53.º

#### Responsabilidade pelas mercadorias

A responsabilidade da Administração, prevista no n.º 5 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto, só se efectiva desde que verificadas as condições seguintes:

a) Solicitação expressa do interessado;

b) A mercadoria entregue seja sujeita a conferência conjunta com o agente da Administração quer no acto de recepção quer no acto de levantamento;

c) A mercadoria será depositada dentro do recinto portuário em local a indicar pela Administração e com débito do respectivo custo de movimentação.

#### ARTIGO 54.º

#### Transferência de responsabilidade

1 — A responsabilidade pelas mercadorias depositadas nas instalações da Administração pode ser transferida para terceiros.

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

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

### SECÇÃO II

#### Movimentação de mercadorias

#### ARTIGO 55.º

#### Operações portuárias

1 — Operação portuária é a actividade de movimentação de cargas a embarcar ou desembarcar na zona portuária, compreendendo as actividades de estiva, desestiva, conferência, carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação de mercadorias em cais, bem como de formação e decomposição de unidades de carga e ainda de recepção, armazenagem e expedição das mercadorias, efectuada por entidades legalmente autorizadas para o efeito.

2 — As operações portuárias relativas à movimentação a bordo dos navios designam-se por desestiva ou estiva, consoante se trate da descarga ou carga de mercadorias.

3 — As operações portuárias respeitantes à movimentação das cargas dentro das zonas terrestres do porto, desde a sua entrada e até à sua saída, denominam-se operações de tráfego.

4 — O tráfego pode ser:

a) Directo, quando a mercadoria passa directamente do navio para o meio de transporte que a conduz para o exterior do porto ou vice-versa;

b) Semirecto, quando a mercadoria é carregada do navio para o cais e, de seguida, carregada para o meio de transporte que a conduz para o exterior do porto ou vice-versa;

c) Indirecto, quando a mercadoria é descarregada do navio para o cais, arrumada e posteriormente carregada para o meio de transporte que a conduz para o exterior do porto ou vice-versa.

#### ARTIGO 56.º

#### Determinação da modalidade de tráfego

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

#### ARTIGO 57.º

#### Precaução na movimentação das mercadorias

1 — A movimentação de mercadorias deve ser efectuada em conformidade com as normas do manual de segurança vigentes nos portos.

2 — As mercadorias deverão ser manipuladas com os meios e cuidados adequados, evitando-se quaisquer avarias, perdas ou danos, bem como a sua queda ao mar.

3 — A queda ao mar de qualquer objecto ou mercadoria movimentada deve ser comunicada imediatamente à autoridade portuária, devendo o operador portuário proceder à sua busca e remoção dentro do prazo que lhe for fixado.

4 — Caso o operador portuário não cumpra a obrigação de remoção referida no número anterior, a Administração providenciará pela sua remoção, a expensas do operador portuário.

5 — A carga, descarga e trasfega de mercadorias perigosas ou de produtos químicos cujas características imponham especiais regras de actuação e segurança serão realizadas de acordo com as normas aprovadas pela Administração.

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

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

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

### SECÇÃO III

#### Armazenagem

#### ARTIGO 58.º

#### Armazenagem de mercadorias

1 — As mercadorias descarregadas ou a carregar poderão ser depositadas nos armazéns ou terraplenos da Administração, a esse fim destinados, mediante prévia requisição efectuada através da aplicação informática ou outros meios em uso na autoridade portuária. O local onde as mercadorias podem ser depositadas será determinado pela Administração.

2 — Considera-se armazenagem o estacionamento das mercadorias nos recintos dos portos, quer nos cais, terraplenos, armazéns ou telheiros, quer sobre os veículos que as transportam.

3 — A armazenagem pode ser:

a) Coberta — aquela em que as mercadorias são recolhidas em armazéns, telheiros ou quaisquer recintos devidamente resguardados dos agentes atmosféricos;

b) Descuberta — nas restantes situações.

#### ARTIGO 59.º

#### Armazenagem coberta

1 — A Administração poderá determinar a armazenagem coberta para as mercadorias cuja colocação ao ar livre se torne inconveniente.

2 — A Administração pode recusar a armazenagem coberta para as mercadorias cuja colocação em armazém se torne inconveniente.

#### ARTIGO 60.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 serviço dos navios, devendo ser obrigatoriamente colocadas, pelos responsáveis, nas zonas de armazenagem que lhes forem destinadas.

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

## ARTIGO 61.º

**Armazenagem de mercadorias perigosas**

1 — A armazenagem de mercadorias perigosas deve realizar-se em conformidade com as normas de segurança marítima e portuária e as normas do manual de segurança vigentes nos portos

2 — A armazenagem de mercadorias ou materiais explosivos nos recintos portuários é proibida.

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

4 — A armazenagem de mercadorias inflamáveis, combustíveis, oxidantes e outras também consideradas perigosas será permitida desde que sejam respeitadas as normas regulamentares em vigor, sem prejuízo de a autoridade portuária determinar a adopção de medidas especiais aos interessados, quando as circunstâncias o aconselharem.

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

## ARTIGO 62.º

**Mercadorias avariadas**

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

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

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

## ARTIGO 63.º

**Enlotamento das mercadorias**

1 — As entidades autorizadas a efectuar armazenagem das mercadorias são obrigadas a fazer o seu enlotamento em condições de segurança para o pessoal, mercadorias, equipamento e instalações.

2 — O enlotamento das cargas deverá ainda permitir um bom aproveitamento das instalações ocupando o mínimo espaço possível em superfície e altura.

3 — A autoridade portuária poderá suspender ou alterar os trabalhos de enlotamento de mercadorias sempre que não sejam respeitados os princípios estabelecidos no número anterior ou quando não forem observadas normas existentes sobre tal matéria.

4 — Serão da responsabilidade das empresas de estiva as avarias provocadas pela inobservância das normas estabelecidas nos números anteriores.

## ARTIGO 64.º

**Remoção de mercadoria e equipamentos**

1 — No exercício da sua competência de coordenação a autoridade portuária poderá mandar remover as mercadorias ou equipamentos depositados ou estacionados nos seus cais, armazéns e terraplenos, sempre que as circunstâncias o exijam.

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

## ARTIGO 65.º

**Remoção de lixos e resíduos**

1 — Incumbe à Administração zelar pela limpeza e recolha de lixos.

2 — A limpeza das áreas utilizadas, bem como a recolha do lixo resultante do manuseamento de mercadorias durante a realização de operações portuárias, serão efectuadas pela Administração.

3 — Sempre que a produção de lixo resulte de negligência ou deficiente manuseamento de mercadorias a Administração debitará o custo da respectiva remoção.

## CAPÍTULO IV

**Passageiros**

## ARTIGO 66.º

**Regime dos passageiros**

1 — Os passageiros quanto às características das embarcações que os transportam, consideram-se de navegação marítima ou de navegação fluvial.

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

a) «Embarcados» os passageiros que iniciem a sua viagem nos portos;

b) «Desembarcados» os que terminam a sua viagem nos portos;

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

## ARTIGO 67.º

**Lista de passageiros de navegação marítima**

1 — Os agentes das embarcações que transportem passageiros têm obrigatoriamente de avisar a autoridade portuária, através da aplicação informática, em impressos próprios ou por outros meios em uso na autoridade portuária, com a antecedência mínima de vinte e quatro horas, do número de passageiros a embarcar e a desembarcar, assim como dos horários previstos para a movimentação de bagagens e passageiros.

2 — O agente da embarcação é responsável por todos os prejuízos resultantes do incumprimento do preceituado no número anterior.

## ARTIGO 68.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 é autorizado a passageiros que sejam portadores de documento que os identifique nessa qualidade, para além dos exigíveis pelas autoridades marítima, aduaneira e fronteira.

## ARTIGO 69.º

**Bagagem de passageiros de navegação marítima**

1 — A movimentação de bagagem de camarote é efectuada por entidade contratada pela Administração ou licenciada para o efeito.

2 — Compete aos serviços da autoridade portuária estabelecer as horas de início e conclusão de cada operação de movimentação de bagagens, bem como coordenar e fiscalizar o respectivo serviço de movimentação, sem prejuízo das atribuições conferidas por lei a outras autoridades.

3 — A movimentação de bagagem de camarote, no desembarque compreende o transporte de bordo para o local onde será efectuada a revisão aduaneira e desta até à porta exterior da estação marítima, sobre veículo ou não.

4 — A movimentação de bagagem de camarote a embarcar compreende o transporte desde a porta exterior ou de entrada da estação marítima até ao local onde será efectuada a revisão aduaneira e deste para bordo, passando pelo sistema de segurança.

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

## CAPÍTULO V

**Equipamento**

## SECÇÃO I

**Disposições comuns**

## ARTIGO 70.º

**Equipamento**

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



## ARTIGO 71.º

**Aluguer de equipamento**

Considera-se aluguer de equipamento a cessão temporária do equipamento portuário aos utilizadores dos portos.

## ARTIGO 72.º

**Requisição do equipamento da Administração**

1 — Os pedidos de equipamento necessário à realização dos serviços portuários serão feitos previamente através da aplicação informática, em impressos próprios ou por outros meios em uso na autoridade portuária, obedecendo a normas e respeitando os prazos estabelecidos, ou, no caso de não estarem fixados, sempre antes do início dos trabalhos.

2 — Os utilizadores portuários que não cumpram o disposto no número anterior, quanto a prazos, ficam sujeitos às disponibilidades do equipamento e do pessoal respectivos.

## ARTIGO 73.º

**Utilização de equipamento extraportuário**

A entrada nos portos de equipamento extraportuário carece de autorização prévia da autoridade portuária a pedido dos interessados.

## ARTIGO 74.º

**Danos resultantes da agressividade das mercadorias**

Os danos causados pelas mercadorias nos equipamentos da Administração, desde que resultem da agressividade da própria mercadoria ou da insuficiência ou deficiência de embalagem ou acondicionamento das mesmas, serão responsabilidade do utilizador do equipamento, sem prejuízo do direito de regresso.

## ARTIGO 75.º

**Responsabilidade por avarias ou roturas fortuitas**

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

## ARTIGO 76.º

**Realização de serviços fora dos portos**

A Administração poderá efectuar, fora da área de exploração portuária, serviços de movimentação de mercadorias, peças, máquinas ou outros materiais com o seu equipamento, nas condições permitidas por lei, e caso haja disponibilidade.

## SECÇÃO II

**Operações ferroviárias**

## ARTIGO 77.º

**Composições ferroviárias**

1 — Os utilizadores do porto deverão acordar directamente com o operador de transportes ferroviários as condições de entrada das composições no porto.

2 — A utilização das vias férreas deverá ser comunicada até ao dia anterior à sua efectivação à autoridade portuária pelas entidades que efectuem a carga ou descarga das composições dentro do porto.

## ARTIGO 78.º

**Vias férreas**

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

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

## SECÇÃO III

**Básculas**

## ARTIGO 79.º

**Pesagens**

1 — As pesagens obrigatórias encontram-se estabelecidas pela Administração. Sempre que julgue conveniente, a Administração

poderá obrigar à pesagem nas suas básculas de mercadorias ou outras cargas.

2 — A pesagem efectuada em báscula será registada em documento próprio, do qual será fornecido ao utilizador um exemplar.

## ARTIGO 80.º

**Normas de utilização das básculas**

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

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

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

## CAPÍTULO VI

**Vigilância**

## ARTIGO 81.º

**Vigilância**

A Administração disporá de serviços para a vigilância da área de jurisdição portuária, salvaguardadas as atribuições conferidas às autoridades policiais e de fiscalização aduaneira.

## CAPÍTULO VII

**Licenciamento de operações**

## ARTIGO 82.º

**Âmbito**

1 — As operações de abastecimento do próprio navio, seus passageiros e tripulação, designadamente em sobressalentes, material de bordo, mantimentos, combustíveis e lubrificantes, previstas na alínea *d*) do n.º 2 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto, só podem ser efectuadas nos cais comerciais dos portos do Douro e Leixões e no terminal petrolífero por firmas para o efeito licenciadas pela APDL.

2 — O licenciamento referido no número anterior não dispensa os requisitos que possam ser exigidos por outras entidades, no âmbito das suas competências.

## ARTIGO 83.º

**Licenciamento**

1 — O licenciamento será requerido junto da APDL, a quem compete a regulamentação, coordenação e fiscalização das actividades licenciadas.

2 — Do requerimento referido no número anterior deve constar:

- a*) A identificação do requerente;
- b*) A identificação dos administradores ou gerentes;
- c*) A localização da sede social ou estabelecimento;
- d*) A actividade a exercer nos portos.

3 — O requerimento deverá ainda ser instruído com os seguintes documentos:

- a*) Certificado do registo criminal referente às pessoas encarregadas da administração ou gerência social;
- b*) Certidão de teor de matrícula na conservatória do registo comercial e de todas as inscrições em vigor;
- c*) Fotocópia do cartão de pessoa colectiva.

## ARTIGO 84.º

**Fiscalização**

À APDL compete fiscalizar as condições constantes no n.º 2 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto, bem como aplicar as correspondentes sanções sempre que se verifique haver infracção àquelas condições.

## ARTIGO 85.º

**Reclamações**

No exercício da sua competência fiscalizadora, a APDL dará adequado seguimento a reclamações que lhe sejam dirigidas, podendo requisitar às firmas licenciadas os documentos relativos às operações objecto de reclamação.

## CAPÍTULO VIII

**Disposições diversas**

## SECÇÃO I

**Fornecimentos**

## ARTIGO 86.º

**Fornecimentos**

Considera-se fornecimento a cedência de mão-de-obra, de materiais de consumo e a distribuição de água e energia aos utilizadores dos portos.

## ARTIGO 87.º

**Fornecimento de água doce**

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

2 — O fornecimento de água doce às embarcações que demandam os portos será efectuado por terra, por entidade contratada pela Administração.

3 — Em casos especiais poderá a Administração autorizar o fornecimento de água doce às embarcações por outras entidades.

## ARTIGO 88.º

**Fornecimento de energia eléctrica**

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

2 — Excepcionalmente, e quando as circunstâncias o permitirem, poderá a Administração fornecer, para bordo das embarcações, energia eléctrica para iluminação ou força motriz.

3 — Os fornecimentos de energia referidos nos n.ºs 1 e 2 serão condicionados à apresentação, por parte do requisitante, do termo de responsabilidade.

## SECÇÃO II

**Aluguer de materiais**

## ARTIGO 89.º

**Aluguer de materiais e aparelhos diversos**

A Administração poderá alugar aos utilizadores dos portos cabos, contadores e outros materiais ou aparelhos diversos de sua propriedade.

## ARTIGO 90.º

**Instalação de telefones a bordo**

A Administração poderá autorizar a instalação de telefones a bordo das embarcações efectuada por operadores de telecomunicações.

## SECÇÃO III

**Ocupações e licenças**

## ARTIGO 91.º

**Conceito de ocupação**

Considera-se ocupação a disponibilidade temporária de edifícios ou de terrenos propriedade da Administração ou sob sua jurisdição.

## ARTIGO 92.º

**Ajuste**

Os terrenos e edifícios poderão ser cedidos por ajuste sempre que a duração e ou a sua natureza e finalidade sejam convenientes para a exploração portuária.

## ARTIGO 93.º

**Pluralidade de pretendentes**

Os terrenos e edifícios afectos à exploração portuária serão adjudicados em hasta pública sempre que haja mais de um pretendente.

## ARTIGO 94.º

**Noção de licença**

Consideram-se licenças as autorizações concedidas pela Administração para a realização de obras, ocupações e exercício de actividades comerciais ou industriais.

## ARTIGO 95.º

**Imposições**

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

## SECÇÃO IV

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

## ARTIGO 96.º

**Regime**

O acesso de pessoas e veículos e a circulação e permanência dos mesmos nas zonas portuárias regem-se por regulamento específico aprovado pelo conselho de administração.

## CAPÍTULO IX

**Contra-ordenações e coimas**

## ARTIGO 97.º

**Regime sancionatório**

A violação das normas e procedimentos constantes do presente regulamento é aplicável o regime contra-ordenacional estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 49/2002, de 2 de Março.

22 de Agosto de 2006. — O Presidente, *António Ricardo da Fonseca*.

## ANEXO N.º 1

**Normas e prazos para alteração e cancelamento de serviços de operações marítimas — Pilotagem, reboque e amarração.**

(artigo 19.º)

1 — As alterações ou os cancelamentos serão aceites, sem encargo para o utilizador, desde que o respectivo pedido seja efectuado com antecedência mínima de uma hora relativamente à hora marcada para a prestação do serviço (data/hora da manobra na gestão de pontos de acostagem correspondente).

2 — No caso de alteração dos serviços requisitados durante a hora que precede a hora para que os serviços foram marcados, a embarcação pagará 50 % das taxas correspondentes, para além das taxas devidas pelos serviços efectivamente prestados.

3 — Quando o serviço for alterado ou cancelado após a hora marcada para o início da manobra, haverá lugar ao pagamento de uma hora da tarifa de reboque, de um serviço de pilotagem e de uma manobra de amarração/desamarração.

4 — Caso o serviço não se inicie até trinta minutos depois da hora marcada, por responsabilidade não atribuível à autoridade portuária, haverá lugar ao pagamento de uma taxa suplementar correspondente a 50 % do valor de uma hora da tarifa de reboque, mais um serviço de pilotagem e uma manobra de amarração/desamarração, por cada período indivisível de meia hora de atraso contado a partir da hora marcada, para além das taxas devidas pelos serviços efectivamente prestados.

5 — Considera-se um serviço automaticamente cancelado quando não for iniciado nas quatro horas seguintes à hora para que esteja marcado.

## ANEXO N.º 2

**Reboque das embarcações e navios:  
Normas de utilização e facturação**

(artigo 34.º)

1 — As manobras das embarcações que demandem o porto de Leixões ou se movimentem no seu interior ficam sujeitas, consoante a sua tipologia e arqueação bruta (GT), ao número mínimo de atribuição de rebocadores, de acordo com os quadros seguintes:

Unidades de GT	Número de rebocadores a utilizar
<b>Navios-tanque</b>	
Até 1 600 .....	Isento.
De 1 601 a 1 800 .....	1.
Mais de 1 801 .....	2.

Unidades de GT	Número de rebocadores a utilizar
<b>Restantes navios</b>	
Até 1 600 .....	Isento.
De 1 601 a 4 000 .....	1.
Mais de 4 001 .....	2.

2 — Nos casos em que as embarcações com arqueação bruta superior a 1600 GT sejam dispensadas, antes do início da manobra, do uso de rebocadores, haverá lugar ao pagamento de uma taxa reduzida, nos termos seguintes:

a) Se o número mínimo de rebocadores a utilizar for um, a taxa reduzida corresponde a 50 % da taxa de reboque para o uso de um rebocador, estabelecida no artigo 16.º do regulamento de tarifas;

b) Se o número mínimo de rebocadores a utilizar for dois, a taxa reduzida corresponde a 100 % da taxa de reboque para o uso de um rebocador estabelecida no artigo 16.º do regulamento de tarifas.

#### ANEXO N.º 3

#### Destinos e regimes aduaneiros das mercadorias

(artigo 49.º)

Extractos do Regulamento (CEE) n.º 2913/92, do Conselho, de 12 de Outubro, que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário:

### CAPÍTULO I

#### Âmbito de aplicação e definições básicas

##### ARTIGO 4.º

15 — Destino aduaneiro de uma mercadoria:

- A sujeição de uma mercadoria a um regime aduaneiro;
- A sua colocação numa zona franca ou num entreposto franco;
- A sua reexportação do território aduaneiro da Comunidade;
- A sua inutilização;
- O seu abandono à Fazenda Pública.

16 — Regime aduaneiro:

- A introdução em livre prática;
- O trânsito;
- O entreposto aduaneiro;
- O aperfeiçoamento activo;
- A transformação sob controlo aduaneiro;
- A importação temporária;
- O aperfeiçoamento passivo;
- A exportação.

### CAPÍTULO IV

#### Obrigações de atribuir um destino aduaneiro às mercadorias apresentadas à alfândega

##### ARTIGO 48.º

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

##### ARTIGO 49.º

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

- 45 dias a contar da data de entrega da declaração sumária, quanto às mercadorias chegadas por via marítima;
- 20 dias a contar da data de entrega da declaração sumária, quanto às mercadorias chegadas por qualquer outra via.

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

### CAPÍTULO V

#### Depósito temporário de mercadorias

##### ARTIGO 50.º

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

dessa apresentação, o estatuto de mercadorias em depósito temporário. Estas mercadorias serão denominadas, nos artigos seguintes, «mercadorias em depósito temporário».

##### ARTIGO 51.º

1 — As mercadorias em depósito temporário só podem ser armazenadas nos locais autorizados pelas autoridades aduaneiras e nas condições por elas fixadas.

2 — As autoridades aduaneiras podem exigir da pessoa que se encontra na posse das mercadorias a prestação de uma garantia com o objectivo de assegurar o pagamento de qualquer dívida aduaneira que possa constituir-se por força dos artigos 203.º ou 204.º

#### A — Introdução em livre prática

##### ARTIGO 79.º

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

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

#### B — Trânsito externo

##### I — Disposições gerais

##### ARTIGO 91.º

1 — O regime do trânsito externo permite a circulação de um ponto a outro do território aduaneiro da Comunidade:

a) De mercadorias não comunitárias, sem que fiquem sujeitas a direitos de importação e a outras imposições bem como a medidas de política comercial;

b) De mercadorias comunitárias, nos casos e condições determinados de acordo com o procedimento do *comité*, a fim de obstar a que os produtos que sejam objecto ou beneficiem de medidas relativas à exportação possam, consoante o caso, subtrair-se a essas medidas ou delas beneficiar indevidamente.

#### C — Entreposto aduaneiro

##### ARTIGO 98.º

1 — O regime de entreposto aduaneiro permite a armazenagem num entreposto aduaneiro:

a) De mercadorias não comunitárias sem que fiquem sujeitas a direitos de importação nem a medidas de política comercial;

b) De mercadorias comunitárias para as quais uma regulamentação comunitária específica preveja, devido à sua colocação num entreposto aduaneiro, o benefício de medidas que em princípio se relacionem com a exportação de mercadorias.

2 — Entende-se por entreposto aduaneiro qualquer local aprovado pelas autoridades aduaneiras e sujeito ao seu controlo, onde as mercadorias podem ser armazenadas nas condições fixadas.

3 — Serão determinados, de acordo com o procedimento do *comité*, os casos em que as mercadorias referidas no n.º 1 podem ser sujeitas ao regime de entreposto aduaneiro sem serem armazenadas num entreposto aduaneiro.

#### D — Aperfeiçoamento activo

##### I — Generalidades

##### ARTIGO 114.º

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo 115.º, o regime do aperfeiçoamento activo permite a utilização no território aduaneiro da Comunidade em uma ou mais operações de aperfeiçoamento:

a) Das mercadorias não comunitárias destinadas à reexportação do território aduaneiro da Comunidade, sob a forma de produtos compensadores, sem que tais mercadorias sejam sujeitas a direitos de importação nem a medidas de política comercial;

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

#### E — Transformação sob controlo aduaneiro

##### ARTIGO 130.º

O regime de transformação, sob controlo aduaneiro, permite utilizar no território aduaneiro da Comunidade mercadorias não comunitárias, para aí serem submetidas a operações que lhes modifiquem a natureza ou o estado, sem que tais mercadorias sejam sujeitas a direitos de

importação nem a medidas de política comercial, e introduzir em livre prática os produtos resultantes destas operações com a aplicação dos direitos de importação que lhes são próprios. Estes produtos denominam-se produtos transformados.

#### F — Importação temporária

##### ARTIGO 137.º

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

#### G — Aperfeiçoamento passivo

##### I — Generalidades

##### ARTIGO 145.º

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

##### Exportação

##### ARTIGO 161.º

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

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

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

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

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

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

##### Trânsito interno

##### ARTIGO 163.º

1 — O regime do trânsito interno permite, nas condições previstas nos n.ºs 2 a 4, que as mercadorias comunitárias circulem de um ponto para outro do território aduaneiro comunitário, passando pelo território de um país terceiro sem alteração do seu estatuto aduaneiro. Esta disposição não prejudica a aplicação do n.º 1, alínea b), do artigo 91.º

### CAPÍTULO III

#### Outros destinos aduaneiros

##### SECÇÃO I

#### Zonas francas e entrepostos francos

##### A — Generalidades

##### ARTIGO 166.º

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

a) As mercadorias não comunitárias são consideradas, para efeitos da aplicação dos direitos de importação e das medidas de política comercial à importação, como se não estivessem no território aduaneiro da Comunidade, desde que não sejam introduzidas em livre prática nem sujeitas a outro regime aduaneiro nem utilizadas ou consumidas em condições que não as previstas pela regulamentação aduaneira;

b) As mercadorias comunitárias abrangidas por uma regulamentação comunitária específica que disponha nesse sentido beneficiam, devido à sua colocação em zona franca ou em entreposto franco, de medidas que, em princípio, se relacionam com a exportação dessas mercadorias.

##### SECÇÃO II

#### Reexportação, inutilização e abandono

##### ARTIGO 182.º

1 — As mercadorias não comunitárias podem ser:

Reexportadas do território aduaneiro da Comunidade;

Inutilizadas;

Abandonadas a favor da Fazenda Pública, quando essa possibilidade estiver prevista na regulamentação nacional.

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

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

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

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

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

3000214458