

4 — Os encargos emergentes da presente portaria serão satisfeitos por verbas a inscrever no orçamento da Direção-Geral das Autarquias Locais, dos anos 2018, 2019 e 2020, com origem na autorização da inscrição em despesa dos saldos transitados.

5 — Determinar que a presente resolução produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação.

9 de março de 2018. — O Ministro da Administração Interna, *Eduardo Arménio do Nascimento Cabrita*. — 22 de janeiro de 2018. — O Secretário de Estado do Orçamento, *João Rodrigo Reis Carvalho Leão*.  
311198731

## FINANÇAS E SAÚDE

### Gabinetes do Secretário de Estado do Orçamento e da Secretária de Estado da Saúde

#### Portaria n.º 205/2018

A Unidade Local de Saúde da Guarda, E. P. E., necessita de proceder à aquisição de reagentes em autoimunidade e alergologia — método de quimiluminescência e IFI, celebrando o correspondente contrato pelo período de três anos, pelo que é necessária autorização para a assunção de compromissos plurianuais.

Assim:

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado do Orçamento e pela Secretária de Estado da Saúde, ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 45.º da Lei n.º 91/2001, de 20 de agosto, na sua atual redação, no n.º 1 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro, alterada e republicada pela Lei n.º 22/2015, de 17 de março, e no n.º 1 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 127/2012, de 21 de junho, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 99/2015, de 2 de junho, o seguinte:

1 — Fica a Unidade Local de Saúde da Guarda, E. P. E., autorizada a assumir um encargo plurianual até ao montante de 317.518,00 EUR (trezentos e dezassete mil, quinhentos e dezoito euros), a que acresce IVA à taxa legal em vigor, referente à aquisição de reagentes em autoimunidade e alergologia — método de quimiluminescência e IFI.

2 — Os encargos resultantes do contrato não excederão, em cada ano económico, as seguintes importâncias:

2018: 105.839,34 EUR, a que acresce IVA à taxa legal em vigor;

2019: 105.839,33 EUR, a que acresce IVA à taxa legal em vigor;

2020: 105.839,33 EUR, a que acresce IVA à taxa legal em vigor.

3 — A importância fixada para cada ano económico poderá ser acrescida do saldo apurado no ano anterior.

4 — Os encargos objeto da presente portaria serão satisfeitos, por verbas adequadas da Unidade Local de Saúde da Guarda, E. P. E..

29 de janeiro de 2018. — O Secretário de Estado do Orçamento, *João Rodrigo Reis Carvalho Leão*. — 13 de março de 2018. — A Secretária de Estado da Saúde, *Rosa Augusta Valente de Matos Zorrinho*.

311220308

## DEFESA NACIONAL

### Gabinete do Secretário de Estado da Defesa Nacional

#### Despacho n.º 2990/2018

1 — Ao abrigo do disposto nos artigos 44.º a 50.º do Código de Procedimento Administrativo, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro, e no uso das competências que me foram delegadas pelos pontos *v*) e *vi*) da alínea *b*) do ponto I e alínea *f*) do ponto 2, ambas do n.º 1 do Despacho n.º 971/2016, de 22 de dezembro de 2015, do Ministro da Defesa Nacional, publicado no *Diário da República*,

2.ª série, n.º 13, de 20 de janeiro de 2016, subdelego no Chefe do Estado-Maior da Armada, e, por inerência, Autoridade Marítima Nacional, Almirante António Maria Mendes Calado, a competência para licenciar obras em áreas da sua direta dependência, sujeitas a servidão militar, nos termos do disposto na alínea *t*) do n.º 3 do artigo 14.º da Lei Orgânica n.º 1-B/2009, de 7 de julho, alterada pela Lei Orgânica n.º 5/2014, de 29 de agosto.

2 — Autorizo a subdelegação desta competência no Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada e nos oficiais gerais que, na direta depen-

dência do Chefe do Estado-Maior da Armada, desempenhem funções de comando, direção ou chefia.

3 — O presente despacho produz efeitos a partir da data da sua assinatura, ficando por este meio ratificados todos os atos entretanto praticados pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, e, por inerência, Autoridade Marítima Nacional, e que se incluam no âmbito desta subdelegação de competências.

5 de março de 2018. — O Secretário de Estado da Defesa Nacional, *Marcos da Cunha e Lorena Perestrello de Vasconcellos*.

311197702

## Autoridade Marítima Nacional

#### Edital n.º 327/2018

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

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

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

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

IV — Este Edital entra em vigor na data da sua publicação no *Diário da República*, revogando, na mesma data, o Edital n.º 244/2016, de 15 de março das Capitánias dos Portos de Angra do Heroísmo e da Praia da Vitória.

14 de dezembro de 2017. — O Capitão do Porto da Praia da Vitória, *João Manuel Mendes Cabeças*, Capitão-de-Fragata.

## CAPÍTULO I

### Disposições gerais

#### Regra 1

#### Âmbito de Aplicação

1 — O presente Edital aplica-se a todo o espaço de jurisdição marítima da Capitania do Porto da Praia da Vitória, tal como definido no quadro n.º 1, anexo ao Regulamento Geral das Capitánias, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho, na redação atual, incluindo a faixa de terreno do domínio público marítimo e, nos termos conjugados dos artigos 4.º e 5.º do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março, o mar territorial e, em conformidade com as disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de dezembro de 1982, a zona contígua, a zona económica exclusiva e a plataforma continental, e compreende um conjunto de normas aplicáveis à navegação e permanência de navios e embarcações, bem como instruções e condicionantes relativas a outras atividades de caráter ambiental, desportivo, cultural, recreativo e científico, sem prejuízo das competências específicas de outras Entidades.

2 — Para efeitos de proteção ambiental no espaço de jurisdição da Capitania do Porto da Praia da Vitória, exceto nas áreas sob jurisdição

da Administração Portuária (AP), aplicam-se as disposições constantes dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) da ilha Terceira, aprovado pelo Decreto Regulamentar Regional (DRR) n.º 1/2005/A, de 15 de fevereiro.

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

4 — Os azimutes indicados são referidos ao norte verdadeiro.

### Regra 2 Definições

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

a) “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.

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

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

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

e) “Potência Efetiva”: a potência máxima que os fabricantes dos motores a utilizar neste tipo de embarcações fizerem constar da respetiva documentação e especificações técnicas, em resultado de provas efetuadas nos motores em bancos de ensaios.

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

g) “Navios com capacidade de manobra reduzida” — além dos designados na alínea g), da Regra 3 — Definições gerais, do RIEAM-72, os navios com características especiais identificados pela Autoridade

Portuária e aqueles, cujas características náuticas excedam os limites técnicos de segurança definidos em normativo daquela Autoridade.

h) “Navio ou Embarcação abandonada”: aquele que se encontra à deriva por mais de 30 (trinta) dias, mesmo que tal não resulte de acontecimento de mar, conforme o estabelecido no n.º 1 do 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.

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

### Regra 3

#### Documentos náuticos

1 — As cartas náuticas que cobrem os espaços de jurisdição da Capitania do Porto da Praia da Vitória, desde as aproximações, zonas costeiras e porto da Praia da Vitória, na Ilha Terceira, são as seguintes:

a) CN 46405 — Arquipélago dos Açores — Ilha Terceira — (Datum WGS84)

(1) Porto da Praia da Vitória

b) Cartas eletrónicas de navegação

(1) PT446405 — Ilha Terceira (Datum WGS84)

(2) PT548515 — Porto da Praia da Vitória (Datum WGS84)

2 — Para além das cartas náuticas oficiais, deverá ser consultado o Roteiros da Costa de Portugal Continental e demais documentos náuticos publicados pelas Entidades oficiais que reforcem os aspetos de segurança da navegação e permanência na área de jurisdição da Capitania do Porto da Praia da Vitória.

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

### Regra 4

#### Instalações e Contactos

1 — A Repartição Marítima da Capitania do Porto da Praia da Vitória funciona na Zona Industrial do Cabo da Praia, 9760-100 Cabo da Praia e, para além do atendimento presencial, dispõe dos contactos seguintes:

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

(1) Telefone: (351) 295 105 134;

(2) Telefax: (351) 210 921 513.

(3) Endereço eletrónico: [capitania.pvitoria@amn.pt](mailto:capitania.pvitoria@amn.pt).

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

(1) Telefone (preferencial) — elemento de serviço à Capitania: 912 344 779.

(2) Telefone — Patrão-mor: 912 344 703

2 — A Polícia Marítima do Comando de Angra do Heroísmo e Praia da Vitória funciona no edifício sito na Zona Industrial do Cabo da Praia, 9760-100 Cabo da Praia, com atendimento permanente através do telefone 912 344 795, e possui o endereço eletrónico [policiamaritima.pvitoria@amn.pt](mailto:policiamaritima.pvitoria@amn.pt)

### Regra 5

#### Horário de Atendimento e Funcionamento

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

#### Capitania do Porto da Praia da Vitória

		Horário
Atendimento ao Público		Manhã: 09h00 m às 12h30 m Tarde: 14h00 m às 16h30m
	Dias úteis . . .	
Funcionamento . . . . .		Manhã: 09h00 m às 12h30 m Tarde: 14h00 m às 17h00 m

2 — Os serviços prestados fora do período 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.

## CAPÍTULO II

### Segurança da navegação

#### Regra 6

##### Condições gerais quanto à navegação

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

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

3 — 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 Praia da Vitória, e atento o estabelecido na alínea c), do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, devidamente conjugado com o preceituado no artigo 48.º-A da Lei n.º 80/2015, de 3 de agosto, e demais legislação e regulamentação aplicável, designadamente a Diretiva n.º 1/2010 da Autoridade Nacional de Proteção Civil, o Capitão do Porto assumirá o controlo e a coordenação das operações relacionadas com a situação de emergência criada, desempenhando as funções de Comandante das Operações de Socorro (COS).

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

5 — No porto da Praia da Vitória, são considerados navios com capacidade de manobra reduzida, além dos designados na regra n.º 3, do RIEAM-72, os navios com características especiais identificadas pela Autoridade Portuária, ou que tenham pelo menos uma das seguintes características:

- a) Comprimento superior a 150 metros;
- b) Boca superior a 30 metros;
- c) Calado superior a 10 metros.

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

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

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

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

10 — No porto da Praia da Vitória, todas as embarcações, incluindo as de tráfego local, são obrigadas a ter a capacidade de emitir sinais sonoros, devendo para o efeito estar equipadas com os equipamentos que determina a Regra 33, da parte D, do RIEAM-72.

11 — Nos termos da alínea d), do artigo 2.º, do Decreto-Lei n.º 46/2002 de 20 de junho, compete à Autoridade Portuária a elaboração de normas especiais sobre o acesso, a entrada, a permanência e a saída de navios do porto, em matéria da segurança marítima e portuária, no respeito do disposto na regra n.º 1, alínea b), do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar — 1972, nas respetivas áreas de jurisdição e de acordo com o correspondente regulamento de exploração portuária;

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

13 — Durante a época balnear, é proibida a circulação de embarcações de atividade profissional ou de recreio pelos planos de água associados às zonas balneares, conforme estatuído no Decreto Legislativo Regional n.º 16/2011/A, de 30 de maio.

14 — Sem prejuízo do determinado no Capítulo XVIII do presente Edital, no atinente a atividades em Domínio Público Hídrico, na área de jurisdição da Capitania do Porto da Praia da Vitória:

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

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

#### Regra 7

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

Nos termos conjugados dos artigos 289.º e 292.º do Código Penal, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 400/82, de 23 de setembro, revisto e publicado pelo Decreto-Lei n.º 48/95, de 15 de março, do n.º 1, do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março, e da alínea g), do n.º 4 do mesmo artigo, na sua atual redação, 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 ter de ser submetidos a rastreio para a sua deteção, sob pena de incorrer em infração punível nos termos da alínea f), n.º 1, do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de março.

#### Regra 8

##### Estados da Barra e Condições Meteorológicas

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

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

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

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

- (1) Barra fechada a toda a navegação;
- (2) Barra condicionada a embarcações de comprimento inferior a 35 metros;
- (3) Barra condicionada a embarcações de comprimento inferior a 15 metros.

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

d) Em caso de dúvidas sobre o estado da barra ou outros que se relacionem com a segurança da navegação, deverão ser contactados o

Piquete da Polícia Marítima do Comando Local da de Angra do Heroísmo e Praia da Vitória, ou ainda mediante consulta da ANAVNET — Avisos aos Navegantes (no sítio <http://anavnet.hidrografico.pt>).

#### Regra 9

##### Avisos à navegação

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

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

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

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

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

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

#### Regra 10

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

1 — O plano de comunicações em vigor no porto da Praia da Vitória, e demais espaços de jurisdição da Capitania do Porto da Praia da Vitória, cumpre com o estabelecido na Portaria n.º 630/2002, de 12 de junho, retificado pela Declaração de Retificação n.º 26-D/2002, de 31 de julho, que aprova o Plano Nacional de Comunicações em VHF — Serviço Móvel Marítimo.

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

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

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

## CAPÍTULO III

### Entrada e Saída de Navios nos Portos

#### Regra 11

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

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

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

3 — As condições de acesso ao porto da Praia da Vitória são as estabelecidas pela Autoridade Portuária, nas Normas de Segurança Marítima e Portuária definidas para este porto, sendo obrigatório, por razões de segurança, o acompanhamento da Polícia Marítima, de todos os navios designados especiais ou aqueles cujas características náuticas excedam os limites técnicos definidos naquelas normas, podendo, ainda, tal acompanhamento ser imposto a outros navios, nomeadamente em razão da carga que transporte, em caso de visibilidade reduzida ou outras razões imperativas para a segurança da navegação.

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

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

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

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

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

8 — Os navios que demandam o porto da Praia da Vitória, quer no arco diurno quer no arco noturno, devem ter em atenção as indicações fornecidas pelas cartas náuticas oficiais, nomeadamente navegando por forma a respeitar os resguardos, enfiamentos e/ou sectores de entrada, definidos pelo assinalamento marítimo existente.

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

10 — Toda a navegação que pretende entrar ou sair dos portos, com exceção das embarcações de pesca costeiras e locais e as de recreio, deve estabelecer contacto em VHF — canal 14 ou 16 com os Pilotos, devendo depois utilizar no canal 14 para comunicações com o piloto.

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

12 — Na aproximação, entrada e saída do porto, independentemente das condições meteorológicas os comandantes, mestres ou arrais devem:

- a) Tomar conhecimento da previsão meteorológica e de ondulação;
- b) Garantir que todos os equipamentos de navegação, comunicações, segurança propulsão e de governo se encontram em boas condições de funcionamento;

13 — Sob condições de mar e vento adversas, na aproximação ou afastamento ao porto da Praia da Vitória, especialmente sempre que a barra esteja condicionada ou estejam em vigor avisos de mau tempo, os comandantes, mestres ou arrais dos navios ou embarcações, devem:

- a) Interditar a circulação de pessoas no exterior dos navios e embarcações, e ordenar que os tripulantes envergarem os coletes de salvação e se despojem de botas de borracha de cano alto ou qualquer outro equipamento/vestuário que possa condicionar a flutuabilidade;
- b) Garantir que o pessoal se mantém em locais abrigados, envergando sempre o colete salva-vidas, sempre que se verifique a circulação de pessoal no exterior do navio ou embarcação;
- c) Garantir a estanqueidade do navio/embarcação mantendo as portas, escotilhas e vigias fechadas e desobstruídas, bem como assegurar que todo o material existente nos compartimentos funcionais e espaços habitacionais, bem como artes e apetrechos de pesca se encontram devidamente acondicionados e peados.

14 — Informação adicional para a prática do Porto supramencionado é veiculada através de Editais e Avisos aos Navegantes.

## Regra 12

**Reboques**

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

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

3 — Os trens de reboque que demandem ou larguem dos Portos estão sujeitos a vistoria pela equipa de peritos da Capitania do Porto.

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

## Regra 13

**Remoção de embarcações**

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

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

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

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

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

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

## Regra 14

**Procedimento de Remoção de Embarcações**

Sem prejuízo do procedimento no Decreto-Lei n.º 64/2005, de 15 de março, poderão ser determinadas pelo Capitão do Porto, caso a caso, consoante o circunstancialismo e as particularidades que a situação em especial o exijam, procedimentos, medidas e diligências que se mostrem, no âmbito da segurança da navegação e de pessoas e bens, urgentes e necessárias quanto à retirada e/ou remoção de navios ou embarcações encalhadas ou naufragadas no espaço de jurisdição da Capitania do Porto da Praia da Vitória.

**CAPÍTULO IV****Fundeadouros**

## Regra 15

**Tipos de Fundeadouros**

No espaço de jurisdição da Capitania do Porto da Praia da Vitória, existem dois tipos de fundeadouros: portuários ou de espera, sob jurisdição da Autoridade Portuária e costeiros, sob jurisdição da Autoridade Marítima local.

## Regra 16

**Localização**

1 — Os locais destes fundeadouros constem nos documentos náuticos — Cartas e Roteiros e, no caso dos fundeadouros portuários, estão definidos no anexo II ao Decreto Legislativo Regulamentar n.º 24/2011/A, de 22 de agosto, dependendo a sua utilização de prévia autorização do Capitão do Porto e/ou da Autoridade Portuária.

## 2 — Fundeadouros portuários:

a) Fundeadouro Norte: estabelecido no exterior do porto na área compreendida entre os meridianos: 027° 02,58' w e 027° 02,00' w e os paralelos: 38° 43,55' N e 38° 43,90' N.

b) Fundeadouro Sul: estabelecido no exterior do porto na área compreendida entre os meridianos: 027° 02,58' w e 027° 02,00' w e os paralelos: 38° 43,28' N e 38° 42,70' N.

3 — Fundeadouros costeiros (limitados a embarcações de pesca e recreio de comprimento inferior a 25 m):

## a) Vila Nova

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

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

## Regra 17

**Regras de prática de fundeadouros**

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

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

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

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

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

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

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

d) Manter escuta permanente no VHF IMM Canal 13/16.

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

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

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

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

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

## Regra 18

**Boias de amarração ou de viveiros de pesca**

1 — A colocação de boias para amarração e viveiros de pesca, nos espaços sob jurisdição da Capitania do Porto da Praia da Vitória, carece

de parecer do Capitão do Porto, conforme estatuído nos Decretos-Leis n.ºs 44/2002, de 02 de março, 265/72, de 31 de julho, e no Decreto Legislativo Regional n.º 22/2011/A, de 04 de julho.

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

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

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

- a) Licenciamento/autorização da Autoridade Portuária;
- b) Esquema geral da amarração;
- c) Memória descritiva da amarração.
- d) O aparelho de amarração do flutuador será vistoriado pela Capitania do Porto, que terá um prazo de validade de um ano;
- e) Após o primeiro ano a amarração carece de certificação do seu estado, sendo que, no caso do aparelho não se encontrar certificado, poderá o mesmo ser levantado coercivamente, sendo os custos imputados ao titular da licença

5 — 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.

6 — Disposições gerais:

- a) A amarração fixa só poderá ser utilizada com boas condições de tempo;
- b) A responsabilidade civil por danos provocados pela amarração fixa/viveiro pesca cabe ao titular da licença;
- c) Todas as boias que não estiverem devidamente identificadas poderão ser coercivamente levantadas pelo Capitão do porto.

## CAPÍTULO V

### Arribadas

#### Regra 19

##### Procedimento de Arribadas

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

- a) Elementos caracterizadores do navio, nomeadamente nome, tipo de navio, bandeira de registo e número IMO, conjunto de identificação, arqueação (GT), comprimento e calado máximo do navio à chegada;
- b) Motivo de arribada;
- c) Hora estimada de chegada (ETA);
- d) Número de pessoas embarcadas;
- e) Tipo e quantidade de carga existente a bordo e sua condição, em especial de cargas e ou substâncias perigosas, sua classificação Internacional Maritime Dangerous Goods (IMDG) e quantidade;
- f) Existência de passageiros clandestinos;
- g) Existência de vidas humanas em perigo ou que necessitem de assistência;
- h) Existência de risco de alagamento, afundamento, incêndio, explosão ou poluição;
- i) Existência de danos, avarias e anomalias, que condicionem a estabilidade, a navegabilidade e ou manobrabilidade do navio;
- j) Existência de condicionantes à utilização das ajudas à navegação, radar, comunicações, cartas náuticas, agulha ou sonda;
- k) Indicação se vem rebocado e, caso afirmativo, o nome e potência do rebocador.

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

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

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

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

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

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

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

## CAPÍTULO VI

### Entrada e Saída do Porto

#### Regra 20

##### Aviso de chegada

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

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

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

- a) Nome e número IMO;
- b) Respetivo agente ou outro representante legal;
- c) Datas e horas previstas de chegada (ETA) e de saída (ETD);
- d) Tipo de navio, arqueação bruta (GT), comprimento, boca e calado máximo previsto à chegada e à saída, meios auxiliares de manobra, potência da máquina propulsora e outras informações de eventuais anomalias que possam afetar a manobrabilidade da embarcação;
- e) Porto de escala anterior e seguinte;
- f) Objetivo da escala;
- g) Declaração das mercadorias perigosas (Declaração Hazmat);
- h) Passageiros a embarcar, desembarcar e em trânsito;
- i) Tripulantes a desembarcar ou embarcar;
- j) Passageiros clandestinos;
- k) Anomalias que o navio apresenta;
- l) Havendo lugar à realização de operações comerciais, a natureza e quantidade das mercadorias a movimentar em toneladas métricas;

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

#### Regra 21

##### Visita de entrada

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

2 — Qualquer navio ou embarcação que pratique o porto da Praia da Vitória na condição de arribado será sempre sujeito à visita de entrada,

efetuada pela Capitania do Porto e executada no âmbito da Polícia Marítima.

3 — Em caso de manifesta necessidade, o Capitão do Porto pode ordenar uma visita de saída aos navios arribados.

4 — Nos termos do artigo 2.º, do Decreto-Lei n.º 370/2007, de 06 novembro, ficam, ainda, obrigatoriamente sujeitos a visita de entrada, pela Autoridade Marítima Local, os navios e embarcações que:

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

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

#### Regra 22

##### Visita de saída

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

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

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

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

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

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

#### Regra 23

##### Despacho de largada

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

2 — Estão isentos de despacho de largada:

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

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

- a) Informar a Capitania do Porto da hora prevista de chegada (ETA) com, pelo menos, duas horas de antecedência;

b) Apresentar à Capitania do Porto comunicação de chegada no prazo máximo de uma hora após a atracação;

c) Permanecer atracadas entre as 21:00 e as 07:00 horas locais, salvo autorização expressa, por escrito, do Capitão do Porto;

d) Solicitar ao Capitão do Porto autorização de saída do porto com, pelo menos, duas horas de antecedência.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## CAPÍTULO VII

### Permanência no Porto

#### Regra 24

##### Procedimentos durante a permanência no porto

1 — Os navios com cargas perigosas a bordo, quando atracados ou fundeados devem ter a instalação propulsora em regime de prontidão que lhes permita a saída do porto ou do fundeadouro o mais célere possível, por qualquer razão inopinada. Navios com este tipo de cargas não podem estar atracados de braço dado.

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

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

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

- a) Garantir a segurança do navio, da carga e das pessoas que se encontrem a bordo, especialmente nos casos de colisão, incêndio, água aberta ou mau tempo, quando fundeado;
- b) Manter a posição no fundeadouro ou alterá-la se as circunstâncias assim o impuserem;

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

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

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

## CAPÍTULO VIII

### Trabalhos a bordo

#### Regra 25

##### Trabalhos a bordo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## CAPÍTULO IX

### Avárias a bordo

#### Regra 26

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

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

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

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

4 — Mediante análise da gravidade das deficiências apresentadas, o Capitão do Porto informará a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos — DGRM, Autoridade responsável para a condução de uma inspeção técnica no âmbito do controlo de navios pelo Estado do porto (Port State Control), nos termos da legislação em vigor.

## CAPÍTULO X

### Cargas e substâncias perigosas

#### Regra 27

##### Cargas e substâncias perigosas

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

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

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

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

b) Os comandantes, armadores, ou representantes legais dos navios ou embarcações que transportem cargas e/ou substâncias perigosas em trânsito, que pretendam demandar aos Portos de Angra do Heroísmo e de Vila da Praia, ou que nestes pretendam efetuar embarque ou desembarque de tais cargas, devem informar, com uma antecedência mínima de 48 horas, a Capitania do Porto, para além da Autoridade Portuária e outras Autoridades ou Entidades competentes, nos termos do estabelecido no Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 236/2004, de 18 de dezembro, 51/2005, de 25 de fevereiro e 263/2009, de 28 de setembro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 52/2012, de 7 de março, e pelo Decreto-Lei n.º 121/2012, de 19 de junho, declarando na JUP a carga e ou substâncias perigosas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

n) Os Comandantes dos navios devem manter a bordo o grau de prontidão adequado ao material que transportam e pessoal existente, de forma a:

- (1) Poder efetuar uma largada de emergência, bem como a;
- (2) Ter capacidade para combater focos de incêndios a bordo, com rapidez e eficácia ou dar resposta a qualquer incidente que ocorra com carga e ou substâncias perigosas.

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

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

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

r) As operações portuárias que envolvam cargas de pó de cimento a granel, por se tratar de uma matéria nociva quando inalada e facilmente transportada pelo vento, só poderão ser efetuadas com condições meteorológicas de vento favoráveis e serão sujeitas a policiamento pela Polícia

Marítima na modalidade a definir em despacho, tendo em conta cada caso concreto. São excluídos da imposição de policiamento os navios que efetuem cargas e descargas de pó de cimento em circuito fechado e para instalações apropriadas para o efeito.

#### Regra 28

#### Substâncias explosivas

#### (Classe 1 do código IMO)

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

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

#### Regra 29

#### Trasfega de combustíveis fora de terminais especializados

#### (cargas perigosas Classe 3 do Código da IMO)

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

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

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

- a) Içar a bandeira Bravo do Código Internacional de Sinais (CIS), de dia e uma luz vermelha à noite, durante as operações;
- b) Instituir a bordo a proibição de fumar ou fazer lume;
- c) No interior da área de segurança delimitada, será apenas permitida a permanência de pessoal necessário à operação, que não deve ser portador de fósforos, isqueiros, armas de fogo, calçado com solas cardadas, nem fazer uso de telemóvel;
- d) Todas as viaturas que necessitem circular dentro da área de segurança, ou nela estacionar, deverão estar munidas de tapa chamas ou proteção de escape;
- e) As tomadas de combustível do navio ou embarcação, bem como os respiradouros dos tanques recetores, deverão estar munidas de tabuleiros de retenção de fugas de líquidos;
- f) Manter estanco as ligações às tomadas de bordo, caso contrário, é necessário dispor de válvula de disparo automático;
- g) O circuito de incêndios do navio ou embarcação deve estar em carga e pronto a ser utilizado. No caso de embarcação sem circuito de incêndios, deverá existir pelo menos dois homens a bordo com extintores prontos a intervir em caso de necessidade;
- h) Os embornais que existirem, devem estar tapados de forma a evitar qualquer derrame para a água;
- i) Em todos os abastecimentos com camião cisterna, deve ser estabelecido um perímetro de segurança, com postes e corrente ou fitas, com pelo menos 3 metros de afastamento do camião cisterna;
- j) Caso a embarcação a abastecer se encontre atracada de braço dado a outra, a operação só pode ser realizada com autorização expressa por escrito do proprietário ou armador da outra embarcação.

#### Regra 30

#### Trasfega de combustíveis em terminais especializados

#### (cargas perigosas classe 3 do Código da IMO)

1 — O abastecimento a navios ou embarcações, de combustíveis para consumo próprio através dos encanamentos fixos existentes no

cais comercial, por razões de segurança são, no aplicável, precedidos de vistoria, a efetuar por perito da Capitania do Porto, destinada a avaliar a viabilidade de se efetuar em segurança a operação pretendida, e policiamento pela Polícia Marítima na modalidade a definir em despacho, tendo em conta cada caso concreto, em especial o risco e perigosidade da operação.

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

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

- a) Cumprir os pontos de a) a j) do n.º 3, da Regra 29;
- b) Estabelecer uma área de segurança em torno do navio com pelo menos 20 metros de afastamento, definida por vedação feita com postes e corrente ou fita;

#### Regra 31

### **Trasfega de combustíveis em terminais especializados a navios petrolíferos**

(cargas perigosas classe 3 do código da IMO)

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

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

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

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

- a) Cumprir o estabelecido pelas alíneas a) a h), do n.º 3, da regra 29;
- b) Do lado do mar é interdita a aproximação de navios a menos de 30 metros do navio em operação. Sempre que for determinado pelo Capitão do Porto, esse resguardo será assinalado por boias sinalizadoras fundeadas no espelho de água antes do início da operação e retiradas após o final da operação, pela Polícia Marítima;
- c) Distância entre navios tanques atracados e outros navios tem de ser superior a 30 metros;
- d) É proibida a circulação de guindastes ou gruas, do navio ou do porto, na área de segurança durante a operação, bem como outro tipo de trasfegas em simultâneo;
- e) Presença no cais um piquete de bombeiros em prontidão, com meios adequados de combate a incêndios enquanto decorrem este tipo de operações, exceto para operações com Fuel Oil;
- f) Nas situações em que tal seja determinado pelo Capitão do Porto, deverá estar um rebocador em prontidão, com meios de combate a incêndios, enquanto decorrem as operações de carga/descarga dos navios tanques;
- g) O início da operação só poderá ter lugar depois de inspeccionadas e asseguradas as condições de segurança pela Autoridade Portuária, pelo operador (entidade responsável pela movimentação do produto), pelo representante do comandante do navio, pelo responsável dos bombeiros presente e pela Polícia Marítima.
- h) Os navios tanques atracados, quando carregados, deverão ter uma área de segurança de pelo menos 20 metros do lado do cais, em todo o comprimento do navio.

#### Regra 32

### **Movimentação de explosivos**

(cargas perigosas classe 1 do código da IMO)

1 — A movimentação deste tipo de cargas, por razões de segurança é precedida de vistoria a efetuar por perito da Capitania do Porto, destinada a avaliar a viabilidade e as condições de segurança para a sua realização, bem como de policiamento pela Polícia Marítima na modalidade a definir em despacho, tendo em conta cada caso em concreto.

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

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

- a) As operações portuárias deverão ser efetuadas sob a direção de um oficial de bordo e na sua presença. Por razões de segurança, o trânsito destas substâncias no interior do Porto será sempre acompanhado pela Polícia Marítima, em modalidade a definir em despacho, tendo em conta cada caso em concreto;
- b) Sempre que houver cargas ou descargas de material explosivo, não poderão simultaneamente, a menos de 200 metros, haver navios tanques carregados no porto, nem operações de reabastecimento de navios ou embarcações;
- c) As cargas de material explosivo serão sempre as primeiras a desembarcar, devendo, de imediato, ser retiradas para fora do porto ou para uma zona de segurança estabelecida para o efeito, em particular nos casos em que a carga esteja em trânsito, sendo previsto o seu reembarque.
- d) No caso de embarque de cargas de material explosivo, esta serão as últimas a embarcar, vindas diretamente do exterior do porto ou da zona de segurança estabelecida para a receber durante um curto período de espera.

#### Regra 33

### **Movimentação de cargas perigosas**

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

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

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

## CAPÍTULO XI

### **Movimentação de cargas não perigosas**

#### Regra 34

### **Transporte de animais vivos a bordo de navios de passageiros entre ilhas**

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

2 — Ressalvando determinações das autoridades competentes em matéria de natureza veterinária, os animais não devem permanecer embarcados por períodos superiores a 8 horas.

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

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

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

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

#### Regra 35

### **Transporte de armas e munições a bordo de navios comerciais de carga e de passageiros entre ilhas**

Decorrente da necessidade de se estabelecer regras e procedimentos de segurança no embarque e transporte de armas e munições a bordo de navios comerciais e de passageiros, em observância aos princípios básicos de segurança definidos no artigo 39.º e n.º 1, do artigo 41.º, do regime jurídico das armas e suas munições, promulgado pela Lei n.º 5/2006, de 23 de fevereiro, com a leitura que lhe foi dada pela Lei n.º 50/2013, de 24 de julho, bem como para reforço da segurança e proteção dos navios e das instalações portuárias, o transporte e armazenamento de armas de fogo e munições a bordo dos navios de passageiros entre ilhas são permitidos, desde que cumpridas as seguintes normas:

1 — Para efeito do presente normativo, consideram-se como arma as definidas legalmente como tal no artigo 2.º do regime jurídico das armas e suas munições;

2 — O embarque de armas e munições na região, só poderá ocorrer sob autorização do Capitão do Porto e vigilância e controlo da Polícia Marítima;

3 — Os operadores de Transportes Marítimos entre ilhas, estão obrigados a prestar a informação necessária aos utentes dos referidos transportes para que o presente normativo possa ser cumprido;

4 — O embarque e transporte de armas e munições, 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 como tal, devendo merecer autorização por parte do Capitão do Porto com jurisdição no porto de largada;

5 — O embarque e transporte de armas e munições em navios de passageiros ou mistos, tem de ser declarado com aviso prévio de 2 horas antes da hora prevista de largada do navio, junto do Comando Local da Polícia Marítima do porto de largada;

6 — As armas de fogo deverão ser entregues ao agente da Polícia Marítima, no terminal de embarque, uma hora antes do horário previsto de largada do navio;

7 — 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. Da entrega será dada prova documental ao proprietário.

8 — A arma só será rececionada pela Polícia Marítima, se forem presentes todos os documentos que legitimem a posse, uso, porte e fim a que se destina, nos termos do regime jurídico das armas e suas munições. 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, da Lei das armas;

9 — A arma e munições serão entregues pelo agente da Polícia Marítima ao capitão ou mestre da embarcação transportadora;

10 — Para efeito de controlo, o transportador deverá colocar uma etiqueta ou selo de controlo, com código de dígitos, no estojo da arma;

11 — O comandante ou mestre do navio/embarcação transportadora ficará responsável pelo material recebido, devendo as armas de fogo ser acondicionadas em compartimento fechado, designado para o efeito, cuja chave deverá estar na posse do comandante;

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

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

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

## CAPÍTULO XII

### Poluição

#### Regra 36

##### Poluição do meio marinho

1 — Nos termos do estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 235/2000, de 26 de setembro, constitui contraordenação de poluição do meio marinho, toda a descarga ou derrame de produtos poluentes suscetível de provocar alterações às características naturais do meio marinho, bem como toda a operação de imersão não autorizada, e ainda qualquer prática que introduza ou deposite no meio marinho direta ou indiretamente, substância, organismo que contribua para a degradação do ambiente e possa fazer perigar ou danificar bens jurídicos, nomeadamente:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## CAPÍTULO XIII

### Vistorias

#### Regra 37

##### Vistorias a navios e embarcações

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

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

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

b) Embarcações de recreio tipos 4 e 5;

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

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

e) Rebocadores locais e costeiros;

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

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

3 — Vistorias de registo das seguintes embarcações:

a) Motas de água e jet-skis;

b) Embarcações de recreio 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 solicitado trabalhos cuja natureza afete a sua segurança (por ex.: encalhe, colisão, intervenções no aparelho propulsor, trabalhos a fogo na vizinhança de ou em tanques de combustível);

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 (dragagens, por exemplo) 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 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 a reforço da lotação de segurança, meios de bordo e condições de mar e tempo, para as embarcações locais poderem efetuar navegação costeira.

## CAPÍTULO XIV

### Pesca

#### Regra 38

##### Pesca Profissional

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

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

3 — O exercício da pesca é proibido:

a) Na zona de aproximação ao porto da Praia da Vitória, dentro do porto e marinas, ou outros locais que causem prejuízos à segurança da navegação;

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

#### Regra 39

##### Pesca Lúdica

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

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

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

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

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

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

#### Regra 40

##### Pesca submarina

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

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

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

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

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

6 — O exercício da pesca submarina é assinalado à superfície, obrigatoriamente, com uma boia de cor amarela, laranja ou vermelha,

de forma esférica ou cilíndrica, munida de uma bandeira, de qualquer material.

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

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

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

## CAPÍTULO XV

### Aquicultura

#### Regra 41

##### Áreas de produção aquícola

1 — Está implementado o assinalamento marítimo, por questões de segurança da navegação, da área de produção aquícola “Porto Martins”, situada na costa leste da ilha Terceira, no concelho da Praia da Vitória, na Baía de Porto Martins, frente ao porto de São Fernando, entre as batimétricas dos 20 e 50 metros, com as dimensões de cerca de 1060 metros por 530 metros.

2 — O assinalamento marítimo é constituído por seis boias de cor amarela colocadas nas seguintes posições:

A1 — 38°40'25.048" N027°03'28.273" W (boia cega)

A2 — 38°40'18.456" N027°03'05.004" W (boia cega)

A3 — 38°40'01.776" N027°03'35.875" W (boia luminosa)

Características: relâmpagos período 4 segundos — Luz 1 segundo; Eclipse 3 segundos (alcance nominal 3 milhas)

A4 — 38°39'57.986" N027°03'40.135" W (boia luminosa)

Características: relâmpagos período 4 segundos — Luz 1 segundo; Eclipse 3 segundos (alcance nominal 3 milhas)

A5 — 38°40'07.209" N027°03'55.245" W (boia cega)

A6 — 38°40'17.179" N027°03'43.509" W (boia cega).

3 — É proibida a navegação na área de produção aquícola de “Porto Martins”, exceto às embarcações utilizadas pelos titulares do estabelecimento de cultura marinha e embarcações de entidades fiscalizadoras ou de emergência.

## CAPÍTULO XVI

### Mergulho

#### Regra 42

##### Trabalhos de mergulho profissional

1 — A execução de trabalhos subaquáticos em navios, embarcações ou material flutuante no espaço de jurisdição da Capitania do Porto da Praia da Vitória 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:

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

b) Data de realização dos trabalhos subaquáticos;

c) Período horário da realização dos trabalhos subaquáticos;

d) Local de execução dos trabalhos subaquáticos;

e) Identificação dos mergulhadores profissionais;

f) Categoria profissional dos mergulhadores profissionais;

g) Profundidade a que se realizam os trabalhos subaquáticos;

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

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

j) Indicação do Ponto de contacto e correspondentes meios de comunicação, responsável pelos trabalhos, para efeitos de coordenação e segurança.

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

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

4 — Para apoio e segurança das equipas de mergulhadores, deverão ser observadas as normas legais para o mergulho profissional, previstas na Lei n.º 70/2014, de 1 de setembro.

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

6 — Sempre que os trabalhos ocorram em área marinha Protegida integrada na Rede Regional de áreas protegidas da Região Autónoma dos Açores, instituída pelo Decreto Legislativo Regional n.º 15/2007/A, de 25 de junho, em particular as definidas pelo Decreto Legislativo Regional n.º 11/2011/A, de 20 de abril, para a ilha Terceira, deverá também ser obtida autorização ao departamento regional com competência em matéria de ambiente.

#### Regra 43

##### Prática de mergulho recreativo

Ao abrigo da legislação que regula a prática do mergulho recreativo, a Lei n.º 24/2013, de 20 de março, conjugadas com outras restrições previstas em legislação específica, na área de jurisdição da Capitania do Porto da Praia da Vitória, por razões de segurança dos praticantes e de segurança da navegação, é proibida a prática do mergulho recreativo:

1 — Nos canais/áreas de aproximação aos portos de Angra do Heroísmo e de Vila da Praia e dentro dos portos, portinhos e marinas;

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

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

#### Regra 44

##### Apanha subaquática de plantas marinhas

1 — Atendendo às especificidades das operações, em termos das qualificações dos mergulhadores apanhadores de plantas marinhas e do material de mergulho utilizado, a apanha subaquática de plantas marinhas, na área de jurisdição marítima da Capitania do Porto da Praia da Vitória, está limitada à profundidade máxima de 10 metros, durante o arco diurno.

2 — Os equipamentos de mergulho semiautónomo, utilizados na atividade de apanha subaquática de plantas marinhas, carecem de certificação anual, a efetuar pela Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), conforme estabelecido pela alínea c), do n.º 1, do Artigo 6.º do Regulamento do Mergulho Profissional, publicado em anexo à Lei n.º 70/2014, de 1 de setembro;

3 — Todas as embarcações licenciadas para o exercício da apanha subaquática de plantas marinhas devem apresentar, atempadamente, nas repartições marítimas da Capitania, pedido de vistoria ao equipamento de mergulho para verificação do cumprimento dos requisitos exigidos.

4 — Sem prejuízo da lotação de segurança que estiver definida, durante as operações de mergulho efetuadas a partir de embarcação fundada para apanha subaquática de plantas marinhas, deverá ser garantida, em permanência, no convés, a existência de um marítimo devidamente habilitado, para garantia das funções de vigilância e da segurança da navegação.

5 — As funções de supervisor de mergulho e de vigia, podem ser acumuladas desde que o supervisor seja simultaneamente mergulhador profissional e marítimo devidamente habilitado (operação com mais de três mergulhadores).

6 — Nos casos em que a operação de apanha seja realizada com um mínimo de dois mergulhadores e um máximo de três mergulhadores, as funções de vigia devem ser desempenhadas por marítimo devidamente habilitado com experiência comprovada na operação e monitorização dos equipamentos de mergulho semiautónomo, previamente familiarizado com os procedimentos de segurança a adotar em caso de emergência.

7 — O supervisor de mergulho, sempre que existam mergulhadores na água, deve assegurar que estão estabelecidos, de forma bem visível, os sinais previstos pelo código internacional de sinais para operações de mergulho.

8 — Os mergulhadores apanhadores não devem operar fora da área de segurança (a mais de 50 metros da embarcação de apoio).

## CAPÍTULO XVII

### Náutica de recreio

#### Regra 45

##### Náutica de recreio

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

2 — A utilização de motas de água e pranchas motorizadas (jet ski):

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

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

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

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

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

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

4 — As embarcações de recreio estrangeiras são obrigadas a comunicar a sua saída, nos termos do n.º 7, do artigo 44.º, do Regulamento da Náutica de Recreio, e as embarcações de recreio nacionais dos tipos 1, 2 e 3, nos termos do artigo 40.º do mesmo regulamento, em viagens de duração superior a 72 horas, devem visar na Capitania a lista de embarque — documento de largada.

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

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

#### Regra 46

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

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

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

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

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

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

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

f) A prática destas atividades, está interdita no caso de promulgado aviso de mau tempo, nos termos do Decreto-Lei n.º 283/87, de 25 de

julho, ou promulgação pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA) de aviso meteorológico que corresponda a situação de risco na agitação marítima;

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

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

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

## CAPÍTULO XVIII

### Dragagens e imersão de dragados

#### Regra 47

##### Dragagens

1 — O regime jurídico de extração de inertes na faixa costeira e no mar territorial na Região autónoma dos Açores foi promulgado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 9/2010/A, de 8 de março, alterado e republicado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 31/2012/A, de 6 de julho.

2 — A extração de inertes na faixa costeira está sujeita à obtenção de licença prévia a emitir pelo departamento da administração regional competente em matéria de assuntos do mar.

3 — Não é permitida a extração de materiais geológicos de qualquer natureza em locais situados:

a) A menos de 1 milha náutica de estruturas portuárias das classes de A a C ou, a menos de 0,5 milhas náuticas dos portos da classe D e portinhos, classificadas nos termos do Decreto Legislativo Regional n.º 17/94/A, de 18 de maio, com as alterações que lhe foram introduzidas pelo Decreto Legislativo Regional n.º 19/98/A, de 28 de novembro, e pelo Decreto Legislativo Regional n.º 13/2000/A, de 20 de maio;

b) A menos de 0,5 milhas náuticas das zonas balneares assinaladas nos planos de ordenamento da orla costeira em vigo;

c) Numa faixa de 0,5 milhas náuticas para cada lado dos enfiamentos de acesso aos portos da classe A e B;

d) No interior de áreas protegidas de qualquer natureza e naquelas onde, nos termos do plano de ordenamento da orla costeira aplicável, seja interdita a extração;

e) A menos de 0,5 milhas náuticas de instalações licenciadas para aquicultura de qualquer natureza;

f) Num raio de 0,5 milhas náuticas dos locais assinalados como contendo achados arqueológicos;

g) A menos de 250 m de ilhéus e de baixios de qualquer natureza onde a sonda reduzida seja inferior a 5 m.

4 — Todas as operações devem ser apreciadas pela Capitão do Porto.

#### Regra 48

##### Imersão de dragados

1 — A imersão de dragados, na faixa costeira e no mar territorial na Região autónoma dos Açores atendendo à sua natureza e origem, está sujeita à obtenção de licença/autorização pelos departamentos da administração regional competente em matéria de assuntos do mar e ambiente.

2 — As operações de imersão de dragados só podem ser executadas sob acompanhamento da Polícia Marítima, tendo em atenção as condições especiais de segurança, proteção ambiental e de saúde pública, aconselhadas para estas operações.

3 — Todas as operações estão sujeitas a parecer do Capitão do Porto.

## CAPÍTULO XIX

### Eventos

#### Regra 49

##### Eventos culturais ou desportivos

1 — Nos termos da alínea n), do n.º 4, do artigo 13.º, do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 02 de março, na sua atual redação, para a realização de

quaisquer eventos de natureza desportiva ou cultural, que ocorram em espaços de jurisdição marítima, é necessária a respetiva autorização especial do Capitão do Porto, devendo o requerimento dar entrada na repartição marítima com pelo menos 5 (cinco) dias úteis antes da realização do evento. Esta autorização não dispensa a de outras entidades com competência em razão da matéria ou do espaço.

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

3 — É interdita a prática de natação, no interior dos portos comerciais, de pesca e marinas.

4 — A realização eventos desportivos, nas áreas portuárias, no espaço de jurisdição da Capitania do Porto da Praia da Vitória, só podem ocorrer nas situações que seja expressamente autorizada.

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

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

7 — As atividades náuticas recreativas, com meios motorizados e não motorizados, exceto no interior das zonas de atracação da marina, poderão ser praticadas na área portuária, desde que salvaguardadas as condições de segurança e não condicionem o movimento portuário.

#### Regra 50

##### Lançamento de fogo-de-artifício e outros engenhos pirotécnicos

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

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

a) Licença da Polícia de Segurança Pública — PSP;

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

c) Declaração de seguro de responsabilidade civil;

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

e) Licença de ruído;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4 — Por razões de segurança, o lançamento de foguetes ou a queima de quaisquer outros fogos-de-artifício, ou pirotécnicos, estará sujeito a demarcação do local, vistoria pela Capitania do Porto e sujeito a poli-

ciamento pela Polícia Marítima, na modalidade a definir, das condições de segurança e das áreas de interdição previstas nos planos de segurança e emergência dos eventos.

## CAPÍTULO XX

### Achados no mar e na orla marítima

#### Regra 51

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

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

- a) Abster-se de lhe tocar ou de o meter a bordo;
- b) Se possível, assinalar o local, registar a posição geográfica e providenciar, tanto quanto as circunstâncias lho permitam, para que ninguém dele se aproxime;
- c) Comunicar o achado, com a maior brevidade, à Capitania do Porto, descrevendo o objeto e sua localização, o melhor que puder.

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

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

4 — Quem por acaso achar ou localizar quaisquer dos bens (móveis ou imóveis) considerados parte do património arqueológico subaquático testemunhos da presença humana e possuidores de valor histórico, artístico ou científico, situados, inteiramente ou em parte, em meio subaquático, encharcado ou húmido deverá comunicar a ocorrência diretamente ao departamento do Governo Regional competente em matéria de cultura, ou a qualquer outra autoridade policial, ou, ainda, no caso de ocorrer em meio subaquático, ao órgão local da autoridade marítima ou estância aduaneira com jurisdição sobre a área do achado, no prazo de quarenta e oito horas.

#### Regra 52

##### Utilização de detetores de metais

De acordo com o artigo 2.º, da Lei n.º 121/99, de 20 de agosto, conjugado com a alínea g), do n.º 1, do artigo 4.º, do Decreto-Lei n.º 115/2012, de 25 de março, a emissão de licenças de utilização de detetores de metais é da competência da Direção-Geral do Património Cultural, sem prejuízo de eventuais competências regionais, não sendo autorizada a utilização de tais equipamentos no espaço de jurisdição da Capitania do Porto da Praia da Vitória sem que tal licenciamento seja garantido.

## CAPÍTULO XXI

### Áreas Protegidas

#### Regra 53

##### Área protegida da Ponta das Contendas

1 — A área protegida de gestão de habitats ou espécies da Ponta das Contendas, encontra-se caracterizada e regulada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 11/2011/A, de 20 de abril.

2 — Na área protegida de gestão de habitats ou espécies da Ponta das Contendas ficam interditos, sem prejuízo das ações de manutenção, conservação e limpeza da área protegida, os atos e atividades seguintes:

- a) O depósito de resíduos de qualquer natureza;
- b) A instalação, afixação, inscrição ou pintura mural de mensagens de publicidade ou propaganda, temporárias ou permanentes, de cariz comercial ou não, incluindo a colocação de meios amovíveis, com exceção da sinalização específica da área protegida e da resultante do Código da Estrada;

c) A circulação de veículos motorizados fora das vias para tal designadas, com exceção do estritamente necessário para a realização das atividades agro-florestais e de segurança;

d) A prática de campismo e caravanismo fora dos sítios especificamente para eles designados ou em casos especificamente autorizados pelo diretor do Parque Natural da Terceira;

e) A realização de quaisquer atividades desportivas ou de lazer suscetíveis de provocarem poluição ou ruído, ou de perturbarem o equilíbrio da envolvente;

f) As ações que provoquem alterações significativas do nível de ruído, nomeadamente as decorrentes da permanência e navegação de embarcações a motor nas zonas marinhas em torno das colónias de aves;

g) A acostagem, o desembarque e a permanência de quaisquer tipos de embarcações junto aos ilhéus, exceto quando destinadas a operações de salvamento e socorro, de segurança e à realização de ações de natureza científica e de conservação autorizadas pelo departamento da administração regional autónoma competente em matéria de ambiente;

h) O acesso de pessoas aos ilhéus da Ponta da Mina, com exceção de operações de salvamento e socorro, de segurança e à realização de ações de natureza científica e de conservação, autorizadas pelo departamento da administração regional autónoma competente em matéria de ambiente.

## CAPÍTULO XXII

### Área de segurança militar

#### Regra 54

##### Área de segurança militar na baía do porto da Praia da Vitória

1 — A norte da baía do porto da Praia da Vitória existem instalações portuárias militares de apoio ao Comando da Zona Aérea dos Açores (CZAA), vulgarmente designadas de “porto militar”, constituindo-se como instalações militares da Força Aérea Portuguesa.

2 — Nos termos do instituído pelo Decreto n.º 42217, de 16 de abril de 1959, por razões de segurança militar, está definida uma zona de proteção com uma largura de 200 m, medida a partir do limite do perímetro das instalações, onde é proibido fundear, exercer qualquer atividade de pesca, por terra ou a partir de embarcação, depositar resíduos de qualquer natureza, realizar trabalhos subaquáticos ou obras de qualquer natureza, a extração de materiais geológicos de qualquer natureza, exceto quando em trabalhos que visem exclusivamente melhorar a circulação de navios ou a construção ou reparação das infraestruturas portuárias.

## CAPÍTULO XXIII

### Segurança e salvaguarda da vida humana

#### Regra 55

##### Condicionamento à circulação nos molhes exteriores ou de proteção dos Portos, Portinhos e marinas

1 — Por razões de segurança e salvaguarda da vida humana é proibida a circulação apeada nos molhes exteriores dos portos e portinhos e marinas do espaço de jurisdição da Capitania do Porto da Praia da Vitória no caso de promulgado aviso de mau tempo, nos termos do Decreto-Lei n.º 283/87, de 25 de julho, ou promulgado pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA) de aviso meteorológico que corresponda a situação de risco para agitação marítima.

2 — Mesmo na situação que não esteja promulgado nenhum aviso de mau tempo, o acesso apeado aos molhes exteriores só pode ser feito sob extremo cuidado e especial atenção ao estado do mar.

## CAPÍTULO XXIV

### Disposições Finais

#### Regra 56

##### Requisição e cancelamento do serviço

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

2 — Se a requisição de serviços for cancelada por requerimento do requerente/utente, com antecedência prévia superior a 24 horas relativamente ao início da respetiva prestação, apenas são cobradas as despesas

de natureza administrativa efetivamente realizadas, bem como os encargos respeitantes ao período concernente à reserva de espaços.

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

#### Regra 57

#### Clarificação Interpretativa e Omissões

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

2 — 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.

311191773

### Instituto de Ação Social das Forças Armadas, I. P.

#### Despacho (extrato) n.º 2991/2018

A Licenciada Ana Rita Ferreira da Costa Carvalho, foi designada para exercer o cargo de Chefe da Divisão de Assessoria, da Direção de Serviços da Assistência na Doença aos Militares, cargo de dirigente intermédio de 2.º grau, em comissão de serviço, em regime de substituição, com efeitos a 16 de maio de 2016, através do Despacho n.º 8953/2016, publicado no *Diário da República* n.º 133/2016, Série II, de 2016-07-13.

Considerando o estabelecido no n.º 6, do artigo 27.º, da Lei n.º 2/2004, de 15 de janeiro, na redação dada pela Lei n.º 64/2011, de 22 de dezembro, em que a nomeação em regime de substituição pode cessar a qualquer momento, por decisão da entidade competente ou a pedido do substituto, logo que deferido.

Assim, face ao disposto na Lei n.º 2/2004 na sua atual redação, de termo, a cessação da comissão de serviço, em regime de substituição, da Licenciada Ana Rita Ferreira da Costa Carvalho, cargo de dirigente intermédio de 2.º Grau, com efeitos a 01 de abril de 2018.

7 de março de 2018. — O Presidente do Conselho Diretivo, *Rui Manuel Xavier Fernandes Matias*, Tenente-General.

311195004

#### Despacho (extrato) n.º 2992/2018

O Decreto-Lei n.º 193/2012, de 23 de agosto, alterado pelo Decreto-Lei n.º 35/2016, de 29 de junho, aprovou a lei orgânica do IASFA, I. P., definindo a sua missão e atribuições.

Posteriormente, a Portaria n.º 189/2013, de 22 de maio, aprovou os Estatutos do IASFA, I. P., nos quais se prevê que por deliberação do Conselho Diretivo podem ser criadas, modificadas ou extintas até seis unidades orgânicas flexíveis, designadas por divisões.

Consequentemente, através do Despacho n.º 9404/2013, foram criadas na Direção de Serviços de Ação Social Complementar, a Divisão de Assuntos Sociais, a Divisão de Infraestruturas e a Divisão de Tempos Livres e Habitação. Através do mesmo despacho foi criada a Divisão de Assessoria na Direção de Serviços da Assistência na Doença aos Militares das Forças Armadas.

Fruto da reestruturação que tem vindo a ser implementada, visando a racionalização dos recursos e a melhoria da capacidade do IASFA, I. P. no cumprimento da sua missão, tornou-se evidente a necessidade de reorganização dos serviços internos por forma a tornar mais eficazes e eficientes os processos de gestão e melhorar a qualidade dos serviços prestados aos beneficiários.

Assim, podem ser distinguidas três grandes áreas dentro da ação social complementar aos militares das forças armadas: a área do apoio social que inclui, entre outras respostas, o acompanhamento e apoio social, as prestações sociais complementares e apoios financeiros, o acesso dos idosos a equipamentos sociais e serviços de apoio médico do instituto, a área do turismo, lazer e alojamento temporário, englobando todas as atividades prestadas nesse âmbito e respetivos equipamentos, nomeadamente, restaurantes, messes, animação sociocultural, viagens no âmbito do CLIMS, entre outros; e por último a área do património que inclui, não só a gestão, controlo, manutenção e requalificação de infraestruturas de património do instituto, mas também a gestão dos contratos de arrendamento relativos a esse património. Adicionalmente existe a necessidade de concentrar no Gabinete de Apoio ao Conselho Diretivo (GACD) as competências e recursos jurídicos, por forma a tornar mais expedito e mais eficaz o tratamento dos processos e de todas as matérias jurídicas existentes no IASFA, I. P., tendo em conta a

abrangência e complexidade das diferentes áreas da missão do instituto, justificando-se uma equipa com elementos especializados ou peritos nessas mesmas áreas.

Assim, ao abrigo do disposto no n.º 2, do artigo 1.º, dos Estatutos do IASFA, I. P., o Conselho Diretivo do IASFA, I. P., delibera o seguinte:

1 — A extinção das unidades orgânicas flexíveis Divisão de Assuntos Sociais, Divisão de Infraestruturas, Divisão de Tempos Livres e Habitação e Divisão de Assessoria.

2 — Os recursos e as competências que constam na Divisão de Assessoria da Direção de Serviços de Assistência na Doença aos Militares das Forças Armadas (DSADM), através do Despacho n.º 9404/2013, uma vez extinta a divisão, ficam na dependência direta da respetiva Direção de Serviços.

3 — Todos os recursos e competências na área de apoio jurídico e contencioso existentes no IASFA, I. P. ficam concentrados no GACD, conforme Portaria n.º 189/2013, de 22 de maio.

4 — São criadas na Direção de Serviços de Ação Social Complementar (DSASC), na dependência do respetivo Diretor de Serviços, as seguintes divisões:

a) A Divisão de Apoio Social (DAS), à qual compete:

i) Efetuar o registo, a atualização e o controlo do universo de beneficiários;

ii) Realizar estudos visando o conhecimento da família militar e dos seus problemas específicos, tendo como finalidade a adequação das respostas de ação social complementar à evolução socioeconómica dos beneficiários;

iii) Instruir os processos relativos às situações de ação social complementar e, com caráter de urgência e em especial, os relacionados com situações socialmente mais gravosas ou urgentes;

iv) Instruir para despacho os processos para atribuição de subsídios ou quaisquer apoios financeiros de natureza social;

v) Promover a celebração de acordos e protocolos com entidades públicas ou privadas que sejam geradores de regalias para os beneficiários, no âmbito da sua área de responsabilidade;

vi) Elaborar e propor as normas relativas às condições de acesso dos beneficiários às diversas respostas sociais e respostas sociais complementares;

vii) Instruir os processos de admissão nas estruturas residenciais para pessoas idosas, assim como criar e gerir listas ordenadas das candidaturas;

viii) Propor as normas relativas às condições de funcionamento e de qualidade dos serviços prestados nos equipamentos sociais, nomeadamente, no que respeita às suas instalações e fixação dos preços;

ix) Avaliar e supervisionar o funcionamento e qualidade dos serviços prestados nos equipamentos sociais;

x) Processar, até à sua extinção, os empréstimos existentes e colaborar com o GPGFO no controlo do pagamento dos juros e amortizações;

xi) Organizar e manter atualizados os registos e ficheiros dos subscritores do extinto Cofre de Previdência das Forças Armadas;

xii) Processar os subsídios pecuniários previstos no artigo 3.º, do Decreto-Lei n.º 42945, de 26 de abril de 1960 (Estatuto do CPFA) e transmitir a informação ao GPGFO para a liquidação dos mesmos;

xiii) Elaborar o planeamento e o correspondente projeto orçamental das atividades da DAS;

xiv) Efetuar a recolha e tratamento de dados estatísticos relativos à sua atividade;

xv) Participar na elaboração do relatório de atividades do IASFA, I. P. nas matérias da DAS.

b) A Divisão de Turismo e Lazer (DTL), à qual compete:

i) Realizar estudos nas áreas do turismo e lazer para a adequação das respostas de férias, lazer e alojamento temporário;

ii) Propor a celebração de acordos e protocolos com entidades públicas ou privadas na área do turismo e lazer geradores de regalias para os beneficiários;

iii) Elaborar e propor as normas relativas às condições de acesso dos beneficiários às diversas respostas sociais complementares nas áreas da alimentação, turismo e lazer e messes;

iv) Elaborar e propor as normas para a gestão dos equipamentos de férias, lazer e alojamento temporário do IASFA, I. P.;

v) Elaborar e propor as normas relativas às condições de funcionamento e de qualidade dos serviços prestados nos equipamentos para férias, lazer e alojamento temporário do IASFA, I. P., nomeadamente, no que respeita às suas instalações e à fixação dos preços a praticar;

vi) Avaliar e supervisionar o funcionamento e qualidade dos serviços prestados nos equipamentos de férias, turismo e lazer, restauração e messes;