

Decreto-Lei nº 60/93 de 02 de Novembro

REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO DOS PORTOS DE CABO VERDE

As transformações políticas, económicas e sociais registadas nas duas últimas décadas, com notórias implicações no sector portuário, impelem a uma profunda revisão dos regulamentos portuários, cujas disposições se mostram francamente inadequadas à realidade actual. A contentorização, o desenvolvimento tecnológico do transporte marítimo, a nova filosofia de administração portuária, permitindo a inserção do sector privado na actividade portuária, são aspectos de especial relevância, que contendem com as normas legais vigentes, cuja rigidez dificulta a gestão aberta e competitiva que se pretende. O sector portuário, tratando-se de uma área fulcral para o desenvolvimento económico do país, requer a adopção de uma legislação flexível passível de fomentar o desenvolvimento e a concorrência em relação aos demais portos da região. Assim, no uso da faculdade conferida pela alínea c) do nº 2 do artigo 216º da Constituição, o Governo decreta o seguinte :

Artigo 1º

É aprovado o Regulamento dos Portos de Cabo Verde, que faz parte integrante do presente diploma.

Artigo 2º

Com a entrada do presente Regulamento ficam revogados os Decretos Provinciais nº 4 e 5/73 e todas as disposições em contrário.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. Carlos Veiga-Úlpio Fernandes -Teófilo Figueiredo Silva Promulgado em 20 de Outubro de 1993 Publique-se O Presidente da República, ANTÓNIO MANUEL MASCARENHAS GOMES MONTEIRO.

Referendado em 21 de Outubro de 1993. O Primeiro Ministro, Carlos Veiga.

Capítulo I

PRELIMINARES

Artigo 1º

(Aplicação)

O presente diploma estabelece as regras de funcionamento e exploração económica dos portos de Cabo Verde, sendo aplicável em toda área de jurisdição da ENAPOR.

Artigo 2º

(Atribuição)

A exploração económica dos portos do país é exercida pela Empresa Nacional de Administração dos Portos, ENAPOR, e/ou por entidades devidamente licenciadas para o efeito pela Direcção-Geral da Marinha e Portos.

Artigo 3º

(Competência)

1. A ENAPOR superintende dentro da área da sua jurisdição em todos os serviços relativos á exploração económica dos portos. 2. Na sua área de jurisdição e realização do seu objectivo, á ENAPOR compete, nomeadamente : a) Exercer ou autorizar o exercício da actividades adstritas a função económica dos portos; b) Prestar serviços de reboque ; c) Regulamentar, coordenar e fiscalizar as actividades dos operadores portuários ; d) Supervisionar todos os serviços relativos á exploração económica dos portos.

Artigo 4º

(Definições)

1. Serão incluídas na designação de unidades flutuantes os navios, as embarcações e os equipamentos de serviço. 2. Entende-se por : a) Navio - todo o meio de transporte flutuante utilizado normalmente na navegação marítima e que esteja abrangido pelos regulamentos dessa navegação. b) Embarcação- construção flutuante utilizada na navegação, no comércio marítimo, na reparação de navios, em obras marítimas, na pesca e no recreio. c) Navios de carreira regular - aqueles cujo periodo de frequência seja regular, que como tais sejam considerados por contrato e ainda os que estejam sujeitos a um itinerário anual previamente fixado.

CAPÍTULO II

DO OPERADOR PORTUÁRIO

Artigo 5º

(Operação portuária)

1. Considera-se operação portuária toda a actividade de carga e descarga ,estiva e desestiva , conferência, transbordo, formação e decomposição de unidades de carga. Recepção, transporte, armazenagem e entrega, bem assim as operações complementares, na zona portuária. 2. Entende-se por zona portuária toda a área de exploração e de expansão sob a jurisdição da ENAPOR. 3. Para efeitos do presente Regulamento considera-se : a) Estiva - Operação de carga relativa a arrumação de mercadorias a bordo do navio. b) Desestiva - operação de descarga relativa á retirada das mercadorias do bordo do navio e sua colocação em terra. c) Transbordo- Movimentação de mercadorias realizada directamente entre embarcações intermediárias com ou sem passagem por terra.

Artigo 6º

(Definição)

Consideram-se operadores portuários sociedades ou pessoas colectivas de direito público ou privado devidamente licenciadas para o exercício das actividades portuárias referidas no nº 1 do artigo 5º.

Artigo 7º

(Licenciamento)

1. O exercício da actividade de operador portuário depende de licenciamento nos termos legalmente estabelecidos. 2. O licenciamento para o exercício da actividade de operador portuário será requerido junto da Direcção-Geral da Marinha e Portos. 3. A concessão de licença e o exercício da actividade de operador portuário dependem da satisfação dos pressupostos legalmente estabelecidos no que refere á natureza jurídica, capacidade técnica, económica e financeira, dotação de meios humanos especializados e prestação de caução para garantia do cumprimento das obrigações a que fica adstrito. 4. O licenciamento para o exercício da actividade de operador portuário poderá abranger a generalidade das operações ou parte delas.

Artigo 8º

(Deveres)

Ao operador portuário cabe os seguintes deveres : a) Cooperar sempre que solicitado com a autoridade portuária na concertação e melhoria da regulamentação das regras aplicáveis ás operações portuárias ; b) Zelar pelo integral cumprimento das normas legais aplicáveis ; c) Fornecer a autoridade portuária , sempre que solicitados, todos os dados técnicos, estatísticos e outros relativos á execução da actividade ; d) Celebrar contratos de seguro nos termos fixados pela Administração Portuária; e) Cumprir todas as regras e instruções de trabalho relativas ás operações portuárias.

Artigo 9º

(Responsabilidades)

O operador portuário responde pelos danos que causar na realização de qualquer operação portuária sob a sua incumbência .

Artigo 10º

(Responsabilidade perante a ENAPOR)

O operador portuário responde perante a ENAPOR pelos danos causados às infraestruturas , equipamentos e demais bens pertencentes aquela entidade , ou que , sendo propriedade de terceiros, se encontrem ao serviço da ENAPOR.

Artigo 11 º

(Responsabilidade perante a Autoridade Aduaneira)

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

Artigo 12 °

(Responsabilidade perante a mercadoria)

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

Artigo 13 °

(Assunção de responsabilidade)

1. O operador portuário assume a responsabilidade das mercadorias não consolidadas no momento da entrega efectiva. 2. As mercadorias referidas no n. 1. Consideram-se entregues ao operador portuário quando estiverem já liberadas do gancho do aparelho de descarga e colocadas no cais e, tratando-se de porto sem cais acostável, no momento da sua entrega em terra. 3. Tratando-se de mercadorias consolidadas em contentores ou elementos análogos, a assunção de responsabilidades relativa ao conteúdo opera no momento da sua desconsolidação ; a) No momento da descarga o operador recebe um volume ou unidade de carga pelo que não se responsabiliza pelo conteúdo ; b) Assistirão á abertura dos contentores um representante do operador portuário, quando a abertura tiver lugar no porto, um do agente do navio e, sempre que a alfândega achar conveniente ou for solicitada , um representante dela ; c) A conferência de mercadoria é feita no momento da abertura da unidade consolidada ; d) Os contentores que no momento da sua recepção se apresentem violados ou com vestígios de violação serão obrigatoriamente fechados e selados na presença da alfândega , do representante do navio e do operador portuário, devendo-se fazer necessárias anotações.

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

Artigo 14 °

(Deficiência de embalagem)

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

Artigo 15°

(Marcação)

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

Artigo 16º

(Casos de força maior)

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

Artigo 17º

(Direito)

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

Artigo 18º

(Utilização e instalações portuárias)

1. As condições da utilização dos espaços, instalações e equipamentos portuários de que o operador portuário necessite para o exercício da sua actividade serão estabelecidas pela ENAPOR, ouvidos os interessados. 2. Para efeitos do disposto no número anterior, a ENAPOR terá em conta a operacionalidade do porto, a disponibilidade de espaços e instalações e o âmbito da actividade dos operadores.

Artigo 19º

(Requisição de serviços)

Os serviços portuários deverão ser requisitados, por escrito, com antecedência mínima de 24 horas, para os navios de longo curso, e de 12 horas para navios no tráfego de cabotagem.

Artigo 20º

(Não execução de serviços)

1. O operador portuário poderá não efectuar os serviços requisitados por insuficiência de meios, devendo comunicar o facto ao requisitante e à ENAPOR com antecedência mínima de 12 horas úteis para navios de longo curso e 4 horas úteis para os de cabotagem. 2. Nas situações referidas no número anterior o requisitante não terá direito a qualquer indemnização. 3. O incumprimento do disposto no n. 1. deste artigo implica aplicação de penalidades ao operador pela ENAPOR, além de pagamento de indemnização ao requisitante pelos prejuízos eventualmente causados.

Artigo 21º

(Serviço não realizado á hora marcada)

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

Artigo 22º

(Desistência)

Em caso de desistência deverá o requisitante comunicar o facto ao operador portuário e à ENAPOR com antecedência mínima de 4 horas úteis sob pena de responder pelos eventuais prejuízos .

CAPÍTULO III

ATRACAÇÃO E DESATRACAÇÃO

Artigo 23º

(Aviso de chegada)

1. Os armadores , transportadores ou representantes de navios que demandem os portos nacionais com uma antecedência mínima de 48 horas, dar conhecimento à ENAPOR, do dia e hora estimada de chegada do navio, suas dimensões, calado à chegada, quantidade e natureza da mercadoria a carregar ou a descarregar e outras informações complementares. 2. 3. Os navios afectos à cabotagem nacional devem cumprir o disposto no número anterior com uma antecedência mínima de doze horas. 4. As comunicações referidas no1. serão feitas por escrito ao respectivo porto. 5. Os eventuais prejuízos emergentes de erradas informações ou declarações a que este artigo se refere, serão da inteira responsabilidade das entidades referidas no nº 1 deste artigo. 6. Para atracação e desatracação de navios cuja arqueação bruta ultrapasse 2.000 tons será obrigatória a utilização de rebocador.

Artigo 24º

(Atracação)

1. Considera-se atracado o navio encostado ao cais, cujos principais cabos de amarração estejam passados à terra, assim com qualquer navio que esteja acostado a um outro também atracado aos cais. 2. As operações de atracação, desatracação e mudança de lugar do navio serão previamente autorizadas pela ENAPOR, que supervisiona , coordena e controla as operações, devendo o agente do navio informar a Alfândega e a Capitania.

Artigo 25º

(Local de atracação)

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

Artigo 26º

(Ordem de atracação)

1. Os navios atracarão pela ordem da sua entrada na área do porto. 2. Os navios terão prioridade de acostagem pela ordem a seguir indicada : a) Os navios que , por razões de segurança própria ou da sua tripulação, as autoridades marítima e portuária entendam deverem ser imediatamente acostados ; b) Os navios que , por motivo de reconhecido interesse público, a ENAPOR entenda deverem acostar com precedência sobre os outros ; c) Os navios de passageiros ; d) Os navios que efectuem operações comerciais ; e) Os navios especializados em relação aos terminais especializados a que se destinam.

3. Consideram-se, para efeitos deste diploma, especializados os navios que, pelas suas características técnicas ou pela sua natureza da mercadoria transportada, sejam passíveis de atendimento em terminais especiais. 4. Os navios não especializados poderão efectuar operações comerciais em terminais especializados, e beneficiam da prioridade prevista para os navios referidos na alínea e) deste artigo, desde que esses terminais estejam livres de quaisquer compromissos com navios da especialidade.

Artigo 27º

(Horário de trabalho)

1. A ENAPOR fixará o horário de trabalho no porto de acordo com as necessidades do serviço e legislação vigente, devendo as operações ser efectuadas , sempre que possível e se , mostre necessário, 24 horas por dia. 2. Sempre que a afluência de navegação o justifique e o comandante ou agente do navio que aguarda a vez de atracação desejar fazer operações de carga ou descarga fora do periodo normal de trabalho , em dias feriados ou de descanso semanal , ser-lhe-á autorizada a execução da operação em detrimento do navio que não pretende operar.

Artigo 28º

(Atracação de um navio a outro)

1. Sempre que for necessário e possível poderá a ENAPOR promover a acostagem de um navio a outro que esteja atracado ao cais, desde que não perigues a segurança de ambos ., informando previamente a Alfândega. 2. A operação referida no número anterior não se efectuará caso houver razões ponderosas expressamente alegadas pela Alfândega.

Artigo 29º

(Obrigatoriedade de acostagem)

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

Artigo 30º

(Cabos de amarração)

1. A passagem de cabos em terra só será feita pelos trabalhadores portuários afectos às operações de atracação e desatracação. 2. As espias e outros materiais necessários á amarração dos navios aos cais serão fornecidos pelos próprios navios e deverão ser adequados em número e características de modo a assegurar uma perfeita amarração possuir dispositivos que impeçam o trânsito de murídeos. 3. A ENAPOR poderá fornecer materiais de amarração mediante pagamento de taxas legalmente estabelecidas.

Artigo 31º

(Desacostagem ou mudança do posto de acostagem)

1. A ENAPOR, por motivos justificados, poderá ordenar a desacostagem ou a mudança de local de qualquer navio nomeadamente quando o rendimento da operação comercial pretendida for inferior ao rendimento normal estabelecido ou ainda por motivos estranhos ao porto. 2. As despesas resultantes das operações referidas no número anterior serão suportadas pelo navio, salvo as a mudança for de interesse da ENAPOR. 3. O rendimento normal será estabelecido pela ENAPOR

Artigo 32º

(Desatracação)

1. Os navios deverão deixar o cais tão depressa concluírem as suas operações, devendo avisar a ENAPOR por escrito, com uma antecedência mínima de três horas, indicando a hora da saída. 2. Se a desatracação do navio não se efectivar na hora prevista , por culpa deste, ficará o mesmo sujeito a penalidades nos termos do regulamento de tarifas em vigor. 3. O navio que, concluídas as operações , tenha de permanecer atracado para abastecimento, reparação, ou qualquer outro motivo devidamente justificado deverá solicitar a devida autorização à ENAPOR, não devendo o periodo de permanência ultrapassar 15 dias a contar da data da autorização. 4. As operações de acostagem e desacostagem devem efectuar-se de modo a não causar danos nos cais e equipamentos do porto.

CAPÍTULO IV

Secção I

MERCADORIAS

Artigo 33º

(Classificação das cargas quanto à sua forma de apresentação)

1. Para efeitos do presente regulamento as cargas serão classificadas em carga geral e granel. 2. A carga geral considera-se : a) Fraccionada quando se apresenta avulsa; b) Unitária quando se apresenta em unidades indivisíveis e a sua movimentação seja susceptível de ser efectuada de modo eficiente por meios mecânicos ; c) Unitizada quando constitui volume único, após consolidação.

3. A carga unitizada pode apresentar-se : a) Paletizada quando assenta numa palete ou tabuleiro de dimensões regulares e pesos limitados ; b) Pré-lingada quando se utilizam lingas ; c) Contentorizada quando acondicionada em contentores. 4. Os granéis são mercadoria sem embalagem, susceptíveis de serem contadas a peças, que consoante o seu estado físico, são sólidos ou líquidos.

Artigo 34º

(Classificação de carga quanto à sua natureza)

1.Quanto á sua natureza as mercadorias são classificadas em normais e especiais. 2. Consideram-se : a) Mercadorias normais - Aquelas cuja movimentação e armazenagem não requerem precauções especiais. b) Mercadorias especiais - Aquelas que pela sua natureza , valor e potenciais efeitos exigem precauções especiais na sua movimentação e armazenagem.

3. As mercadorias especiais classificam-se : a) Perecíveis - susceptíveis de se deteriorarem com facilidade ; b) Poluentes - susceptíveis de provocar impactos ambientais negativos ; c) Perigosas - susceptíveis de pôr em risco a segurança de pessoas e bens e/ou a saúde pública.

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

SECÇÃO II

TRÁFEGO

Artigo 35º

(Operações de tráfego)

1. Entende-se por tráfego de mercadoria toda a movimentação de mercadoria registada na zona de exploração do porto, desde a sua entrada até saída do porto. 2. Para efeitos do presente Regulamento, considera-se a) Tráfego directo - Quando a mercadoria passa directamente do navio para o meio de transporte que a conduz para fora do porto ou vice-versa; b) Tráfego semi-directo - Quando a mercadoria é descarregada do navio para o cais e de seguida transportada para fora do porto ou vice versa; c) Tráfego indirecto - quando a mercadoria é descarregada do navio para o cais e posteriormente transportada para os locais de armazenagem para depois ser conduzida para fora do porto ou vice-versa.

Artigo 36º

(Documentação)

1. O representante do navio que demande os portos do País em operações comerciais deverá entregar nos escritórios da ENAPOR os seguintes documentos :

a) Registo de entradas ; b) Lista de passageiros ; c) Lista de bagagens ; d) Cópia do manifesto de carga , devidamente cubicada ; e) Plano de carga do navio ; f) Cópia do manifesto de carga perigosa ; g) Cópia das folhas de descarga do navio ou documento similar.

2. Para os navios no tráfego de longo curso os documentos referidos nas alíneas b) e f) serão assinados pelo representante do navio, e entregues com uma antecedência mínima de 48 horas da chegada ao porto. a) O registo de entrada do navio será entregue logo à chegada no porto ; b) A cópia de folhas de descarga ou documento similar será entregue a ENAPOR logo após a operação de descarga ; c) Por plano de carga entende-se o plano pormenorizado de estiva do navio, com indicação por porções de espécies de carga, marca, peso e dimensões.

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

Artigo 37º

(Guia de remessa)

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

Artigo 38º

(Acidentes)

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

SECÇÃO III

ARMAZENAGEM

Artigo 39º

(Noção)

1. Considera-se armazenagem a permanência temporária das mercadorias, quer nos cais, quer nos terraplenos do porto, dentro ou fora de telheiros, armazéns e depósitos. 2. A armazenagem é a coberto quando as mercadorias sejam recolhidas em armazéns, telheiros ou quando protegidas com material adequado, e a descoberto nos restantes casos.

Artigo 40º

(Mercadorias especiais)

1. Ao operador portuário reserva-se o direito de não colocar dentro dos armazéns toda a mercadoria que pela sua natureza não convenha armazenar(combustíveis, mercadorias infecciosas e outras), sendo o consignatário obrigado a retirá-la do porto no prazo indicado pela ENAPOR, cumpridas as formalidades aduaneiras. 2. Se o consignatário assim o desejar poderão as mercadorias ser colocadas em recintos descobertos, porém protegidas por encerados ou estrados. 3. Tratando-se de mercadoria perecível ou perigosa e não tendo o porto condições para a sua armazenagem, deverá o consignatário proceder a sua remoção no acto sucessivo à descarga, cumpridas as formalidades aduaneiras.

Artigo 41º

(Armazenagem a descoberto)

A ENAPOR determinará as mercadorias que devem ser armazenadas a descoberto.

Artigo 42º

(Mercadoria deteriorada)

1. Quando nos armazéns se encontrarem mercadorias deterioradas , será o facto imediatamente comunicado a Alfândega, ao consignatário e, tratando-se de produtos alimentares, vegetais ou medicamentos, às competentes autoridades sanitárias ou fotossanitárias, procedendo-se de seguida à remoção das mesmas, cumpridas as formalidades aduaneiras. 2. O consignatário da mercadoria deverá promover imediatamente a sua remoção e suportar todas as despesas requeridas para o efeito, sob pena de responder nos termos gerais de direito pelos prejuízos eventualmente causados ao operador e/ou a terceiros. 3. Se o responsável pela mercadoria não proceder à respectiva remoção no prazo em que lhe for estabelecido, poderá o operador portuário fazê-lo por conta e risco daquele e sem direito a indemnização.

Artigo 43º

(Arrumação da mercadoria)

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

Artigo 44º

(Penalização)

1. As mercadorias que já tenham sido desalfandegadas e que por razões alheias ao operário portuário continuem armazenadas no recinto portuário para além de 3 dias ficarão sujeitas ao pagamento do dobro das taxas de armazenagem. 2. Se as mercadorias não foram levantadas no prazo referido no número anterior por razões respeitantes ao operador portuário o seu proprietário ou quem suas vezes fizer tem o direito a uma indemnização, calculada com base nas taxas que teria de pagar caso essas razões lhe fossem imputáveis.

Artigo 45º

(Mercadorias abandonadas)

1. Consideram-se abandonadas as mercadorias de cabotagem que permanecem no porto por periodo superior a dez dias úteis e as de importação que já tenham sido desalfandegadas e que não foram levantadas no prazo máximo de dez dias úteis. 2. Consideram-se ainda abandonadas as mercadorias que não forem desalfandegadas no prazo máximo de noventa dias após o termino da descarga. 3. As mercadorias referidas no número 1 deste artigo serão vendidas em hasta pública pelo operador portuário. 4. As mercadorias referidas no número 2 deste artigo deverão ser vendidas em hasta pública pela Alfândega dentro de sessenta dias a contar da data da informação do operador portuário sobre a existência de tais mercadorias. 5. Se se não proceder à venda em hasta pública será , depois de satisfeitos os encargos aduaneiros, dividido proporcionalmente as despesas das partes envolvidas.

Artigo 46º

(Volumes arrombados)

1. A folha de descarga de volumes arrombados ou com vestígios de arrombamento devidamente preenchida , deve ser assinada a bordo pelo representante do navio e do operador portuário, devendo os mesmos volumes ser pesados e selados à entrada dos armazéns. 2. A descarga destes volumes deverá ter lugar no fim da descarga de cada porção ou no fim do periodo de trabalho. 3. As folhas de descarga serão preenchidas em quadruplicado, destinando-se o original à alfândega, o duplicado ao operador, o triplicado ao comandante do navio e o quadruplicado ao agente. 4. Em todos os volumes descarregados, deve ser sempre indicada , no acto da descarga, a tinta , a contramarca do navio a fim de facilitar a conferência e, conseqüentemente , a sua futura identificação. 5. Quando se verificar que durante a descarga foram descarregados volumes arrombados misturados com outra carga sem se ter dado cumprimento ao n.º deste artigo, serão os mesmos devolvidos ao navio. 6. O conserto dos volumes arrombados ou com vestígios de arrombamento será pelo operador portuário e pagos pelo navio.

CAPÍTULO V

OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADES DO NAVIO

Artigo 47º

(Obrigações)

1. Os navios atracados aos cais ficam sujeitos as prescrições deste Regulamento. 2. O navio acostado é obrigado a : a) Ter permanentemente pessoal a bordo ; b) Desviar as escadas de portaló, pranchas, paus de carga ou outros apetrechos sempre que estejam a impedir a passagem de guindastes ; c) Recolher os paus de carga sempre que não estejam em serviço ; d) Facilitar a passagem das espias e do pessoal para atracação de outro navio, bem assim permitir a passagem de carga e de pessoas por seu bordo.

3. Em caso de incumprimento destas disposições o navio ficará sujeito a penalidades impostas pela ENAPOR, além do pagamento de indemnização por prejuízos eventualmente causados ao porto e/ou a terceiros. 4. O comandante ou mestre do navio atracado aos cais obriga-se a obedecer às instruções das autoridades competentes em tudo que disser respeito aos serviços nos cais relativos a atracação , desatracação e operação, e ainda às concernentes a segurança das obras e equipamentos do porto e do seu pessoal.

Artigo 48º

(Responsabilidade)

1. O representante do navio será responsável por quaisquer danos ou avarias causadas ou a qualquer material durante a acostagem ou desacostagem do navio no porto. 2. O comandante ou agente do navio fica desobrigado da responsabilidade referida no número anterior se provar que o dano ficar a dever-se a causas que não lhe são imputáveis. 3. Se o navio sofrer danos causados por imperícia ou negligência do trabalhador portuário deverá o comandante comunicá-los, de imediato e por escrito ao operador portuário, para efeitos de assunção de responsabilidades. 4. A falta de comunicação nos termos referidos no número anterior isenta o operador portuário de qualquer responsabilidade.

Artigo 49º

(Entrega da mercadoria ao navio)

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

Artigo 50º

(Liquidação de contas)

1. O comandante do navio deve antes de deixar os cais, pagar todas as importâncias que nos termos dos regulamentos em vigor seja obrigado a satisfazer. 2. Esse pagamento no

entanto poderá ser feito após a saída do navio, quando o comandante se tenha feito representar por agente devidamente reconhecido.

Artigo 51º

(Navios que transportam mercadorias perigosas)

1. Os navios que transportam mercadorias perigosas só poderão acostar depois de autorizadas pela Autoridade marítima e pela ENAPOR, respeitando as prescrições que forem determinadas quanto às medidas preventivas a adoptar. 2. Quando o navio trouxer a bordo qualquer substância perigosa, além do cumprimento das prescrições referidas no número anterior, deverá o mesmo içar , de dia uma bandeira vermelha e de noite acender uma luz vermelha. 3. O navio deverá estar em condições de desatracar a todo o momento.

Artigo 52º

(Contentores)

1. Entende-se por contentor o meio especialmente concebido para o acondicionamento e transporte de mercadorias, devendo reunir os seguintes requisitos : a) Constituir um compartimento de forma regular fechado ou semi-fechado; b) Ser resistente e de fácil manejo ; c) Volume interior de pelo menos 1m³ .

2. Quanto á origem e destino os contentores classificam-se em : a) Cais a cais - Aqueles que contendo mercadorias são desembarcados do respectivo navio e conduzido para o local da armazenagem onde são abertos e esvaziados. b) Transhipment - Aqueles que são movimentados de um navio para outro com ou sem passagem intermédia pelos cais, podendo ser armazenados, em trânsito, por periodos relativamente curtos. c) Porta -a-porta - aqueles que, contendo mercadoria , são transferidos de/para o navio e atravessam a zona portuária sem serem objecto de abertura.

CAPÍTULO VI

EQUIPAMENTOS

Artigo 53º

(Classificação)

Os equipamentos portuários quanto ás suas características e utilização classificam-se em: a) Equipamentos terrestres : máquinas , instrumentos, utensílios. b) Equipamentos flutuantes : rebocadores, cábreas e outros.

Artigo 54º

(Utilização de equipamentos)

1. É obrigatória a utilização dos equipamentos da ENAPOR na área sob a sua jurisdição, salvo nos casos de reconhecida insuficiência ou inexistência de equipamento

adequado. 2. Nos tempos de utilização dos equipamentos serão deduzidas as interrupções resultantes de : a) Avaria ou paralisações dos equipamentos por motivos estranhos aos requisitantes. b) Condições de mau tempo que impossibilitem à utilização dos equipamentos. 3. Se a ENAPOR fornecer máquinas de capacidade superior á necessária à realização das operações as taxas a cobrar são as que correspondem às das máquinas adequadas, a menos que aquelas máquinas tenham sido expressamente requisitadas.

Artigo 55º

(Equipamentos não utilizados)

1. O equipamento requisitado que não for utilizado por razão imputável ao requisitante ficará sujeito ao pagamento das correspondentes taxas , durante o período da imobilização. 2. Se as operações se iniciarem depois da hora indicada na requisição, o pagamento da taxa respectiva far-se-á em função da hora previamente indicada para o início dos serviços. 3. Os equipamentos apenas serão utilizados para os fins expressamente requisitados. 4. Os equipamentos não podem ser empregues para levantar carga de peso superior a sua capacidade de elevação.

Artigo 56º

(Tempo de utilização do equipamento)

A contagem do tempo de utilização efectiva do equipamento portuário, na prestação de serviço far-se-á da forma seguinte : a) Equipamento terrestre - desde o momento em que o equipamento requisitado é posto à disposição do utente , até o mesmo ser dispensado e entregue á ENAPOR ou operador portuário ; b) Equipamento marítimo - desde o momento efectivo da saída do equipamento até o seu regresso ao ponto de partida.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

Artigo 57º

(Reclamações)

1. As reclamações só serão atendidas quando contenham informações completas acerca de faltas ou avarias das mercadorias, devendo ser instruídas com todos os elementos necessários de informação e dirigidas à entidade competente dentro de 90 dias a contar da data do término da descarga do navio. 2. O operador portuário ficará isento de qualquer responsabilidade em caso de não observância do disposto no n.1 deste artigo.

Artigo 58º

(Experiência de máquinas)

1. Sempre que o comandante do navio atracado precisar experimentar as máquinas solicitará , com antecedência mínima de duas horas , a necessária autorização à

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

Artigo 59º

(Entrada nos recintos portuários)

Só é permitida a entrada nos recintos portuários a : a) Passageiros e tripulantes devidamente identificados ; b) Pessoas ao serviço de instituições que exerçam actividade relacionada com a exploração portuário devidamente identificadas ; c) Pessoas devidamente autorizadas para o efeito pela ENAPOR ; d) Personalidades legalmente autorizadas.

Artigo 60º

(Observância de regras de segurança)

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

Artigo 61º (Proibições) A ENAPOR tem sempre poderes para impedir : a) O acesso ao porto de unidades flutuantes, cuja entrada seja susceptível de comprometer a segurança , conservação ou a boa exploração de obras portuárias ; b) Operações de remoção da lastro do navio ; c) Operações de desgaseificação ; d) Fumar ou fazer fogo em zonas onde se encontrem instalações petrolíferas e outras devidamente assinaladas ; e) Circulação e estacionamento de veículos na área de exploração ; f) Acesso de pessoas estranhas aos armazéns ou recintos descobertos; g) Despejo de detritos dos navios ao mar ; h) Inundação do pavimento dos cais com água de lavagem dos navios.

Artigo 62º

(Infracções e penalidades)

1. Em caso de infracção ao que se encontra regulamentado, designadamente no tocante a realização de quaisquer operações sem prévia autorização , ficam os infractores sujeitos à aplicação de sanções pela ENAPOR. 2. As penalidades podem consistir no agravamento das taxas até o quántuplo dos seus valores durante o período da infracção e na aplicação de multa a estabelecer pela ENAPOR. 3. A ENAPOR poderá impor ao seu infractor a imediata suspensão das operações comerciais, quando tal se justificar.

Artigo 63º

(Falsas declarações)

A prestação de falsas declarações nos elementos fornecidos à ENAPOR para efeitos de aplicações de taxas, é punível com a multa de 100% , sobre a diferença da taxa a pagar, independentemente do procedimento criminal.

Artigo 64º

(Prazo de propositura de acção)

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