

alterado pelo Despacho n.º 2601/2018, de 28 de fevereiro, do Ministro das Finanças, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 52, de 14 de março de 2018, e pelo Despacho n.º 11207/2017, de 14 de dezembro de 2017, do Ministro da Saúde, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 244, de 21 de dezembro de 2017, determina-se:

1 — Autorizar, ao abrigo da alínea s) do n.º 1 e do n.º 3 da Cláusula 130.ª do Contrato de Gestão do Hospital de Braga, a alteração subjetiva nos Contratos de Financiamento e respetivos anexos, no Acordo de Subscrição e de Realização do Capital, no Acordo Parassocial da Entidade Gestora do Edifício e nas Obrigações e Garantias dos Acionistas, juntos ao Contrato de Gestão do Hospital de Braga, respetivamente como Anexos III (Apêndice 2), IV (Apêndice 2), V (Apêndice 4) e XXX, determinada pela transmissão das ações da José de Mello Saúde, S. A., do Hospital Cuf Descobertas, S. A., do Hospital Cuf Infante Santo, S. A., da Elevation Group SGPS, S. A., e da Elevation-Engenharia, S. A., detidas na Escala Braga — Sociedade Gestora do Edifício, S. A., para as sociedades Talanx Infrastructure Portugal 2 GmbH, Talanx Infrastructure Portugal GmbH, Talanx Direct Infrastructure 1 GmbH e Tam ai Komplementär GmbH, objeto de autorização da Secretária de Estado da Saúde, através do Despacho n.º 3460/2018, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 68, de 6 de abril.

2 — Sujeitar a produção de efeitos do ato autorizativo à verificação da condição de apresentação, pela Concessionária, junto da Entidade Pública Contratante, devidamente assinados por quem tem poderes para os respetivos atos e acompanhados de traduções devidamente certificadas, do contrato de cessão das posições contratuais e do contrato da respetiva alteração nos Contratos de Financiamento da Entidade Gestora do Edifício e seus anexos, a saber, o Contrato de Garantias, o Contrato de Opção de Compra e o Acordo de Definições e Interpretação, que integram o Contrato de Gestão como Anexo III, no Acordo de Subscrição e de Realização de Capital, que integra o Contrato de Gestão como seu Anexo IV, no Acordo Parassocial da Entidade Gestora do Edifício que integra o Contrato de Gestão como seu Anexo V, e nas Obrigações e Garantias dos Acionistas, junto ao Contrato de Gestão como seu Anexo XXXI.

3 — Incumbir a Administração Regional de Saúde do Norte, I. P., da confirmação da verificação da condição suspensiva prevista no número anterior, no quadro das competências que para a mesma decorrem da qualidade de Entidade Pública Contratante no Contrato de Gestão do Hospital de Braga.

18 de abril de 2018. — O Secretário de Estado Adjunto e das Finanças, *Ricardo Emanuel Martins Mourinho Félix*. — A Secretária de Estado da Saúde, *Rosa Augusta Valente de Matos Zorrinho*.

311286146

## DEFESA NACIONAL

### Gabinete do Ministro

#### Portaria n.º 250/2018

Louvo o Coronel Piloto-Aviador, NIP 074389-F, Paulino José da Silva Honrado pelas extraordinárias qualidades e virtudes militares com que exerceu as suas funções no cargo de Diretor de Serviços de Planeamento Estratégico de Defesa, durante o período compreendido entre setembro de 2014 a dezembro de 2017, na Direção-Geral de Política de Defesa Nacional (DGPDN).

Profundo conhecedor do processo de Planeamento Estratégico de Defesa Nacional, conseguiu aliar o seu saber a um invulgar sentido da responsabilidade, alcançando resultados que contribuíram decisivamente para a permanente adequação do planeamento nacional à evolução das linhas de força político-estratégicas da Aliança Atlântica e da União Europeia.

São também de realçar os seus elevados dotes de caráter e, a nível profissional, a sua capacidade de liderança, de planeamento e organização, conseguindo com invulgar bom senso e ponderação incrementar de modo significativo as atividades do Grupo de Acompanhamento do Planeamento de Defesa, tendo apresentado, sempre e de forma muito fundamentada, propostas relativas à componente militar da defesa nacional.

Durante a sua permanência na DGPDN demonstrou, de forma inequívoca, um excepcional zelo e aptidão para bem servir nas mais diversas circunstâncias, sendo de enaltecer a sua ação no processo dos exames multilaterais da OTAN a Portugal, revelando-se absolutamente fundamental e decisivo para o desempenho alcançado por Portugal nessas ocasiões.

A sua atuação no âmbito da organização, em Portugal, da reunião de Diretores de Política de Defesa da OTAN de abril de 2015, foi pautada

por elevado dinamismo, iniciativa e permanente disponibilidade, revelando em todas as circunstâncias sensatez e ponderação nas soluções apresentadas e na coordenação das diferentes atividades desenvolvidas.

É justo reconhecer e salientar, igualmente, o elevado espírito de sacrifício e de abnegação com que participou no Grupo de Trabalho da Nova Estrutura de Comandos da OTAN, contribuindo de modo relevante para o sucesso dos trabalhos conducentes à transferência da NATO Communications and Information Systems School para Portugal.

Pela atividade desenvolvida, extraordinário desempenho e pela afirmação constante de excecionais qualidades militares, é o Coronel Paulino Honrado merecedor de público reconhecimento pela ação que desenvolveu de forma altamente honrosa e brilhante, devendo os serviços por si prestados serem considerados extraordinários, relevantes e muito distintos, dos quais resultou honra, lustre e dignidade para as Forças Armadas e para Portugal.

Assim, nos termos da competência que me é conferida pelo n.º 1 do artigo 34.º, atento o disposto nos artigos 13.º e 16.º do Regulamento do Regulamento da Medalha Militar e das Medalhas Comemorativas das Forças Armadas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 316/2002, de 27 de dezembro, concedo a Medalha de Serviços Distintos, Grau Prata, ao Coronel Piloto-Aviador Paulino José da Silva Honrado.

5 de abril de 2018. — O Ministro da Defesa Nacional, *José Alberto de Azeredo Ferreira Lopes*.

311273453

## Autoridade Marítima Nacional

### Edital n.º 420/2018

O Capitão do Porto de Vila do Porto, José Zacarias da Cruz Martins, Capitão-de-mar-e-guerra, no uso das competências que lhe são conferidas pelo n.º 1, e pela alínea g) do n.º 4, ambos do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 02 de março, na sua versão atual, devidamente conjugadas com o disposto na alínea b) da Regra n.º 1, do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar — 1972 (RIEAM-72), aprovado pelo Decreto n.º 55/78, de 27 de junho, na sua atual redação, e atento, ainda, o estabelecido no n.º 2 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de março, faz saber que:

I — Para além do estabelecido nas normas específicas da Autoridade Portuária — Portos dos Açores, S. A. — do Porto de Vila do Porto, para as respetivas áreas de jurisdição, a navegação e permanência de navios e embarcações no espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Vila do Porto, bem como outras atividades no Domínio Público, e sem prejuízo da legislação relevante aplicável, regem-se pelo conjunto de determinações, orientações e informações que constam do presente Edital.

II — As infrações ao estabelecido no presente Edital, independentemente das avarias e acidentes cuja responsabilidade seja imputável a qualquer dos intervenientes, serão sancionadas de acordo com a lei penal vigente e, no aplicável, com o regime contraordenacional aprovado pelo Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de março, na redação conferida pelo Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de setembro, especificamente a alínea a) do n.º 1, e do artigo 4.º deste diploma, considerando, ainda, o estabelecido no Regime Geral das Contra Ordenações, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/92, de 27 de outubro, na sua atual redação.

III — Para que conste, com vista a garantir o devido conhecimento público, a segurança de pessoas e espaços e bem assim como a produção dos adequados efeitos legais, publica-se o presente Edital que será afixado nos locais de estilo da Capitania do Porto de Vila do Porto, demais sítios que permitam uma adequada informação, e no sítio eletrónico da Autoridade Marítima Nacional ([www.amn.pt](http://www.amn.pt)).

IV — Este Edital entra em vigor na data da sua publicação no *Diário da República*, revogando, na mesma data, os Editais n.º 1/2008 e n.º 2/2005 da Capitania do Porto de Vila do Porto.

1 de março de 2018. — O Capitão do Porto de Vila do Porto, *José Zacarias da Cruz Martins*, Capitão-de-Mar-e-Guerra.

## CAPÍTULO I

### Disposições gerais

#### Regra 1.ª

#### Âmbito de Aplicação

1 — O presente Edital aplica-se a todo o espaço de jurisdição marítima da Capitania do Porto de Vila do Porto, tal como definido no quadro n.º 1, anexo ao Regulamento Geral das Capitánias, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho, na redação atual, incluindo a faixa de terreno

do domínio público marítimo e, nos termos conjugados dos artigos 4.º e 5.º do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março, o mar territorial e, em conformidade com as disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de dezembro de 1982, a zona contígua, a zona económica exclusiva e a plataforma continental, e compreende um conjunto de normas aplicáveis à navegação e permanência de navios e embarcações, bem como instruções e condicionantes relativas a outras atividades de caráter ambiental, desportivo, cultural, recreativo e científico, sem prejuízo das competências específicas de outras entidades.

2 — Para efeitos de proteção ambiental no espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Vila do Porto, exceto nas áreas sob jurisdição da Administração Portuária (AP), aplicam-se as disposições constantes dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) da ilha de Santa Maria, aprovado pelo Decreto Regulamentar Regional (DRR) n.º 15/2008/A, de 25 de junho.

3 — Todas as posições geográficas indicadas neste Edital são referidas ao Datum WGS84, sendo que, para marcar estas posições nas cartas náuticas, que não são referidas ao WGS84, deverão ser aplicadas as correções representadas nas notas das respetivas cartas.

4 — Os azimutes indicados são referidos ao Norte verdadeiro.

#### Regra 2.ª

##### Definições

1 — Para os efeitos do disposto no presente Edital, entende-se por:

a) “Área Portuária”: toda a área marítima e área terrestre, sob jurisdição da Administração da Portos dos Açores, S. A., cuja delimitação geográfica se encontra definida no Decreto Legislativo Regional n.º 24/2011/A, de 22 de agosto.

b) “Arribada”: Demanda de um porto ou fundeadouro, não previsto como destino, por qualquer navio, desviando-se assim da rota prevista devido a: i) Existência de incêndio a bordo e/ou apresentando perigo de explosão, rombo ou alagamento, ou poluição das águas; ii) Danos estruturais com afetação na flutuabilidade e/ou navegabilidade e/ou estabilidade; iii) Necessidade de efetuar reparações de avarias a bordo; iv) Necessidade de desembarcar doentes, feridos, náufragos ou cadáveres; v) Abrigar do mau tempo na zona oceânica adjacente; vi) Reabastecer de combustíveis, óleos, lubrificantes, água ou víveres; vii) Efetuar operações comerciais (carga e/ou embarque de passageiros), não previstas, cumulativamente com os motivos anteriormente mencionados.

c) “Cargas e substâncias perigosas”: São consideradas cargas e substâncias perigosas, todas as especificadas nas classes de 1 a 9 do Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas (Código IMDG), da Organização Marítima Internacional [International Maritime Organization (IMO)]. São também consideradas perigosas as cargas e ou substâncias constantes no Capítulo 17 do Código Internacional Relativo à Construção e ao Equipamento dos Navios Destinados ao Transporte de Substâncias Químicas Perigosas a Granel (código IBC) e do Capítulo 19 do Código Internacional Relativo à Construção e Equipamento de Navios Utilizados no Transporte de Gases Liquefeitos a Granel (código IGC), incluindo os materiais radioativos incluídos no Código Internacional para a Segurança do Transporte de Combustível Nuclear Irradiado, do Plutónio e de Resíduos Altamente Radioativos em Barris a Bordo de Navios (código INF) e as Mercadorias Poluentes, os hidrocarbonetos, as substâncias líquidas ou sólidas nocivas e as substâncias prejudiciais, como vêm definidas respetivamente nos anexos n.º 1, 2 e 3 da Convenção MARPOL, ou outras cargas ou substâncias definidas em diretivas ou legislação específica.

d) “Embarcações de Alta Velocidade (EAV)”: São consideradas embarcações de alta velocidade (EAV), aquelas que possuam sustentação dinâmica e utilizem um aparelho propulsor que satisfaça qualquer das seguintes condições: i) Aparelho propulsor de três ou mais motores, sendo a potência efetiva de qualquer um deles igual ou superior a 125 c.v. (92 Kw); ii) Aparelho propulsor com qualquer número de motores, sendo a potência efetiva em cavalos vapor superior a qualquer um dos seguintes valores: (1) 175 c.v. (129 Kw), no caso de embarcações com menos de 6 metros de comprimento; (2) 350 c.v. (257 Kw) ou mais, no caso de embarcações com mais de 6 metros de comprimento fora a fora; (3) O valor resultante da aplicação da fórmula  $65 \times L - 300$  (c.v.) ou  $(65 \times L - 300) \times 0,7355$  (Kw), sendo L o comprimento fora a fora em metros, no caso das embarcações com mais de 10 metros de comprimento fora a fora. São, de igual modo, consideradas EAV aquelas embarcações que, pela sua estrutura, característica do seu sistema de propulsão ou relação peso/potência efetiva, se diferenciam claramente das restantes embarcações e sejam suscetíveis de representar um perigo para a navegação. Deve ser observado o preceituado no Decreto-Lei n.º 249/90, de 1 de agosto, com as alterações que lhe foram introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 274/93, de 4 de agosto.

e) “Potência Efetiva”: a potência máxima que os fabricantes dos motores a utilizar neste tipo de embarcações fizerem constar da respe-

tiva documentação e especificações técnicas, em resultado de provas efetuadas nos motores em bancos de ensaios.

f) “Navio” e “Embarcação”: As designações “navio” e “embarcação” serão aplicadas indistintamente nestas instruções, tendo ambas o significado de «todo o veículo aquático de qualquer natureza, incluindo os veículos sem imersão e os hidroaviões, utilizado ou suscetível de ser utilizado como meio de transporte sobre a água», conforme definição constante no RIEAM-72, na Regra 3 — Definições gerais.

g) “Navios com capacidade de manobra reduzida” — além dos designados na alínea g), da Regra 3 — Definições gerais, do RIEAM-72, os navios com características especiais identificados pela Autoridade Portuária e aquelas cujas características náuticas excedam os limites técnicos de segurança definidos em normativo daquela Autoridade.

h) “Navio ou Embarcação abandonada”: aquele que se encontra à deriva por mais de 30 (trinta) dias, mesmo que tal não resulte de acontecimento de mar, conforme o estabelecido no n.º 1 do art. 8.º do Decreto-Lei n.º 64/2005, de 15 de março (diploma que regula a remoção de destroços de navios abandonados e encalhados), devidamente conjugado com o estabelecido no art. 17.º do Decreto-Lei n.º 202/98, de 10 de julho.

2 — Para além das definições anteriores, aplicam-se, ainda, definições constantes de outros diplomas legais tendo em atenção o respetivo âmbito de aplicação.

#### Regra 3.ª

##### Documentos náuticos

1 — As cartas náuticas que cobrem os espaços de jurisdição da Capitania do Porto de Vila do Porto, desde as aproximações, zonas costeiras e porto de Vila do Porto, na ilha de Santa Maria, são as seguintes:

a) CN 46407 — Arquipélago dos Açores — Ilha de Santa Maria e Ilhéus das Formigas (Datum WGS84):

Ilha de Santa Maria:

- A. Porto de Vila do Porto;
- B. Baía de São Lourenço.

Ilhéus das Formigas.

b) CN 43103 INT 1894 — Arquipélago dos Açores — Grupo Oriental (Datum WGS84);

c) Cartas eletrónicas de navegação:

A. PT343103 — Arquipélago dos Açores — Grupo Oriental (Datum WGS84);

B. PT446407 — Arquipélago dos Açores — Ilha de Santa Maria (Datum WGS84);

C. PT548522 — Ilhéus das Formigas (Datum WGS84);

D. PT548523 — Ilha de Santa Maria — Baía de São Lourenço (Datum WGS84);

E. PT548524 — Ilha de Santa Maria — Porto de Vila do Porto (Datum WGS84).

2 — Os avisos locais aos navegantes, para além da afixação nos locais de estilo, são publicados em <http://anavnet.hidrografico.pt/>.

#### Regra 4.ª

##### Instalações e Contactos

1 — A Repartição Marítima da Capitania do Porto de Vila do Porto funciona no edifício sito na Rua Frei Gonçalo Velho, n.º 17, 9580-531 Vila do Porto e, para além do atendimento presencial, dispõe dos contactos seguintes:

a) Para atendimento nos dias úteis, durante horário de expediente:

i) Telefone: 296 101 560;

ii) Telefax: 211 938 583;

iii) Endereço eletrónico: [capitania.vporto@amn.pt](mailto:capitania.vporto@amn.pt).

b) Fora do horário de expediente, bem como aos fins de semana e feriados, os contactos são efetuados através dos seguintes meios:

i) Telefone (preferencial) — elemento de serviço à Capitania: 918 773 861;

ii) Telefone — Oficial Adjunto do Capitão do Porto: 914 461 751.

2 — A Polícia Marítima de Vila do Porto funciona no edifício sito na Rua Frei Gonçalo Velho, n.º 15, 9580-531 Vila do Porto, com atendimento permanente através do telefone 918 773 863, e possui o endereço eletrónico [policiamaritima.vporto@amn.pt](mailto:policiamaritima.vporto@amn.pt)

## Regra 5.ª

**Horário de Atendimento e Funcionamento**

1 — Sem prejuízo do definido na Lei geral bem como no Despacho n.º 13889/2013, de 27 de setembro, publicado a 31 de outubro de 2013, do Diretor-Geral da Autoridade Marítima, na sua atual redação, o horário de atendimento e funcionamento da Repartição Marítima da Capitania do Porto de Vila do Porto é o seguinte:

	Períodos	Horários
Atendimento ao público	Dias úteis	Manhã: 09h00 m às 12h30 m Tarde: 14h00 m às 16h30m
Funcionamento. . . . .	Dias úteis	Manhã: 8h 30 m até 12h45 m; Tarde: 13h45 m até 17h30m

2 — Os serviços prestados fora do período de atendimento ao público previstos no número anterior ficam sujeitos aos agravamentos estabelecidos nos regimes aplicáveis, em especial, o definido em termos de taxas, receitas e serviços prestados aplicáveis a órgãos e serviços da DGAM, regulado por legislação própria.

## CAPÍTULO II

**Segurança da navegação**

## Regra 6.ª

**Condições gerais quanto à navegação**

1 — As presentes instruções não prejudicam o normativo presente no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIEAM-72), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 55/78, de 27 de junho, com as alterações introduzidas pelo Aviso publicado no *Diário da República* 1.ª série n.º 258, de 09 de novembro de 1983, e pelos Decreto-Lei n.º 45/90, de 20 de outubro, n.º 56/91, de 21 de setembro, n.º 27/2005, de 28 de dezembro e n.º 01/2006, de 02 de janeiro.

2 — Transitoriamente e até à sua modificação pela Autoridade Portuária, conforme estipulado no n.º 2 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de março, continuam em vigor as diretivas e instruções do presente Edital, relativamente à regulação do exercício da atividade de controlo, movimentação de cargas perigosas e movimentação de navios no porto de Vila do Porto.

3 — A zona de manobra do interior do porto de Vila do Porto é definida a norte pelo cais de atracação dos Ferry's e molhe do porto de recreio de Vila do Porto e a sul pelo cais comercial de atracação.

4 — A posição de receção do piloto está situada no azimute verdadeiro 184°, a uma distância de 1.4 da milha náutica da ponta do molhe do porto de Vila do Porto.

5 — Por razões de segurança a velocidade máxima permitida dentro do porto de Vila do Porto é de 6 nós, estando limitada a 3 nós dentro do porto de pesca e marina, excetuando-se a movimentação de embarcações de socorro e policiais, ou situações devidamente autorizadas.

6 — A navegação efetuada no porto de Vila do Porto deve ser sempre afastada da ponta do molhe para que os navios de saída possam passar livremente pelo seu BB e safos da cabeça do quebra-mar do molhe do porto.

7 — No porto de Vila do Porto, ao manobrar para os cais de atracação, todos os navios devem ter atenção às eventuais boias de delimitação da área de segurança, em torno dos navios com cargas perigosas.

8 — Todos os navios que transportem e movimentem mercadorias perigosas, deverão, à entrada, permanência e à saída do porto, ter içada a bandeira BRAVO (de cor vermelha) do Código Internacional de Sinais (CIS), e de noite um farol vermelho, indicativo de que possuem carga perigosa a bordo.

9 — Devido ao espaço livre de manobra do porto de Vila do Porto, é proibida a entrada de um navio no porto enquanto outro se estiver a fazer à saída.

10 — Em caso de ocorrência de um acidente marítimo, que se enquadre na tipificação estabelecida na regulamentação nacional e internacional aplicável, nomeadamente no Código de Investigação de Acidentes da Organização Marítima Internacional, no espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Vila do Porto, e atento o estabelecido na alínea c) do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, devidamente conjugado com o preceituado no artigo 48.º-A da lei n.º 80/2015, de 3 de agosto, e demais legislação e regulamentação aplicável, designadamente a Diretiva n.º 1/2010 da Autoridade nacional de Proteção Civil, o Capitão do

Porto assumirá o controlo e a coordenação das operações relacionadas com a situação de emergência criada, desempenhando as funções de Comandante das Operações de Socorro (COS).

11 — Considera-se navio desgovernado, para além dos designados na alínea f) da regra n.º 3, do RIEAM-72, o trem de reboque em que o navio rebocado não disponha de propulsão e/ou capacidade de governo própria.

12 — No porto de Vila do Porto, são considerados navios com capacidade de manobra reduzida, além dos designados na regra n.º 3 do RIEAM, 1972, os navios com características especiais identificadas pela Autoridade Portuária, ou que tenham pelo menos uma das seguintes características:

- Comprimento superior a 100 metros;
- Boca superior a 16 metros;
- Calado superior a 06 metros.

13 — Visando a garantia das condições de segurança, as embarcações do tráfego local, de pesca local e costeiras, e de recreio devem dar prioridade aos movimentos dos navios com capacidade de manobra reduzida, na aproximação ao porto, no interior do porto e nas manobras de atracação/largada e aproximação ao cais, bem como deverão facilitar os movimentos dos navios de guerra, navios de comércio, e navios ou embarcações de maior porte.

14 — Também por questões de segurança, todas as embarcações devem dar sempre um resguardo mínimo de 30 metros aos navios de comércio que transportem carga perigosa da classe 2 e 3, assinalados de dia pela bandeira BRAVO (de cor vermelha) do Código Internacional de Sinais (CIS), e de noite por um farol vermelho.

15 — Em qualquer situação, e em especial sob condições meteorológicas adversas de mar, vento, e visibilidade, nenhum navio ou embarcação deve executar manobras que possam por em risco a segurança da navegação na sua vizinhança, assim como das instalações portuárias ou quaisquer outras infraestruturas.

16 — Não é permitido fundear sem autorização, pairar ou permanecer no interior dos portos por qualquer forma que possa dificultar a navegação, bem como dentro das áreas de manobra, excetuando-se os casos de emergência, situação em que os navios ou embarcações devem manter bem visível a sinalização regulamentar, dando de imediato conhecimento do facto à Capitania do Porto de Vila do Porto, conforme apropriado, e se aplicável à Autoridade Portuária.

17 — O Capitão do Porto, como Autoridade Marítima Local, perante situações, circunstâncias, atividades ou operações específicas e com vista a verificar a observância das condições de segurança das diversas atividades que decorram no seu espaço de jurisdição, pode impor o policiamento dessas mesmas atividades, em conformidade com o disposto nos artigos 12.º e 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, e nos termos estabelecidos na Portaria n.º 210/2007, de 23 de fevereiro, com as alterações introduzidas pela Portaria 553-A/2008 de 26 de Junho, na versão conferida pela Declaração de Retificação n.º 48/2008 de 26 de agosto.

18 — Sem prejuízo do determinado no Capítulo XVIII deste Edital, no concernente a atividades em Domínio Público Hídrico, na área de jurisdição da Capitania do Porto de Vila do Porto:

a) Qualquer evento fica sujeito a prévia autorização da Capitania do Porto, nos termos do Decreto Legislativo Regional n.º 37/2008/A, de 5 de agosto, sem prejuízo das competências de outras entidades;

b) A prática individual e/ou coletiva de desportos náuticos, bem como as atividades de treino de coletividades, não deve interferir com a navegação comercial, nomeadamente de transporte de mercadorias e passageiros.

## Regra 7.ª

**Estados da Barra e Condições Meteorológicas**

1 — Em qualquer situação, e sobretudo sob condições meteorológicas adversas de mar e/ou visibilidade, nenhum navio ou embarcação deve executar manobras que possam pôr em risco a segurança da navegação na sua vizinhança, bem como das instalações portuárias ou quaisquer outras, devendo recorrer ao aconselhamento do serviço de pilotagem do Porto em caso de dúvida.

2 — Verificando-se condições meteorológicas e oceanográficas desfavoráveis, cuja intensidade e efeito possam comprometer a segurança da navegação, o Capitão do Porto, ouvida a Autoridade Portuária, no concernente ao estado das Barras poderá determinar a o seguinte:

a) Situação de imposição de restrições — Barra Condicionada — ficando interdita a embarcações com características a definir, nomeadamente em função do comprimento e/ou calado, ou — Barra Fechada — ficando interdita a toda a navegação no intuito de garantir a salvaguarda da vida humana, a segurança das embarcações e navios que praticam o Porto, assim como das instalações portuárias.

b) Nestas circunstâncias, as condições possíveis do estado da barra são:

- i) Barra fechada a toda a navegação;
- ii) Barra condicionada a embarcações de comprimento inferior a 35 metros;
- iii) Barra condicionada a embarcações de comprimento inferior a 15 metros;

c) A divulgação das restrições impostas ao estado da barra será feita através da promulgação de Avisos aos Navegantes;

d) Em caso de dúvidas sobre o estado da barra ou outros que se relacionem com a segurança da navegação, deverão ser contactados o Piquete da Polícia Marítima do Comando Local de Vila do Porto, ou ainda mediante consulta da ANAVNET — Avisos aos Navegantes (no sítio <http://anavnet.hidrografico.pt>).

#### Regra 8.ª

##### Avisos à navegação

1 — Sempre que se justificar, o Capitão do Porto, emite os necessários avisos à navegação local (segurança da navegação, assinalamento marítimo, interdição de áreas, fecho/condicionamento/abertura da barra, entre outras situações vitais), sendo afixados nas instalações da Capitania e em local de acesso público ou ainda mediante consulta da ANAVNET — Avisos aos Navegantes (no sítio <http://anavnet.hidrografico.pt>).

2 — Os avisos de condições meteorológicas adversas e os avisos à navegação (urgentes) são difundidos por “MRCC DELGADA” assim que recebidos e após o primeiro período de silêncio.

3 — Os boletins meteorológicos e os avisos à navegação (rotina/horários) são transmitidos diariamente às 09:35 e às 21:35 horas UTC (Tempo Universal Coordenado).

4 — As transmissões mencionadas no número precedente são executadas como abaixo descrito:

- a) A transmissão é executada em língua portuguesa e inglesa;
- b) São utilizados o canal 11 (VHF) e a frequência 2657KHz (HF) em radiotelefonia;
- c) São realizadas chamadas preliminares em Ch.16 e 2182KHz (VHF e HF para radiotelefonia) e em Ch.70 e 2187.5KHz (VHF e HF para DSC — Digital Selective Calling) a anunciar a transmissão subsequente;
- d) A transmissão de avisos de mau tempo e avisos à navegação (vitais ou urgentes) é sempre precedida dos sinais de alarme “Pane Pane” ou “Securité”, conforme aplicável.

5 — Os comandantes, mestres ou arrais, armadores ou representantes legais dos navios ou embarcações, podem obter os Avisos aos Navegantes em vigor junto da Capitania do Porto de Vila do Porto.

#### Regra 9.ª

##### Comunicações (VHF) e Serviço móvel marítimo

1 — O plano de comunicações em vigor nos portos da Ilha de Santa Maria, e demais espaços de jurisdição da Capitania do Porto de Vila do Porto, cumpre com o estabelecido na Portaria n.º 630/2002, de 12 de junho, retificado pela Declaração de Retificação n.º 26-D/2002, de 31 de julho, que aprova o Plano Nacional de Comunicações em VHF — Serviço Móvel Marítimo.

2 — Na aproximação e nos portos da ilha de Santa Maria, os navegantes devem, obrigatoriamente, manter escuta permanente no VHF IMM CH 13 — Segurança da navegação.

3 — Para além do canal de segurança da navegação, a navegação nos portos poderá ser chamada a manter escuta nos seguintes canais:

- a) VHF IMM CH 09/10 — Náutica de Receio (Marinas);
- b) VHF IMM CH 12 — Operações de carga/descarga de carga perigosa;
- c) VHF IMM CH 14 — Serviço de Pilotagem (só com serviço previsto);
- d) VHF IMM CH 16 — Canal de Chamada.

#### Regra 10.ª

##### Condução de embarcações sob a influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas

Nos termos conjugados dos Artigos 289.º e 292.º do Código Penal, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 400/82, de 23 de setembro, revisto e publicado pelo Decreto-Lei n.º 48/95, de 15 de março, do n.º 1, do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março, e da alínea g), do n.º 4 do mesmo artigo, é proibida a condução ou governo de embarcações sob a influência de álcool ou de outras substâncias estupefacentes ou psicotró-

picas, sendo que, em caso de acidente, para recolha de meios de prova, os intervenientes poderão ter de ser submetidos a rastreio para a sua deteção, sob pena de incorrer em infração punível nos termos da alínea f), n.º 1, do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de março.

## CAPÍTULO III

### Entrada e Saída de Navios nos Portos

#### Regra 11.ª

##### Normas gerais a observar na aproximação e acessibilidades dos portos

1 — Os atos e procedimentos aplicáveis ao acesso e saída de navios e embarcações dos portos da ilha de Santa Maria são executados na estrita observância do constante dos Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6 de novembro, n.º 124/2004, de 25 de maio, n.º 92/96, de 12 de julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 286/98, de 17 de setembro, e demais legislação aplicável.

2 — Compete ao Capitão do Porto recusar o acesso de navios e embarcações aos portos e fundeadouros que se encontrem no respetivo espaço de jurisdição, nomeadamente aos navios que tenham sido objeto de uma decisão de recusa em sede dos procedimentos legais previstos no âmbito do controlo de navios pelo Estado do porto — Port State Control (PSC).

3 — O recurso ao serviço de pilotagem é obrigatório no porto de Vila do Porto, de acordo com o previsto no Decreto-Lei n.º 48/2002, de 02 de março, conjugado com o Decreto Regulamentar Regional n.º 24/2002/A, de 30 de agosto.

4 — Em caso de necessidade comprovada ou determinada pelo Capitão do Porto, os rebocadores devem ser solicitados em tempo útil, que permita a sua chegada ao Porto de Vila do Porto.

5 — É obrigatória a assistência por pilotos às manobras dos navios que demandam o porto de Vila do Porto, na entrada, saída, acostagem, desacostagem, e manobras de fundear ou na execução de qualquer outra movimentação dentro do porto.

6 — Estão isentos da obrigação de recurso aos serviços de pilotagem os seguintes navios e embarcações:

- a) Embarcações da Armada e auxiliares de Marinha, nacionais;
- b) Embarcações costeiras nacionais ou outras que sejam temporariamente autorizadas a operar nesse tráfego, pertencentes à Autoridade Portuária ou ao seu serviço;
- c) Embarcações de tráfego local, rebocadores locais e embarcações locais auxiliares;
- d) Embarcações afetas a trabalhos portuários, no decurso dos mesmos;
- e) Embarcações de pesca local e costeira;
- f) Embarcações de recreio.

7 — O fundear ou a entrada no porto de navios com água aberta, fogo a bordo, limitações nos sistemas propulsor ou de governo e suscetíveis de provocar poluição, só é permitida com autorização do Capitão do Porto, o qual, recolhidos os pareceres da Autoridade Portuária, estabelecerá, caso a caso, os requisitos de segurança de navegação a serem observados.

8 — Os navios que demandam o porto de Vila do Porto devem ter em atenção as indicações fornecidas pelas cartas náuticas oficiais, nomeadamente navegando por forma a respeitar os resguardos, enfiamentos e/ou setores de entrada, definidos pelo assinalamento marítimo existente.

9 — Dada a configuração do porto de Vila do Porto, a navegação no seu acesso e no seu interior deve ser considerada como sendo feita num canal estreito, devendo por tal motivo serem observadas as disposições constantes do RIEAM-72.

10 — Os navios ou embarcações que demandam o porto de Vila do Porto devem manter sempre uma velocidade de segurança adequada que lhe permita tomar as medidas apropriadas e eficazes para evitar um abaloamento e para parar a uma distância adequada às circunstâncias e condições existentes, tendo em conta os fatores constantes da Regra 6 do RIEAM-72.

11 — Toda a navegação que pretende entrar ou sair do porto de Vila do Porto, com exceção das embarcações costeiras, locais e de recreio, deve estabelecer contacto em VHF — canal 14 ou 16 com os Pilotos, devendo depois utilizar o canal 14 para comunicações com o piloto.

12 — Os navios que transportem cargas perigosas devem estabelecer comunicações por fonia, canal 14, com os Pilotos a uma distância mínima de 4 milhas náuticas do porto de Vila do Porto.

13 — Na aproximação, entrada e saída dos portos da Ilha de Santa Maria, independentemente das condições meteorológicas os comandantes, os mestres ou arrais devem:

- a) Tomar conhecimento da previsão meteorológica e de ondulação;

b) Garantir que todos os equipamentos de navegação, comunicações, segurança propulsão e de governo se encontram em boas condições de funcionamento.

14 — Sob condições de mar e vento adversas, na aproximação ou afastamento aos portos da Ilha de Santa Maria, em especial sempre que a barra esteja condicionada ou estejam em vigor avisos de mau tempo, os comandantes, mestres ou arrais dos navios ou embarcações, devem:

a) Interditar a circulação de pessoas no exterior dos navios e embarcações, e ordenar que os tripulantes envergarem os coletes de salvação e se despojem de botas de borracha de cano alto ou qualquer outro equipamento/vestuário que possa condicionar a flutuabilidade;

b) Garantir que o pessoal se mantém em locais abrigados, envergando sempre o colete salva-vidas, sempre que se verifique a circulação de pessoal no exterior do navio ou embarcação;

c) Garantir a estanqueidade do navio ou embarcação mantendo as portas, escotilhas e vigias fechadas e desobstruídas, bem como assegurar que todo o material existente nos compartimentos funcionais, como artes e apetrechos de pesca, e espaços habitacionais, se encontram devidamente acondicionados e peados;

d) Garantir que as escadas e passagens/troncos de fuga se encontram desobstruídas.

15 — Informação adicional à supramencionada para a prática dos portos e portinhos, é veiculada através de Editais e Avisos aos Navegantes.

#### Regra 12.ª

##### Reboques

1 — O serviço de reboque no porto de Vila do Porto regula-se pelo preceituado no Decreto-Lei n.º 75/2001, de 27 de fevereiro.

2 — O serviço de reboque na área de jurisdição portuária é considerado serviço de interesse público, nos termos do Artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 75/2001, de 27 de fevereiro.

3 — Os trens de reboque que demandem ou larguem do Porto de Vila do Porto estão sujeitos a vistoria pela Capitania do Porto.

4 — Na área de jurisdição da Capitania do Porto de Vila do Porto, só é permitido o exercício do serviço de reboque por rebocadores, salvo condições excecionais e por razões estritas de segurança da navegação ou das instalações portuárias ou quaisquer outras infraestruturas, devidamente autorizadas pelo Capitão do Porto.

#### Regra 13.ª

##### Remoção de embarcações

1 — O proprietário e/ou armador devem proceder à remoção das embarcações identificadas em situação de abandono, no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar da entrada em vigor deste Edital, prazo a partir do qual serão promovidas as ações de fiscalização e remoção de acordo com o estabelecido nos n.ºs 1 a 6, do artigo 8.º, e n.ºs 1 a 6, do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 64/2005, de 15 de março.

2 — Findo o prazo mencionado no ponto prévio, sem que as embarcações tenham sido removidas, e sendo qualificadas como embarcações abandonadas, serão empreendidas as operações adequadas à sua remoção.

3 — O proprietário e o armador são ainda solidariamente responsáveis por todos os prejuízos causados pelo afundamento, encalhe, abandono, não remoção do navio, bem como pelos danos originados quando a remoção deste seja efetuada de forma defeituosa ou não atempada.

4 — O abandono do navio em resultado de acontecimento de mar não afasta a responsabilidade do proprietário, armador ou representante legal pelos prejuízos ou danos causados.

5 — O proprietário e o armador são solidariamente responsáveis pelo pagamento de todas as despesas resultantes das operações de remoção efetuadas ao abrigo do presente diploma sempre que as mesmas sejam suportadas por entidade administrativa, de acordo com o estabelecido no n.º 6 do artigo 8.º e n.º 1 do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 64/2005, de 15 de março.

6 — Para efeitos dos pontos anteriores, a entidade administrativa que suporte as despesas de remoção notificará o proprietário e o armador para proceder ao pagamento dos montantes devidos em prazo não superior a 60 (sessenta) dias.

#### Regra 14.ª

##### Procedimento de Remoção de Embarcações

Sem prejuízo do procedimento definido no Decreto-Lei n.º 64/2005, de 15 de março, poderão ser determinadas pelo Capitão do Porto, caso a caso e consoante as circunstâncias, procedimentos, medidas e diligências que, no âmbito da segurança da navegação e de pessoas e bens, se mostrem urgentes e necessárias quanto à retirada e/ou remoção de navios

ou embarcações encalhadas ou naufragadas no espaço de jurisdição da Capitania de Vila do Porto.

## CAPÍTULO IV

### Fundeadouros e amarrações

#### Regra 15.ª

##### Tipos de Fundeadouros

No espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Vila do Porto, existem dois tipos de fundeadouros: portuário ou de espera, sob jurisdição da Autoridade Portuária, e costeiro, sob jurisdição da Autoridade Marítima local.

#### Regra 16.ª

##### Localização

1 — Os locais destes fundeadouros constam nos documentos náuticos — Carta Náutica Oficial 46407 do Instituto Hidrográfico e Roteiros, dependendo a sua utilização depende de autorização prévia do Capitão do Porto e/ou da Autoridade Portuária.

2 — O Fundeadouro Portuário corresponde ao Fundeadouro Exterior de Vila do Porto, definido pelo cruzamento dos azimutes 019º ao farolim do molhe e 310º ao farolim denominado Malmerendo.

3 — O Fundeadouro costeiro corresponde ao Fundeadouro da Baía de São Lourenço, definido pelo cruzamento do enfiamento do farolim de São Lourenço, azimute 273º, com o azimute 195º ao farolim do Espigão.

4 — Às embarcações de recreio, pesca e tráfego local é permitido fundear fora das zonas de fundeadouro estabelecidas, desde que não exista impedimento nas cartas náuticas oficiais, e que não dificultem as manobras da restante navegação ou ponham em causa a sua própria segurança.

5 — Em casos excecionais e devidamente justificados, a manobra de fundear poderá ser autorizada e determinada pelo Capitão do Porto, em locais não previstos nos documentos náuticos — Cartas e Roteiros.

#### Regra 17.ª

##### Regras de prática de fundeadouros

1 — O fundeadouro portuário ou de espera destina-se aos navios com autorização prévia de entrada no porto de Vila do Porto que necessitam de aguardar entrada, desde que não apresentem quaisquer deficiências no aparelho de governo, aparelho propulsor, estabilidade e as condições meteorológicas e de mar presentes o permitam, sendo que para fundear deverão obter a correspondente anuência e seguir os procedimentos que lhes forem indicados pelo serviço de pilotagem, cujo recurso aos seus serviços é obrigatório nos termos do Decreto Regulamentar Regional n.º 24/2002/A de 30 de agosto.

2 — No fundeadouro Portuário ou de espera a pilotagem é obrigatória nas manobras de fundear/suspender.

3 — Para os navios na situação de arribada, quando não tenham o porto de Vila do Porto como destino, ou para aqueles que não tenham a intenção de o vir a praticar, ou ainda para aqueles que não tenham a intenção de voltar a praticá-lo após a saída para o mar, só poderão fundear com autorização expressa do Capitão do Porto.

4 — Os navios poderão ser ordenados a abandonar os fundeadouros portuários ou de espera, por ordem expressa do Capitão do Porto ou da Autoridade Portuária por razões de segurança, atendendo à previsão meteorológica ou estado do mar.

5 — Os comandantes, mestres ou arrais dos navios ou embarcações, quando fundeados, devem assegurar presença permanente a bordo de pessoal qualificado e suficiente de modo a:

a) Garantir a segurança do navio ou embarcação, da carga e das pessoas que se encontrem a bordo, em especial no respeitante a riscos de colisão, incêndio ou alagamento;

b) Proceder à largada de emergência, reforço da amarra, manutenção ou alteração da posição no fundeadouro, se as circunstâncias ou o Capitão do Porto assim o impuserem;

c) Manter estabelecidas as luzes correspondentes à situação de navio fundeado, assim como içar e transmitir os sinais regulamentares, designadamente em caso de nevoeiro;

d) Manter escuta permanente no VHF CH 13/16.

6 — Quando fundeados com limitações na instalação propulsora, os navios ou embarcações deverão ter obrigatoriamente e em permanência a assistência de rebocadores, salvo se dispensados pelo Capitão do Porto.

7 — Os navios fundeados podem estabelecer contacto com terra depois de devidamente autorizados pelo Capitão do Porto, e demais Autoridades competentes, sendo que, depois de autorizados, os contactos com terra devem ser efetuados por embarcações licenciadas para o efeito.

8 — Não é permitido arriar ou movimentar quaisquer embarcações próprias do navio, ou receber embarcações do exterior, sem prévia autorização do Capitão do Porto.

9 — Os navios que, por razões de abrigo do mau tempo, pretendam fundear nos fundeadouros estabelecidos ao longo da costa da ilha de Santa Maria, devem solicitar a devida autorização, indicando a posição onde pretendem fundear e as horas estimadas de chegada e saída do fundeadouro.

10 — Nas áreas dos fundeadouros é proibido depositar materiais, dragar, extrair areias ou realizar obras de qualquer natureza.

#### Regra 18.ª

##### Boias de amarração ou de viveiros de pesca

1 — A colocação de boias para amarração e viveiros de pesca, nos espaços sob jurisdição da Capitania do Porto de Vila do Porto, carece de parecer do Capitão do Porto, conforme estatuído nos Decretos-Leis n.ºs 44/2002, de 02 de março, 265/72, de 31 de julho, e no Decreto Legislativo Regional n.º 22/2011/A, de 04 de julho.

2 — A posição geográfica final do aparelho de amarração, dimensões e assinalamento se aplicável, devem ser comunicadas à Capitania do Porto, para elaboração de Aviso aos Navegantes e introdução nas publicações náuticas, caso seja considerado necessário.

3 — Nos espaços da responsabilidade da Autoridade Portuária, o licenciamento para estabelecer amarrações fixas dever-lhe-á ser dirigido, nos termos estabelecidos da alínea i) do artigo 2.º do DL 46/2002, de 02 de março.

4 — Obtido o licenciamento, o titular da licença deve entregar na Repartição Marítima da Capitania do Porto:

- a) Licenciamento/autorização da Autoridade Portuária;
- b) Esquema geral da amarração;
- c) Memória descritiva da amarração.

5 — O aparelho de amarração do flutuador será vistoriado pela Capitania do Porto, que terá um prazo de validade de um ano.

6 — Após o primeiro ano a amarração carece de certificação do seu estado, sendo que caso o aparelho não esteja certificado, poderá o mesmo ser levantado coercivamente, sendo os custos imputados ao titular da licença.

7 — No caso dos viveiros de pesca, o procedimento é idêntico devendo os requerentes obter respetiva autorização/licença do Departamento do Governo Regional responsável pelas pescas.

8 — Devem, ainda, ser observadas as seguintes disposições gerais:

- a) A amarração fixa só poderá ser utilizada com boas condições de tempo;
- b) A responsabilidade civil por danos provocados pela amarração fixa/viveiro pesca cabe ao titular da licença.

9 — As boias que não estiverem devidamente identificadas poderão ser coercivamente levantadas pelo Capitão do Porto.

## CAPÍTULO V

### Arribadas

#### Regra 19.ª

##### Procedimento de Arribada

1 — Os comandantes, mestres ou arrais, armadores ou representantes legais dos navios ou embarcações que pretendam praticar o Porto de Vila do Porto por motivo de arribada, devem apresentar previamente o pedido por ofício, fax ou para o endereço de correio eletrónico da Capitania do Porto de Vila do Porto, ou presencialmente pelos representantes legais dos navios ou embarcações na Capitania do Porto, com uma antecedência mínima de 24 horas em relação à hora prevista de chegada ao fundeadouro ou ao porto, indicando, no aplicável, os seguintes elementos:

- a) Elementos caracterizadores do navio, nomeadamente nome, tipo de navio, bandeira de registo e número IMO, conjunto de identificação, arqueação (GT), comprimento e calado máximo do navio à chegada;
- b) Motivo de arribada;
- c) Hora estimada de chegada (ETA);
- d) Número de pessoas embarcadas;

e) Tipo e quantidade de carga existente a bordo e sua condição, em especial de cargas e ou substâncias perigosas, sua classificação Internacional Maritime Dangerous Goods (IMDG) e quantidade;

f) Existência de passageiros clandestinos;

g) Existência de vidas humanas em perigo ou que necessitem de assistência;

h) Existência de risco de alagamento, afundamento, incêndio, explosão ou poluição;

i) Existência de danos, avarias e anomalias, que condicionem a estabilidade, a navegabilidade e ou manobrabilidade do navio;

j) Existência de condicionantes à utilização das ajudas à navegação, radar, comunicações, cartas náuticas, agulha ou sonda;

k) Indicação se vem rebocado e, caso afirmativo, o nome e potência do rebocador.

2 — Os navios ou embarcações que solicitem arribada estão sujeitos a vistoria técnica por perito da Capitania, nos termos do artigo 2.º, do Decreto-Lei n.º 370/2007, de 06 de novembro.

3 — Nos casos de manifesta urgência, não sendo possível cumprir a antecedência mínima de 24 horas em relação à hora prevista de chegada do navio ou embarcação ao fundeadouro ou ao porto, a formalização do pedido de arribada deverá ser devidamente fundamentada.

4 — Obtida a prévia autorização do Capitão do Porto para a arribada requerida, deverão os comandantes, mestres ou arrais, armadores ou representantes legais dos navios ou embarcações formalizar, explicitamente através da Janela Única Portuária (JUP), o respetivo aviso de chegada.

5 — Na indisponibilidade da Janela Única Portuária (JUP), a declaração por motivo de arribada deverá ser entregue por ofício, fax ou para o endereço de correio eletrónico da Capitania do Porto de Vila do Porto, ou presencialmente pelos representantes legais dos navios ou embarcações.

6 — Em resposta ao aviso de chegada por motivo de arribada, a Capitania do Porto emitirá através da Janela única Portuária (JUP), ou em caso de indisponibilidade desta, por ofício, telefax ou para o endereço de correio eletrónico dos comandantes, armadores ou representantes legais dos navios ou embarcações, com informação para a Autoridade Portuária e outras Autoridades e Entidades competentes que devam ser informadas no âmbito das suas competências, o despacho a definir as condições de acesso ao mar territorial ou a sua interdição.

7 — Depois de autorizado a praticar o porto, os comandantes, mestres ou arrais, armadores ou representantes legais dos navios ou embarcações, requerem à Capitania do Porto a realização das necessárias vistorias que atestem a reposição das condições de segurança a bordo, acompanhado do respetivo relatório de mar.

8 — A não declaração de arribada, ou as falsas declarações, constituem infração ao presente Edital, tendo como consequência a instauração de um processo de contraordenação, sendo aplicável o estabelecido na al. b), do n.º 2, do artigo 4.º, do Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de março.

## CAPÍTULO VI

### Entrada e Saída do Porto

#### Regra 20.ª

##### Aviso de chegada

1 — As embarcações ou navios que pretendam praticar o porto de Vila do Porto, excetuando navios de guerra, do Estado, de tráfego local, de pesca (exceto pesca do largo), rebocadores e auxiliares locais ou costeiros e de recreio, devem introduzir na Janela Única Portuária (JUP), o respetivo aviso de chegada, com as informações que permitam tomar conhecimento das operações pretendidas.

2 — Em caso de indisponibilidade da JUP, deverá ser entregue por ofício, fax ou para o endereço de correio eletrónico da Capitania do Porto de Vila do Porto, ou presencialmente pelos representantes legais dos navios ou embarcações,

3 — No respeitante à navegação comercial, é obrigatório comunicar as seguintes informações:

- a) Nome e número IMO;
- b) Respetivo agente ou outro representante legal;
- c) Datas e horas previstas de chegada (ETA) e de saída (ETD);
- d) Tipo de navio, arqueação bruta (GT), comprimento, boca e calado máximo previsto à chegada e à saída, meios auxiliares de manobra, potência da máquina propulsora e outras informações de eventuais anomalias que possam afetar a manobrabilidade da embarcação;
- e) Porto de escala anterior e seguinte;
- f) Objetivo da escala;
- g) Declaração das mercadorias perigosas (Hazmat);

- h) Passageiros a embarcar, desembarcar e em trânsito;
- i) Tripulantes a desembarcar ou embarcar;
- j) Passageiros clandestinos;
- k) Anomalias que o navio apresenta;
- l) Havendo lugar à realização de operações comerciais, a natureza e quantidade das mercadorias a movimentar em toneladas métricas;

4 — As informações indicadas no número anterior devem ser efetuadas com uma antecedência mínima de 4 horas, ou 24 horas no caso de cargas perigosas.

#### Regra 21.ª

##### Visita de entrada

1 — O Capitão do Porto, como Autoridade Marítima Local, é a autoridade competente para, em especial, executar atos de soberania e demais atos administrativos em matéria de visita de entrada, segurança da navegação, condições de acesso ao mar territorial, saída, proibição de saída de navios sob determinadas condições e emissão do despacho de largada.

2 — Qualquer navio ou embarcação que pratique o porto de Vila do Porto na condição de arribado será sempre sujeito à visita de entrada, efetuada pela Capitania do Porto, e executada no âmbito da Polícia Marítima.

3 — Nos termos definidos no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 370/2007, de 06 novembro, ficam, ainda, obrigatoriamente sujeitos a visita de entrada, pela Autoridade Marítima Local, os navios e embarcações que:

- a) Pretendam entrar no porto com avaria;
- b) Pretendam efetuar trabalhos a bordo que ponham em causa a segurança do navio, das pessoas, das instalações ou possam originar poluição marítima;
- c) Transportem carga ou substâncias perigosas;
- d) Transportem clandestinos;
- e) Arvorem bandeira de país não comunitário;
- f) Arvorando bandeira de país comunitário, sejam provenientes de porto de país não comunitário;
- g) Embarcações nacionais de pesca do largo e rebocadores do alto;
- h) Pretendendo aceder a águas territoriais ou fundeadouros, subsistam sobre eles fundadas suspeitas quanto à tripulação, carga ou à prática de qualquer ilícito penal ou contraordenacional.

4 — Os navios e embarcações que tenham avarias ou que pretendam efetuar trabalhos a bordo estão ainda sujeitos a vistoria técnica a realizar por perito da Capitania do Porto de Vila do Porto.

#### Regra 22.ª

##### Visita de saída

1 — Qualquer navio ou embarcação poderá ser sujeito a visita de saída pela Polícia Marítima, antecedendo a sua largada, sendo que estão obrigatoriamente sujeitos a realização de visita de saída, os seguintes navios e embarcações:

- a) Sempre que transportem cargas ou substâncias perigosas ou poluentes;
- b) Sempre que transportem clandestinos;
- c) Caso tenha efetuado reparações de avarias no porto que pela sua natureza possam pôr em causa o navio, a segurança da navegação, o porto, ou possam constituir um foco de poluição marítima, sendo que, nestes casos, e antes da visita de saída efetuada pela Polícia Marítima, estão também sujeitos a vistoria do perito da Capitania do Porto;
- d) Nos demais casos, quando o Capitão do Porto determinar, por decisão devidamente fundamentada.

2 — Quando, no decorrer da visita de saída, se verifique qualquer anomalia em relação ao navio ou embarcação, à carga ou às pessoas embarcadas, a Polícia Marítima informa o comandante, mestre ou arrais do navio ou embarcação das anomalias ou suspeitas identificadas suscetíveis de suspender a saída do navio ou embarcação.

3 — A suspensão da largada é confirmada pelo Capitão do Porto, e informada a Autoridade Portuária e as demais Autoridades ou Entidades competentes.

4 — O levantamento da suspensão de largada é efetuado pelo Capitão do Porto, sob parecer da respetiva Autoridade ou Entidade competente, na esfera de cuja competência ocorreu a situação que motivou a suspensão da saída do navio.

5 — Nos termos do n.º 2 do artigo n.º 8 do Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6 de novembro, nos casos em que ocorre visita de saída, o agente da Polícia Marítima que a realiza procede, após efetuadas as últimas verificações, à entrega do despacho de largada ao comandante, mestre ou arrais do navio ou embarcação.

#### Regra 23.ª

##### Despacho de largada

1 — O despacho de largada é o documento que atesta que um navio que larga do porto preenche todos os requisitos respeitantes à segurança, pessoas e bens embarcados e que cumpriu todas as formalidades necessárias e obrigações pecuniárias no espaço nacional.

2 — Estão isentos de despacho de largada:

- a) Os navios das marinhas de guerra e outros navios de Estado;
- b) Os navios e embarcações de tráfego local;
- c) Os navios e embarcações de pesca local e costeira;
- d) Os rebocadores e embarcações auxiliares, locais e costeiras.

3 — As EAV estão obrigadas a despacho de largada nos termos da legislação em vigor, sendo ainda obrigadas a:

- a) Informar a Capitania do Porto da hora prevista de chegada (ETA) com, pelo menos, duas horas de antecedência;
- b) Apresentar à Capitania do Porto comunicação de chegada no prazo máximo de uma hora após a atracação;
- c) Permanecer atracadas entre as 21:00 e as 07:00 horas locais, salvo autorização expressa, por escrito, do Capitão do Porto;
- d) Solicitar ao Capitão de Porto autorização de saída do porto com, pelo menos, duas horas de antecedência.

4 — A documentação necessária para a emissão do despacho de largada é fornecida à Capitania do Porto pelas Autoridades Portuária, Aduaneira, Sanitária e de Estrangeiros e Fronteiras, através da Janela Única Portuária (JUP) ou, em caso de indisponibilidade desta, deverá ser entregue por ofício, fax ou para o endereço de correio eletrónico da Capitania do Porto de Vila do Porto, ou presencialmente pelos comandantes, mestres ou arrais, armadores ou representantes legais dos navios ou embarcações.

5 — Nenhum navio ou embarcação pode largar do porto sem que tenha sido emitido o respetivo despacho de largada, salvo nas situações em que esteja isento.

6 — O despacho de largada é válido até às 24 horas do dia seguinte ao da assinatura pelo Capitão do Porto ou da entidade do órgão local da Autoridade Marítima Nacional em que aquele delegar competência para o efeito.

7 — O pedido de emissão do despacho de largada é formalizado através da Janela Única Portuária pelo aviso de saída, considerando-se como hora de notificação a hora da emissão deste.

8 — O aviso de saída é o formulário no qual os comandantes, mestres ou arrais, armadores ou os representantes legais dos navios ou embarcações, solicitam à Capitania do Porto de Vila do Porto e às Autoridades Portuária, Aduaneira, Sanitária e de Estrangeiros e Fronteiras, autorização para largar do porto, fornecendo, para o efeito, a informação necessária, incluindo a hora estimada de largada (ETD), bem como declaração que atesta a conformidade do navio ou embarcação, da tripulação, dos passageiros e da carga.

9 — Na indisponibilidade da Janela Única Portuária, o aviso de saída deverá ser entregue por ofício, telefax ou para o endereço de correio eletrónico da Capitania do Porto de Vila do Porto, ou presencialmente pelos representantes legais dos navios ou embarcações, juntamente com a declaração que atesta a conformidade do navio ou embarcação, da tripulação, dos passageiros e da carga.

10 — Verificadas as condições exigidas, o Capitão do Porto ou a entidade do órgão local da Autoridade Marítima Nacional em que aquele delegar competência para o efeito, emite o despacho de largada

11 — São proibidas quaisquer movimentações de carga ou de saída e entrada de pessoas a bordo a partir da notificação do despacho de largada ao comandante, mestre ou arrais do navio ou embarcação.

a) O despacho de largada é entregue aos comandantes, mestre ou arrais, armadores ou aos representantes legais do navio ou embarcação, durante o horário de atendimento ao público, sendo que, fora do horário de atendimento ao público, os responsáveis ou o representante legal do navio ou embarcação solicitam abertura da Capitania do Porto para a sua emissão.

## CAPÍTULO VII

### Permanência no Porto

#### Regra 24.ª

##### Procedimentos durante a permanência no porto

1 — Os navios com cargas perigosas a bordo, quando atracados ou fundeados devem ter a instalação propulsora em regime de prontidão, de forma a permitir-lhes a saída do porto ou do fundeadouro do modo

mais célere possível, por qualquer razão inopinada, não podendo estar atracados de braço dado.

2 — Às embarcações de pequeno porte é autorizada a atracação de braço dado a outra embarcação, até ao máximo de três.

3 — Qualquer ação de manutenção ou reparação, que conduza à imobilização da instalação propulsora dum navio fundeado ou atracado no porto de Vila do Porto, só pode ser executada após deferimento de requerimento dirigido ao Capitão do Porto, no qual sejam expressas as razões da necessidade da mesma.

4 — Os comandantes dos navios devem assegurar a presença permanente a bordo de pessoal qualificado e suficiente, por forma a:

a) Garantir a segurança do navio, da carga e das pessoas que se encontrem a bordo, especialmente nos casos de colisão, incêndio, água aberta ou mau tempo, quando fundeado;

b) Manter a posição no fundeadouro ou alterá-la se as circunstâncias assim o impuserem;

c) Proceder à vigilância ou eventual reforço da amarração quando atracado.

5 — Não é permitido arriar ou movimentar quaisquer embarcações próprias do navio, sem prévia autorização do Capitão do Porto.

6 — Os navios só poderão ter içada a bandeira da sua nacionalidade, outros sinais previstos no Código Internacional de Sinais e no RIEAM-72, o distintivo da companhia armadora e a bandeira portuguesa.

## CAPÍTULO VIII

### Trabalhos a Bordo

#### Regra 25.<sup>a</sup>

##### Trabalhos a bordo

1 — Os trabalhos de reparação efetuados a bordo de navios, embarcações ou outro material flutuante, durante a estadia nos fundeadouros ou atracados nos portos, serão realizados após obtida prévia autorização e licenciamento do Capitão do Porto.

2 — A realização de trabalhos a bordo, trate-se ou não de navios arribados, que pela sua natureza e ou pelos aparelhos e equipamentos, motores propulsores ou motores auxiliares a reparar, possam pôr em causa a segurança do navio, dos seus tripulantes ou constituir uma ameaça desproporcionada para a navegação, as instalações portuárias ou quaisquer outras infraestruturas, ou ainda para o meio marinho, implica a necessidade de acompanhamento e vistoria prévia por perito da Capitania do Porto, sem prejuízo das competências de outras Autoridades em razão da especialidade.

3 — Os requerimentos para autorização de trabalhos a bordo, devem ser remetidos à Capitania do Porto com uma antecedência de 24 horas, devendo os comandantes, mestres ou arrais, armadores ou representantes legais dos navios ou embarcações discriminar os seguintes elementos:

- Tipo de avaria ou deficiência;
- Tipo de trabalho a efetuar;
- Local da reparação ou equipamento afetado;
- Empresa reparadora;
- Técnico responsável e respetivo contacto;
- Duração prevista para a execução (incluindo a hora de início e fim dos trabalhos);
- Indicação do ponto de contacto (POC), correspondente meio de comunicação e responsável pelos trabalhos, para efeitos de coordenação e segurança.

4 — Os trabalhos a fogo a efetuar em espaços confinados de máquinas, na vizinhança de ou em tanques de combustível, de carga e ou substâncias perigosas ou poluentes, ou outros compartimentos que apresentem algum perigo, deverão ser precedidas de uma análise de atmosferas perigosas, cujo resultado deverá ser apresentado à Capitania do Porto.

5 — Eventuais alterações aos trabalhos licenciados ou a necessidade de trabalhos adicionais obrigam, sempre, a novos pedidos de autorização.

6 — Não são permitidos trabalhos de decapagem do costado em navios ou embarcações fundeadas ou atracadas, bem como decapagens ou pinturas que provoquem a contaminação do meio ambiente, nem ruídos a níveis superiores aos permitidos pelas entidades competentes.

7 — Não é permitido o lançamento ou despejo no mar, ou o abandono em domínio público marítimo, de quaisquer substâncias residuais, águas contaminadas, produtos petrolíferos ou ácidos, bem como de detritos nocivos, misturas e lixos ou outras matérias resultantes ou não, da execução de trabalhos de reparação.

8 — Não são permitidos trabalhos de manutenção nos navios atracados e que sejam portadores de cargas perigosas, quando estes trabalhos afetem o sistema propulsor ou a operacionalidade do navio.

9 — O comandante do navio ou embarcação alvo de acontecimento de mar, deve elaborar “Relatório de Mar”, de acordo com o estabelecido no artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 384/99, de 23 de setembro, e apresentá-lo no prazo de 48 horas a contar do momento da atracação no porto ou marina.

10 — Qualquer navio ou embarcação sobre o qual tenha sido efetuado relatório de mar, deve ser sujeito a vistoria técnica por perito da Capitania, antes de qualquer intervenção de manutenção corretiva.

11 — Uma vez concluídos os trabalhos necessários para ultrapassar as deficiências identificadas, é efetuada vistoria técnica a bordo pelo perito da Capitania do Porto para verificação da reposição das condições de segurança e operacionalidade.

## CAPÍTULO IX

### Avárias a bordo

#### Regra 26.<sup>a</sup>

##### Procedimento em caso de avarias a bordo

1 — Qualquer deficiência ou avaria a bordo de um navio ou embarcação que afete, ou que reúna condições para potencialmente vir a afetar, a segurança da navegação ou causar algum dano no meio marinho, deverá ser prontamente comunicada pelos comandantes, mestres ou arrais, armadores ou representantes legais dos navios ou embarcações à Capitania do Porto de Vila do Porto.

2 — A entrada nos portos de navios ou embarcações com alagamento, incêndio, limitações nos sistemas de propulsão, governo e manobra, suscetíveis de comprometer a segurança do navio, ou de constituir ameaça desproporcionada para o meio marinho, só será permitida após autorização do Capitão do Porto, que estabelecerá, caso a caso, as condições a observar.

3 — Depois de autorizado a praticar o porto, os comandantes ou arrais, armadores ou representantes legais dos navios ou embarcações requerem à Capitania do Porto a realização das necessárias vistorias que atestem a reposição das condições de segurança a bordo e procedem à entrega do respetivo relatório de mar, onde seja descrito pormenorizadamente o ocorrido.

## CAPÍTULO X

### Cargas e substâncias perigosas

#### Regra 27.<sup>a</sup>

##### Cargas e substâncias perigosas

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

2 — Os navios e as embarcações que sejam movidas ou transportem cargas e substâncias perigosas, as quais podem afetar o meio ambiente e seus recursos ou pôr em risco a segurança dos bens e/ou de outros utilizadores dos espaços de jurisdição marítima, devem, ainda, em especial, observar as seguintes regras:

a) Condições de segurança especiais impostas aos navios que transportam as seguintes cargas e/ou substâncias perigosas do código IMDG da IMO:

- Classe 1 (Explosivos);
- Classe 2 (Gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sobre pressão);
- Classe 3 (Líquidos inflamáveis);
- Classe 4 (sólidos inflamáveis);
- Classe 5 (Substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos);
- Classe 6 (Substâncias venenosas/tóxicas e infecciosas);
- Classe 7 (Substâncias radioativas);
- Classe 8 (Substâncias corrosivas);
- Classe 9 (Substâncias e artigos perigosos diversos).

b) Os comandantes, armadores, ou representantes legais dos navios ou embarcações que transportem cargas e/ou substâncias perigosas em trânsito, que pretendam demandar o Porto de Vila do Porto, ou que neste pretendam efetuar embarque ou desembarque de tais cargas, devem informar, com uma antecedência mínima de 48 horas, a Capitania do Porto de Vila do Porto, para além da Autoridade Portuária e outras Autoridades ou Entidades competentes, nos termos estabelecidos do Decreto-Lei



n.º 180/2004, de 27 de julho, alterado pelos Decreto-Lei n.º 236/2004, de 18 de dezembro, n.º 51/2005, de 25 de fevereiro e n.º 263/2009, de 28 de setembro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 52/2012, de 7 de março, e pelo Decreto-Lei n.º 121/2012, de 19 de junho, declarando na JUP a carga e ou substâncias perigosas;

c) Em caso de indisponibilidade da JUP, os comandantes, mestres ou arrais, armadores ou representantes legais dos navios ou embarcações deverão realizar essa declaração por ofício, telefax ou correio eletrónico, ou presencialmente pelos representantes legais dos navios na Capitania do Porto;

d) A declaração da carga e/ou substâncias perigosas embarcadas deverá ser sempre entregue antes da entrada em águas territoriais, para que, no âmbito da segurança da navegação, sejam estabelecidas eventuais formas de acesso ao mar territorial ou a sua interdição, assim como outras instruções que se revelem necessárias;

e) No caso do transporte deste tipo de cargas entre ilhas, a Capitania deve ser informada com pelo menos 12 horas de antecedência, ou à partida do porto anterior;

f) O manifesto da carga e ou substâncias perigosas deve, entre outros, indicar os seguintes elementos:

- i) Nome e tipo de navio, bandeira de registo, número IMO, arqueação (GT), comprimento e calado máximo do navio à chegada;
- ii) Número de pessoas embarcadas;
- iii) Tipo e quantidade de carga e ou substâncias perigosas e respetiva(s) classificação(ões) do código IMDG da IMO, assim como a sua composição, de acordo com ficha de segurança de produto;
- iv) Hora estimada de chegada (ETA).

g) Em resposta ao manifesto da carga de substâncias perigosas, o Capitão do Porto emitirá um despacho a definir as condições de acesso ao mar territorial e/ou as medidas de segurança a adotar para acesso ao porto, informando a Administração Portuária;

h) Os navios ou embarcações que transportem cargas e/ou substâncias perigosas não poderão atracar de braço dado com outro qualquer navio;

i) Devido à configuração do porto de Vila do Porto, os navios tanques (que transportam substâncias da classe 2 e 3 do código IMO), deverão atracar aproados para a saída do porto, de modo a facilitar a manobra de saída, em caso de emergência;

j) As operações de carga, descarga e trânsito de substâncias perigosas, só podem ser executadas após vistoria por perito da Capitania, e com acompanhamento da Polícia Marítima, tendo em atenção as condições especiais de segurança, nomeadamente o risco e a perigosidade destas operações;

k) A carga, descarga e movimentação de carga de substâncias perigosas, ainda que em trânsito, será objeto de despacho do Capitão do Porto, relativamente ao acompanhamento a ser feito pela Polícia Marítima, tendo em conta cada caso concreto, e nos seguintes moldes:

- (1) Embarque: desde o início da carga até à largada do navio do porto;
- (2) Desembarque: desde que o navio atraca até à descarga da carga;
- (3) Em trânsito: com a carga a bordo, desde que o navio atraca até à largada do porto.

l) A operação de carga e descarga de substâncias radioativas, qualquer que seja a quantidade e natureza, requer a autorização da Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança, e Serviços Marítimos — DGRM, para além das autorizações do Instituto Tecnológico e Nuclear, I. P., da Direção-Geral da Saúde e, no aplicável, outras entidades competentes.

m) A não declaração da carga de substâncias perigosas, de condicionantes, ou as falsas declarações, constituem infração contraordenacional ou criminal;

n) Os Comandantes dos navios devem manter a bordo o grau de prontidão adequado ao material que transportam e pessoal existente, de forma a poder efetuar uma largada de emergência, bem como a ter capacidade para combater focos de incêndios a bordo, com rapidez e eficácia ou dar resposta a qualquer incidente que ocorra com carga e ou substâncias perigosas;

o) Sempre que se verifiquem factos ou situações que coloquem em risco o meio marinho ou que afetem a segurança da navegação na sua vizinhança, assim como das instalações portuárias ou quaisquer outras infraestruturas, o Capitão do Porto poderá restringir movimentos ou impor restrições aos navios causadores de tal risco;

p) Devido aos riscos acrescidos que podem ocorrer da utilização de engenhos pirotécnicos (very-lights ou foguetes e fogo de artifício) que possam ser lançados por motivos festivos ou outros, não serão efetuadas movimentações de cargas da classe 1 a 4 do código IMO, em navios atracados no porto durante os períodos em que estes lançamentos ocorrerem dentro da área portuária, nem poderão estar atracados navios tanques carregados no porto;

q) A execução de tiros de salva dentro da área portuária, a partir de bordo ou de terra, carece de autorização do Capitão do Porto, sem prejuízo das demais autorizações de outras entidades;

r) As operações portuárias que envolvam cargas de pó de cimento a granel, por se tratar de uma matéria nociva quando inalada e facilmente transportada pelo vento, só poderão ser efetuadas com condições meteorológicas de vento favoráveis e serão sujeitas a policiamento pela Polícia Marítima na modalidade de definir em despacho do Capitão do Porto, tendo em conta cada caso concreto. São excluídos da imposição de policiamento os navios que efetuem cargas e descargas de pó de cimento em circuito fechado e para instalações apropriadas para o efeito.

Regra 28.ª

#### Substâncias explosivas

(Classe 1 do código IMO)

1 — No caso de substâncias explosivas (Classe 1 do código IMO), as operações portuárias deverão ser efetuadas sob a direção de um oficial de bordo e na sua presença.

2 — Por razões de segurança, o trânsito destas substâncias no interior do Porto será sempre acompanhado pela Polícia Marítima, em modalidade a definir em despacho do Capitão do Porto, tendo em conta cada caso concreto.

Regra 29.ª

#### Trasfega de combustíveis fora de condutas próprias

(cargas perigosas classe 3)

1 — O abastecimento de navios ou embarcações, de combustíveis ou lubrificantes, para consumo próprio, com recurso a camião cisterna, ou a trasfega a partir de latas e ou bidões com mais de 30 litros, que ocorram fora de terminais especializados, bem como a descarga e receção de resíduos poluentes gerados nos navios ou embarcações, ou de resíduos de carga, por razões de segurança são, no aplicável, precedidos de vistoria a efetuar por perito da Capitania do Porto, destinada a avaliar a viabilidade de se efetuar em segurança a operação pretendida, e sendo-lhe definido policiamento pela Polícia Marítima na modalidade de definir em despacho do Capitão do Porto, tendo em conta cada caso concreto, em especial o risco e a perigosidade da operação.

2 — Os comandantes, mestres ou arrais, armadores ou representantes legais dos navios ou embarcações que pretendam efetuar o embarque de combustíveis ou lubrificantes, para consumo próprio, com recurso a camião cisterna ou a trasfega a partir de latas e ou bidões, fora de terminais especializados, devem requerer, com a antecedência mínima de 8 horas, autorização à Capitania do Porto, sem prejuízo das demais autorizações requeridas.

3 — No abastecimento de combustíveis ou lubrificantes, bem como a descarga de resíduos poluentes gerados nos navios ou embarcações, ou de resíduos de carga, deverão ser adotadas as seguintes normas de segurança:

a) Içar a bandeira Bravo do Código Internacional de Sinais (CIS), de dia e uma luz vermelha à noite, durante as operações;

b) Instituir a bordo a proibição de fumar ou fazer lume;

c) No interior da área de segurança delimitada, apenas será permitida a permanência de pessoal necessário à operação, que não deve ser portador de fósforos, isqueiros, armas de fogo, calçado com solas cardadas, nem fazer uso de telemóvel;

d) Todas as viaturas que necessitem circular dentro da área de segurança, ou nela estacionar, deverão estar munidas de tapa chamas ou proteção de escape;

e) As tomadas de combustível do navio ou embarcação, bem como os respiradouros dos tanques recetores, deverão estar munidas de tabuleiros de retenção de fugas de líquidos;

f) Manter estanque as ligações às tomadas de bordo, caso contrário, é necessário dispor de válvula de disparo automático;

g) O circuito de incêndios do navio ou embarcação deve estar em carga e pronto a ser utilizado. No caso de embarcação sem circuito de incêndios, deverão existir pelo menos dois homens a bordo com extintores prontos a intervir em caso de necessidade;

h) Os embornais que existirem, devem estar tapados de forma a evitar qualquer derrame para a água;

i) Em todos os abastecimentos com camião cisterna, deve ser estabelecido um perímetro de segurança, com postes e corrente ou fitas, com pelo menos 3 metros de afastamento do camião cisterna;

j) Caso a embarcação a abastecer se encontre atracada de braço dado a outra, a operação só pode ser realizada com autorização expressa por escrito do proprietário ou armador da outra embarcação.

Regra 30.<sup>a</sup>**Trasfega de combustíveis através de condutas próprias**

(cargas perigosas classe 3)

1 — O abastecimento a navios ou embarcações, de combustíveis para consumo próprio através dos encanamentos fixos existentes no cais comercial, por razões de segurança são, no aplicável, precedidos de vistoria, a efetuar por perito da Capitania do Porto, destinada a avaliar a viabilidade de se efetuar em segurança a operação pretendida, e policiamento pela Polícia Marítima na modalidade a definir em despacho do Capitão do Porto, tendo em conta cada caso concreto, em especial o risco e a perigosidade da operação.

2 — Os comandantes, armadores ou representantes legais dos navios que pretendam efetuar o embarque de combustíveis, para consumo próprio, em terminais especializados, devem requerer, com a antecedência mínima de 8 horas, autorização à Capitania do Porto, sem prejuízo das demais autorizações requeridas.

3 — Neste tipo de abastecimento de combustíveis, deverão ser adotadas as seguintes normas de segurança:

a) Cumprir os pontos de a) a j) do n.º 3 da Regra 29.<sup>a</sup>;

b) Estabelecer uma área de segurança em torno do navio com pelo menos 20 metros de afastamento, definida por vedação feita com postes e corrente ou fita;

Regra 31.<sup>a</sup>**Trasfega de combustíveis em condutas próprias a navios petroleiros**

(cargas perigosas classe 3)

1 — A trasfega de combustíveis a navios tanques, é feita através dos encanamentos fixos existentes no cais comercial.

2 — Por razões de segurança é precedida de vistoria a efetuar por perito da Capitania do Porto, destinada a avaliar a viabilidade de se efetuar em segurança a operação pretendida, e policiamento pela Polícia Marítima na modalidade a definir em despacho do Capitão do Porto, tendo em conta cada caso concreto, em especial o risco e a perigosidade da operação.

3 — Os comandantes, armadores ou representantes legais dos navios que pretendam efetuar este tipo de operação, devem requerer com a antecedência mínima de 8 horas autorização à Capitania do Porto, sem prejuízo das demais autorizações requeridas.

4 — Neste tipo de trasfegas, deverão ser adotadas as seguintes normas de segurança:

a) Cumprir os pontos a) e b) do n.º 3 da Regra 29.<sup>a</sup>;

b) Do lado do mar é interdita a aproximação de navios a menos de 30 metros do navio em operação, sendo que sempre que for determinado pelo Capitão do Porto, esse resguardo será assinalado por boias sinalizadoras fundeadas no espelho de água antes do início da operação que serão retiradas pela Polícia Marítima após o final da operação;

c) Deve ser mantida distância entre navios tanques atracados e outros navios superior a 30 metros;

d) É proibida a circulação de guindastes ou gruas, do navio ou do porto, na área de segurança durante a operação, bem como outro tipo de trasfegas em simultâneo;

e) Deve ser assegurada a presença no cais um piquete de bombeiros em prontidão, com meios adequados de combate a incêndios enquanto decorre este tipo de operações, exceto para operações com Fuel Oil;

f) Nas situações em que tal seja determinado pelo Capitão do Porto, deverá estar um rebocador em prontidão, com meios de combate a incêndios, enquanto decorrem as operações de carga/descarga dos navios tanques;

g) O início da operação só poderá ter lugar depois de inspeccionadas e asseguradas as condições de segurança pela Autoridade Portuária, pelo operador (entidade responsável pela movimentação do produto), pelo representante do comandante do navio, pelo responsável dos bombeiros presente e pela Polícia Marítima;

h) Os navios tanques atracados, quando carregados, deverão ter uma área de segurança de pelo menos 20 metros do lado do cais, em todo o comprimento do navio.

Regra 32.<sup>a</sup>**Movimentação de explosivos**

(cargas perigosas classe 1)

1 — A movimentação deste tipo de cargas, por razões de segurança é precedida de vistoria a efetuar por perito da Capitania do Porto, destinada a avaliar a viabilidade de se efetuar em segurança a operação pretendida, e policiamento pela Polícia Marítima na modalidade a definir em

despacho do Capitão do Porto, tendo em conta cada caso em concreto, em especial o risco e a perigosidade da operação.

2 — Os comandantes, armadores ou representantes legais dos navios que pretendam efetuar este tipo de operação, devem requerer com a antecedência mínima de 8 horas autorização à Capitania do Porto, sem prejuízo das demais autorizações requeridas.

3 — Na movimentação de explosivos, deverão ser adotadas as seguintes normas de segurança:

a) No caso de substâncias explosivas (Classe 1 do código IMO), as operações portuárias deverão ser efetuadas sob a direção de um oficial de bordo e na sua presença, sendo que, por razões de segurança, o trânsito destas substâncias no interior do porto será sempre acompanhado pela Polícia Marítima, em modalidade a definir em despacho do Capitão do Porto, tendo em conta cada caso em concreto;

b) Sempre que houver cargas ou descargas de material explosivo, não poderão haver, simultaneamente, a menos de 200 metros, navios tanques carregados no porto, nem operações de reabastecimento de navios ou embarcações;

c) As cargas de material explosivo serão sempre as primeiras a desembarcar e de imediato retiradas para fora do porto;

d) No caso de embarque serão as últimas a embarcar, vindas diretamente do exterior do porto, aplicando-se este procedimento também às cargas em trânsito. Ou seja, não existe movimentação de nenhuma outra carga, enquanto existirem explosivos a bordo.

Regra 33.<sup>a</sup>**Movimentação de cargas perigosas**

(Classes 2, 4, 5, 6, 8 e 9)

1 — A movimentação deste tipo de cargas, por razões de segurança, é precedida de vistoria a efetuar por perito da Capitania do Porto, destinada a avaliar a viabilidade de se efetuar em segurança a operação pretendida, e policiamento pela Polícia Marítima na modalidade a definir em despacho do Capitão do Porto, tendo em conta cada caso concreto em especial o risco e a perigosidade da operação.

2 — Os comandantes, armadores ou representantes legais dos navios que pretendam efetuar este tipo de operação, devem requerer autorização à Capitania do Porto com a antecedência mínima de 8 horas, sem prejuízo das demais autorizações requeridas.

## CAPÍTULO XI

**Cargas não perigosas**Regra 34.<sup>a</sup>**Transporte de animais vivos a bordo de navios de passageiros inter-ilhas**

1 — O transporte deve ser acompanhado por uma autorização dos competentes Serviços Agrários, nos termos do n.º 1 do anexo I do DL 265/2007, de 24 de julho, para, pelo menos, o transporte rodoviário em causa;

2 — Ressalvando determinações das autoridades competentes em matéria de natureza veterinária, os animais não devem de estar mais de 8 horas embarcados.

3 — No caso de ser previsível mais de 8 horas até ao destino final, mas escalando um porto intermédio, os animais devem ser desembarcados e reembarcados posteriormente antes do navio largar desse porto intermédio.

4 — Os veículos rodoviários utilizados no transporte devem ser peados nos termos do anexo I, capítulo II, n.º 3 do regulamento (CE) n.º 1/2005 do conselho, de 22 de dezembro de 2004.

5 — O transporte deve ser realizado por via de reboque ou atrelado, nunca em contentores ou jaulas.

6 — Quando o transporte demore mais do que 3 horas, deve existir um responsável pelo acompanhamento adequado ao animal em causa.

Regra 35.<sup>a</sup>**Transporte de armas e munições a bordo de navios de passageiros inter-ilhas**

O transporte e armazenamento de armas de fogo e munições a bordo dos navios de passageiros inter-ilhas são permitidos, desde que cumpridas as seguintes normas:

a) O transporte de armas de fogo deverá ser feito exclusivamente num compartimento fechado, designado para o efeito, cuja chave deverá estar na posse do comandante do navio;

b) Não é permitido o transporte de armas dentro das viaturas ou noutra local de acesso público;

c) As armas e munições são rececionadas pela Polícia Marítima, até 01h30 m antes da largada do navio, que fará a entrega ao comandante do navio e assegura que as mesmas são colocadas em lugar seguro e fechado a bordo;

d) É proibida a detenção ou o porte de arma de fogo sob influência do álcool ou de outras substâncias estupefacientes ou psicotrópicas.

e) No porto de destino, as armas e munições deverão ser entregues aos seus proprietários na presença da Polícia Marítima.

## CAPÍTULO XII

### Poluição

Regra 36.<sup>a</sup>

#### Poluição do Meio Marinho

1 — Nos termos estabelecidos no Decreto-Lei n.º 235/2009, de 26 de setembro, constitui contraordenação de poluição do meio marinho toda a descarga ou derrame de produtos poluentes suscetível de provocar alterações às características naturais do meio marinho, bem como toda a operação de imersão não autorizada, e ainda qualquer prática que introduza ou deposite no meio marinho direta ou indiretamente, substância ou organismo que contribua para a degradação do ambiente e possa fazer perigar ou danificar bens jurídicos, nomeadamente:

a) Que produza danos nos recursos vivos e no sistema ecológico marinho;

b) Que cause prejuízo às outras atividades que nos termos da lei se desenvolvam no meio marinho.

2 — Sempre que as ocorrências poluentes envolvam agressões de grandes proporções ao meio marinho, designadamente graves prejuízos para o ecossistema ou perigo de contágio para as vidas humanas, e de acordo com o definido nos artigos 278.º, 279.º e 280.º do Código Penal, na redação atual, configurar ilícito criminal.

3 — Em caso de poluição, sem prejuízo de eventual crime, para além das coimas que venham a ser aplicadas pela entidade responsável, são ainda devidos os pagamentos das despesas resultantes das medidas tomadas no seu combate ou ações de limpeza, bem como o pagamento de eventuais indemnizações.

4 — É também proibido o depósito e/ou abandono de quaisquer objetos, nomeadamente, bidons, paletes, madeiras ou outros de igual teor, os quais constituam ou possam vir a constituir fonte de poluição quer em terra quer no mar.

5 — É proibido o lançamento à água, tanto de bordo das embarcações como do cais ou margens, dentro ou fora das áreas dos portos, de quaisquer destroços, detritos, objetos ou materiais (plásticos, redes, madeiras, embalagens, etc.) flutuantes ou não, que possam poluir, as águas ou contribuir para o assoreamento dos portos.

6 — Qualquer incidente de poluição de que se tenha conhecimento deve ser prontamente comunicado à Capitania do Porto.

7 — A fim de evitar a poluição indiscriminada por meios químicos de combate à poluição, que poderão provocar formas ainda mais graves de contaminação, devem ser observadas as seguintes disposições:

a) O uso de dispersante é interdito nos portos e em águas pouco profundas, por constituir numa fonte adicional de poluição do meio marinho;

b) O uso de dispersante nas restantes águas não referidas na alínea anterior deve ser precedido de autorização da Autoridade Marítima, devendo tal utilização ser analisada caso a caso;

c) Os dispersantes só deverão ser aplicados se for totalmente impossível retirar para depósitos, por meios mecânicos ou outros, os agentes poluentes, ou se houver perigo imediato de incêndio que afete os navios.

8 — Os lastros permanentes e o segregado só poderão ser bombeados para as águas do mar se não estiverem contaminados com qualquer produto poluente e após prévia autorização da Capitania do Porto, ouvida a Autoridade Portuária, sendo que, em caso de dúvida, será exigida amostra do lastro, que deverá ser selada na presença do legal representante do navio, da Autoridade Marítima e da Autoridade Portuária.

9 — O lastro proveniente dos tanques de carga só pode ser bombeado para terra.

## CAPÍTULO XIII

### Vistorias

Regra 37.<sup>a</sup>

#### Vistorias a navios e embarcações

1 — No âmbito da atividade de vistoria, a Capitania do Porto de Vila do Porto, como órgão local da Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), assegura, nos termos estabelecidos, os seguintes atos técnicos e administrativos:

a) Vistorias de manutenção, para renovação ou prorrogação dos certificados de navegabilidade, certificados de navegabilidade especiais, certificados de linhas de água carregada, vistorias às inscrições no casco e, quando aplicável, a emissão de respetivos certificados das seguintes embarcações nacionais:

i) Embarcações de pesca local e costeira inferior a 24 m de comprimento;

ii) Embarcações de recreio tipos 4 e 5;

iii) Embarcações registadas no tráfego local, com exceção das que transportam mais de 12 passageiros;

iv) Embarcações auxiliares locais e costeiras, incluindo marítimo-turísticas;

v) Rebocadores locais e costeiros;

vi) Embarcações auxiliares costeiras, incluindo embarcações marítimo-turísticas, e rebocadores costeiros, exceto para emissão de certificados de lotação de segurança.

b) Vistoria para efeitos de demolição ou desmantelamento de embarcações nacionais, comunitárias ou de países terceiros;

c) Vistorias de registo das seguintes embarcações:

i) Motas de água e jet-skis;

ii) Embarcações de recreio tipos 4 e 5.

d) Vistorias de verificação de condições de segurança em embarcações nacionais, comunitárias e de países terceiros, de qualquer tipo, que tenham sido afetadas em resultado de sinistro ou solicitado trabalhos cuja natureza afete a sua segurança, nomeadamente, entre outros, encalhe, colisão, intervenções no aparelho propulsor, trabalhos a fogo na vizinhança de ou em tanques de combustível);

e) Vistoria de condições de segurança às embarcações de pesca com pavilhão não nacional, de comprimento superior a 24 metros;

f) Vistorias para verificação de condições de segurança em embarcações nacionais, comunitárias e de países terceiros, de qualquer tipo, que tenham solicitado uma arribada forçada por motivo de avaria;

g) Vistorias a embarcações e outro material flutuante, de pavilhão não nacional, envolvidas em obras portuárias (dragagens, por exemplo) para efeitos da emissão de certificados de navegabilidade;

h) Vistorias para arqueação de embarcações do tráfego local (com exceção das que transportem mais de 12 passageiros) auxiliares locais sem motor e pesca local, desde que estejam dispensadas da apresentação de projeto de construção ou modificação (arqueação inferior a 10 TAB);

i) Vistorias com vista à emissão de certificados de navegabilidade especiais, que incluem os requisitos impostos para a viagem, designadamente no que respeita a reforço da lotação de segurança, meios de bordo e condições de mar e tempo, para as embarcações locais poderem efetuar navegação costeira.

## CAPÍTULO XIV

### Pesca

Regra 38.<sup>a</sup>

#### Pesca profissional

1 — O exercício da pesca profissional é regulado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 29/2010/A, de 9 de novembro, alterado e republicado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 31/2012/A, de 6 de julho.

2 — Os portos da Classe D, nos termos do definido pelo artigo 5.º do Decreto Legislativo Regional n.º 24/2011/, de 22 de agosto (aprova o sistema portuário dos Açores), bem como as áreas destinadas à pesca profissional nos Portos das classes A, B e C (núcleos de pesca), são espaços que se encontram sob a jurisdição do departamento do Governo Regional responsável pelas pescas, regendo-se a sua prática pela Portaria n.º 17/2014, de 28 de março (regulamento de gestão dos portos de pesca e núcleos de pesca da Região Autónoma dos Açores), assim como por regulamentação complementar estabelecida particularmente para cada porto ou núcleo de pesca.

3 — O exercício da pesca é proibido:

a) Na zona de aproximação ao porto de Vila do Porto, dentro do porto e marina, ou outros locais que causem prejuízos à segurança da navegação;

b) Nas proximidades de esgotos, zonas balneares, acessos a estabelecimentos de aquicultura e as zonas de produção natural de recursos vivos.

#### Regra 39.<sup>a</sup>

##### Pesca lúdica

1 — O exercício da pesca Lúdica e desportiva é regulado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 9/2007/A, de 19 de abril.

2 — No exercício da pesca lúdica embarcada é proibido deter, transportar ou manter a bordo outras artes de pesca que não as previstas no diploma regulador da sua prática.

3 — Não é permitido aos praticantes de pesca lúdica abandonar nas zonas portuárias ou costeiras partes ou sobras dos iscos e engodos utilizados.

4 — A prática da pesca lúdica embarcada é proibida, no interior de todos os portos e portinhos sob jurisdição da Capitania do Porto de Vila do Porto.

5 — A utilização de embarcação tipo caiaque ou canoa, com registo de embarcação de recreio, para o exercício da pesca lúdica, só é permitida durante o período diurno, até uma hora antes do ocaso do sol, não podendo a embarcação afastar-se para além de meia milha náutica da linha de costa, com boa visibilidade e bom tempo.

6 — O praticante deve manter sempre envergado colete de salvação ou um auxiliar de flutuação.

#### Regra 40.<sup>a</sup>

##### Pesca submarina

1 — O exercício da pesca submarina ou caça submarina é regulado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 9/2007/A, de 19 de abril.

2 — A pesca submarina só pode ser exercida com instrumentos de mão ou de arremesso.

3 — No exercício da pesca submarina é proibido o transporte ou a manutenção a bordo de embarcação, em simultâneo, de qualquer aparelho de respiração artificial ou auxiliar conjuntamente com armas de pesca submarina, à exceção de um tubo respirador (snorkel).

4 — As armas utilizadas na pesca submarina só podem ter como projétil uma haste ou arpão com pontas.

5 — É expressamente proibido o porte fora de água de armas de pesca submarina carregadas em condições de disparo imediato, bem como em zonas onde o exercício da pesca submarina seja proibido.

6 — O exercício da pesca submarina é assinalado à superfície, obrigatoriamente, com uma boia de cor amarela, laranja ou vermelha, de forma esférica ou cilíndrica, munida de uma bandeira, de qualquer material.

7 — A pesca submarina não pode ser exercida a menos de 300 m nem no interior dos portos comerciais, de transporte de passageiros e de pescas, classificados nas classes A, B e C da rede de portos da Região ou a menos de 100 m e no interior dos portos classificados na classe D e dos portinhos.

8 — A pesca submarina não pode ser exercida a menos de 100 m de áreas balneares ou áreas frequentemente utilizadas como zonas de banhos, durante o período de época balnear.

9 — Nas águas oceânicas e nas águas interiores marítimas sob jurisdição da Capitania do Porto de Vila do Porto é proibida a pesca submarina no período compreendido entre o pôr e o nascer do sol.

## CAPÍTULO XV

### Mergulho

#### Regra 41.<sup>a</sup>

##### Trabalhos de mergulho profissional

1 — A execução de trabalhos subaquáticos em navios, embarcações ou material flutuante no espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Vila do Porto carece de prévia autorização e licenciamento da Capitania do Porto, devendo o respetivo requerimento ser antecipadamente entregue pelos comandantes, mestres ou arrais, armadores, ou representantes legais dos navios ou embarcações ou pela empresa de mergulho, no qual deverão indicar a seguinte informação sobre o serviço a executar:

- Identificação do navio, embarcação ou material flutuante a reparar;
- Data de realização dos trabalhos subaquáticos;
- Período horário da realização dos trabalhos subaquáticos;
- Local de execução dos trabalhos subaquáticos;

- Identificação dos mergulhadores profissionais;
- Categoria profissional dos mergulhadores profissionais;
- Profundidade a que se realizam os trabalhos subaquáticos;
- Datas de validade das inspeções médicas periódicas dos mergulhadores profissionais;
- Indicação das embarcações de apoio (se aplicável).
- Indicação do ponto de contacto e correspondentes meios de comunicação e responsável pelos trabalhos, para efeitos de coordenação e segurança.

2 — Quando os trabalhos ocorrerem na área de jurisdição da Autoridade Portuária, deverá também ser obtida autorização da Autoridade Portuária.

3 — Para permitir a execução dos trabalhos subaquáticos, garantindo a segurança de pessoas e bens, a Capitania do Porto procederá à promulgação de um Aviso aos Navegantes Locais e definirá as condições de navegação na proximidade do local dos trabalhos.

4 — Para apoio e segurança das equipas de mergulhadores, deverão ser observadas as normas legais para o mergulho profissional, previstas na legislação aplicável.

5 — Após a realização de trabalhos subaquáticos em navios, embarcações ou material flutuante, o responsável pela sua execução deverá remeter à Capitania do Porto, no período máximo de 5 dias úteis, um relatório sumário da intervenção e dos resultados obtidos.

#### Regra 42.<sup>a</sup>

##### Prática de mergulho recreativo

1 — Ao abrigo da legislação que regula a prática do mergulho recreativo, a Lei n.º 24/2013, de 20 de março, conjugadas com outras restrições previstas em legislação específica, na área de jurisdição da Capitania do Porto de Vila do Porto, por razões de segurança dos praticantes e de segurança da navegação, é proibida a prática do mergulho recreativo nos canais/áreas de aproximação aos portos de Santa Maria e dentro dos portos, portinhos e marinas.

2 — Em áreas classificadas ou áreas protegidas ao abrigo da legislação aplicável, a atividade rege-se de acordo com o regime jurídico relativo à prática desportiva e recreativa nesses locais.

3 — Ao mergulhador, assiste, antes de cada mergulho, o dever de verificar junto da Capitania do Porto a existências de eventuais interdições ou outro tipo de restrições na área onde pretende mergulhar.

## CAPÍTULO XVI

### Náutica de Recreio

#### Regra 43.<sup>a</sup>

##### Náutica de recreio

1 — O Porto de Vila do Porto é considerado porto de abrigo para a navegação de recreio, nos termos do estipulado na alínea f), do Artigo 2.º do Regulamento da Náutica de Recreio, publicado em anexo ao Decreto-Lei n.º 124/2004, de 25 de maio, conjugado com a alínea e) do n.º 1 do artigo 2.º do decreto-lei Regional n.º 35/2004/A, de 27 de agosto.

2 — A Utilização de motas de água e pranchas motorizadas (jet ski).

a) É permitida durante o período diurno, até uma hora antes do pôr-do-sol e com boa visibilidade;

b) Durante a época balnear, não é permitida nas zonas de banhos a menos de 300 (trezentos) metros da praia;

c) Durante a época balnear, junto das zonas de banhos, os seus utilizadores para largar ou abicar à praia, devem utilizar os corredores demarcados destinados às embarcações de recreio, sendo que, no caso de não existirem, deverão fazê-lo sempre fora da zona demarcada de banhos;

d) Desde que as condições do tempo o permitam e não se apresentem de forma isolada, podem navegar em toda a orla costeira da ilha até uma distância não superior a 3 milhas náuticas da costa;

e) Não naveguem de forma isolada só podem afastar-se até 1 milha náutica da costa.

3 — Ao abrigo das competências específicas do Capitão do Porto, atendendo às condições climatéricas e geofísicas predominantes, e por questões de salvaguarda da segurança da navegação e de pessoas e bens somente é permitido, às embarcações do tipo canoa ou caiaque que reúnam os requisitos para serem registados como embarcações de recreio, operar até meia milha náutica da linha de costa, durante o arco diurno, com boa visibilidade e com boas condições de tempo e de mar.

4 — As embarcações de recreio estrangeiras são obrigadas a comunicar a sua saída, nos termos do n.º 7 do artigo 44.º do Regulamento da Náutica de Recreio, e as embarcações de recreio nacionais dos tipos 1,

2 e 3, nos termos do artigo 40.º do mesmo regulamento, em viagens de duração superior a 72 horas, devem visar na Capitania a lista de embarque — documento de largada.

5 — A permanência em águas nacionais de embarcações de pavilhão comunitário ou extracomunitário, por um período de 183 dias seguidos, é facto gerador de imposto único de circulação (IUC) nos termos do n.º 2 do artigo 6.º do Código do Imposto Único de Circulação, ficando, a partir desse período, sujeitas às mesmas regras de segurança de navegação que às embarcações nacionais.

6 — Em situação de arribada de emergência, e no caso de não existirem os referidos corredores, a travessia da zona de banhos deve ser feita à velocidade mínima e numa direção perpendicular à praia, na zona de menor concentração de banhistas ou onde haja menor perigo para estes.

#### Regra 44.<sup>a</sup>

##### **Prática de desportos de deslize/náuticos com embarcações ou pranchas não sujeitas a registo**

A prática do Windsurf, Kitesurf, stand up paddle, canoagem e demais atividades náuticas afins ou outra classe de embarcação à vela desprovida de registo, na área de jurisdição desta Capitania, fora do porto, está condicionada ao cumprimento das seguintes disposições:

a) Só é permitida durante o período diurno, até uma hora antes do ocaso do sol e com boa visibilidade;

b) Os praticantes de Windsurf e Kitesurf que se afastem mais de 1 milha náutica da linha de costa deverão fazê-lo respeitando as condições de segurança aconselháveis, nomeadamente estar em grupo, utilizar fatos de proteção térmica com capacidade de flutuação e estar equipados com comunicações;

c) Todas as pranchas de Windsurf devem dispor de vela com uma secção de tela transparente que permita a visibilidade para sotavento;

d) Durante a época balnear não é permitida a prática de Windsurf e Kitesurf nas zonas de banhos a menos de 100 (cem) metros da praia;

e) Durante a época balnear, nas zonas de banhos, os praticantes de Windsurf e Kitesurf, para largar ou abicar à praia, devem utilizar obrigatoriamente, quando existam, os corredores demarcados destinados às embarcações de recreio e sempre fora das zonas de banhos;

f) A prática destas atividades está interdita em caso de aviso de mau tempo promulgado, nos termos do Decreto-Lei n.º 283/87, de 25 de julho, ou promulgação pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA) de aviso meteorológico que corresponda a situação de risco na agitação marítima;

g) Os praticantes têm a obrigação de se afastar de todos os navios e embarcações que naveguem e demandam as zonas de amarrações e os portos de abrigo na área de jurisdição desta Capitania do Porto;

h) Os praticantes que se afastem mais de meia milha náutica da costa, em mar aberto, deverão transportar uma pequena bandeira cor de laranja, confeccionada em material de rápida secagem para utilizar como meio de pedir socorro e, sempre que possível, devem dispor de comunicações móveis em condições de comunicar com o número nacional de emergência (e com o número do Piquete da Polícia Marítima);

i) Recomenda-se que, antes do início da atividade, cada praticante dê conhecimento a um familiar ou amigo em terra acerca do local e período que tenciona estar no mar.

## CAPÍTULO XVII

### **Cabos e Ductos Submarinos**

#### Regra 45.<sup>a</sup>

##### **Cabos submarinos na Baía da Praia Formosa**

1 — Na ilha de Santa Maria, Baía da Praia Formosa, estão implantados dois cabos submarinos que fazem parte do anel de fibra ótica pertencentes aos sistemas de comunicações do Arquipélago dos Açores, representados nas Cartas Náuticas Oficiais do Instituto Hidrográfico.

2 — No sentido de salvaguardar a proteção dos locais onde estão implantados, foi estabelecida uma área de proteção a estes cabos, definida na carta náutica 46407, onde é proibido extrair areias, fundear, rocegar, lançar ao mar ou arrastar dispositivos, bem como utilizar qualquer tipo de arte de pesca suscetível de atingir o fundo.

3 — Quaisquer indícios de incidentes suscetíveis de causar danos aos cabos deverão ser comunicados imediatamente à Capitania do Porto ou ao Centro Operacional de Satélites de Sintra, através dos telefones 296882157 e 219670519, respetivamente.

## CAPÍTULO XVIII

### **Eventos**

#### Regra 46.<sup>a</sup>

##### **Eventos culturais ou desportivos**

1 — Nos termos da alínea *n*) do n.º 4 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 02 de março, para a realização de quaisquer eventos de natureza desportiva ou cultural, que ocorram em espaços de jurisdição marítima, é necessária a respetiva autorização do Capitão do Porto, devendo o requerimento dar entrada na Repartição Marítima respetiva com pelo menos 5 (cinco) dias úteis antes da realização do evento, sendo que esta autorização não dispensa a de outras entidades com competência em razão da matéria e/ou do espaço.

2 — Quando os eventos tenham lugar, no seu todo ou em parte, em área de jurisdição da Autoridade Portuária ou na área de intervenção dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira, a Capitania dará conhecimento à respetiva entidade administrante e estabelecerá as condições de segurança que os mesmos deverão obedecer, nomeadamente o eventual acompanhamento por agentes da Polícia Marítima.

3 — É interdita a prática de natação no interior do porto comercial, de pesca e marina, podendo ser praticada a zona delimitada para o efeito e denominada de “Calhau da Roupa” na área portuária de Vila do Porto, ou nas situações em que seja expressamente autorizada no âmbito de eventos desportivos.

4 — É interdita a prática do mergulho amador e caça submarina no interior das zonas portuárias.

5 — A prática de desportos náuticos motorizados e não motorizados dentro das áreas portuárias não pode condicionar o movimento portuário dos navios mercantes ou de guerra.

6 — As atividades náuticas recreativas, com meios motorizados e não motorizados, exceto no interior das zonas de atracação da marina, poderão ser praticadas na área portuária do porto de Vila do Porto, desde que salvaguardadas as condições de segurança.

#### Regra 47.<sup>a</sup>

##### **Lançamento de fogo-de-artifício**

1 — O lançamento de fogo-de-artifício em espaço de jurisdição marítima carece de licença emitida pela Capitania, sem prejuízo de outras licenças que, nos termos de legislação aplicável, devem ser requeridas.

2 — A licença a conceder pela Capitania do Porto para o lançamento de foguetes ou a queima de quaisquer outros fogos-de-artifício, ou pirotécnicos em espaços sob jurisdição da Autoridade Marítima Nacional, só pode ser emitida após ter sido verificado que o requerente dispõe previamente dos seguintes documentos:

a) Licença da Polícia de Segurança Pública — PSP e ou Guarda Nacional Republicana — GNR;

b) Prova de que o lançamento do fogo é manuseado por pessoas tecnicamente habilitadas, indicadas pelos técnicos responsáveis das fábricas de pirotecnia ou das oficinas pirotécnicas, com a cédula de operador válida;

c) Declaração de seguro de responsabilidade civil;

d) Licença da Administração Portuária (se o lançamento se realizar em área de jurisdição portuária);

e) Licença de ruído;

f) Prova da receção por corporação de bombeiros locais da comunicação relativa ao lançamento;

g) Autorização dos serviços de tráfego aéreo (se o lançamento se realizar junto de um aeroporto, base aérea militar ou aeródromo civil ou militar);

h) Indicação do Ponto de contacto — POC, e correspondente meio de comunicação, responsável pela operação de lançamento, para efeitos de coordenação e segurança.

3 — Se o lançamento de foguetes ou a queima de quaisquer outros fogos-de-artifício, ou pirotécnicos ocorrer a bordo de navio e ou embarcação, estará sujeito aos seguintes procedimentos:

a) A vistoria pela Capitania do Porto para verificação das condições de segurança para carregamento e permanência de foguetes ou de quaisquer outros fogos-de-artifício, ou pirotécnicos a bordo;

b) O acompanhamento pela Polícia Marítima das operações de carregamento de foguetes ou quaisquer outros fogos-de-artifício, ou pirotécnicos a bordo;

c) O acompanhamento dos navios e ou embarcações com foguetes ou quaisquer outros fogos-de-artifício, ou pirotécnicos, por embarcação da Polícia Marítima, desde o local de carregamento até ao local de lançamento;

d) A assistência permanente de rebocadores, após fundeados, para garantia da manutenção da posição de lançamento, salvo se dispensados pelo Capitão do Porto;

e) A vigilância, na vizinhança da posição dos navios e ou embarcações, por lancha da Polícia Marítima, para interdição da navegação durante o lançamento de foguetes ou quaisquer outros fogos-de-artifício, ou pirotécnicos.

4 — Por razões de segurança, o lançamento de foguetes ou a queima de quaisquer outros fogos-de-artifício, ou pirotécnicos, estará sujeito a demarcação do local, vistoria pela Capitania do Porto e sujeito a policiamento pela Polícia Marítima, na modalidade a definir, das condições de segurança e das áreas de interdição previstas nos planos de segurança e emergência dos eventos.

## CAPÍTULO XIX

### Achados no mar e na orla marítima

#### Regra 48.<sup>a</sup>

##### Achados no mar e na orla marítima

1 — Qualquer indivíduo que, no mar, na orla marítima ou em qualquer outro local sob jurisdição da Autoridade Marítima encontrar objeto cuja aparência leve a admitir tratar-se de animal marinho resto de naufrágio, produto de narcotráfico, material de guerra ou engenho explosivo, deverá:

a) Abster-se de lhe tocar ou de o meter a bordo;

b) Se possível, assinalar o local, registar a posição geográfica e providenciar, tanto quanto as circunstâncias lho permitam, para que ninguém dele se aproxime;

c) Comunicar o achado, com a maior brevidade, à Capitania do Porto, descrevendo o objeto e sua localização, o melhor que puder.

2 — Qualquer indivíduo que achar ou localizar um objeto que testemunhe a presença humana, possuidor de valor histórico, artístico ou científico, situado em espaço de jurisdição desta Capitania, deverá comunicar este facto pela via mais rápida, no prazo de 48 horas, sob pena de perder os direitos de achador consignados na lei.

3 — De acordo com o estabelecido artigo 2.º da Lei n.º 121/99, de 20 de agosto, conjugado com a alínea g) do n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 96/2007, de 29 de março, a emissão de licenças de utilização de detetores de metais é da competência da Direção-Geral do Património Cultural, sem prejuízo de eventuais competências das autoridades regionais, não sendo autorizada a utilização de tais equipamentos no espaço de jurisdição da Capitania do Porto de Vila do Porto sem que tal licenciamento seja garantido.

#### Regra 49.<sup>a</sup>

##### Utilização de detetores de metais

De acordo com o artigo 2.º da Lei n.º 121/99, de 20 de agosto, conjugado com a alínea g) do n.º 1., do Artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 115/2012, de 25 de maio, a emissão de licenças de utilização de detetores de metais e de qualquer outro equipamento de deteção é da competência do Diretor-Geral da Direção-Geral do Património Cultural — DGPC, não sendo autorizado a utilização de tais equipamentos no espaço de jurisdição da Capitania do Porto sem licenciamento daquela entidade.

## CAPÍTULO XX

### Zonas protegidas

#### Regra 50.<sup>a</sup>

##### Áreas Protegidas em torno da Ilha de Santa Maria

1 — As Zonas da Baixa do Ambrósio, Baixa da Maia, Baixa da Pedrinha e Ilhéu da Vila são áreas marinhas protegidas, na zona marítima em torno da Ilha de Santa Maria, conforme definido na Portaria n.º 87/2014, de 29 de dezembro.

2 — Com o objetivo de garantir a fruição em segurança dessas zonas para a prática do mergulho lúdico com escafandro, e conforme previsto na legislação em vigor, poderão ser definidas pela Capitania do Porto de Vila do Porto regras e procedimentos para a utilização dessas áreas de reserva.

3 — Condicionamentos ao exercício da pesca:

a) É proibido o exercício da pesca ou apanha submarina, comercial e lúdica, nas áreas marinhas referidas nos artigos 2.º a 5.º, da Portaria n.º 87/2014, de 29 de dezembro, com exceção da pesca com arte de salto-e-vara para captura de tunídeos e captura de isco vivo;

b) Nenhuma embarcação de pesca pode entrar nas áreas definidas nos artigos 2.º a 5.º, da Portaria n.º 87/2014, de 29 de dezembro, com artes de pesca a bordo ou no mar, diferentes das artes identificadas no número anterior, nem ter pescado a bordo que não seja das espécies de tunídeos ou de isco vivo;

c) Sem prejuízo do disposto no número anterior, é permitida a passagem de embarcações de pesca na área definida no artigo 5.º da Portaria n.º 87/2014, de 29 de dezembro, apenas entre o Ilhéu da Vila e a costa;

d) As embarcações de pesca que pretendam pescar tunídeos com arte de salto e vara e isco vivo nas áreas definidas nos artigos 2.º a 5.º, da Portaria n.º 87/2014, de 29 de dezembro, estão obrigadas a informar previamente a Capitania do Porto de Vila do Porto ou, fora do horário de expediente, a Polícia Marítima, por telefone ou por VHF CH 16/11, no momento da saída do porto, informando a hora prevista do início da atividade.

4 — As infrações ao disposto na Portaria n.º 87/2014, de 29 de dezembro, são punidas de acordo com o estabelecido no Capítulo XIII do Decreto Legislativo Regional n.º 29/2010/A, de 9 de novembro, alterado e republicado no Anexo II do Decreto Legislativo Regional n.º 31/2012/A de 6 de julho, do Capítulo VI do Decreto Legislativo Regional n.º 9/2007/A, de 19 de abril, e do Capítulo X do Decreto Legislativo Regional n.º 15/2012/A, de 12 de abril, consoante os casos.

#### Regra 51.<sup>a</sup>

##### Reserva Natural Regional das Formigas

1 — A Reserva Natural Regional dos Ilhéus das Formigas encontra-se caracterizada e regulada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 47/2008/A, de 7 de novembro, alterado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 39/2012/A, de 19 de setembro.

2 — Na Reserva Natural dos Ilhéus das Formigas são interditos os atos e atividades seguintes:

a) A caça submarina, apanha ou colheita de organismos marinhos com ou sem auxílio de embarcação;

b) A perturbação, por qualquer meio, das aves que se acolhem nos ilhéus;

c) O depósito de resíduos;

d) A pesca, com exceção da pesca comercial, com linha de mão ou salto e vara, dirigida a tunídeos, exercida por atuneiros ou embarcações que integrem o sistema de monitorização contínua das atividades da pesca (MONICAP), a qual fica sujeita a parecer prévio vinculativo da Inspeção Regional das Pescas.

3 — Na Reserva Natural dos Ilhéus das Formigas ficam condicionados e sujeitos a parecer prévio, de caráter vinculativo, do departamento competente da Administração Regional Autónoma em matéria de ambiente, os atos e atividades seguintes:

a) A realização de trabalhos de investigação e divulgação científica, ações de monitorização, recuperação e sensibilização ambiental, bem como ações de salvaguarda dos valores naturais e de conservação da natureza;

b) A recolha e posse de qualquer elemento ou amostra geológica ou paleontológica, com exceção das ações de monitorização ambiental e sem prejuízo do disposto nos artigos 24.º-A e seguintes do Decreto Legislativo Regional n.º 47/2008/A, de 7 de novembro, alterado pelo Decreto Legislativo Regional 39/2012/A, de 19 de setembro;

c) O mergulho com escafandro;

d) As ações decorrentes da execução de atividades de manutenção e limpeza da área protegida;

e) A alteração da configuração dos fundos marinhos;

f) A realização de eventos culturais e desportivos.

4 — Sem prejuízo dos casos previstos na alínea d) do n.º 3, do artigo 8.º, do Decreto Legislativo Regional n.º 47/2008/A, de 7 de novembro, alterado e republicado através do Decreto Legislativo Regional n.º 39/2012/A, de 19 de setembro, é proibida a presença de embarcações com instrumentos de pesca a bordo na Reserva Natural dos Ilhéus das Formigas.

5 — Nenhuma embarcação pode operar na Reserva Natural dos Ilhéus das Formigas com pescado a bordo que não seja das espécies de tunídeos e isco vivo.

## CAPÍTULO XXI

### Disposições Finais

#### Regra 52.<sup>a</sup>

##### Pedido e cancelamento do serviço

1 — O pedido de serviços pode ser requerido por particulares, associações ou outras entidades representativas dos interessados, desde que devidamente mandatados para o efeito.

2 — Se o pedido do serviço for cancelado pelo requerente, com antecedência prévia superior a 24 horas relativamente ao início da respetiva prestação, apenas são cobradas as despesas de natureza administrativa efetivamente realizadas, bem como os encargos respeitantes ao período concernente à reserva de espaços.

3 — O valor das despesas previstas no número anterior deve ser descontado no reembolso das importâncias já pagas, quando a este haja lugar.

Regra 53.<sup>a</sup>

#### Clarificação Interpretativa e Omissões

1 — Atento o objeto e fundamento do presente Edital, compete ao Capitão do Porto de Vila do Porto clarificar todas as questões inerentes à interpretação das regras anteriores, ouvindo previamente os interessados.

2 — Em tudo quanto estiver omissis no presente Edital são aplicáveis as disposições do Código do Procedimento Administrativo e a legislação aplicável em razão da matéria.

311242787

#### Direção-Geral da Autoridade Marítima

##### Anúncio (extrato) n.º 61/2018

#### Procedimentos concursais para atribuição de títulos de utilização privativa do domínio público marítimo, por iniciativa pública, em área de jurisdição da autoridade marítima para exploração e/ou instalação de 1 (um) apoio balnear e 1 (um) apoio recreativo na Praia do Almargem, no concelho de Loulé.

1 — Faz-se público que a Capitania do Porto de Faro, por Despacho do Capitão do Porto de Faro, datado de 11 de Abril de 2018, promove os presentes procedimentos concursais, por iniciativa pública, nos termos devidamente conjugados do n.º 3 do artigo 12.º, bem como alíneas b) e c) do n.º 1 e n.º 4 do art. 21.º, todos do Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio, na sua versão atualizada (diploma que aprova Regime de Utilização de Recursos Hídricos), para a atribuição de títulos de utilização privativa (TUP) referente à ocupação do Domínio Público Marítimo (DPM) em área de jurisdição da autoridade marítima, destinados a apoios balneares e apoio recreativo, no âmbito do Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) Vilamoura-Vila Real de Santo António, aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 103/2005, de 27 de junho, alterado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 65/2016, de 19 de outubro, a instalar e/ou explorar na Praia do Almargem, designadamente:

a) UB1 Nascente na Praia do Almargem [frente da UB com 2000 metros], Apoio Balnear com uma frente de praia (objeto de TUP) de 100 (cem) metros, a atribuir pelo período de 10 (dez) anos, com início para a época balnear de 2019;

b) UB1 Nascente na Praia do Almargem, Apoio recreativo, motorizado, com uma área de 200m<sup>2</sup> (20 m x 10m), a atribuir pelo período de 10 anos, com início para a época balnear de 2019;

2 — Durante o período de 30 dias sucessivos, a contar a partir da publicação do presente anúncio, nos termos da alínea a) do n.º 4 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio, convidam-se os interessados a apresentar propostas nas instalações da Capitania do Porto de Faro, sita em Rua Comunidade Lusíada, 4-B, 8000-253 Faro.

3 — As principais características da utilização em causa, bem como os documentos que devem acompanhar as propostas e os elementos que nelas devem ser indicados, são os referidos no programa do procedimento que poderá ser consultado nas instalações da Capitania do Porto de Faro, na morada acima identificada, todos os dias úteis, das 9h00 m às 12h30 m e das 14h00 m às 16h30 m, desde a data de publicação do anúncio, até ao dia e hora limite para apresentação das propostas, e também disponíveis no site [www.amn.pt](http://www.amn.pt).

12 de abril de 2018. — O Capitão do Porto de Faro, *Nuno Filipe Cortes Lopes*, Capitão-de-Mar-e-Guerra.

311272238

#### Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional

##### Despacho n.º 4226/2018

O Decreto Regulamentar n.º 8/2015, de 31 de julho, define a missão, atribuições e o tipo de organização interna da Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional (DGRDN).

Por seu turno, a Portaria n.º 283/2015, de 15 de setembro, estabeleceu a estrutura nuclear da DGRDN e as competências das respetivas unidades orgânicas, designadas direções de serviços, e fixou em dezasseis (16) o número máximo de unidades orgânicas flexíveis e em uma (1) a dotação máxima de chefes de equipas multidisciplinares;

Considerando que o lugar de Diretor de Serviços de Gestão Financeira e Apoio (DSGFA), a que se refere o artigo 8.º da Portaria n.º 283/2015, de 15 de setembro, se encontra vago, por cessação de funções em regime de substituição do seu anterior titular;

Considerando que, face às múltiplas competências atribuídas à DSGFA, torna-se imprescindível e urgente assegurar o seu normal funcionamento;

Considerando que o Licenciado Paulo Jorge da Silva Lopes Morais Branco preenche os requisitos legais e possui o perfil e a necessária experiência e aptidão técnica para o exercício das funções inerentes ao cargo em apreço, conforme síntese curricular anexa:

1 — Nomeio, em regime de substituição, o Licenciado Paulo Jorge da Silva Lopes Morais Branco, para exercer o cargo de Diretor de Serviços de Gestão Financeira e Apoio (DSGFA), nos termos e ao abrigo do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 27.º da Lei n.º 2/2004, de 15 de janeiro, na sua versão atual.

2 — O ora nomeado fica autorizado, ao abrigo do n.º 3 do artigo 31.º da Lei n.º 2/2004, de 15 de janeiro, a optar pela remuneração que lhe é devida pela categoria de origem.

3 — É revogado o meu Despacho n.º 11431/2015, de 13 de outubro, retificado pela Declaração de Retificação n.º 1006/2015, de 13 de novembro.

4 — O presente despacho de nomeação produz efeitos a 12 de março de 2018.

12 de março de 2018. — O Diretor-Geral de Recursos da Defesa Nacional, *Alberto António Rodrigues Coelho*.

#### Síntese curricular

Nome: Paulo Jorge da Silva Lopes Morais Branco  
Local e data de nascimento: Lisboa, 31 de julho de 1979

##### I — Percurso Académico:

Licenciado em Direito pela Universidade Autónoma de Lisboa (2003); Análise dos Regimes da Despesa Pública e de Contratação Pública pelo INA (2007);

Pós-Graduação de Especialização Jurídica na Administração Pública pelo INA (2008);

Curso de Liderança para Executivos na Escola de Fuzileiros (2011); Curso de Auditoria da Qualidade e Sistemas de Gestão ISO 9001:2008 pela TÜV Akademie Rheinland (2011);

Programa Avançado de Gestão, especialização em Saúde pela Universidade Católica — Católica Lisboa School of Business and Economics (2012);

Pós-graduação Direito da Contratação Pública pela Faculdade de Direito de Lisboa (2015)

Curso “NATO Legal Adviser” pela NATO School Oberammergau (2017).

##### II — Experiência Profissional:

De outubro de 2015 até março de 2018 desempenhou as funções de Chefe de Divisão de Ensino e Qualificação contribuindo para:

Estudar, conceber, propor e monitorizar a implementação da política de ensino superior militar, com base num modelo que assegure a articulação entre formação inicial e formação complementar, que promova o desenvolvimento e afirmação das Ciências Militares e assegure a integração no Sistema Educativo Português;

Contribuir para a definição e implementação da política de investigação, desenvolvimento e inovação da defesa nacional e promover a sua harmonização e interligação com a investigação e desenvolvimento assegurada pelo ensino superior militar e respetivos centros de investigação;

Emitir pareceres técnicos sobre propostas relacionadas com as matérias de ensino e formação, designadamente, estrutura dos sistemas de ensino, estatutos e regulamentos dos estabelecimentos que os integram, áreas de formação e ciclos de estudo, assim como protocolos e convénios;

Assegurar o apoio técnico necessário ao funcionamento e atividade do Conselho de Ensino Superior Militar (CESM), tendo por base a legislação própria que lhe está associada;

Estudar e propor medidas de política no âmbito de ensino militar não superior, bem como acompanhar e monitorizar a sua implementação, assegurando a articulação com o Sistema Educativo Português, em especial no que respeita aos projetos educativos e partilha de recursos;

Conceber, propor e monitorizar a implementação da política de formação e certificação de pessoas e entidades formadoras, bem como a