

ex-Instituto do Financiamento e Apoio ao Desenvolvimento da Agricultura e Pescas (IFADAP) e do IFAP, I. P. — de 2003 a 2008;

Chefe do Serviço de Recuperações, Fraudes e Irregularidades, da Direção Jurídica do ex-INGA — de 1998 a 2003;

Nomeada consultora jurídica Carreira de Consultor Jurídico, do quadro de pessoal do ex-INGA, em 1998;

Integrou diversos grupos de trabalho ao nível da preparação de quadros legislativos no âmbito da Política Agrícola Comum;

Participou, na qualidade de representante do ex-INGA, ex-IFADAP e do IFAP, I. P., em diversas reuniões de peritos, na Comissão Europeia, bem como em missões/auditorias, designadamente nas áreas da sua competência;

Representante do ex-INGA, do ex-IFADAP e do IFAP, I. P., na Comissão Interministerial de Coordenação e Controlo da Aplicação do Sistema de Financiamento do FEAGA e do FEADER (CIFG), para efeitos de comunicação de irregularidades ao OLAF — Organismo de Luta Anti Fraude da EU, até 2009.

311194713

DEFESA NACIONAL

Gabinete do Ministro

Despacho n.º 3066/2018

O *Allied Maritime Command* (MARCOM) é o comando central de todas as forças navais da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) que lidera quatro Grupos Navais Permanentes (*Standing Maritime Groups*) multinacionais, compostos de forças navais integradas com navios dos países aliados, os quais constituem as Forças Navais Permanentes (*Standing Naval Forces* — SNF) da OTAN.

Estes quatro Grupos compreendem o núcleo da componente naval da Força-Tarefa Conjunta de Elevadíssima Prontidão (*Very High Readiness Joint Task Force* — VJTF) para as Forças de Resposta da OTAN (*NATO Response Forces* — NRF), providenciando apoio naval às operações da OTAN em contingência. O *Standing NATO Mine-Counter-Measures Group 1* (SNMCMG1) integra esta realidade, tendo por missão primária operações de busca e desativação de explosivos.

Dada a participação da Marinha portuguesa em exercícios e operações no âmbito das NRF da OTAN, designadamente através da integração da VJTF, e a necessidade de prestar apoio ao SNMCMG1 durante o ano 2018, importa estabelecer os procedimentos relativos à cooperação e apoio naquele contexto.

Assim, atento o anteriormente exposto, e verificando não existirem aspetos normativos e de natureza financeira e orçamental que justifiquem a inviabilidade da sua aprovação pelo Estado Português:

1 — Autorizo (no disposto na alínea g) do n.º 3 do artigo 14.º da Lei de Defesa Nacional, aprovada pela Lei Orgânica n.º 1-B/2009, de 7 de julho, alterada e republicada pela Lei Orgânica n.º 5/2014, de 29 de agosto, a assinatura do *Technical Arrangement concerning Cooperation and Support in the Context of Standing NATO Mine-Counter-Measures Group 1 in the year 2018*, que foi submetido através do ofício do Gabinete do CEMGFA n.º 0648/GCG, de 19 de fevereiro.

2 — Delego no General Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, com faculdade de subdelegação, a assinatura do referido Acordo Técnico, nos termos do disposto nos artigos 44.º a 50.º do Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro.

27 de fevereiro de 2018. — O Ministro da Defesa Nacional, *José Alberto de Azevedo Ferreira Lopes*.

311184767

Autoridade Marítima Nacional

Edital n.º 340/2018

O Capitão do Porto da Horta, Paulo Alexandre Rafael da Silva, capitão-de-fragata, no uso das atribuições 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 2 de março, na sua versão atual, e da regra 1 da alínea b) do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar — 1972 (RIEAM), aprovado pelo Decreto 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 9 de novembro de 1983, e atento o estabelecido no n.º 2 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de março, e demais

legislação em vigor aplicável, em razão da matéria e do espaço, faz saber que:

1 — A navegação e permanência de navios e embarcações, bem como outras atividades no Domínio Público Marítimo, nos espaços de jurisdição da Capitania do Porto da Horta, sem prejuízo da legislação relevante aplicável e sem prejuízo das competências e normas reguladoras de outras entidades, regem-se pelo conjunto de determinações, orientações e informações que constam do anexo ao presente Edital, e sucessivas alterações, do qual são parte integrante.

2 — As infrações ao estatuído neste 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, serão puníveis de acordo com o regime contraordenacional estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de março, na sua versão atualizada, e demais legislação aplicável, tendo, ainda, presente o regime geral das contraordenações aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, na sua redação atual.

3 — 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 da Horta, demais sítios que permitam uma adequada informação e no sítio eletrónico da Autoridade Marítima Nacional (www.amn.pt).

4 — Este Edital entra em vigor na data da sua publicação em *Diário da República* e, na mesma data, revoga o Edital n.º 1/2013, de 1 de março, da Capitania do Porto da Horta.

2 de janeiro de 2018. — O Capitão do Porto da Horta, *Paulo Alexandre Rafael da Silva*, Capitão-de-Fragata.

CAPÍTULO I

Disposições gerais

1 — Enquadramento e definições:

a) As presentes normas aplicam-se em todo espaço de jurisdição da Capitania do Porto da Horta, com os limites definidos no quadro n.º 1 anexo ao Regulamento Geral das Capitánias, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho, na sua redação atual, incluindo a faixa de terreno do Domínio Público Marítimo (DPM) 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.

b) Para efeitos de proteção ambiental, fora das áreas sob jurisdição da Administração Portuária, aplicam-se as disposições constantes dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira das ilhas do Faial, Pico e São Jorge, bem como as que respeitam aos Parques Naturais e outros Instrumentos de Gestão Territorial especialmente aplicáveis, bem como demais legislação especial aplicável.

c) Para os efeitos do disposto no presente Edital, entende-se por:

(1) “Área portuária”: toda a área, marítima e 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, que aprovou o sistema portuário dos Açores.

(2) “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 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.

(3) “Navio” e “embarcação”: Estas designações serão aplicadas indistintamente neste Edital para referir o “navio” conforme está definido

Regra 3 do RIEAM, ou seja: “todo o veículo aquático de qualquer natureza, incluindo os veículos sem imersão, os veículos WIG e os hidroaviões, utilizado ou suscetível de ser utilizado como meio de transporte sobre a água”.

(4) “Navio ou embarcação abandonada”: considera-se navio abandonado 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 artigo 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 artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 202/98, de 10 de julho.

(5) “Zonas de banhos”: designa as zonas com prática balnear, independentemente do seu estatuto como praia de banhos, água balnear identificada, ou outro. As zonas de banhos estão discriminadas no Anexo II do presente Edital.

(6) “Milha”: designa a medida de distância “milha náutica”, igual a 1852 metros.

d) Para além das definições constante no número anterior, aplicam-se ainda definições constantes de outros diplomas legais tendo em atenção o respetivo âmbito de aplicação.

2 — Navegação, documentos náuticos e avisos à navegação:

a) As cartas náuticas oficiais (CNO) e as cartas eletrónicas de navegação oficiais (ENC) cujo uso se recomenda para navegar nas áreas da Capitania do Porto da Horta são as seguintes:

(1) CNO 43102 (INT 1893) — ENC PT343102: Arquipélago dos Açores — Grupo Central;

(2) CNO 46201 — ENC PT446201: Canal de São Jorge (ilhas de São Jorge e Pico);

(3) CNO 46403 (INT 1891) — ENC PT446403: Ilha do Faial e Canal do Faial (inclui planos dos portos da Horta e da Madalena);

(4) CNO 47501: Portos das Ilhas de São Jorge e do Pico (planos dos portos da Calheta e Velas, São Jorge e de São Roque, Lajes e Santa Cruz das Ribeiras, Pico);

(5) ENC PT548504: Ilha do Faial — Porto da Horta;

(6) ENC PT548505: Ilha do Faial — Porto da Madalena.

b) Todas as posições geográficas indicadas neste Edital são referidas ao Sistema WGS84. Para marcar estas posições nas CNO que não são referidas ao WGS84, deverão ser aplicadas as correções representadas nas notas das respetivas cartas.

c) Os azimutes indicados são referidos ao Norte Verdadeiro.

d) Sempre que a situação o justifique, quanto a atividades ou acontecimentos, o Capitão do Porto publica editais e avisos à navegação local, promovendo também a divulgação dos eventos que ocorram na área de jurisdição portuária, sem prejuízo das competências específicas.

e) Para efeitos do disposto no n.º anterior, para além da afixação nos locais de estilo, os editais e avisos à navegação são publicados em <http://anavnet.hidrografico.pt/>, bem como distribuídos por correio eletrónico à comunidade marítima, designadamente aos armadores, às associações de pescadores, aos clubes navais, aos operadores marítimo-turísticos, entre outros que manifestem tal interesse junto da capitania do porto utilizando o endereço de correio eletrónico capitania.horta@amn.pt.

f) Os sinais de mau tempo são içados no mastro de sinais da torre da Capitania do Porto da Horta, sendo também exibida durante o arco noturno a sinalização luminosa correspondente.

g) 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 da Horta.

3 — Horário de atendimento e contactos

a) 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 ao público da Repartição Marítima da Capitania do Porto da Horta e das Delegações Marítimas de São Roque, das Velas, e das Lajes do Pico é o seguinte:

(1) Repartição Marítima da Capitania do Porto da Horta, Delegação Marítima das Velas e Delegação Marítima de São Roque do Pico:

Períodos	Horários
Dias úteis	Manhã: 09h00 m às 12h30 m. Tarde: 14h00 m às 16h30m.

(2) Delegação Marítima das Lajes do Pico:

Períodos	Horários
Segunda-feira e quinta-feira.	Manhã: 09h00 m às 12h30 m. Tarde: 14h00 m às 16h30m.

b) Os serviços prestados fora dos períodos de atendimento 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 Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), regulado por legislação própria.

c) Os piquetes da Polícia Marítima nas ilhas do Faial, Pico e São Jorge funcionam 24 horas por dia.

d) Os endereços e contactos dos Órgãos da Autoridade Marítima referidos nos pontos anteriores constam do Anexo III a este Edital.

e) As secretarias da Capitania do Porto da Horta e das Delegações Marítimas de São Roque, Lajes do Pico e Velas poderão ser abertadas em horário diferente do indicado a requerimento do utente, nos termos da Portaria n.º 210/2007 de 23 de fevereiro, alterada pela Portaria n.º 553-A/2008, de 27 de junho e Declaração de Retificação n.º 48/2008, de 26 de agosto

4 — Aspetos de soberania

O controlo de navios constitui competência do Capitão do Porto para, nomeadamente, executar atos de soberania e demais atos administrativos em matéria de visita, imposição do fecho de barras, disciplina da navegação, condições de acesso e saída do porto e detenção e desembaraço de navios.

5 — Coordenação de situações de emergência

a) Em caso de acidente pessoal ou material, de qualquer ordem e com qualquer sujeito, o Capitão do Porto assumirá o controlo e a coordenação das operações relacionadas com a situação de emergência criada.

b) Em caso de situação de busca e salvamento, a ação de socorro será exercida nos termos do Plano de Salvamento Marítimo da Capitania do Porto da Horta em vigor.

6 — Estados das barras e condições meteorológicas ou de mar

a) Nenhum navio deverá, em qualquer situação, mas sobretudo sob condições meteorológicas, de mar ou de visibilidade adversas, executar manobras que possam pôr em risco a sua segurança, a segurança da navegação na sua vizinhança, nem a segurança das instalações portuárias ou quaisquer outras, devendo recorrer ao aconselhamento do serviço de pilotagem do porto em caso de dúvida.

b) Verificando-se condições meteorológicas ou de mar desfavoráveis, cuja intensidade e efeito possam comprometer a segurança da navegação, o Capitão do Porto, auscultada a administração portuária, no intuito de garantir a salvaguarda da vida humana, a segurança das embarcações e navios que praticam os portos, poderá determinar a situação de Barra Condicionada, ficando interdita a navios com características a definir, designadamente o comprimento ou o calado, ou Barra Fechada, ficando interdita a toda a navegação.

c) A divulgação do estado da barra será feita através da promulgação de Avisos à Navegação.

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

CAPÍTULO II

Segurança da navegação

7 — Condições gerais quanto à navegação no mar e na entrada e saída das barras dos portos

a) Aconselha-se os comandantes, mestres ou arrais, de uma forma geral, sempre que pretendam sair para o mar e, em particular, antes de iniciarem as aproximações, entradas e saídas das barras, independentemente das condições meteorológicas do momento, a adotar as seguintes boas práticas:

(1) Tomar conhecimento da previsão meteorológica e oceanográfica;

(2) Obter informação junto da Capitania do Porto da Horta, do Comando Local da Polícia Marítima ou da Autoridade Portuária sobre a

situação da barra e, caso necessário antes de entrar o porto, não hesitar em solicitar apoio na entrada;

(3) Garantir, testando, que todos os equipamentos de navegação, comunicações, segurança, propulsão e governo se encontram em boas condições de funcionamento;

(4) Garantir, verificando, que o material de segurança que não é obrigatório envergar se encontra em local de fácil e rápido acesso;

(5) Nas situações em que não é obrigatório envergar os coletes de salvação ou auxiliares de flutuação, particularmente em situação de navegação com mar alteroso e com especial incidência nas entradas e saídas de barras de portos, considerar a necessidade de que todos os tripulantes enverguem os coletes de salvação ou auxiliares de flutuação e se despojem de botas de borracha de cano alto, ou qualquer outro equipamento e vestuário que possa dificultar a flutuabilidade;

(6) Nas situações de navegação de mau mar, sempre que se verifique a circulação de pessoal no exterior da embarcação, garantir que o pessoal se mantém em locais abrigados e, se possível, mesmo que não seja obrigatório por lei, envergando o colete salva-vidas ou auxiliares de flutuação;

(7) Garantir, confirmando, que todo o material existente nos compartimentos funcionais e nos espaços habitacionais, bem como as artes e apetrechos de pesca, quando aplicável, se encontram devidamente acondicionados e peados;

(8) Garantir, confirmando, a estanqueidade da embarcação, mantendo as portas, escotilhas e vigias que dão para o exterior do navio fechadas e desobstruídas;

(9) Garantir que as portas, escotilhas, vigias de fuga, escadas, passagens e troncos de fuga se encontram assinaladas e desobstruídas.

b) 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 no artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, e nos termos estabelecidos na Portaria n.º 210/2007, de 23 de fevereiro, na sua atual redação.

c) Sempre que naveguem sozinhos, ainda que não for determinado por outro normativo, devem os comandantes, mestres ou arrais serem portadores de um telemóvel ou de um aparelho de comunicações VHF, informando também familiares ou amigos previamente à largada para o mar e sempre que esses dados se alterem, dos seguintes elementos:

- (1) Local onde vão navegar;
- (2) Horas estimadas de saída e de chegada.

d) 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 da Horta, 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), tendo em atenção o estabelecido na alínea c) do n.º 2 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março, devidamente conjugado com o preceituado no artigo 48.º-A da Lei n.º 80/2015, de 3 de agosto, e demais legislação aplicável.

e) Sem prejuízo do determinado no Capítulo IX deste Edital, no concernente a atividades no DPM, na área de jurisdição da Capitania do Porto da Horta:

(1) 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.

(2) A prática individual ou coletiva de desportos náuticos, bem como as atividades de treino de coletividades, não devem interferir com a navegação comercial.

CAPÍTULO III

Entrada, saída e atracação de navios nos portos

8 — Normas gerais na aproximação, acessibilidade e saída dos portos

a) Na área de jurisdição da Capitania do Porto da Horta, os principais portos comerciais apresentam os seguintes limites de operação:

(1) Horta (Ilha do Faial):

i) Cais comercial:

- (a) Comprimento máximo do navio: 210 m.
- (b) Calado máximo: 8,5 m.

ii) Terminal de passageiros:

- (a) Comprimento máximo do navio: 245 m.
- (b) Calado máximo: 8,3 m.

(2) São Roque (Ilha do Pico):

- (1) Comprimento máximo do navio: 125 m.
- (2) Calado máximo: 7,0 m.

(3) Velas (Ilha de São Jorge):

- (1) Comprimento máximo do navio: 200 m.
- (2) Calado máximo: 5,0 m a 7,5 m.

b) Os atos e procedimentos aplicáveis ao acesso e saída de navios e embarcações dos portos são executados na estrita observância do articulado constante dos Decretos-Leis n.ºs 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 outra legislação aplicável.

c) Compete ao Capitão do Porto recusar o acesso aos portos e fundeadouros, no respetivo espaço de jurisdição, aos navios que tenham sido alvo de uma decisão de recusa em sede dos procedimentos legais previstos no âmbito do Port State Control (PSC).

9 — Segurança da navegação

a) Nos portos, para além do disposto na Regra 6 do RIEAM quanto à velocidade de segurança, é proibido navegar a velocidades superiores a 6 nós.

b) A regra definida no número anterior não é aplicável à movimentação de embarcações em missão de socorro e policiais, ou situações devidamente autorizadas.

c) Quando para manter o governo e executar a manobra em segurança não for possível ao navio cumprir com o disposto no número um, deve prosseguir com uma velocidade tão baixa quanto possível.

d) Todos os navios de comprimento superior a 50 metros a navegar no interior dos portos são considerados navios condicionados pelo seu calado, aplicando-se as regras de manobras e de responsabilidade recíproca entre navios definidos no RIEAM para a circunstância.

e) Devido ao espaço livre de manobra, independentemente do disposto no RIEAM, no que respeita às responsabilidades recíprocas dos navios, tem prioridade o navio que sai o porto, devendo o navio que pretende fazer a entrada deixar espaço de manobra suficiente para que a saída do outro se processe em segurança.

f) O navio que sai deve ter em atenção os obstáculos visuais, como por exemplo molhes e quebra-mares, que podem dificultar a perceção da manobra que está a executar por outros navios que pretendem fazer a entrada, pelo que não deve hesitar em executar um som prolongado, conforme previsto na alínea e) da Regra 34 e na alínea f) da Regra 9, ambas do RIEAM.

g) Na situação em que num trem de reboque o navio rebocado não disponha de propulsão ou capacidade de governo própria, o navio rebocador será considerado navio com capacidade de manobra reduzida, aplicando-se as regras de governo e manobra e de responsabilidades recíprocas previstas no RIEAM.

h) Todas as embarcações devem dar sempre um resguardo mínimo de 30 metros aos navios de comércio que transportem carga perigosa, assinalados de dia pela bandeira BRAVO (de cor vermelha) do Código Internacional de Sinais (CIS), e de noite por um farol vermelho visível em todo o horizonte.

10 — Serviço de pilotagem

a) O recurso ao serviço de pilotagem é obrigatório nos termos definidos pelo 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.

b) As áreas de pilotagem obrigatória na Capitania do Porto da Horta são as seguintes:

(1) Porto da Horta: uma distância de 2 milhas centrada no farolim da ponta do molhe do porto da Horta;

(2) Porto de São Roque do Pico: uma distância de 2 milhas centrada no farolim da ponta do molhe do porto de São Roque;

(3) Porto de Velas de São Jorge: uma distância de 2 milhas centrada no farolim da ponta do molhe do porto das Velas.

11 — Forma de atracação

a) De forma a facilitar uma saída de emergência, os navios com comprimento superior a 50 metros deverão atracar com a proa para a saída do porto, exceto se operacionalmente, ou após análise técnica do serviço de pilotagem competente, se justificar outra forma de atracação.

b) Os navios e embarcações com menos de 30 metros de comprimento de fora-a-fora podem atracar de braço-dado até ao n.º máximo de três navios ou embarcações desde que existam boas condições meteorológicas e de mar.

c) A atracação de braço-dado de navios com mais de 30 metros de comprimento de fora-a-fora é possível, mas carece de autorização da autoridade portuária e do Capitão do Porto, que procederão a uma avaliação das condições de segurança.

12 — Visita de entrada

a) À chegada aos portos a Autoridade Marítima Local, através de um agente da Polícia Marítima, efetuará visita de entrada aos navios que:

- (1) Solicitem arribada;
- (2) Transportem cargas ou substâncias perigosas;
- (3) Arvozem bandeira de país não comunitário;
- (4) Provenham de país não comunitário;
- (5) Declarem a existência de clandestinos a bordo;
- (6) Declarem a existência de vidas humanas em perigo a bordo;
- (7) Declarem risco de alagamento, de afundamento, de incêndio, de explosão ou de poluição;
- (8) Declarem danos, avarias e anomalias, que condicionem a estabilidade, a navegabilidade ou a manobrabilidade do navio;
- (9) Se apresentem condicionados quanto à utilização de equipamentos e sistemas de navegação ou de comunicações.

b) O Capitão do Porto poderá ainda determinar a realização de visita de entrada a navios que:

- (1) Tenham avarias;
- (2) Pretendam efetuar trabalhos a bordo;
- (3) Pretendam aceder a águas territoriais e a águas interiores, aos que nelas pretendam fundear e aos que pretendam navegar em direção a um porto nacional;
- (4) Sobre os quais exista algum tipo de suspeita quanto a avaria ou relativo à tripulação, carga ou à prática de algum ilícito penal ou contraordenacional.

c) Estão isentos de visita de entrada, sem prejuízo do disposto nos dois primeiros números desta regra:

- (1) Os navios de comércio nacionais e os que arvozem bandeira de país comunitário, desde que provenientes de porto nacional ou de porto de país comunitário;
- (2) Os navios das marinhas de guerra e outros navios de Estado;
- (3) Os navios de tráfego local;
- (4) Os navios de pesca, com exceção dos de pesca do largo;
- (5) Os rebocadores e navios auxiliares, locais ou costeiros.

d) Os navios que tenham avarias ou que pretendam realizar trabalhos a bordo estão ainda sujeitos aos procedimentos indicados nas regras 15.ª, 16.ª, 17.ª e 26.ª deste Edital.

13 — Despacho de Largada

a) O Despacho de Largada é o documento, emitido pela Capitania do Porto, que atesta que um navio que larga do porto preenche todos os requisitos respeitantes a segurança, pessoas e bens embarcados e que cumpriu todas as formalidades necessárias e obrigações pecuniárias no espaço nacional.

b) 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 inoperacionalidade dessa aplicação, pelo representante legal do navio, na Capitania do Porto ou Delegação Marítima respetiva.

c) Só após as autoridades indicadas no número anterior autorizarem a saída dos navios, o Capitão do Porto efetuará a emissão do Despacho de Largada.

d) Estão isentos de Despacho de Largada:

- (1) Os navios das marinhas de guerra e outros navios de Estado;
- (2) Os navios de tráfego local;
- (3) Os navios de pesca, com exceção dos de pesca do largo;
- (4) Os rebocadores e navios auxiliares, locais ou costeiros.

e) Nenhum navio pode largar dos portos sem que tenha sido emitido o respetivo Despacho de Largada, salvo nas condições em que esteja isento.

f) São vedadas quaisquer movimentações de carga ou de saída e entrada de pessoas a bordo a partir da notificação do Despacho de Largada ao comandante do navio.

g) A emissão do Despacho de Largada deve ser solicitada, não em função da hora prevista de largada do navio, mas sim em função da operação em curso, de maneira a acautelar o disposto no número anterior, procedendo-se, quando necessário, conforme disposto nos n.ºs 2 e 5 da regra 3.ª deste Edital.

14 — Visita de saída para os navios que larguem dos portos

Os navios só serão alvo de visita de saída por determinação expressa do Capitão do Porto, o que acontecerá sob despacho fundamentado, quando existam motivos que o justifiquem.

15 — Navios em situação de arribada

a) Define-se genericamente como arribada a demanda de um porto ou fundeadouro não previsto como destino, por qualquer navio, desviando-se este assim da rota planeada, devido à:

- (1) Existência de incêndio a bordo ou água aberta;
- (2) Existência de perigo de explosão ou poluição das águas;
- (3) Flutuabilidade, navegabilidade, manobrabilidade ou estabilidade estarem parcial ou totalmente afetadas negativamente;
- (4) Necessidade de efetuar reparações de avarias;
- (5) Necessidade de desembarcar doentes, feridos, náufragos ou cadáveres;
- (6) Necessidade de se abrigar do mau tempo na zona oceânica adjacente;
- (7) Necessidade, não prevista, de reabastecer de combustíveis, óleos, lubrificantes, água ou víveres;
- (8) Necessidade de efetuar operações comerciais (carga e ou embarque de passageiros), não prevista, cumulativamente com os motivos anteriormente mencionados.

b) Os navios que pretendam demandar os portos na situação de arribada, para além de darem cumprimento ao estabelecido nas normas da administração portuária, deverão declará-lo explicitamente na JUP. Em caso de inoperacionalidade dessa aplicação devem enviar a informação por fax para a Capitania do Porto ou Delegação Marítima respetiva, indicando o motivo da arribada e o ETA para que, no âmbito da segurança da navegação, sejam estabelecidas eventuais formas de acesso ao mar territorial ou a sua interdição.

c) Em resposta à declaração de arribada, a Capitania do Porto ou Delegação Marítima respetiva, emitirá um despacho através da JUP, ou por fax para o agente de navegação em caso de inoperacionalidade dessa aplicação, informando a administração portuária e outras entidades que também devam ser informadas no âmbito das suas competências, a definir as condições de acesso ao mar territorial ou ao porto.

d) Na sequência duma arribada devida às ocorrências descritas nos números (1), (2), (3) e (4) da alínea a) o Capitão do Porto poderá impor a necessidade de uma vistoria técnica prévia à reparação para aferir a extensão da avaria, a sua natureza e complexidade, bem como as implicações da sua reparação. O Capitão do Porto poderá determinar a realização duma vistoria no final das reparações para verificar que estão garantidas as condições de segurança da navegação que permitam à embarcação ou navio retomar a sua atividade.

16 — Navios com avarias ou deficiências a bordo

a) Qualquer avaria ou deficiência a bordo de um navio que possa afetar de qualquer modo a segurança da navegação ou o ambiente deverá ser prontamente comunicada à Capitania do Porto, pelo meio mais expedito.

b) Quando a administração portuária em geral, no exercício das suas funções, e os pilotos em particular, no cumprimento das suas funções a bordo dos navios, tomem conhecimento de que determinado navio apresenta anomalias suscetíveis de comprometer a sua segurança ou a da navegação ou de constituir ameaça para o meio marinho, terão de informar de imediato a Capitania do Porto, independentemente dessa informação já ter sido comunicada a outras entidades.

c) Na sequência de uma avaria nas condições indicadas, o Capitão do Porto poderá impor vistorias técnicas nos termos definidos na alínea d) da regra 15.ª deste Edital.

17 — Navios com outras condicionantes

a) Para além das situações indicadas nas regras anteriores, deverão ainda declarar obrigatoriamente a sua situação, os navios que detenham quaisquer outras condicionantes, nomeadamente a existência de:

- (1) Clandestinos;
- (2) Vidas humanas em perigo;
- (3) Risco de alagamento, de afundamento, de incêndio, de explosão e de poluição;

(4) Danos, avarias e anomalias, que condicionem a estabilidade, a navegabilidade e ou manobrabilidade do navio;

(5) Condicionantes à utilização das ajudas à navegação, radar, comunicações, cartas náuticas, agulha ou sonda;

(6) Trem de reboque (rebocador — rebocado).

b) Em caso de inoperacionalidade dessa aplicação, a declaração de condicionantes deverá ser enviada por fax para a Capitania do Porto ou Delegação Marítima respetiva, indicando, no aplicável, os seguintes elementos:

(1) Nome e tipo de navio, bandeira de registo e número IMO, arqueação (GT), comprimento e calado máximo do navio à chegada;

(2) Número de pessoas embarcadas;

(3) Clandestinos;

(4) Vidas humanas em perigo;

(5) Risco de alagamento, afundamento, incêndio, explosão e poluição;

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

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

(8) Tipo e quantidade de carga existente a bordo e sua condição;

(9) Existência de carga e ou substâncias perigosas e ou poluentes, sua classificação IMO e quantidade;

(10) Indicação se vem rebocado e, caso afirmativo, o nome e potência do rebocador;

(11) ETA.

c) Em resposta à declaração indicada, a Capitania do Porto emitirá através da JUP, ou por fax para o agente de navegação se aplicação não estiver disponível, com informação para a administração portuária e outras entidades que devam ser informadas no âmbito das suas competências, um despacho a definir as condições de acesso ao mar territorial.

d) Na sequência das situações referidas nas alíneas c) d) e) e f) do n.º 1 o Capitão do Porto poderá impor vistorias técnicas nos termos definidos no n.º 4 da regra 15.ª do presente Edital.

CAPÍTULO IV

Fundeadouros

18 — Fundeadouros portuários

a) Os fundeadouros portuários encontram-se identificados nas seguintes cartas náuticas:

(1) CNO 46403 (INT 1891) — ENC PT446403: Ilha do Faial e Canal do Faial (inclui planos dos portos da Horta e da Madalena);

(2) CNO 47501: Portos das Ilhas de São Jorge e do Pico (planos dos portos da Calheta e Velas, São Jorge e de São Roque, Lajes e Santa Cruz das Ribeiras, Pico);

(3) ENC PT 548504: Ilha do Faial — Porto da Horta;

(4) ENC PT548505: Ilha do Faial — Porto da Madalena.

b) A utilização dos fundeadouros portuários carece de autorização da administração portuária e do Capitão do Porto.

c) Existem os seguintes fundeadouros portuários:

(1) Porto da Horta:

i) Interior:

Latitude — 38° 31,86' N, Longitude — 028° 37,071' W

ii) Exterior Norte:

Latitude — 38° 32,01' N, Longitude — 028° 36,76' W

iii) Exterior Sul:

Latitude — 38° 31,71' N, Longitude — 028° 36,76' W

(2) Porto de São Roque:

Latitude — 38° 31,753' N, Longitude — 028° 18,96' W

(3) Porto das Velas:

Latitude — 38° 40,428' N, Longitude — 028° 12,037' W

d) O fundeadouro do porto da Horta Interior só pode ser utilizado por navios com comprimento inferior a 50 metros.

e) Todos os navios comerciais fundeados em fundeadouros portuários ou costeiros deverão manter a prontidão adequada de forma a fazer face a situação de navio à garra.

f) No interior do porto da Horta, para sul do farolim do molhe Sul, as embarcações de recreio e de pesca com comprimento inferior a 20 metros poderão fundear fora dos fundeadouros portuários referidos na alínea b) desta regra sem autorização do Capitão do Porto, no pressuposto de:

(1) Existir autorização da Administração Portuária;

(2) A posição do fundeadouro não interfira com os acessos ao Cais Comercial, Marina e núcleo de pesca. Nomeadamente, não interferir com os enfiamentos de entrada definidos pelo Farolim da Boa Viagem e dos Farolins Porto (anterior) e Porto (posterior).

g) No interior do porto das Velas, para norte de uma linha com limite oeste na ponta do molhe da Marina e direção paralela ao cais comercial, as embarcações de recreio com menos de 20 (vinte) metros poderão fundear, sem autorização do Capitão do Porto, desde que exista autorização da administração portuária e a posição do fundeadouro não interfira com os acessos ao Cais Comercial, Marina e núcleo de pesca.

h) No interior do porto de São Roque, para sul do paralelo que passa na chaminé da Fabrica da Baleia, as embarcações de recreio com menos de 20 (vinte) metros poderão fundear, sem autorização do Capitão do Porto, desde que exista autorização da administração portuária.

i) O Capitão do Porto ou a administração portuária poderão determinar o levantamento do ferro de qualquer navio que se encontre fundeado no interior das áreas portuárias ao abrigo dos números anteriores.

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

19 — Fundeadouros costeiros

a) A utilização dos fundeadouros costeiros carece de autorização do Capitão do Porto.

b) Existem os seguintes fundeadouros costeiros:

(1) Ilha do Faial:

i) Costa Norte — Fundeadouro da Baía da Areia da Quinta
Latitude — 38° 37,23' N, Longitude — 028° 45,4' W

ii) Costa Sul — Fundeadouro da Feteira:

Latitude — 38° 31,23' N, Longitude — 028° 40,69' W

(2) Ilha do Pico

i) Costa Oeste, porto da Madalena:

Latitude — 38° 31,565' N, Longitude — 028° 33,08' W

ii) Costa Sul, porto das Lajes do Pico:

Latitude — 38° 24,106' N, Longitude — 028° 15,27' W

iii) Costa Norte, Baía das Canas:

Latitude — 38° 29,64' N, Longitude — 028° 13,85' W

(3) Ilha de São Jorge

i) Costa Sul, porto da Calheta

Latitude — 38° 35,85' N, Longitude — 28° 00,56' W

c) Em casos excepcionais, devidamente justificados, poderá ser determinada ou autorizada pelo Capitão do Porto, a utilização de outros locais como fundeadouro.

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

20 — Zonas de fundeadouro proibido

a) No interior dos portos e nas suas aproximações, exceto em situação de emergência, não é permitido fundear:

(1) Fora das áreas autorizadas;

(2) Numa faixa de 200 metros centrada nos enfiamentos de entrada dos portos da Horta, Madalena, São Roque do Pico, Velas e Calheta;

(3) Num círculo com raio de 150 metros centrado na entrada dos restantes portos definidos no Regra 40.ª deste Edital, impedindo ou limitando a manobra de outras embarcações.

b) No exterior dos portos, exceto em situação de emergência, não é permitido fundear:

(1) Nas áreas de proteção dos cabos submarinos, conforme disposto da regra 49.ª deste Edital;

(2) Na área do Parque Arqueológico Subaquático da Caroline.

21 — Obrigação de pilotagem

Nos fundeadouros portuários, referidos na alínea c) da regra 18.ª, aplica-se o disposto na regra 10.ª deste Edital.

22 — Procedimentos legais aplicáveis a navios fundeados fora dos fundeadouros portuários

Todos os procedimentos legais e de segurança, indicados no Capítulo III — Entrada, saída e atracação de navios nos portos e no capítulo V — Permanência nos portos, são aplicáveis, com as devidas adaptações, aos navios fundeados fora dos fundeadouros portuários.

CAPÍTULO V

Permanência nos portos

23 — Trânsito pedonal na área portuária

a) Quando por razões de caráter operacional, ou devido às condições meteorológicas ou de mar, um navio de passageiros tiver de praticar um cais comercial, a circulação pedonal de passageiros e tripulantes é interdita enquanto decorrerem operações portuárias no mesmo cais, devendo a movimentação de pessoas ser assegurada com recurso a viaturas, autorizadas pela Autoridade Portuária, desde que o trânsito das viaturas não comprometa a segurança das demais operações em curso.

b) Nas áreas do cais comercial é interdito o uso de bicicleta, devendo o ciclista desmontar e fazer o percurso a pé com a bicicleta a seu lado.

c) Os tripulantes dos navios e embarcações atracados no cais comercial, quando circulam ou participam em trabalhos no cais, desde que estejam a decorrer operações portuárias, devem fazer uso de colete retrorefletor.

24 — Embarque e desembarque de carga geral ou contentorizada

a) O embarque e desembarque de carga geral ou contentorizada de navios de comércio só poderá ser iniciado após serem vedados o acesso ao cais e toda a área onde existe circulação de mercadoria.

b) O local onde decorre a estiva é vedado à circulação rodoviária e pedonal não autorizada.

c) Na área de exclusão à circulação rodoviária e pedonal devem ser cumpridos os seguintes pressupostos de segurança:

(1) Na impossibilidade de existência de cancelas, deve ser materializada no cais uma fronteira física suficientemente perceptível. Esta separação física deve ter apenas uma entrada e saída para as viaturas intervenientes na operação, devendo ser igualmente colocada sinalética adequada;

(2) O interior da área de exclusão deverá estar livre de materiais desnecessários à execução da operação e em estado apropriado de limpeza;

(3) Só poderão ter acesso a esta área os tripulantes do navio e o pessoal devidamente autorizado para o efeito pelas entidades envolvidas na operação, que deverão estar devidamente identificados.

d) Do lado do mar é interdita a aproximação de navios ou embarcações a menos de 30 metros do navio em operação.

25 — Embarque e desembarque de carga com navios de tráfego local e sua permanência em cais

a) O embarque e desembarque de carga envolvendo navios de tráfego local será autorizada nos pressupostos indicados na regra anterior.

b) O acesso de viaturas à área de exclusão só será permitido:

(1) Para embarque de carga que já esteja pronta para ser carregada;

(2) Para desembarque quando a operação estiver pronta para ter início.

26 — Trabalhos a bordo

a) Qualquer trabalho de reparação a bordo, inclusive os realizados por mergulhadores, é objeto de licenciamento por parte da Capitania do Porto que, para além da prévia autorização do Capitão do Porto, caso a intervenção seja efetuada em área de jurisdição portuária, carece também de autorização da administração portuária.

b) Os navios cujos processos são tratados na JUP deverão solicitar autorização para a realização de trabalhos a bordo por intermédio dessa aplicação.

c) A permanência sem vigilância de matérias IMO no cais é proibida.

d) Quando os trabalhos a executar precisem que sejam colocados no cais matérias IMO, como por exemplo lubrificantes, a sua colocação carece de autorização expressa do Capitão do Porto, o qual poderá impor condicionantes visando a salvaguarda da segurança de pessoas, bens e prevenir incidentes de poluição.

e) A realização de determinados trabalhos, poderá implicar a necessidade de acompanhamento ou vistoria por parte de peritos da Capitania do Porto,

sendo que, nestes casos, no despacho de autorização emitido pelo Capitão do Porto, será mencionado que a execução dos trabalhos fica condicionada a vistoria ou acompanhamento por perito da Capitania do Porto.

f) Nos pedidos para a realização de trabalhos a bordo, devem ser claramente discriminados, no aplicável, os seguintes elementos:

- (1) O tipo de avaria, local e trabalho a efetuar;
- (2) A empresa reparadora e o técnico responsável;
- (3) A hora prevista para o seu início e fim.

g) A realização de intervenções a bordo que envolvam trabalhos de corte ou soldadura só será autorizada nos seguintes pressupostos de segurança:

(1) As áreas alvo de intervenção não possuam atmosferas explosivas, cargas perigosas de qualquer espécie ou matérias inflamáveis nas suas vizinhanças;

(2) Nas áreas envolventes ou na presença de matérias inflamáveis, sejam tomadas as devidas precauções de forma a prevenir inflamações acidentais;

(3) Exista material de combate a incêndios disponível para imediata utilização perto do local das intervenções efetuadas;

(4) Esteja nomeado um elemento da tripulação responsável pela verificação do cumprimento destes requisitos de segurança;

(5) Nas imediações dos locais alvo de intervenção exista um aviso com o texto, em língua entendível pelos tripulantes, assinalando: “Perigo — Trabalhos de Soldadura em Curso”;

(6) Após terminados os trabalhos deverá ser mantida a vigilância ao local alvo de trabalhos e zonas vizinhas por tempo suficiente, de forma a prevenir possíveis problemas motivados pela alteração de temperatura;

(7) Na área alvo de intervenção e na sua vizinhança é proibido fumar;

(8) Não seja efetuada qualquer tipo de agressão ao meio ambiente.

27 — Utilização de meios náuticos dos navios

A utilização de meios náuticos dos navios para desembarque de pessoas, tripulação ou passageiros, operações de manutenção do navio ou treinos próprios carece de prévia autorização do Capitão do Porto.

28 — Poluição

a) De acordo com a legislação em vigor constitui contraordenação de poluição do meio marinho, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 235/2000, de 26 de setembro, 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:

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

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

b) Sempre que a ocorrência envolva agressões de grandes proporções ao meio marinho, designadamente graves prejuízos para o ecossistema ou perigo de contágio para as vidas humanas, poderá configurar crime de acordo com os artigos 278.º, 279.º e 280.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 maio, alterado e republicado pela Lei n.º 59/2007 de 4 de setembro, na redação atual, observados os preceitos legais e em determinadas situações.

c) 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 na sua contenção, no seu combate e nas ações de limpeza, bem como o pagamento de eventuais indemnizações.

d) É expressamente proibido, sob pena de sanção contraordenacional, o lançamento ou despejo nas águas dentro e fora dos portos, bem como nas zonas balneares, de quaisquer águas nocivas ou substâncias residuais, bem como de quaisquer outras substâncias ou resíduos, que de algum modo possam poluir as águas, tais como hidrocarbonetos ou misturas que os contenham.

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

f) É igualmente 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.

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

h) 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:

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

(2) 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;

(3) 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.

i) 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 do Capitão do Porto, com o aval da Autoridade Portuária. 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.

j) O lastro proveniente dos tanques de carga só pode ser bombeado para terra.

CAPÍTULO VI

Cargas e substâncias perigosas

29 — Navios com cargas ou substâncias perigosas

a) Os navios com cargas ou substâncias perigosas são navios cuja carga pode afetar o meio ambiente e os seus recursos ou pôr em risco a segurança dos bens ou de outros utilizadores dos espaços de jurisdição marítima.

b) Tendo em atenção a classificação estabelecida no IMDG Code são consideradas cargas ou substâncias perigosas, todas as mercadorias especificadas nas classes 1 a 9 desse código, bem como as definidas nos anexos n.ºs 1, 2 e 3 da Convenção MARPOL.

c) Os comandantes dos navios que transportem cargas perigosas ou poluentes, em águas sob jurisdição nacional e fora dos espaços portuários, são obrigados a informar de imediato a Capitania do Porto dos factos e das situações suscetíveis de afetar a capacidade de manobra dos navios, implicar com a regular atividade portuária ou de constituir perigo para o meio marinho e zonas limítrofes.

d) Os navios com cargas ou substâncias perigosas que pretendam demandar os portos, para além de darem cumprimento ao estabelecido nas normas da administração portuária, deverão declarar na JUP as cargas ou substâncias perigosas. Em caso de inoperacionalidade dessa aplicação, devem enviar a informação por fax para a Capitania do Porto. Em ambas as situações com a antecedência mínima de 24 horas e sempre 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 sejam dadas outras instruções que se revelem necessárias.

e) A declaração de carga ou substâncias perigosas deve, entre outros, indicar os seguintes elementos:

(1) Nome e tipo de navio, bandeira de registo, número IMO, arqueação, comprimento e calado máximo do navio à chegada;

(2) Número de pessoas embarcadas;

(3) Tipo e quantidade de carga de substâncias perigosas e respetiva classificação do IMDG Code, da IMO, bem como, se for o caso, número do contentor onde a carga vem estivada;

(4) Hora estimada de chegada (ETA);

(5) Local de atracação ou fundeadoiro.

f) Em resposta à declaração de carga de substâncias perigosas, a Capitania do Porto emitirá, através da JUP, ou por fax para o agente de navegação em caso de inoperacionalidade dessa aplicação, com informação para a administração portuária, um despacho a definir as condições de acesso ao mar territorial.

g) Sempre que se verificarem factos ou situações que coloquem em risco o DPM ou que afetem a segurança dos navios, tripulações e passageiros, o Capitão do Porto poderá restringir os movimentos ou impor determinadas restrições aos navios responsáveis por esses factos ou situações.

h) 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 outras entidades competentes.

i) As operações portuárias que configurem a exportação, importação ou o trânsito de bens e tecnologia militar carecem de autorização do Capitão do Porto e só poderão ser realizadas mediante prévia autorização do Ministério da Defesa Nacional, sem prejuízo das competências de outras entidades.

30 — Embarque, desembarque, estacionamento, baldeação e trânsito de cargas ou substâncias perigosas

a) São consideradas cargas ou substâncias perigosas, todas as mercadorias especificadas nas Classes 1 a 9 do IMDG Code, bem como as definidas nos anexos n.ºs 1, 2 e 3 da Convenção MARPOL.

b) Nos portos e nas áreas do DPM a eles adjacentes não existem espaços dedicados ao estacionamento de carga IMO, pelo que não é possível uma adequada segregação de cargas e, conseqüentemente, uma minimização dos riscos associados ao seu manuseio e estacionamento, pelo que:

(1) A permanência nas áreas do DPM adjacentes aos portos é proibida;

(2) A permanência no cais de carga IMO, para embarque ou após o desembarque, carece de autorização prévia do Capitão do Porto e da entidade administrante do espaço em causa, devendo ser requerida com pelo menos 24 horas de antecedência. Para além da análise circunstancial, a referida autorização só será concedida nos seguintes pressupostos:

i) O cais deve estar vedado ao trânsito de viaturas e pessoas para a estiva do navio a que a carga se destina ou da qual for desembarcada;

ii) Deve estar prevista a atracação do navio que embarcará a carga em causa no prazo máximo de uma hora;

iii) Até uma hora após a largada do navio no caso de operações de desembarque.

c) A colocação e permanência de carga IMO no cais ou em áreas do DPM adjacentes aos portos, em desrespeito pelo estipulado no número anterior, independentemente da adoção de procedimentos administrativos ou operacionais, constitui infração ao presente Edital.

d) Constatando-se a colocação e permanência de carga IMO no cais ou em áreas do DPM adjacentes aos portos, em desrespeito pelo estipulado na alínea b), o Capitão do Porto determinará, para salvaguarda de pessoas e bens, o policiamento pela Polícia Marítima, sendo os custos daquele serviço suportados pelo sujeito que tenha procedido à indevida colocação da carga.

e) De forma a salvaguardar a segurança de pessoas e bens, o embarque e desembarque de carga IMO envolvendo navios de tráfego local poderá ser policiada pela Polícia Marítima.

f) Os navios surtos nos portos, que transportem carga perigosa, ainda que em trânsito, podem ser sujeitos a policiamento pela Polícia Marítima durante a sua permanência.

31 — Carga, descarga e trasfega de navios tanque de produtos petrolíferos, inflamáveis e de gás

a) As atividades de carga, descarga e trasfega de navios tanques de produtos petrolíferos, inflamáveis e de gás carecem de autorização do Capitão do Porto e da entidade administrante do espaço em causa.

b) Os pedidos de autorização ao Capitão do Porto deverão ser efetuados com uma antecedência mínima de 24 horas e ser dirigidos à Capitania do Porto ou Delegação Marítima respetiva.

c) A carga, descarga e trasfega de navios tanques de produtos petrolíferos, inflamáveis e de gás devem ser efetuadas nos termos definidos no Anexo I, Capítulo II — Atividades de carga, descarga e trasfega de navios tanque de produtos petrolíferos, poluentes, inflamáveis ou explosivos.

d) As operações de carga, descarga, movimentação e trânsito de produtos petrolíferos, inflamáveis e de gás nos portos só podem ser executadas após fiscalização pela Polícia Marítima e sob a sua supervisão, em atenção às condições especiais de segurança exigíveis para tais operações.

e) Os navios surtos nos portos, que transportem carga perigosa, ainda que em trânsito, ou não desgaseificados, estão sujeitos a policiamento pela Polícia Marítima durante a sua permanência.

32 — Abastecimento de combustíveis ou lubrificantes para consumo próprio

a) Todas as operações de abastecimento de combustíveis ou lubrificantes para consumo próprio das embarcações fora dos postos de venda certificados, através de camião cisterna ou de pipeline, carecem de autorização prévia do Capitão do Porto e da entidade com competência administrativa no local em causa.

b) Nos portos da Horta, Madalena e Velas, por existirem postos de venda certificados, todas as operações abastecimento de combustíveis ou lubrificantes para consumo próprio das embarcações fora dos postos de venda certificados, em quantidade superior a 25 litros com recurso

a bidon para produtos combustíveis comercializados nos postos de venda certificados e em quantidade superior a 60 litros para produtos combustíveis não comercializados nos postos de venda certificados, carecem de autorização prévia do Capitão do Porto e da entidade com competência administrativa no local em causa.

c) Nos restantes portos, todas as operações de abastecimento de combustíveis ou lubrificantes para consumo próprio das embarcações, em quantidade superior a 60 litros com recurso a bidon, carecem de autorização prévia do Capitão do Porto e da entidade com competência administrativa no local em causa.

d) O abastecimento de combustíveis líquidos ou lubrificantes para consumo próprio de embarcações através de bidons, em quantidade inferior a 25 litros nos portos da Horta, Madalena e Velas, e em quantidade inferior a 60 litros nos restantes portos, deve ser efetuado nos termos definidos na alínea i) da regra 8.ª do Anexo I a este Edital.

e) Os pedidos de autorização ao Capitão do Porto deverão ser efetuados com uma antecedência mínima de 12 horas úteis e ser dirigidos à Capitania do Porto ou Delegação Marítima respetiva.

f) As operações de abastecimento de combustíveis ou lubrificantes para consumo próprio das embarcações fora dos postos de venda certificados, através de camião cisterna, carecem, no âmbito do processo de autorização, de vistoria que confirme a existência de condições de segurança e de salvaguarda das condições ambientais.

g) O abastecimento de combustíveis líquidos para consumo próprio das embarcações indicadas nas alíneas a), b) e c) devem ser realizadas nos termos do Anexo I, Capítulo III — Embarque e desembarque de matérias perigosas ou poluentes para consumo próprio das embarcações.

33 — Desembarque de resíduos, ou águas residuais, que contenham substâncias perigosas ou poluentes

a) O desembarque de resíduos, ou águas residuais, que contenham substâncias perigosas ou poluentes, que não as previstas na alínea h) da regra 29.ª deste Edital, carece de autorização prévia do Capitão do Porto e da entidade com competência administrativa no local em causa.

b) Considerando as condições de segurança exigíveis e os cuidados de preservação do meio ambiente a que se deve atender, as operações de desembarque de resíduos, ou águas residuais, que contenham substâncias perigosas ou poluentes só podem ser executadas após fiscalização pela Polícia Marítima e sob a sua supervisão.

CAPÍTULO VII

Armas, munições, pirotécnicos, explosivos e matérias perigosas

34 — Transporte de armas e munições a bordo de navios

a) O embarque e trânsito por via marítima de armas e munições só poderá ocorrer sob autorização do Capitão do Porto e vigilância e controlo da Polícia Marítima.

b) Os operadores de transportes marítimos inter-ilhas são obrigados a prestar a informação necessária aos utentes dos referidos transportes para que o presente normativo possa ser cumprido.

c) Para efeito do presente normativo, consideram-se como armas as definidas legalmente como tal no artigo 2.º do regime jurídico das armas e suas munições, aprovado pela Lei n.º 5/2006, de 23 de fevereiro, na sua atual redação.

d) O embarque e transporte de armas e munições por via marítima, em navios comerciais de carga entre ilhas do arquipélago, só pode ter lugar quando integradas na carga de navio e devidamente declarada no Manifesto de Carga.

e) O embarque e transporte de armas e munições por via marítima em navios de passageiros ou mistos, tem de ser declarado com aviso prévio de 3 horas em relação à hora prevista de largada do navio, junto da Polícia Marítima no porto de largada.

f) As armas de fogo deverão ser entregues ao agente da Polícia Marítima, no terminal de embarque, meia hora antes do horário previsto de largada do navio.

g) A entrega deve ser efetuada com a arma acondicionada em bolsa ou estojo adequados ao modelo em questão, com adequadas condições de segurança, de forma separada das respetivas munições, com cadeado de gatilho ou mecanismo que impossibilite o seu uso, ou desmontadas de forma que não sejam facilmente utilizáveis, ou sem peça cuja falta impossibilite o seu disparo, que deve ser transportada à parte.

h) Da entrega mencionada no número precedente será dada prova documental ao proprietário.

i) A arma só será rececionada pela Polícia Marítima, se forem presentes todos os documentos que legitimam a posse, uso, porte e fim a que se destina, nos termos do regime jurídico das armas e suas munições.

j) A falta da documentação dará lugar à apreensão da arma e respetiva comunicação à PSP local, de acordo com o n.º 6 do artigo 80.º do regime jurídico das armas e suas munições.

k) Para efeito de controlo, o transportador deverá colocar uma etiqueta, ou selo de controlo, no estojo ou bolsa da arma.

l) O Comandante ou mestre da embarcação transportadora recebe as armas e munições da Polícia Marítima.

m) O Comandante ou mestre da embarcação transportadora ficará responsável pelo material recebido, devendo acondicioná-lo em compartimento do navio fechado e seguro, designado para o efeito, não sendo permitido o transporte de armas e munições dentro de viaturas.

n) Após chegada ao porto de destino, o Comandante ou mestre da embarcação transportadora entregará a arma e munições a um agente da Polícia Marítima que estará no cais.

o) A Polícia Marítima entregará a arma e munições ao proprietário no porto de chegada.

p) Os agentes e funcionários das Forças e Serviços de Segurança, quando em serviço, estão dispensados do formalismo definido por este Edital, exceto se pretenderem efetuar o transporte de armas e munições sem acompanhante.

q) Para efeito de responsabilização do procedimento definido será preenchido um formulário a fornecer pela Polícia Marítima.

35 — Emprego de produtos explosivos ou de matérias perigosas da Classe 1

a) O emprego de produtos explosivos ou de matérias perigosas da Classe 1, na área de jurisdição da Capitania do Porto da Horta, carece de autorização do Capitão do Porto e da entidade administrativa com competência na área em causa, sem prejuízo do licenciamento a emitir por outras entidades.

b) O emprego de produtos explosivos ou de matérias perigosas da Classe 1 na área de jurisdição da Capitania do Porto da Horta só poderá ser executado após fiscalização pela Polícia Marítima e sob a sua supervisão, em atenção às condições especiais de segurança exigíveis para tais operações.

c) Por determinação do Capitão do Porto, os navios surtos nos portos, que transportem produtos explosivos ou de matérias perigosas da Classe 1, ainda que em trânsito, podem ser sujeitos a policiamento durante a sua permanência.

36 — Existência e utilização de artigos pirotécnicos a bordo de embarcações

a) Devem ser mantidos a bordo das embarcações os artigos pirotécnicos exigíveis em quantidade e qualidade necessárias e adequadas à segurança da embarcação, em bom estado de conservação e dentro da validade.

b) Todos os artigos pirotécnicos fora da validade, deteriorados ou em mau estado de conservação devem ser desembarcados e entregues numa esquadra da Polícia de Segurança Pública.

c) A existência a bordo de artigos pirotécnicos fora da validade, deteriorados ou em mau estado de conservação é proibida, dando lugar à sua imediata apreensão.

d) A detenção de artigos pirotécnicos com validade caducada, que estejam deteriorados ou em mau estado de conservação, ou quando a sua posse não seja justificada, constitui infração nos termos do artigo 25.º do Regulamento sobre a Fiscalização de Produtos Explosivos, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 376/84, de 30 de novembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 374/88, de 22 de dezembro, é punido nos termos do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 265/94, de 25 de outubro, podendo ainda ser aplicadas as sanções acessórias previstas no artigo 9.º do mesmo diploma.

e) A utilização abusiva de artigos pirotécnicos constitui crime, previsto e punido nos termos do artigo 306.º do Código Penal.

CAPÍTULO VIII

Vistorias

37 — Vistorias a navios e embarcações

a) No âmbito da atividade técnico-administrativa, a Capitania assegura os seguintes atos:

(I) Vistoria de manutenção, para renovação ou prorrogação dos certificados de navegabilidade, certificados de navegabilidade especiais, certificados de linhas de água carregada (quando aplicável) e vistorias às inscrições das seguintes embarcações nacionais:

i) Embarcações de pesca local e costeira até 24 metros de comprimento;

ii) Embarcações de recreio dos tipos 4 e 5, incluindo as licenciadas para a atividade marítimo-turística;

- iii) Embarcações registadas no tráfego local, com exceção das que transportam mais de 12 passageiros;
- iv) Embarcações auxiliares locais e costeiras, incluindo as licenciadas para a atividade marítimo-turística;
- v) Rebocadores locais e costeiros.

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

(3) Vistorias de registo das embarcações de recreio dos tipos 4 e 5;

(4) 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 que tenham solicitado a realização de trabalhos com vista à correção de anomalias cuja natureza pode afetar a sua segurança ou de terceiros, designadamente: as resultantes de encalhe ou colisão, as intervenções no aparelho propulsor ou de governo, os trabalhos a fogo na proximidade dos tanques de combustível ou nos próprios tanques, entre outros;

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

(6) 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;

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

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

(9) Vistorias com vista à emissão de certificados de navegabilidade especiais, que incluem os requisitos impostos para a viagem, designadamente no que respeita à lotação de segurança, meios de bordo e condições de mar e tempo.

b) As restantes vistorias são da responsabilidade da DGRM, podendo, em função da sua complexidade técnica, ser executadas pelos serviços da Capitania desde que lhe seja delegada essa competência.

c) Ao abrigo da legislação em vigor, as embarcações afetas às atividades ou registo abaixo indicadas deverão efetuar vistorias de manutenção com a periodicidade seguinte:

(1) Recreio: 5 anos, compreendendo vistoria a seco e a nado;

(2) Pesca, tráfego local e marítimo-turística (incluindo embarcações de recreio licenciadas para esta atividade): vistoria a nado anual e a seco de dois em dois anos.

CAPÍTULO IX

Atividades e eventos no domínio público marítimo

38 — Eventos sociais, culturais ou desportivos

a) Sem prejuízo da necessidade de obtenção de autorização ou licenciamento da entidade com competência administrativa na área em que se pretende desenvolver a atividade, a realização de eventos de natureza cultural ou desportiva, na área do DPM, está sujeita a autorização do Capitão do Porto, devendo os pedidos de autorização ser efetuados numa das entidades indicadas.

b) A realização de provas de pesca desportiva está sujeita a autorização da Direção Regional das Pescas, que, nos termos legais, solicitará parecer à Capitania do Porto, devendo os pedidos de autorização ser efetuados numa das entidades indicadas.

c) Em função das circunstâncias dos eventos, o Capitão do Porto poderá impor, como condição de autorização, a concretização de determinados requisitos de segurança para os participantes e para terceiros.

d) Sempre que os eventos implicarem riscos para a segurança de terceiros alheios à atividade, o Capitão do Porto poderá impor serviço de policiamento que assegure um usufruto público seguro e livre de perigos do DPM.

e) Sem prejuízo dos prazos necessário ao processamento da autorização ou licenciamento pela entidade com competência administrativa na área onde se pretende desenvolver a atividade, no que respeita aos órgãos da Autoridade Marítima na área de jurisdição da Capitania do Porto da Horta, os pedidos de autorização deverão dar entrada na secretaria da Capitania do Porto ou numa Delegação Marítima até 3 (três) dias úteis antes da realização do evento.

f) A prática individual ou coletiva de desportos náuticos, bem como as atividades de treino de coletividades não devem interferir com a restante navegação, nomeadamente a de natureza comercial.

39 — Lançamento de fogo-de-artifício

a) 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 acauteladas.

b) 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:

(1) Licença da Polícia de Segurança Pública — PSP;

(2) 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;

(3) Declaração de seguro de responsabilidade civil;

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

(5) Licença de ruído;

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

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

(8) Indicação do Ponto de Contacto e correspondente meio de comunicação, responsável pela operação de lançamento, para efeitos de coordenação e segurança.

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

(1) 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;

(2) Acompanhamento pela Polícia Marítima das operações de carregamento de foguetes ou quaisquer outros fogos-de-artifício, ou pirotécnicos a bordo;

(3) Acompanhamento dos navios 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;

(4) Assistência permanente de rebocadores, após fundeados, para garantia da manutenção da posição de lançamento, salvo se dispensados pelo Capitão do Porto;

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

d) 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 de definir, para garantia das condições de segurança e das áreas de interdição previstas nos planos de segurança e emergência dos eventos.

CAPÍTULO X

Náutica de recreio e desportos náuticos

40 — Portos de abrigo

a) São considerados Portos de Abrigo, nos termos da alínea f) do artigo 2.º do Regulamento da Náutica de Recreio, 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 Legislativo Regional n.º 35/2004/A, de 27 de agosto, os seguintes portos:

(1) Ilha do Faial:

i) Horta;

ii) Feteira, sazonal;

iii) Castelo Branco;

iv) Varadouro;

v) Porto do Comprido, sazonal;

vi) Ribeirinha, sazonal.

(2) Ilha do Pico:

i) Madalena;

ii) São Roque;

iii) Prainha, sazonal;

- iv) Santo Amaro;
- v) Baixa da Ribeirinha, sazonal;
- vi) Calhau da Piedade, sazonal;
- vii) Manhenta, sazonal;
- viii) Calheta do Nesquim;
- ix) Santa Cruz das Ribeiras;
- x) Lajes do Pico;
- xi) São João, sazonal;
- xii) São Caetano, sazonal;
- xiii) São Mateus, sazonal;
- xiv) Porto do Calhau, sazonal;
- xv) Pocinho, sazonal;
- xvi) Areia Larga, sazonal.

(3) Ilha de São Jorge:

- i) Velas;
- ii) Fajã do Ouvidor, sazonal;
- iii) Topo, sazonal;
- iv) Calheta;
- v) Fajã das Almas, sazonal;
- vi) Urzelina, sazonal.

b) Os portos que no número anterior têm a indicação de serem sazonais são considerados portos de abrigo entre o dia 1 de maio e o dia 15 de setembro. Contudo, as datas referidas podem ser alteradas sob despacho circunstanciado ou Edital do Capitão do Porto, devido, por exemplo, às condições meteorológicas ou de mar prevaletentes.

c) Para os efeitos do previsto no Regulamento da Náutica de Recreio no que respeita à medição de distâncias aos portos de abrigo, consideram-se como limites da barra dos portos de abrigo as linhas imaginárias abaixo indicadas:

(1) Ilha do Faial:

- i) Horta: linha que une os dois molhes.
- ii) Castelo Branco: linha no sentido norte-sul entre o extremo leste do cais e a linha de costa;
- iii) Todos os restantes sem barra definida, casos em que é considerada a respetiva rampa de varagem ou, em alternativa, o seu cais de acostagem, consoante o caso.

(2) Ilha do Pico:

- i) Madalena: linha que une os dois molhes;
- ii) São Roque: linha no sentido norte-sul entre o extremo do molhe e a linha de costa;
- iii) Lajes do Pico: linha no sentido este-oeste entre o extremo do molhe e a linha de costa;
- iv) Todos os restantes sem barra definida, casos em que é considerada a respetiva rampa de varagem ou, em alternativa, o seu cais de acostagem, consoante o caso.

(3) Ilha de São Jorge:

- i) Velas: linha entre o extremo do molhe do porto e o Farolim da Ponta da Queimada;
- ii) Calheta: linha no sentido este-oeste entre o extremo do molhe e a linha de costa;
- iii) Todos os restantes sem barra definida, casos em que é considerada a respetiva rampa de varagem ou, em alternativa, o seu cais de acostagem, consoante o caso.

41 — Prática de desportos náuticos e navegação lúdica

a) A prática de desportos náuticos e a navegação lúdica não podem interferir com a navegação comercial.

b) Não é permitido a prática de desportos náuticos, a navegação lúdica, varar, nem fundear nas seguintes áreas:

(1) Nas zonas de banhos, até 300 metros da linha da borda de água, no período entre 01 de junho e 30 de setembro;

(2) As águas balneares são identificadas anualmente por Portaria que estabelece o período da época balnear podendo definir para uma dada zona um período que não se enquadre no referenciado na alínea anterior, começando mais cedo ou terminando mais tarde. Nesses casos a proibição referida na alínea anterior estende-se no tempo por forma a abranger também toda a época balnear definida na Portaria;

(3) Ainda que fora dos períodos referidos nas alíneas anteriores, sempre que, ao aproximar-se de terra, se verifique a existência de prática balnear, deverá o desportista náutico ou o navegador de recreio manter uma distância de 300 metros.

(4) A menos de 30 metros dos navios fundeados ou atracados, exceto se em navegação direta de saída ou entrada nos portos;

(5) A menos de 100 metros dos navios em manobra de atracação ou largada;

(6) Na Reserva Natural das Caldeirinhas, integrada no Parque Natural do Faial, cujos limites constam do Decreto Legislativo Regional n.º 46/2008/A, de 7 de novembro.

42 — Áreas de navegação de recreio

a) As áreas de navegação dos titulares de cartas de navegador de recreio e das embarcações de recreio encontram-se definidas no Decreto Legislativo Regional n.º 35/2004/A, de 27 de agosto, conjugadas com as disposições do Regulamento da Náutica de Recreio, anexo ao Decreto-Lei n.º 124/2004, de 25 de maio.

b) Os navegadores de recreio titulares de carta de Patrão Local podem efetuar navegação livre entre as ilhas que compõem cada um dos grupos do arquipélago, o mesmo se aplicando às embarcações de recreio do tipo 4.

c) Nos termos do número anterior, o afastamento máximo a costa é de 22 milhas, tanto para os navegadores de recreio titulares de carta de Patrão Local como para as embarcações de recreio do tipo 4 quando navegam para fora da área do grupo de ilhas, por exemplo, para sul da Ilha do Pico ou da Ilha do Faial, ou para norte da Ilha de São Jorge.

d) O Capitão do Porto poderá, se considerar que estão reunidas as adequadas condições de segurança, autorizar a navegação para além dos limites estabelecidos nas alíneas b) e c) da presente regra.

e) A concessão de autorização para que embarcações de recreio naveguem para além das áreas definidas no diploma indicado estará dependente, entre outras condicionantes, da existência dos meios de salvamento legalmente obrigatórios para a área onde o respetivo proprietário ou comandante se propõe navegar.

43 — Prática de Windsurf e outras embarcações à vela desprovidas de registo

a) A prática de Windsurf está condicionada ao cumprimento das seguintes disposições:

- (1) Só é permitida durante o período diurno e com boa visibilidade;
- (2) Implica a utilização de colete de salvagem;
- (3) Durante a época balnear, não é permitida a prática nas zonas de banhos a menos de 300 metros das zonas balneares;
- (4) Só é permitido o afastamento de terra até duas milhas da linha de costa;
- (5) Sempre que se afastem mais de meia milha da costa deverão usar cinto com gato fixo à prancha e transportar uma pequena bandeira cor de laranja, confeccionada em material de rápida secagem para utilizar como meio de pedir socorro.

b) A utilização de embarcações à vela destinadas exclusivamente a competição desprovida de registo está condicionada ao cumprimento das seguintes disposições:

- (1) Devem destinar-se exclusivamente a competição, devendo tal qualidade ser reconhecida pelas respetivas federações desportivas;
- (2) Se em treinos, devem restringir a navegação a uma área limitada a uma milha de afastamento da linha de costa e a uma milha para cada lado do respetivo porto de armamento, ou em área autorizada pelo Capitão do Porto;
- (3) Se em competição, devem restringir a navegação à área devidamente autorizada pelo Capitão do Porto e aos trânsitos de ida e regresso para a referida área;

(4) Nos treinos de escola de velas devem existir o número de embarcações de apoio adequadas ao número de embarcações à vela na água, sendo que devem ter, pelo menos, uma embarcação de apoio. As embarcações de apoio deverão estar fisicamente junto às embarcações à vela que apoiam e devem estar providas de aparelhos de comunicações;

(5) A sua utilização só é permitida durante o período diurno e com boa visibilidade;

(6) O uso de colete de salvagem é obrigatório.

44 — Utilização de embarcações a motor desprovidas de registo

a) A utilização de embarcações a motor desprovidas de registo está limitada a embarcações que:

- (1) Se destinem exclusivamente a competição, devendo tal qualidade ser reconhecida pelas respetivas federações desportivas;
- (2) Naveguem numa área de treinos ou competição devidamente autorizada pelo Capitão do Porto, ou em trânsito de ida e regresso para a referida área;
- (3) Sejam embarcações auxiliares nos termos definidos no Regulamento de Náutica de Recreio.

b) A velocidade máxima das embarcações a motor desprovidas de registo dentro dos portos é a indicada na regra 9.ª deste Edital.

c) Ao largo da costa sul da Ilha de São Jorge, na área compreendida entre o Morro da Queimada e o portinho da Urzelina e entre o porto da Calheta e a Fajã das Almas, está autorizada a prática de treinos de offshore, endurance, closedcourse, slalom, na modalidade de Runabout — motas de água, nas seguintes condições:

(1) A navegação pode ser feita do nascer-do-sol até uma hora antes do pôr-do-sol;

(2) O comando da embarcação é exercido por atletas federados;

(3) Se a embarcação navegar acompanhada por outra embarcação, a menos de 300 metros de distância, poderá navegar entre os 300 metros e as 3 milhas de costa;

(4) Se a embarcação navegar de forma isolada poderá navegar entre os 300 metros e 1 milha de costa;

(5) Em termos de manobra, segurança e regras de navegação, independentemente de se tratarem de embarcações de competição, as embarcações estão sujeitas à aplicação do RIEAM;

(6) Sempre que as circunstâncias o justifiquem, de forma a garantir a segurança de pessoas e bens, ou da navegação, os órgãos da Autoridade Marítima podem interromper a atividade ou alterar as suas condições de execução.

45 — Utilização de canoas, caiaques e embarcações de praia

a) Não é permitido às canoas, caiaques, gaivotas, cocos e outras embarcações de praia desprovidas de motor ou vela e sem registo navegarem a uma distância superior a 300 m da linha de costa.

b) As embarcações referidas no número anterior apenas podem navegar entre o nascer-do-sol e uma hora antes do pôr-do-sol.

c) A realização de eventos organizados com recurso às embarcações referidas no n.º 1, como por exemplo passeios ou provas desportivas, carece de autorização do Capitão do Porto, sendo as condições de segurança avaliadas caso a caso, designadamente no que respeita à distância mínima e máxima a terra e o número de embarcações de apoio necessárias.

d) Quando no âmbito do número anterior houver necessidade de praticar, entrar ou sair uma área portuária, não deverá ser comprometida a normal prática do porto, tanto por embarcações de comércio como de recreio, devendo ser dado o necessário resguardo de segurança ou interromper o evento.

e) Quando registadas como embarcações de recreio do tipo 5, as embarcações com a tipologia referida no n.º 1 não se poderão afastar de costa mais do que meia milha (0,5 milhas) e apenas até 1 milha dum porto de abrigo.

CAPÍTULO XI

Pesca e prática de mergulho

46 — Pesca profissional e lúdica

a) Sem prejuízo de outras disposições legais:

(1) Não é permitida a pesca embarcada, comercial ou lúdica, nem a caça submarina no interior dos portos.

(2) Não é permitida a pesca embarcada, comercial ou lúdica, nem a caça submarina, a menos de 300 metros, dos portos da Horta, Madalena, São Roque, Velas, Calheta e Lajes do Pico.

(3) O uso de artes de cerco para captura de isco vivo para as artes de pesca à linha e uso de arte de levantar não são permitidos a menos de 300 metros, dos portos da Horta, Madalena, São Roque, Velas, Calheta e Lajes do Pico, nem a menos de 100 m dos portos e portinhos referidos na regra 40.ª

(4) Considerando o disposto no Decreto Regulamentar Regional n.º 24/2002/A, que define as zonas de pilotagem obrigatória, não é permitido o exercício de pesca com artes fundeadas nas zonas de aproximação e entrada dos portos da Horta, São Roque e Velas, a menos de 2 milhas centradas no farolim da ponta do molhe.

b) A caça submarina não é permitida no interior, nem a menos de 100 m dos portos e portinhos referidos na regra 40.ª deste Edital.

c) A caça submarina não pode ser exercida a menos de 100 m dos locais frequentemente utilizados como zonas de banhos, referenciados no Anexo II deste Edital, desde que se verifique a existência de prática banear.

d) A pesca lúdica não pode ser exercida a menos de 50 m dos locais utilizados como zonas de banhos, designadamente nos referenciados no Anexo II deste Edital, desde que se verifique a existência de prática banear.

e) Não é permitido aos praticantes de qualquer tipo de pesca abandonar nas zonas portuárias ou costeiras partes ou sobras do pescado capturado, bem como partes ou sobras dos iscos e engodos utilizados.

f) Quando ao pretender exercer atividade de pesca num determinado local se verifique que já existe outrem no exercício de pesca, tanto lúdica como profissional, de caça submarina ou atividades de mergulho, tanto profissional como recreativo, deverá proceder-se de forma a não perturbar a atividade que já estava em curso.

47 — Prática de mergulho profissional

a) A execução de trabalhos subaquáticos em navios, embarcações ou material flutuante no espaço de jurisdição da Capitania do Porto da Horta 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:

(1) Identificação do navio, embarcação ou material flutuante a reparar;

(2) Data de realização dos trabalhos subaquáticos;

(3) Período horário da realização dos trabalhos subaquáticos;

(4) Local de execução dos trabalhos subaquáticos;

(5) Identificação dos mergulhadores profissionais;

(6) Categoria profissional dos mergulhadores profissionais;

(7) Profundidade a que se realizam os trabalhos subaquáticos;

(8) Datas de validade das inspeções médicas periódicas dos mergulhadores profissionais;

(9) Indicação das embarcações de apoio (se aplicável).

(10) Indicação do ponto de contacto e correspondentes meios de comunicação e responsável pelos trabalhos, para efeitos de coordenação e segurança.

b) A realização de serviços de mergulho profissional em área de jurisdição portuária carece também de autorização da administração portuária.

c) Em função das circunstâncias dos trabalhos a realizar, o Capitão do Porto poderá impor, como condição de autorização, a concretização de determinados requisitos de segurança para os participantes e para terceiros.

d) À atividade do mergulho profissional aplica-se o Código Internacional de Sinais, devendo, quando estejam mergulhadores na água, a atividade estar sinalizada na embarcação ou barco de apoio ou, na sua ausência, em local próximo claramente visível por terceiros, do nascer ao pôr-do-sol, com a bandeira “A” (ALFA) do referido Código, e do pôr-do-sol ao nascer-do-sol com três faróis visíveis em todo o horizonte (vermelho-branco-vermelho), na mesma linha vertical, com alcance conforme disposto na regra 22 do RIEAM, nos termos conjugados do n.º 1 do artigo 38.º da Lei n.º 70/14, de 1 de setembro, e da subalínea i) da alínea b) da regra 27 do RIEAM.

e) Para além de todos os requisitos legais impostos pela legislação em vigor, nomeadamente no artigo 40.º da Lei n.º 70/2014, de 1 de setembro, em todas as operações de mergulho realizadas no interior de portos, numa vizinhança de 100 metros de navios posicionados na área de trabalho, o supervisor de mergulho deve também assegurar que os responsáveis pelos navios tomam medidas de segurança contra o uso inadvertido de, entre outros, propulsores, estabilizadores, válvulas de aspiração e de descarga, proteção catódica, transmissões de sonar, transmissões de sonda, espadas de odómetros, circuitos de desmagnetização, aparelhos de força para lançamento de ferros, embarcações, cargas, defensas ou outros dispositivos fora de borda.

f) Qualquer embarcação deve guardar uma distância mínima de segurança de 50 metros e navegar com velocidade reduzida à passagem por embarcações que apresentem hasteada a bandeira Alfa do Código Internacional de Sinais, e do pôr-do-sol ao nascer-do-sol com três faróis visíveis em todo o horizonte (vermelho-branco-vermelho), na mesma linha vertical.

g) Devido aos constrangimentos impostos à navegação em geral, nos termos do número anterior, pela exibição da bandeira Alfa do Código Internacional de Sinais ou dos três faróis visíveis em todo o horizonte (vermelho-branco-vermelho), na mesma linha vertical, a sua utilização deve ser absolutamente criteriosa e o seu uso injustificado constitui violação ao estatuído neste Edital e consequentemente contraordenação.

h) 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.

48 — Prática de mergulho recreativo e de caça submarina

a) O exercício da caça submarina ou de mergulho recreativo é permitido, nos termos da legislação nacional e regional em vigor, para todos os

cidadãos portadores da respetiva licença ou certificação, em toda a costa das ilhas do Faial, Pico e São Jorge, exceto nas seguintes áreas:

- (1) A menos de 100 m das zonas de banhos, em qualquer altura do ano desde que se verifique a existência de prática balnear;
- (2) Na Reserva Natural das Caldeirinhas, integrada no Parque Natural do Faial, cujos limites poderão ser consultados no Decreto Legislativo Regional n.º 46/2008/A, de 7 de novembro;
- (3) No interior dos portos referidos no n.º 1 da regra 40.ª deste Edital;
- (4) Numa faixa de 500 metros centrada no enfiamento de entrada do porto da Horta e numa faixa de 200 metros centrada nos enfiamentos de entrada dos portos da Madalena, São Roque do Pico, Lajes do Pico, Velas e Calheta.

b) Nas áreas protegidas integradas no Parque Natural do Faial, cujos limites poderão ser consultados no Decreto Legislativo Regional n.º 46/2008/A, de 7 de novembro, está interdita a prática de caça submarina, designadamente, nas seguintes áreas:

- (1) Área protegida de gestão de recursos do Castelo Branco;
- (2) Área protegida de gestão de recursos dos Capelinhos;
- (3) Área protegida de gestão de recursos dos Cedros.

c) A prática de mergulho recreativo na área do Parque Arqueológico Subaquático da Caroline apenas é permitida se organizado por empresas marítimo-turísticas ou por clubes navais.

d) À atividade do mergulho recreativo aplica-se o Código Internacional de Sinais, devendo, quando estejam mergulhadores na água, a atividade estar sinalizada na embarcação ou barco de apoio ou, na sua ausência, em local próximo claramente visível por terceiros, do nascer ao pôr-do-sol, com a bandeira “A” (ALFA) do referido Código e do pôr-do-sol ao nascer-do-sol com três faróis visíveis em todo o horizonte (vermelho-branco-vermelho), na mesma linha vertical, com alcance conforme disposto na regra 22 do RIEAM, nos termos conjugados do n.º 1 do artigo 38.º da Lei n.º 70/14, de 1 de setembro, e da sublínea i) da alínea b) da regra 27 do RIEAM.

e) O exercício da caça 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.

f) Qualquer embarcação deve guardar uma distância mínima de segurança de 50 metros e navegar com velocidade reduzida à passagem por equipamento de sinalização da caça submarina em flutuação, a embarcações que apresentem hasteada a bandeira Alfa do Código Internacional de Sinais, ou os três faróis visíveis em todo o horizonte (vermelho-branco-vermelho), na mesma linha vertical.

g) A utilização da boia referida no n.º 6, a exibição da bandeira Alfa do Código Internacional de Sinais ou dos três faróis visíveis em todo o horizonte (vermelho-branco-vermelho), na mesma linha vertical, deve ser absolutamente criteriosa devido aos constrangimentos impostos à navegação em geral, nos termos do número anterior, pelo que o seu uso ou exibição injustificada constitui violação ao estatuído neste Edital e consequentemente contraordenação.

h) Quando ao pretender exercer mergulho recreativo ou caça submarina num determinado local se verifique que já existe outrem no exercício de pesca, tanto lúdica como profissional, de caça submarina ou atividades de mergulho, tanto profissional como recreativo, deverá proceder-se de forma a não perturbar a atividade que já estava em curso.

CAPÍTULO XII

Cabos submarinos

49 — Áreas de proteção dos cabos submarinos

a) Os traçados dos cabos submarinos encontram-se devidamente assinalados nas cartas náuticas oficiais em vigor.

b) É expressamente proibido realizar obras, depositar materiais, dragar, extrair areias, fundear, lançar ferros e utilizar quaisquer artes de pesca que atinjam o fundo numa área de 500 metros centrada no cabo e até à batimétrica dos 500 metros.

c) Sem prejuízo de restrições impostas por outras regras ou legislação, dentro da área de proteção dos cabos submarinos, definida no número anterior, é permitida a pesca lúdica e a apanha desde que apeadas. Nas mesmas condições, é também permitido o mergulho recreativo desde que as embarcações de apoio não fundeiem.

d) Sempre que nas proximidades dos locais referenciados como de presença de cabos submarinos surjam indícios de prisão de artes de pesca ou outros incidentes suscetíveis de causar danos aos cabos, deverá ser imediatamente contactado o Comando Local da Polícia Marítima.

e) Neste contexto estão incluídas as seguintes áreas:

(1) Ilha do Faial:

- i) Baía do Porto Pim e aproximações;
- ii) Baía da praia da Conceição;
- iii) Aproximação ao Porto da Horta.

(2) Ilha do Pico: Baía da praia do Galeão;

(3) Ilha de São Jorge: Zona exterior do Porto das Velas.

CAPÍTULO XIII

Achados no mar e na orla marítima

50 — Achado no mar ou na costa

Qualquer indivíduo que, em qualquer local do DPM, encontrar objeto cuja aparência leve a admitir tratar-se de resto de naufrágio, vestígios de atividade humana (como por exemplo o depósito de ossadas de mamíferos marinhos), produto de narcotráfico, armamento ou engenho explosivo, deverá:

a) Abster-se de lhe tocar ou de o meter a bordo se o achado for no mar;

b) Assinalar o local, se possível, 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 Autoridade Marítima, descrevendo o objeto e a sua localização o melhor que puder;

d) Providenciar que ninguém se aproxime do objeto até à chegada da Autoridade Marítima.

51 — Utilização de detetores de metais

a) Não é permitida a utilização de detetores de metais e de qualquer outro equipamento de deteção, no espaço de jurisdição da Capitania do Porto, sem licenciamento.

b) O licenciamento acima referido compete, nos termos do 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, ao Diretor-Geral do Património Cultural — DGPC.

CAPÍTULO XIV

Disposições complementares

52 — Aeronaves civis pilotadas remotamente

a) As regras de operação de aeronaves pilotadas remotamente (APR), quer de aeromodelos quer de aeronaves brinquedo, estão vertidas no Regulamento n.º 1093/2016 da Autoridade Nacional da Aviação Civil, sendo que a violação de determinações, instruções ou ordens constantes daquele Regulamento, bem como todas aquelas que sejam inerentes ao cumprimento do mesmo, constitui contraordenação aeronáutica civil grave ou muito grave, nos termos do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro.

b) A recolha de imagens aéreas, fotografia ou vídeo, carece de autorização da Autoridade Aeronáutica Nacional.

c) A recolha de imagens é ainda regulada, entre outros diplomas, pela Lei de Proteção de Dados Pessoais.

d) Além da regulamentação referida nos n.ºs 1 e 2, na área de jurisdição da Capitania do Porto da Horta, aplica-se ao uso de APR o seguinte normativo:

(1) A utilização de APR para fins comerciais carece de autorização da entidade administrante da área específica onde se pretende realizar o voo e do Capitão do Porto;

(2) O sobrevoo de pessoas é proibido.

e) A celebração de um seguro de responsabilidade civil, para cobertura dos riscos de danos a pessoa ou bens que possam decorrer da operação de APR, não é obrigatório, mas é aconselhável.

53 — Circulação rodoviária

a) É interdita a circulação ou o estacionamento de qualquer veículo rodoviário não autorizado fora das estradas e caminhos existentes, nomeadamente praias, cais e rampas de varagem.

b) Nos portos, a circulação rodoviária deve ser feita em respeito pelo regulamento do porto e pela sinalética afixada à entrada e no interior da área portuária.

54 — Inscrições exteriores na popa das embarcações

a) Conforme disposto nos artigos 113.º, 114.º e 115.º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho, na sua atual redação (Regulamento Geral das Capitánias), e no artigo 15.º do Regulamento da Náutica de Recreio, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 124/2004, de 25 de maio, as embarcações devem ter inscrito à popa o seu nome e porto de registo, com exceção feita às motas de água e aos jet-ski.

b) Quando não for possível inscrever no painel de popa o nome e o porto de registo por baixo deste, por razões que se prendam com as características da embarcação, por exemplo o tamanho do painel de popa e o uso dum motor fora-de-borda, deverá o nome ser inscrito no painel de popa a bombordo e o porto de registo no painel de popa a estibordo.

c) Tratando-se de embarcações vulgarmente referenciadas como tendo duas proas, ou seja, quando a embarcação for fechada à popa por cadaste, sem ter popa arredondada, dando à embarcação uma forma do tipo escaler ou baleeira, a inscrição do nome e do porto de registo por baixo deste, será feita em ambas as alhetas.

d) O número anterior não se aplica aos botes baleeiros classificados como património baleeiro regional.

55 — Instalação, alteração, desativação e utilização de radiobalizas de localização por satélites

a) A instalação a bordo de radiobalizas está sujeita ao registo prévio na DGRM, devendo constar da Licença de Estação da embarcação.

b) A alteração dos elementos bem com a sua desativação deve ser comunicada à DGRM, nos termos do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 190/98, de 10 de julho, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 73/2007, de 27 de março.

c) Não registar a instalação, alterações ou desativação de radiobalizas constitui contraordenação.

d) A utilização abusiva de radiobalizas constitui crime, de acordo com o artigo 306.º do Código Penal.

56 — Condução de embarcações sob a influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas

Nos termos dos artigos 289.º e 292.º do Código Penal, conjugados com a alínea g), do n.º 4, do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março, é proibida a condução ou governo de embarcações sob a influência de álcool ou de outras substâncias estupefacientes ou psicotrópicas, sendo que, em caso de acidente, para recolha de meios de prova, os intervenientes poderão 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.

57 — Transporte de animais vivos a bordo de navios de passageiros

a) As presentes disposições não se aplicam a animais de companhia.

b) O transporte de animais, que não de companhia, em navios de passageiros carece de autorização expressa do Capitão do Porto.

c) O transporte deve ser acompanhado por uma autorização ou guia dos Serviços Agrários de Ilha, nos termos do n.º 1 do anexo I do Decreto-Lei n.º 265/2007, de 24 de julho, fazendo menção, no mínimo, ao transporte rodoviário a realizar antes do embarque e após o desembarque.

d) A viagem deve durar menos do que 8 horas até ao destino final.

e) O tempo de viagem referido no número anterior poderá ser excedido desde que exista um porto de escala intermédio e os animais sejam ali desembarcados, verificadas as condições de transporte, e reembarcados para prosseguir a viagem.

f) Os animais serão transportados em reboque ou atrelado.

g) Não é autorizado o transporte em contentor ou jaula.

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

i) Quando o transporte demore mais do que 3 horas, deve existir um responsável pelo acompanhamento do animal.

58 — Remoção de embarcações

a) O proprietário 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 diligenciadas as aplicáveis 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.

b) Findo o prazo mencionado no ponto anterior, as embarcações não removidas, considerando o seu estatuto de embarcações abandonadas, as autoridades administrativas podem empreender as operações adequadas à sua remoção.

c) 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.

d) 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.

e) 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 no n.º 1 do artigo. 9.º do Decreto-Lei n.º 64/2005, de 15 de março.

f) 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.

59 — Boias de amarração ou de viveiros de pesca

a) A colocação de boias para amarração e viveiros de pesca, nos espaços sob jurisdição da Capitania do Porto da Horta, carece de parecer do Capitão do Porto, conforme estatuído nos Decretos-Leis n.ºs 44/2002, de 2 de março, 265/72, de 31 de julho, e no Decreto Legislativo Regional n.º 22/2011/A, de 4 de julho.

b) 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.

c) Nos espaços da responsabilidade da Autoridade Portuária, o licenciamento para estabelecer amarrações fixas deverá ser dirigido àquela autoridade, nos termos da alínea i) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 46/2002, de 02 de março.

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

(1) Licenciamento/autorização da Administração Portuária;

(2) Esquema geral da amarração;

(3) Memória descritiva da amarração.

(4) O aparelho de amarração do flutuador será vistoriado pela Capitania do Porto, que terá um prazo de validade de um ano;

(5) Caso o aparelho não reúna as condições adequadas inicialmente estabelecidas poderá o mesmo ser levantado coercivamente, sendo os custos imputados ao titular da licença.

e) 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.

f) Devem ainda ser observadas as seguintes disposições gerais:

(1) A amarração fixa só poderá ser utilizada com boas condições de tempo;

(2) A responsabilidade civil por danos provocados pela amarração fixa ou pelo viveiro pesca cabe ao titular da licença.

g) Todas as bóias que não estiverem devidamente identificadas poderão ser coercivamente levantadas.

CAPÍTULO XV

Disposições finais

60 — Serviços prestados pela Autoridade Marítima Nacional

Os serviços prestados pelos diferentes órgãos da Capitania do Porto da Horta e do Comando Local da Polícia Marítima da Horta serão efetuados nos prazos e cobrados nos termos da Portaria n.º 210/2007, de 23 de fevereiro, com as alterações introduzidas pela Portaria n.º 553-A/2008, de 27 de junho, retificado pela Declaração de Retificação n.º 48/2008, de 26 de agosto.

61 — Editais da Capitania do Porto da Horta em vigor

Todos os Editais da Capitania do porto da Horta são revogados pelo presente Edital.

62 — Clarificação interpretativa e omissões

a) Atento o objeto e fundamento do presente Edital, compete ao Capitão do Porto da Horta clarificar todas as questões inerentes à interpretação das regras anteriores, ouvindo previamente os interessados.

b) Em tudo quanto estiver omissis no presente Edital, serão aplicáveis as disposições do Código do Procedimento Administrativo e a legislação aplicável em razão da matéria.

ANEXO I

Normas de segurança para movimentação de produtos petrolíferos, poluentes, inflamáveis ou explosivos

CAPÍTULO I

Diversos

1 — Enquadramento

a) O presente anexo tem por objetivo regulamentar as atividades de carga e descarga de navios tanques, bem como abastecimento de combustíveis líquidos e lubrificantes para consumo próprio de navios, através de pipeline, camião cisterna ou de bidons, por forma a assegurar que as mesmas sejam executadas com a devida segurança e sem agressões ao meio ambiente.

b) As atividades de carga e descarga de navios tanques de produtos petrolíferos, inflamáveis e de gás carecem de autorização do Capitão do Porto e da entidade administrante do espaço onde ocorre a operação, sendo regulada pelo presente anexo nos termos do Capítulo II — Atividades de carga e descarga de navios tanques de produtos petrolíferos, poluentes, inflamáveis ou explosivos.

c) Todas as operações de abastecimento de combustíveis e lubrificantes para consumo próprio das embarcações fora dos postos de venda certificados, através de camião cisterna ou pipeline, carecem de autorização prévia do Capitão do Porto e da entidade com competência administrativa no local onde ocorre.

d) Nos portos da Horta, Madalena e Velas, por existirem postos de venda certificados, todas as operações de embarque de combustíveis para consumo próprio das embarcações fora dos postos de venda certificados em quantidade superior a 25 litros com recurso a bidão, carecem de autorização prévia do Capitão do Porto e da entidade com competência administrativa no local em causa.

e) Nos restantes portos, todas as operações de embarque de combustíveis para consumo próprio das embarcações em quantidade superior a 60 litros com recurso a bidão carecem de autorização prévia do Capitão do Porto e da entidade com competência administrativa no local em causa.

f) O abastecimento de combustíveis líquidos para consumo próprio de embarcações através de bidões em quantidade inferior a 25 litros, nos portos da Horta, Madalena e Velas, e em quantidade inferior a 60 litros nos restantes portos, não carece de autorização do Capitão do Porto, nos termos definidos na alínea i) da regra 8.ª deste anexo.

CAPÍTULO II

Atividades de carga e descarga de navios tanques de produtos petrolíferos, poluentes, inflamáveis ou explosivos

2 — Condições de atracação

a) Inspeção do local:

(1) O local onde o navio vai atracar deverá ser alvo de uma inspeção prévia pela Administração Portuária, Comando Local da Polícia Marítima e Corporação de Bombeiros;

(2) O local deverá estar desimpedido de cargas e de viaturas para garantir o acesso fácil dos meios de socorro em caso de emergência e deverá ser estabelecida uma área de segurança, a qual deverá ser integralmente respeitada.

b) Atracação:

(1) Os navios tanques deverão atracar aproados para a saída do porto de modo a facilitar, em caso de emergência, a manobra de zarpar pelos seus próprios meios;

(2) Deverão, de igual modo, manter as máquinas, principais e auxiliares, em estado de prontidão tal que, sendo necessário, possam zarpar o mais rapidamente possível;

(3) Estes navios atracarão sempre diretamente ao cais e não será permitida a atracação de braço dado, com qualquer outro navio.

c) Sempre que existir em porto um rebocador com capacidade de reboque, os navios deverão ter preparados à proa e à popa cabos próprios para a operação de reboque de modo a que, em caso de emergência, possam ser recebidos facilmente por rebocadores.

3 — Condições de segurança a adotar antes do início da carga, descarga ou abastecimento dos produtos

a) O navio ou embarcação que estiver envolvido em operações de carga, descarga ou abastecimento do produto, deverá adotar as seguintes medidas de segurança antes do início das operações:

(1) Içar a bandeira Bravo do Código Internacional de Sinais e mantê-la içada durante toda a operação;

(2) Estabelecer a bordo a proibição de fumar ou fazer lume no exterior do navio;

(3) As tomadas de combustível do navio e os respiradouros dos tanques recetores deverão estar munidos de tabuleiros de retenção de fugas de líquidos;

(4) A ligação às tomadas de bordo deve ser estanque ou em alternativa dispor de válvula de disparo automático;

(5) O circuito de incêndios do navio deve estar em carga;

(6) O Comandante do navio deve manter pronto a intervir um destacamento de segurança.

b) Antes do início da operação deve ser delimitada uma área primária de segurança, a qual obedecerá ao seguinte:

(1) O local deverá estar desimpedido de cargas e de viaturas para garantir o fácil acesso dos meios de socorro em caso de emergência;

(2) Deve ser materializada no cais por vedações ou outra forma de separação física em torno do navio, delimitada a 30 metros dos seus limites físicos;

(3) Esta delimitação deverá possuir apenas uma entrada e saída para as viaturas intervenientes na operação. Deverá ser igualmente colocada sinalética rodoviária adequada;

(4) Do lado do mar é interdita a aproximação de navios ou embarcações a menos de 30 metros do navio em operação;

(5) O interior da área de segurança primária deverá estar livre de materiais desnecessários à execução da operação e em estado apropriado de limpeza;

(6) Deve ser estabelecida a proibição de fumar ou fazer lume;

(7) A entrada no recinto delimitado pela vedação será apenas permitida aos tripulantes do navio e ao pessoal devidamente;

(8) É proibida a entrada no recinto ou a bordo a pessoal portador de fósforos, isqueiros, armas de fogo, calçado com solas cardadas ou ainda sob o efeito de álcool ou drogas;

(9) Está igualmente interdito o uso de telemóveis, aparelhos rádio, máquinas fotográficas e câmaras de vídeo que não estejam especificamente preparados para o efeito;

(10) Todas as restrições acima indicadas devem estar devidamente assinaladas com recurso a sinalética adequada.

c) O início da operação só poderá ter lugar depois de inspeccionadas e asseguradas as condições de segurança pelo Operador, pelo representante do Comandante do navio e pela Corporação de Bombeiros.

4 — Desgaseificação de tanques

Não é permitida a desgaseificação de tanques dentro dos portos.

5 — Movimentação de material de IMO classe 1

a) Durante operações de carga e descarga de navios tanque de produtos petrolíferos, inflamáveis e de gás não poderão ocorrer operações de carga ou descarga de material IMO classe 1 na área do porto;

b) Durante os períodos em que estiverem atracados navios tanque com carga a bordo não poderá ser efetuado o lançamento de engenhos pirotécnicos na área do porto.

c) O embarque e desembarque de explosivos deve ser conduzido de forma a que a carga permaneça no cais o menor tempo possível, sendo proibida a movimentação simultânea de qualquer outra carga. Assim, no desembarque, as cargas de explosivos serão as primeiras a desembarcar e serão imediatamente retiradas do porto. Quando a operação for de embarque, os explosivos serão os últimos a embarcar, procedendo diretamente do exterior do porto.

d) O procedimento a adotar para as cargas em trânsito é igual ao descrito na alínea anterior; ou seja, não está autorizada a movimentação de nenhuma outra carga enquanto existirem explosivos a bordo.

6 — Área de segurança fora do período de operação

a) Quando um navio tanque estiver atracado sem estar a operar, a aguardar o início da operação ou a saída para o mar, deverá ser delimitada uma área de segurança para o lado do cais, a uma distância mínima de 10 metros a todo o comprimento do navio, acrescidas das distâncias a ré e a vante até aos respetivos cabeços de amarração. Esta área deverá ser materializada com vedações, postes, corrente ou fita e sinalética apropriada;

b) O interior da área de segurança deverá estar livre de materiais desnecessários à execução da operação e em estado apropriado de limpeza;

- c) Deve ser estabelecida a bordo a proibição de fumar ou fazer lume;
 d) A entrada no recinto delimitado pela vedação será apenas permitida aos tripulantes do navio e ao pessoal devidamente autorizado;
 e) É proibida a entrada no recinto ou a bordo a pessoal portador de fósforos, isqueiros, armas de fogo, calçado com solas cardadas ou ainda sob o efeito de álcool ou drogas;
 f) Está igualmente interdito o uso de telemóveis, aparelhos rádio, máquinas fotográficas e câmaras de vídeo que não estejam especificamente preparados para o efeito.

7 — Combate a incêndio, prevenção e contenção de derrame

- a) Nas operações de carga, descarga, trasfega ou abastecimento de combustíveis por pipeline deverão existir condições de segurança contra incêndios e contenção de derrames desde o início das operações até ao seu termo.
 b) Nas operações de carga, descarga ou trasfega de combustíveis dos navios tanque deverá estar presente um piquete da Corporação de Bombeiros locais com os meios humanos e materiais considerados adequados ao tipo de combustível em causa.
 c) Nas operações de carga, descarga trasfega de combustíveis dos navios tanque a administração portuária deverá circundar o navio com barreiras flutuantes de controlo de derrames;
 d) No caso de impossibilidade de colocação de barreiras flutuantes, por razões operacionais ou de mau tempo, estas deverão ser mantidas em estado de prontidão em atrelados, nos seus lugares normais de estacionamento, de modo a assegurar com eficácia o seu posicionamento e a sua utilização em caso de necessidade.
 e) Antes do início das operações de abastecimento, todos os embornais do convés da embarcação ou navio e drenos livres do cais devem estar devidamente tamponados de modo a evitar eventuais derrames. Sempre que considerado adequado poderá ser exigida a colocação de tabuleiros de retenção nas tomadas e nos respiradouros.
 f) As quarteladas de mangueira usadas nas trasfegas e abastecimentos devem ter marcada a pressão máxima recomendada pelo fabricante e ser inspeccionadas a intervalos determinados.
 g) As mangueiras de abastecimento devidamente certificadas, deverão estar em boas condições e adequadas em termos de compatibilidade química, temperatura e pressão de rotura.
 h) Se for detetado qualquer sinal de deterioração, fuga ou fraqueza no corpo ou no acoplamento, a operação será interrompida, a mangueira será retirada do serviço para reparação ou eliminação.
 i) Devem existir tabuleiros de retenção de líquidos, colocados nos locais de uniões de quarteladas de mangueiras, para contenção de fugas que dali possam resultar.
 j) No caso de ocorrer um derrame proveniente da mangueira, todas as operações deverão parar imediatamente.
 k) As extremidades das mangueiras deverão ser tamponadas com juntas cegas logo após a sua utilização.
 l) No final das operações, o responsável pelo abastecimento terá de deixar o cais devidamente limpo e lavado, evitando obviamente os derrames para a água do mar.
 m) De forma a garantir a existência de condições de segurança, o Capitão do Porto poderá impor o serviço de policiamento, a realizar pelo Comando Local da Polícia Marítima, quando:

- (1) A operação de carga, descarga ou trasfega estiver em curso;
- (2) Estiver atracado sem estar a operar, a aguardar o início da operação ou a saída para o mar.

CAPÍTULO III

Abastecimento de matérias perigosas ou poluentes para consumo próprio

8 — Abastecimento fora dos postos de venda certificados

- a) Todas as operações de embarque de combustíveis e lubrificantes para consumo próprio das embarcações fora dos postos de venda certificados, através de camião cisterna ou pipeline, carecem de autorização prévia do Capitão do Porto e da entidade com competência administrativa no local em causa.
 b) Nos portos da Horta, Madalena e Velas, por existirem postos de venda certificados, todas as operações de embarque de combustíveis para consumo próprio das embarcações fora dos postos de venda certificados em quantidade superior a 25 litros com recurso a bidão, carecem de autorização prévia do Capitão do Porto e da entidade com competência administrativa no local em causa.
 c) Nos restantes portos, todas as operações de embarque de combustíveis para consumo próprio das embarcações em quantidade superior a 60 litros com recurso a bidão carecem de autorização prévia do

Capitão do Porto e da entidade com competência administrativa no local em causa.

d) Os pedidos de autorização ao Capitão do Porto deverão ser efetuados com uma antecedência mínima de 12 horas úteis e ser dirigidos à Capitania do Porto ou Delegação Marítima respetiva, por fax ou correio eletrónico, devendo conter a seguinte informação:

- (1) Embarcação;
- (2) Forma de reabastecimento;
- (3) Quantidade a reabastecer;
- (4) Empresa reabastecedora;
- (5) Data e hora;
- (6) Local.

e) As operações de embarque de combustíveis para consumo próprio das embarcações fora dos postos de venda certificados através de camião cisterna, no âmbito do processo de autorização, carecem de vistoria que confirme a existência de condições de segurança e de salvaguarda das condições ambientais.

f) De forma a salvaguardar a segurança de pessoas e bens e do meio ambiente, durante as operações de abastecimento efetuadas fora dos postos de venda certificados, através de camião cisterna ou pipeline, o Capitão do Porto poderá impor o serviço de policiamento com um agente do Comando Local da Polícia Marítima.

g) As operações de abastecimento indicadas nas alíneas a) a c) deste ponto terão que cumprir com os seguintes requisitos:

- (1) Manter içada a bandeira BRAVO do Código Internacional de Sinais, durante a operação de abastecimento;
- (2) Manter estanque as ligações às tomadas de bordo ou, sendo tal procedimento inviável, as mangueiras disporem de válvula de disparo automático;
- (3) O circuito de incêndio da embarcação deverá estar em carga ou, caso a embarcação não disponha de tal capacidade, ter um extintor pronto a ser utilizado;
- (4) Ser efetuado com o aparelho propulsor desligado;
- (5) Manter prontos a intervir, em caso de necessidade, pelo menos um tripulante ou, em alternativa, um bombeiro;
- (6) Deverá ser definida uma área de segurança, materializada por vedação ou pinos, que será delimitada em torno da cisterna e toda a área onde serão colocados, se aplicável, os contadores e estendidas as mangueiras de abastecimento. A vedação ou pins, cuja responsabilidade de colocação é da empresa prestadora do serviço, deve acompanhar o material a uma distância de 5 metros para cada lado. Nesta área de segurança deverá atender-se ao seguinte:

i) O interior da área de segurança deverá estar livre de materiais desnecessários à execução da operação e deverá estar em estado apropriado de limpeza;

ii) A entrada na área de segurança será apenas permitida ao pessoal necessário para a operação e devidamente autorizado para o efeito pelas entidades envolvidas;

iii) Na área de segurança deve ser estabelecida a bordo a proibição de fumar ou fazer lume;

iv) Durante as operações de abastecimento é proibida a entrada na área de segurança ou a bordo a pessoal portador de fósforos, isqueiros, armas de fogo, calçado com solas cardadas ou ainda sob o efeito de álcool ou drogas;

v) Está igualmente interdito o uso de telemóveis, máquinas fotográficas e câmaras de vídeo na área onde decorrem as operações de abastecimento.

(7) Qualquer acidente será prontamente comunicado ao Piquete da Polícia Marítima.

h) Qualquer operação de embarque de combustíveis através de camião cisterna só poderá realizar-se se forem garantidas as seguintes condições de segurança:

- (1) No camião cisterna:
 - i) Proteção de escape;
 - ii) Ligação a terra;
 - iii) Corte de corrente geral;
 - iv) Cabos de escoamento de eletricidade estática;
 - v) Extintor de incêndio na cabina;
 - vi) Extintor de incêndio no atrelado;
 - vii) Dois (2) extintores de incêndio na cisterna;
 - viii) Calço de imobilização do veículo;
 - ix) Existência das etiquetas de perigo em bom estado.

(2) Nas mangueiras a usar: o estabelecido nas alíneas f) a k) do n.º 7.

(3) Na documentação do motorista:

- i)* Carta de condução;
- ii)* Fichas de segurança.

(4) No trator e cisterna:

- i)* Livretes;
- ii)* Títulos de registo de propriedade;
- iii)* Licenças de aluguer;
- iv)* Certificados do Regulamento de Transporte de Mercadorias Perigosas por Estrada (RPE) ou Acordo Europeu Relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada (ADR);
- v)* Seguros;
- vi)* Inspeções periódicas (isento no 1.º ano).

i) O abastecimento de combustíveis líquidos e lubrificantes para consumo próprio de embarcações através de bidons em quantidade inferiores a 25 litros, nos portos da Horta, Madalena e Velas, e em quantidades inferiores a 60 litros nos restantes portos, não carece de autorização do Capitão do Porto, mas só podem ser realizadas se forem cumpridos os seguintes procedimentos de segurança:

- (1) Manter içada a bandeira BRAVO do Código Internacional de Sinais, durante a operação de abastecimento, se tal for exequível;
- (2) Seja imposta a proibição de fumar ou foguear a bordo da embarcação e num raio de 5 metros do ponto de abastecimento;
- (3) O circuito de incêndio da embarcação deverá estar em carga ou, caso a embarcação não disponha de tal capacidade, de extintor pronto a ser utilizado;
- (4) Ser efetuado com o aparelho propulsor desligado;
- (5) Qualquer acidente seja prontamente comunicado ao Piquete da Polícia Marítima.

9 — Abastecimento nos postos de venda certificados

a) As operações de abastecimento de combustíveis para consumo próprio nos postos de venda certificados deverão cumprir com os seguintes requisitos:

- (1) Os navios deverão atracar o mais próximo possível do ponto de abastecimento de forma a diminuir a extensão de mangueira necessária;
- (2) Manter içada a bandeira BRAVO do Código Internacional de Sinais e um sinal avisador da proibição de fumar ou foguear a bordo da embarcação e num raio de 5 metros do ponto de abastecimento durante a operação de abastecimento. A responsabilidade de manter os referidos sinais içados é da empresa prestadora do serviço;
- (3) O circuito de incêndio da embarcação deverá estar em carga ou, caso a embarcação não disponha de tal capacidade, o extintor deverá estar pronto a ser utilizado;
- (4) O aparelho propulsor desligado;
- (5) Manter prontos a intervir, em caso de necessidade, pelo menos um tripulante ou, em alternativa, um bombeiro;
- (6) Qualquer acidente será prontamente comunicado ao Piquete da Polícia Marítima.

b) Os Postos de abastecimento de combustível não poderão efetuar o abastecimento sem que estejam preenchidos os requisitos do número anterior, podendo o Comando Local da Polícia Marítima interromper a operação de abastecimento até que os requisitos sejam cumpridos.

ANEXO II

Zonas de banhos

As Zonas de Banhos na área de jurisdição da Capitania do Porto da Horta, sem prejuízo de outras que venham a ser designadas, são as seguintes:

1 — Ilha do Faial:

- a)* Praia de Almoxarife;
- b)* Praia de Porto Pim;
- c)* Praia da Conceição;
- d)* Praia do Porto da Eira;
- e)* Praia da Fajã;
- f)* Piscina do Varadouro (Poções);
- g)* Porto de Castelo Branco;
- h)* Praia da boca da Grotta;
- i)* Porto de Pedro Miguel;
- j)* Piscina de Castelo Branco;
- k)* Porto da Boca da Ribeira;
- l)* Porto do Salão;
- m)* Porto do Comprido;
- n)* Praia do Varadouro (Termas);

- o)* Porto da Feteira;
- p)* Poça da Rainha (Feteira);
- q)* Poça da Rainha (Lajinha);
- r)* Praia dos Ingleses.

2 — Ilha do Pico:

- a)* Piscinas da Madalena;
- b)* Piscinas de Santo António;
- c)* Piscinas de Santa Cruz;
- d)* Porto das Baixas;
- e)* Piscinas São Mateus;
- f)* Pocinho;
- g)* Piscina da Criação Velha;
- h)* Areia Funda (Clube Náutico da Madalena);
- i)* Barca;
- j)* Porto da Formosinha;
- k)* Cais do Mourato;
- l)* Lajido (Poça da Barca);
- m)* Arcos;
- n)* Rampa do Cais do Pico;
- o)* Piscina do Cais do Pico;
- p)* Poças;
- q)* Poça Branca;
- r)* Portinho;
- s)* Porto de Santo Amaro;
- t)* Porto do Caisinho;
- u)* Porto da Baixa;
- v)* Calhau;
- w)* Manhenna;
- x)* Portinho da Feteira;
- y)* Porto da Calheta do Nesquim;
- z)* Poça das Mujas;
- aa)* Pontes;
- bb)* Caminho de Baixo;
- cc)* Maré;
- dd)* Lagoa (Clube Naval);
- ee)* Portinho das Lajes;
- ff)* Fonte;
- gg)* Arinhas;
- hh)* Ponta do Admoiro;
- ii)* Porto de São Caetano;
- jj)* Porto de São Mateus;
- kk)* Guindaste;
- ll)* Porto do Calhau;
- mm)* Furna;
- nn)* Areia Larga;
- oo)* Cachorro;
- pp)* Portinho do Lajido;
- qq)* Cabrito;
- rr)* Ponte Nova;
- ss)* Baía das Canas;
- tt)* Porto da Prainha;
- uu)* Canto da Areia;
- vv)* Portinho do Caisinho;
- ww)* Calhau da Piedade;
- xx)* Ponta da Baleia;
- yy)* Baía de Engrade;
- zz)* Porto da Manhenna;
- aaa)* Porto de Santa Cruz das Ribeiras;
- bbb)* Porto de São João;
- ccc)* Poço de Maré do Verdoso;
- ddd)* Baía da Arruda;
- eee)* Antigo Porto da Madalena;
- fff)* Antigo Porto de São Roque.

3 — Ilha de São Jorge:

- a)* Portinhos;
- b)* Fajã Grande;
- c)* Calheta — Porto antigo;
- d)* Piscinas da Calheta;
- e)* Preguiça;
- f)* Poça dos Frades;
- g)* Pontinha do Topo;
- h)* Fajã de São João;
- i)* Fajã das Pontas;
- j)* Fajã dos Vimes;
- k)* Porto Novo (Ribeira Seca);
- l)* Porto Manadas;
- m)* Moinhos-Urzelina;
- n)* Urzelina;

- o) Fajã do Ouvidor;
- p) Poça de Simão Dias;
- q) Terreiros;
- r) Fajã das Almas;
- s) Portinho da Queimada;
- t) Porto da Ribeira do Nabo.

ANEXO III

Contactos dos órgãos da autoridade marítima

1 — Ilha do Faial

a) Capitania do Porto da Horta

Endereço: Largo Dr. Manuel de Arriaga, 9900-026 Horta
 Telefones: 292 208 010912 354 134
 Fax: 292 208 019
 email: capitania.horta@amn.pt

b) Comando Local da Polícia Marítima da Horta

Endereço: Largo Dr. Manuel de Arriaga, 9900-026 Horta
 Telefones: 292 208 015912354130
 Fax: 292 208 017
 email: policiamaritima.horta.piquete@amn.pt

2 — Ilha do Pico

a) Delegação Marítima de São Roque

Endereço: Rua do Cais n.º 33, 9930-355 São Roque
 Telefone: 292 642 326
 Fax: 292 642 948
 email: delegmar.sroque@amn.pt

b) Delegação Marítima das Lajes do Pico

Endereço: Rua da Pesqueira n.º 4, 9940-146 Lajes do Pico
 Telefone: 292 672 389
 Fax: 292 672 389
 email: delegmarlajes.secretaria@amn.pt

c) Posto da Polícia Marítima de São Roque

Endereço: Rua do Cais n.º 33, 9930-355 São Roque
 Telefone: 292 642 589912 354 131
 Fax: 292 642 589
 email: policiamaritima.sroque@amn.pt

d) Posto da Polícia Marítima das Lajes do Pico

Endereço: Rua da Pesqueira n.º 4, 9940-146 Lajes do Pico
 Telefone: 292 642 326912 354 131
 Fax: 292 642 948
 email: policiamaritima.lajes@amn.pt

3 — Ilha de São Jorge

a) Delegação Marítima das Velas

Endereço: Avenida Miguel Bombarda, 9800-533 Velas
 Telefone: 295 412 336
 Fax: 210 921 509
 email: delegmarvelas.secretaria@amn.pt

b) Posto da Polícia Marítima das Velas

Endereço: Avenida Miguel Bombarda, 9800-533 Velas
 Telefone: 295 432 388912 354 132
 Fax: 210 921 510
 email: policiamaritima.velas@amn.pt

311191724

Inspeção-Geral da Defesa Nacional**Louvor n.º 86/2018**

Louvo o Coronel de Infantaria, NIM 03990281, Luís Manuel Guerra Neri pela competência, dedicação, senso, lealdade, frontalidade e profissionalismo que demonstrou no exercício das suas funções como inspetor nesta Inspeção-Geral da Defesa Nacional (IGDN).

Resultado das suas excelentes características profissionais e pessoais e da sua experiência anterior, rapidamente se soube integrar nas dinâmicas específicas da IGDN, assimilando de forma rápida a missão, visão,

valores e política de qualidade e os modelos de gestão por processo e da avaliação de risco, contribuindo, desta forma, para o grau de utilidade e de indispensabilidade da organização e expectativas manifestadas pelos seus Clientes e Parceiros Institucionais.

Responsável por liderar uma equipa de inspeção, destaque para os seus dotes de liderança e a sua ação esclarecida, isenta, diligente, interventiva e motivadora de um reconhecido e profícuo ambiente de trabalho, cujos resultados foram evidenciados pela qualidade dos relatórios e características de conformidade dos contraditórios apresentados, relacionados com a Área de Risco do Sistema de Contratação e Realização da Despesa Pública, no contexto da Matriz de Riscos da Defesa Nacional.

Para além das suas competências, é ainda de realçar a sua disponibilidade, facilidade de diálogo e esmerada educação, eficiência, capacidade de trabalho e organização, distintivos amplamente reconhecidos internamente pelos seus pares e externamente pelas Entidades Auditadas e que, certamente, deram um contributo para o cumprimento das responsabilidades da IGDN, em especial no que toca ao assegurar a articulação com os órgãos de controlo interno e de inspeção dos serviços e organismos do Ministério da Defesa Nacional e dos ramos das Forças Armadas.

Pelas razões apontadas, é o Coronel Luís Neri credor do nosso reconhecimento e merecedor desta pública referência e que os serviços por si prestados sejam considerados distintos na lógica da responsabilidade, da qualidade e de serviço público que caracteriza a IGDN.

28 de fevereiro de 2018. — O Inspeção-Geral, *José Manuel Esperança da Silva*, MGen.

311201743

Marinha**Superintendência do Material****Despacho n.º 3067/2018**

1 — Ao abrigo do disposto no Despacho n.º 2508/2018, de 26 de fevereiro, do Vice-almirante Superintendente do Material, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 50, de 12 de março de 2018, conjugado com o n.º 2 do artigo 46.º do Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro, subdelego no Chefe da Divisão de Obtenção da Direção de Abastecimento, 22490 Capitão-de-fragata de Administração Naval Carlos Pedro Teodoro Semide, competência para autorizar despesas com empreitadas de obras públicas e com locação e aquisição de bens e serviços até ao limite de 10.000,00 Euros.

2 — Subdelego, também, no 22490 Capitão-de-fragata de Administração Naval Carlos Pedro Teodoro Semide, competência para, no âmbito dos procedimentos contratuais da minha competência, proceder à aprovação das peças do procedimento nos termos do n.º 2 do artigo 40.º do CCP, bem como, prestar esclarecimentos e retificações às peças do procedimento, aprovar a lista de erros e omissões do caderno de encargos prevista no artigo 50.º do Código dos Contratos Públicos, conceder autorização para a prorrogação de prazos de apresentação de propostas, nos termos do artigo 64.º do Código dos Contratos Públicos, proceder às notificações de adjudicação, a todos os concorrentes, conforme o disposto no artigo n.º 77.º do Código dos Contratos Públicos, assinar todos os pedidos de compra, e certificar com a sua assinatura digital qualificada todos os documentos obrigatórios para tramitação na plataforma eletrónica de compras públicas, sob as regras constantes do Código dos Contratos Públicos e do artigo 54.º da Lei n.º 96/2015, de 17 de agosto, relativos aos processos de aquisição conduzidos pela Direção de Abastecimento.

3 — Delego ainda, nos termos do artigo 44.º do Código do Procedimento Administrativo, no 22490 CFR AN Carlos Pedro Teodoro Semide, na qualidade de Chefe da Divisão de Obtenção da Direção de Abastecimento, competência para acompanhar, fiscalizar e visar, no âmbito da gestão da Divisão de Obtenção da Direção de Abastecimento, todos os atos e procedimentos que haja a realizar de acordo com os processos desenvolvidos em 1, bem como, assinar o expediente correspondente e a correspondência para o exterior no âmbito das competências da Divisão de Obtenção, à exceção de tudo o que for da minha expressa competência legal ou delegada.

4 — O presente despacho produz efeitos a partir de 26 de fevereiro de 2018, ficando por este meio ratificados todos os atos entretanto praticados pelo Chefe da Divisão de Obtenção, que se incluam no âmbito desta subdelegação de competências.

5 — É revogado o Despacho n.º 5027/2017, de 18 de maio, do Diretor de Abastecimento, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 109, de 6 de junho de 2017.

12-03-2018. — O Diretor de Abastecimento, *António Carlos Dias Gonçalves*, Comodoro.

311203241