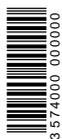


Segunda-feira, 25 de janeiro de 2021

I Série
Número 7



BOLETIM OFICIAL



ÍNDICE

CONSELHO DE MINISTROS

Resolução n° 7/2021:

Aprova o programa de valorização turística e ambiental das aldeias rurais 140

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E MINISTÉRIO DA ECONOMIA MARÍTIMA

Portaria conjunta n° 6/2021:

Aprova o Regulamento de Tarifas das Áreas Dominiais enquadradas nas Zonas de Jurisdição Portuárias..... 144

Portaria conjunta n° 7/2021:

Aprova o Regulamento de Tarifário da ENAPOR, S.A..... 148

MINISTÉRIO DO TURISMO E TRANSPORTE E MINISTÉRIO DA ECONOMIA MARÍTIMA

Portaria conjunta n° 8/2021:

Procede à aprovação do regulamento que estabelece a organização e funcionamento dos serviços do Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos (IPIAAM) e do plano de cargos carreiras e salários do seu pessoal..... 160

MINISTÉRIO DAS INFRAESTRUTURAS, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO

Portaria n° 9/2021:

Define as regras de concessão da homologação para a cartografia básica e para a temática que utilize como suporte cartografia básica ou derivada..... 176

Portaria n° 10/2021:

Aprova o modelo da Planta de Localização a ser emitido pela Câmara Municipal territorialmente competente..... 179

CONSELHO DE MINISTROS

Artigo 1º

Objeto

Resolução nº 7/2021

de 25 de janeiro

A aposta no turismo como um dos principais pilares de desenvolvimento económico de Cabo Verde e os consequentes investimentos realizados proporcionaram a este setor um crescimento muito expressivo: 820 mil turistas e cerca de 25% do PIB em 2019, conforme dados do INE. O turismo balnear (de “sol e praia”) é, indubitavelmente, o mais emblemático e as ilhas rasas do Sal e da Boavista os principais destinatários de investimentos neste domínio. O país oferece, também, boas condições para o desenvolvimento de outros segmentos turísticos, dos quais destacam-se o ecoturismo e o turismo rural, especialmente nas ilhas de maior relevo, que conferem grande diversidade de ecossistemas e de paisagens e que apresentam um nível de ruralismo muito mais acentuado, com vivências culturais e formas de uso dos recursos naturais dignos de maior valorização.

Considerando este potencial e visando um desenvolvimento económico inclusivo e sustentável, orientado para a redução das assimetrias regionais e do êxodo rural, o Governo vem apostando, fortemente, na diversificação das ofertas turísticas no país. Até o início deste ano, a dinâmica dos investimentos e o crescimento do setor eram bastante expressivos, sendo que a meta traçada e a atingir durante a presente legislatura era de 1 milhão de turistas por ano. Porém, a pandemia da COVID-19 em 2020 provocou, praticamente, a paralisação do turismo, a estratégia do Governo para o setor ficou condicionada e Cabo Verde passou a integrar o grupo dos países economicamente mais impactados pela crise sanitária mundial.

Com a descoberta das vacinas, prevê-se o recuo da pandemia em 2021 e a recuperação da normalidade, retomando-se o crescimento da economia, mormente no que tange ao turismo. Nesta perspetiva, torna-se muito pertinente acelerar a diversificação dos segmentos turísticos, conforme acima referido, criando mais oportunidades no meio rural.

No que ao Ambiente se refere, é de realçar a necessidade de integrar melhor a conservação da biodiversidade no turismo para atender às vulnerabilidades dos ecossistemas existentes e, ao mesmo tempo, assegurar a beneficiação ambiental das zonas rurais, tornando-as mais qualificadas e atrativas para a atividade do turismo. É justamente neste contexto que o Governo optou pela implementação de um programa de valorização turística e ambiental das aldeias rurais, visando maior rendimento para as famílias, maior resiliência das comunidades um desenvolvimento mais inclusivo e sustentável.

O programa será implementado em aldeias rurais com características privilegiadas em termos de valores naturais (bio e geodiversidade, paisagens), socioculturais, históricos e outros. Incluirá medidas de fomento empresarial que propiciem mais e melhores alojamentos, produção agrícola, gastronomia, artesanato local e eventos culturais. Para a sua implementação serão alocados sobretudo recursos inscritos nos fundos do turismo e do ambiente, sujeitos aos mecanismos de alavancagem.

Assim,

Nos termos do n.º 2 do artigo 265º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução:

É aprovado o programa valorização turística e ambiental das aldeias rurais, anexo à presente Resolução, da qual faz parte integrante, visando a diversificação da oferta turística, a melhoria do saneamento básico e o aumento do rendimento e da qualidade de vida da população no meio rural.

Artigo 2º

Âmbito

1- O programa referido no artigo anterior, tem a abrangência nacional e incide sobre as aldeias rurais nas ilhas de Santo Antão, São Nicolau, Maio, Santiago, Fogo e Brava.

2- As intervenções do programa contemplam o arranjo paisagístico do espaço rural envolvente, entre outros, caminhos vicinais, currais, miradouros, reabilitação das habitações e seu enquadramento na paisagem, entre outros, fachadas, casas de banho, o fomento da atividade turística, entre outros, circuitos pedestres, sinalética, centros interpretativos, a sensibilização e a educação ambiental.

Artigo 3º

Duração do programa

O programa de valorização turística e ambiental das aldeias rurais tem a duração de cinco anos, com programação anual das intervenções.

Artigo 4º

Custo e financiamento

O custo global do programa é de 918.668.335\$00 (novecentos e dezoito milhões, seiscentos e sessenta e oito mil, trezentos e trinta e cinco escudos) financiados através dos fundos do ambiente e do turismo nos montantes de 501.969.381\$00 [quinhentos e um milhões, novecentos e sessenta e nove mil e trezentos e oitenta e um escudos (54,6%)] e 416.698.954\$00 [quatrocentos e dezasseis milhões, seiscentos e noventa e oito mil, novecentos e cinquenta e quatro escudos (45,4%)], respetivamente.

Artigo 5º

Gestão e seguimento do programa

1- Para assegurar a realização do programa é criada uma unidade de gestão mediante Despacho dos membros do Governo responsáveis pelos setores do Ambiente e do Turismo.

2- A organização da implementação do programa, a nível local é definida pela unidade de gestão em articulação com as câmaras municipais e com os representantes das aldeias contempladas.

3- A pilotagem e o seguimento do programa são assegurados por uma equipa que integra representantes dos fundos do ambiente e do turismo, a Direção Nacional do Ambiente, o Instituto do Turismo e pela Associação Nacional dos Municípios de Cabo Verde.



Artigo 6º

Elegibilidade e seleção das aldeias rurais

1- São elegíveis as aldeias rurais que reúnam as seguintes características:

- a) Infraestruturas básicas, nomeadamente, água, eletricidade e saneamento;
- b) Elementos de atratividade turística, nomeadamente, biodiversidade, geomorfológica, geológica, agrícola e pesqueira;
- c) Prática de artes e ofícios tradicionais tais como olaria, cerâmica, tecelagem e artesanato;
- d) Locais de transformação artesanal de produtos;
- e) Proximidade das rotas pedestres, caminhos vicinais e carroçáveis.

2- A beneficiação das aldeias rurais nas ilhas de intervenção é programada conforme uma lista consensualizada entre o Governo e os diferentes municípios.

Artigo 7º

Entrada em vigor

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em Conselho de Ministros, aos 23 de dezembro de 2020. — O Primeiro-Ministro, *José Ulisses de Pina Correia e Silva*

ANEXO

(A que se refere o artigo 1º)

PROGRAMA “VALORIZAÇÃO TURÍSTICA E AMBIENTAL DAS ALDEIAS RURAIS”

1. Contexto/Justificação

A pandemia da COVID-19 impactou fortemente a economia do país, em especial o setor turístico que vinha granjeando um expressivo crescimento, representando 820 mil turistas e 25% do PIB em 2019. A retoma da economia, especialmente no que se refere à recuperação e crescimento da atividade turística é perspetivada com o recuo da pandemia, graças ao processo de vacinação que acaba de ser iniciado no mundo.

O Governo que vinha apostando na diversificação da atividade turística pretende, com a retoma, acelerar este processo, criando mais oportunidades no meio rural, que de resto sofreu a perda de empregos e rendimentos devido a 3 anos de seca.

Se por um lado, é necessário compatibilizar a atividade turística com a preservação ambiental, designadamente com a conservação da biodiversidade, por outro lado, a criação ou potenciação de oportunidades no meio rural em termos turísticos exige a melhoria das condições de saneamento, ordenamento paisagístico e fomento empresarial nas aldeias e outros sítios de interesse.

O programa de valorização turística e ambiental das aldeias rurais foi concebido e vai ser implementado, justamente, para reforçar a sinergia de políticas nas esferas do turismo e do ambiente, integrando recursos e projetos previstos no quadro dos fundos do turismo e do ambiente.

2. OBJETIVOS E RESULTADOS

2.1. Objetivo geral

O programa tem como objetivo geral contribuir para a valorização ambiental e turística das aldeias rurais através de arranjos paisagísticos, reabilitação de habitações e reforço do saneamento básico, fomento empresarial, e ações de formação e sensibilização ambiental.

2.2. Objetivos específicos:

- Tornar as aldeias mais atrativas e seguras para a atividade turística;
- Melhorar condições ambientais e de saneamento das aldeias;
- Melhorar o rendimento das famílias rurais através das atividades de apoio ao turismo.

2.3. Resultados esperados:

- Aldeias rurais reabilitadas e requalificadas nas ilhas de Sto. Antão, S. Nicolau, Santiago, Fogo e Brava, num período de 5 (cinco) anos;
- Caminhos vicinais e carroçáveis melhorados/reabilitados;
- Acesso das famílias a casas de banho, à água potável canalizada e ao sistema de recolha de RSU aumentado e/ou melhorado;
- Aspeto visual das aldeias melhorado com fachadas das habitações tradicionais reabilitadas;
- Famílias sensibilizadas no domínio do ambiente e saneamento;
- Famílias capacitadas para desenvolver atividades económicas ligadas ao turismo rural;
- Roteiros turísticos definidos e valorizados.

3. ATIVIDADES

3.1. Arranjos Paisagísticos e Infraestruturas Turísticas:

- Construção e reabilitação de quartos, melhoramento e conservação de caminhos vicinais e carroçáveis das aldeias e respetivas sinaletas;
- Requalificação das fachadas das habitações das aldeias rurais, como elemento de promoção e divulgação da imagem do país;
- Utilização de materiais recicláveis na ornamentação das aldeias;
- Ornamentação com utilização de plantas endémicas e ornamentais;
- Construção e reordenamento de infraestruturas pecuárias (currais, pocilgas, capoeiras e locais deposição dos resíduos pecuários).

3.2. Saneamento e Infraestruturas básicas:

- Construção de casas de banho;
- Melhoramento das condições de deposição e recolha dos Resíduos Sólidos Urbanos (resíduos doméstico e das atividades económicas?);
- Ligação domiciliária de água.



3.3. Formação, Sensibilização e Educação ambiental:

- Capacitação das famílias para desenvolver atividades económicas ligadas ao turismo rural;
- Realização de campanhas de limpeza;
- Conceção e divulgação de conteúdos pedagógicos em matéria de ambiente e saneamento (água, resíduos, animais, espaços verdes, etc.) e atividades turísticas;
- Realização de atividades de sensibilização ambiental através de ações porta-a-porta nas aldeias abrangidas pelo programa;
- Difusão de spots radiofónicos e televisivos;
- Criação de uma rede de gestão e unificação da oferta através da promoção e marketing de Cabo Verde.

4. DURAÇÃO

O Programa terá duração de 5 anos, sendo a programação anual por nível de prioridade estabelecido em cada um dos concelhos de intervenção.

5. ÁREAS DE INTERVENÇÃO

O programa será ancorado na identificação das aldeias com especificidades de caráter ambiental e com potencial turístico para implementação do programa “valorização ambiental e turística das aldeias rurais”, abrangendo inicialmente todos os concelhos nas ilhas de Santo Antão, São Nicolau, Santiago, Maio, Fogo e Brava, consideradas as ilhas no GOPEDES com características específicas para desenvolver o segmento de turismo de natureza e rural.

Os projetos são elaborados conforme um conceito de base previamente definido e aprovado, envolvendo as áreas do Ambiente, Cultura, Infraestruturas e Turismo.

6. IMPACTO DO PROGRAMA

As implementações das atividades propostas permitirão o desenvolvimento ambiental sustentável, valorização e integração das comunidades rurais no processo de desenvolvimento socioeconómico, redução das assimetrias locais e regionais e do êxodo rural.

7. EFEITO A PRAZO

As populações das aldeias rurais contempladas no projeto, estarão mais resilientes e melhor engajadas no processo de desenvolvimento local e regional.

8. ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO

8.1. Articulação institucional e gestão do programa

Para assegurar a realização do programa será criada uma unidade de gestão mediante despacho conjunto dos ministros responsáveis pelos setores do ambiente e do turismo.

A organização da implementação do programa, a nível local, será definida pela unidade de gestão, em articulação com as câmaras municipais e com os representantes das aldeias contempladas.

A pilotagem e o seguimento do programa serão assegurados por uma equipa que integra representantes dos fundos do ambiente e do turismo, a Direção Nacional do Ambiente, o Instituto do Turismo e Associação Nacional dos Municípios de Cabo Verde.

8.2. Modalidade de execução das intervenções

A adjudicação dos trabalhos será feita com base nas leis que regem o código de contratação pública. Apenas as empresas locais e regionais sediadas nas ilhas beneficiárias podem concorrer para execução das intervenções a serem feitas nas aldeias.

As Entidades Adjudicantes serão os Ministérios de Agricultura e Ambiente e Ministério Turismo e Transporte, sendo que as despesas inerentes à celebração do contrato com as empresas selecionadas encontram-se enquadrada nas rubricas das receitas do Fundo do Ambiente e do Fundo do Turismo.

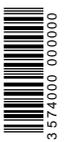
8.3. Alavancagem de recursos

Considerando o montante remanescente de 146.768.828 ECV (cento e quarenta e seis milhões, setecentos e sessenta e Oito Mil, Oitocentos e Vinte e Oito Escudos) proveniente do financiamento dos projetos de 2019 e 2020 do fundo do ambiente, mais a previsão de alavancagem (2021-2025) no montante de 355.200.553 ECV (trezentos e cinquenta e cinco milhões, duzentos mil, quinhentos e cinquenta e cinco escudos), totalizando 501.969.381 ECV (quinhentos e um milhões, novecentos e sessenta e nove mil, trezentos e oitenta e um escudos) a ser disponibilizado pelo fundo do ambiente e 416 698 954,00 (quatrocentos e dezasseis milhões, seiscentos e noventa e oito mil, novecentos e cinquenta e quatro escudos), referente à disponibilização por parte do fundo do turismo, totalizando 771 899 507 ECV (setecentos e setenta e um milhões, oitocentos e noventa e nove mil, quinhentos e sete escudos) para a alavancagem

8.4. Parcerias

O programa deverá contar com um conjunto de parceiros chave:

- Ministério de Infraestruturas Ordenamento do Território e Habitação;
- Ministério de Cultura e Indústrias Criativas;
- Ministério da Família e Inclusão Social;
- Ministério de Indústrias, Comercio e Energia;
- PRÓ EMPRESA;
- Câmaras Municipais;
- Organização Não Governamentais;
- Instituto de Emprego e Formação Profissional;
- Pro- Capital;
- Projeto integração da biodiversidade no setor do turismo- BIOTUR (PNUD);
- Programa cidades saudáveis;
- Projeto raízes.



3 574000 000000

9 - CRONOGRAMA

Fases	Plano de Ação			Cronograma											
	Atividades	Responsável	Articuladores	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
Fase 1	1. Lançamento oficial do programa/projeto Piloto	Gabinetes dos M.A.A./MTT	CM, ONG; Bio-tur; Projeto Raízes; Instituições de Formação e de Micro Finanças												
	2. Lançamento oficial do Programa nas ilhas de SA, SN, Maio, FG, BR	Gabinetes dos M.A.A./MTT	CM, ONG; Bio-tur; Projeto Raízes; Instituições de Formação e de Micro Finanças												
1. Arranjos Paisagísticos e Infraestruturas Turísticas															
Fase 2	1.1. Reabilitação dos de caminhos vicinais das aldeias e respetivas sinaletas	Empresas locais; Unidade Gestão do Programa (UGP)	CM, ONG e Comunidades Rurais; Instituto Património Cultural												
	1.2. Construção e reabilitação de quartos	Empresas locais; Unidade Gestão do Programa (UGP)	CM, Empresas locais, Comunidades envolventes; ICV												
	1.3. Requalificação das fachadas das habitações das aldeias rurais, como elemento de promoção e divulgação da imagem do país.	Empresas locais; Unidade Gestão do Programa (UGP)	CM, Empresas locais, Infraestruturas de Cabo Verde												
Fase 3	1.4. Utilização de materiais recicláveis na ornamentação das aldeias rurais	Empresas locais; Unidade Gestão do Programa (UGP)	CM, Empresas locais, DNA												
	1.5. Ornamentação com plantas endémicas e ornamentais	Empresas locais; Unidade Gestão do Programa (UGP)	CM, Empresas locais,												
	1.6. Construção e reordenamento de infraestruturas pecuárias (currais, pocilgas, capoeiras e locais de deposição de resíduos pecuários)	Empresas locais; Unidade Gestão do Programa (UGP)	CM, Empresas locais, DGASP; DNA												
2. Saneamento e Infraestruturas básicas															
Fase 3	2.1. Construção de casas de banho;	Empresas locais; Unidade Gestão do Programa (UGP)	CM, Empresas locais, Infraestruturas de Cabo Verde												
	2.2. Melhoramento das condições de deposição e recolha dos Resíduos Sólidos Urbanos Resíduos domésticos e das atividades económicas)	Empresas locais; Unidade Gestão do Programa (UGP)	CM, Empresas locais,												
	2.3. Ligação domiciliária de água.	Empresas locais; Unidade Gestão do Programa (UGP)	CM, Empresas locais, AdS; Fundos Autónomos de Água e Saneamento; Água Brava;												
3. Formação, Sensibilização e Educação Ambiental															
Fase 4	3.1. Capacitação das famílias para desenvolver atividades económicas ligadas ao turismo rural;	IEFP, EHTCV, Pró Empresa; UGP	IEFP, EHTCV, Pró Empresa; UGP												
Fase 4	3.2. Campanhas de limpeza;	Aldeias Contempladas; CM; UGP	Aldeias Contempladas; CM; UGP												
	3.3. Conceção e divulgação de conteúdos pedagógicos em matéria de ambiente e saneamento (água, resíduos, animais, espaços verdes, etc.) e atividades turísticas;	UGP; Instituto Turismo	CM, Associações comunitárias, ONG, DNA; DGASP; ANAS; IT												
	3.4. Sensibilização ambiental através de ações Porta-a-porta nas aldeias abrangidas pelo programa	MAA/MTT	CM, Associações comunitárias, ONG, Unidade de gestão de programa												
	3.5. Produção e Difusão de spots radiofónicos e televisivos	UGP; Rádios; Tevelevisões	CM, e as comunidades rurais												
	3.6. Criação de uma rede de gestão e unificação da oferta através da promoção e Marketing de Cabo Verde	UGP	operadores privados												
4. Gestão do Programa e Seguimento do programa															
Fase 5	4.1. Gestão do programa, monitoramento, reportação e avaliação do programa (entidades e comunidades das aldeias contempladas no programa	Equipa de Pilotagem e Seguimento; UGP	Financiadores												



**MINISTÉRIO DAS FINANÇAS
E MINISTÉRIO DA ECONOMIA MARÍTIMA**

Portaria conjunta nº 6/2021

de 25 de janeiro

O presente Regulamento Tarifário de áreas dominiais marítimas e portuárias resulta da necessidade constatada de se suprir uma lacuna na gestão dominial portuária tendo por objetivo dotar a ENAPOR de um instrumento complementar de gestão que, assente em normas de transparência, lhe permita enquadrar e desenvolver potenciais negócios portuários nas áreas dominiais sob a sua administração o que leva a instituir um quadro previsível, composto por uma grelha tarifária, aplicável às diferentes situações de alocação, uso, construção e exploração em zonas de jurisdição portuária.

As normas tarifárias preconizadas pelo presente Regulamento incidem sobre a ocupação de terrenos destinada a diferentes usos e atividades, a construção e exploração de infraestruturas em áreas enxutas e molhadas bem como nas diversas formas de ocupação e usos de edifícios ou instalações portuárias.

Com esse regime, pretende-se oferecer aos operadores portuários e potenciais investidores um quadro atrativo de oportunidades e potencialidades de negócios suscetíveis de serem desenvolvidas em áreas do domínio público marítimo e portuário.

Nestes termos, ouvidos os serviços e os organismos competentes

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205º e pelo n.º 3 do artigo 264º, ambos da Constituição;

Manda o Governo, pelo Ministro das Finanças e da Economia Marítima, o seguinte:

Artigo 1º

(Objeto)

A presente Portaria aprova o Regulamento de Tarifas das Áreas Dominiais enquadradas nas Zonas de Jurisdição Portuárias, em anexo e que faz parte integrante do presente diploma.

Artigo 2º

(Entrada em vigor)

A presente Portaria Conjunta entra em vigor 30 (trinta) dias depois da sua publicação.

Gabinete dos Ministros das Finanças e da Economia Marítima, aos 29 de dezembro de 2020. — O Ministro das Finanças, *Olavo Correia* — O Ministro da Economia Marítima, *Paulo J. Lima Veiga*.

ANEXO

(a que se refere o artigo 1.º)

Regulamento de Tarifas das Áreas Dominiais

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

O presente Regulamento visa instituir um conjunto de normas específicas complementares ao Regulamento Tarifário da ENAPOR, S.A., aprovado pela Portaria Conjunta n.º XX/2020, de XX de XX de 2020, conferindo

maior abrangência da incidência tarifária de contrapartida financeira exigível aos titulares do direito de uso de espaços dominiais portuários atribuídos em regime de licença, contrato de uso privativo e/ou subconcessão, de harmonia com o preceituado nas previsões dos artigos 7.º, 8.º e 9.º da Lei dos Portos – Decreto Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, conjugados ainda com o artigo 7.º do Decreto-lei n.º 31/2015, de 18 de maio – Bases Gerais das Concessões e Subconcessões Portuárias, assim como consagrado nas alíneas p) e s) do artigo 19.º dos Estatutos da ENAPOR, publicados no *Boletim Oficial* n.º 14, II Série, de 2 de março de 2018.

Artigo 2.º

Âmbito

1. As tarifas estabelecidas no âmbito do presente Regulamento incidem sobre a ocupação e a utilização de terrenos, edificações, instalações aquáticas e terrestres, áreas enxutas e molhadas do domínio portuário, incluindo espaços publicitários nas áreas de exploração e expansão portuárias sob jurisdição da Administração Portuária.

2. O título de direito de uso e exploração será atribuído aos interessados cuja pretensão tenha por objeto o desenvolvimento de atividades portuárias ou que lhes sejam complementares, subsidiárias ou acessórias, desde que compatível com os instrumentos de planeamento portuário e demais legislações aplicáveis.

3. A ocupação e a utilização das áreas dominiais portuárias serão permitidas nas condições legalmente estabelecidas e enquadradas com os objetivos do desenvolvimento portuário, devendo o título de direito de uso e/ou exploração ser atribuído, em regra, mediante concurso público nos termos do artigo 29.º da Lei dos Portos.

Artigo 3º

Definições

Para efeitos deste Regulamento entende-se por:

- a) “Aquacultura marinha” - atividade económica que tem por finalidade construção e instalação de viveiros em área molhada, destinados ao cultivo e criação controlada de espécies marinhas para o consumo ou outros usos humanos nas suas várias vertentes (criação de peixes, moluscos, crustáceos, algas, etc.);
- b) “Áreas dominiais portuárias” – as áreas do espaço portuário onde ocorram a prestação de serviço público portuário e todo o espaço envolvente incluindo espaço aquático e terrestre enquadrados no plano de expansão e desenvolvimento portuário situados na zona de jurisdição portuária;
- c) “Área enxuta” – a parte terrestre de uma superfície da orla marítima e costeira sob a jurisdição portuária, medida a partir da preia-mar, ou seja, no ponto de encontro entre a terra e o mar;
- d) “Área molhada” – área marítima com aptidão para operações de fundeio ou acostagem de embarcações situada junto à zona costeira e enquadrada nos limites da zona de jurisdição portuária ou em outras localizações quando sejam atribuídas à Administração Portuária em contrato de concessão;
- e) “Domínio Publico Portuário” – envolve a faixa de terreno da zona costeira incluindo todos os terrenos e águas legalmente estabelecidos e delimitados enquanto zonas de jurisdição portuária a que se acresce todas as obras, construções e instalações aquáticas e terrestres afetos ao serviço dos portos e à atividade portuária;



- f) “Instalações Portuárias” – as obras de infraestrutura, os edifícios e as construções efetuadas no porto e respetiva zona portuária destinadas às embarcações, à prestação de serviços portuários ou à construção e reparação de embarcações;
- g) “Marinhas de sal” – instalação a céu aberto, destinada a obter, por evaporação, o sal dissolvido na água do mar cuja localização é, normalmente, feita em zonas de maior concentração salina;
- h) “Uso privativo” – o uso do domínio público consentido a pessoas determinadas, com base num título jurídico individual especial e para o seu proveito económico exclusivo.

Artigo 4.º

Áreas Dominiais

1. Constituem áreas dominiais de jurisdição da Administração Portuária todas as parcelas de terreno dentro ou fora do domínio hídrico nos termos em que estão definidas no artigo 8.º e Base II do Decreto-Lei n.º 31/2015, que dispõe sobre as bases gerais das concessões e subconcessões dos portos de Cabo Verde, conjugados com as disposições dos artigos 7.º, 8.º e 9.º do Decreto Legislativo n.º 1/2013, que altera a Lei dos Portos de Cabo Verde, e demais legislações especial aplicáveis.

2. As áreas dominiais de jurisdição integram, ainda, parcelas de terrenos, incluindo partes enxutas e molhadas, autorizadas pelo Governo com o objetivo de:

- i. construir e explorar portos de pesca, de recreio ou marinas; e
- ii. potenciar a exploração de outras atividades de cariz industrial, designadamente a extração e produção de sal, aquacultura entre outras que possam ser identificadas.

Artigo 5.º

Uso Privativo e Regime de Serviço Público

1. O uso privativo ou exploração em regime de serviço público dos espaços dominiais situados na área de jurisdição da Administração Portuária é titulado por licença ou contrato.

2. O título de licença ou contrato para uso e exploração de espaços dominiais portuários será atribuído pela Administração Portuária, ao candidato que se posicionar como elegível no âmbito de concurso público, ou mediante requerimento do interessado, instruído com todos os elementos necessários, quando, vencido o prazo de manifestação de interesse publicado em edital, se verificar a ausência de propostas concorrentes.

3. Os contratos de subconcessão e a licença ou contratos de uso privativo de parcelas dominiais no perímetro operacional e em áreas de expansão dos portos de Cabo Verde serão outorgados sob a condição de os objetivos que forem propostos corresponderem às prioridades de usos portuários e logísticos admissíveis de acordo com a tipologia enquadrada no plano de desenvolvimento de cada porto.

4. A título excecional, poderá ser autorizado o uso privativo pontual de terrenos ou edificações dominiais por tempo igual ou inferior a 48 horas, mediante a aprovação da Administração Portuária, sob proposta da Direção do porto onde a iniciativa tiver lugar.

5. É interdito o uso privativo de terrenos ou de edificações na área de jurisdição da Administração Portuária sem a prévia autorização, licença ou contrato outorgado por esta.

Artigo 6.º

Exercício de Outras Atividades

1. A Administração Portuária poderá permitir, em áreas da sua jurisdição, o exercício de outros usos e atividades, especialmente de natureza comercial, industrial ou de prestação de serviços, sempre que tal se enquadrar nos objetivos gerais e de desenvolvimento portuário.

2. A venda de produtos tradicionais/artesanais ou outros de interesse turístico fora dos espaços dominiais subconcessionados ou licenciados apenas é permitida nos locais especificamente determinados pela Administração Portuária, mediante uma autorização ou licença precária, devendo a proposta ser objeto de prévia apreciação da Direção do porto a que a atividade disser respeito.

3. A autorização da Administração Portuária não dispensa o cumprimento da legislação ou de outros regulamentos que vigorem sobre as atividades referidas.

Artigo 7.º

Fornecimentos e Prestação de Outros Serviços

1. A Administração Portuária poderá, a requerimento do interessado, fornecer água e energia elétrica quando um contrato específico com a provedora desses serviços não seja possível, na medida em que a capacidade e especialização das suas infraestruturas e redes possam garantir a prestação de tais serviços.

2. Pelo fornecimento desses serviços, a Administração Portuária fará a cobrança de um valor computado, de acordo com o consumo verificado no período a que disser respeito, ao preço de venda do fornecedor, acrescido de uma comissão de 20% (vinte por cento).

Artigo 8.º

Obras

A execução de obras ou edificações na área dominial de jurisdição da ENAPOR, S.A. depende da aprovação e autorização da Administração Portuária, que estabelece as contrapartidas e condições em que tais obras podem ser realizadas.

Artigo 9.º

Obrigações

Além do previsto nos clausulados das licenças e dos contratos, os operadores e demais titulares de direitos portuários obrigam-se a cumprir os regulamentos e demais legislações em vigor, os normativos e ordens de serviço emanados da Administração Portuária, bem como a acatar as ordens e instruções dadas pelos colaboradores da Administração Portuária no exercício das suas funções.

CAPÍTULO II

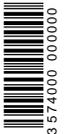
TARIFAS A APLICAR POR TIPO DE OCUPAÇÃO NA ÁREA DOMINIAL

Artigo 10.º

Tarifas Aplicáveis

1. Pelo uso privativo de terrenos e de edificações dominiais na área de jurisdição da Administração Portuária, é devido o pagamento de uma tarifa calculada por unidade de superfície, em metros quadrados, por mês ou por ano, de acordo com a tabela anexa ao presente Regulamento.

2. O valor da tarifa referida no número anterior é aplicado em função da zona de localização, quer seja na parte molhada ou enxuta do domínio portuário, da natureza do terreno ou da edificação e da tipologia da sua utilização.



3. Pelo uso privativo de terrenos dominiais destinado à passagem de tubagens e cabos de eletricidade, ou com outras finalidades, quer sejam aéreos ou subterrâneos, é cobrada uma tarifa estabelecida por metro linear e por ano.

4. Pelo uso privativo de terrenos dominiais com painéis publicitários, reclames luminosos e artigos para exposição, a tarifa é anual e estabelecida por metro quadrado de superfície ocupada pelo painel, reclame ou outro dispositivo utilizado pelo período de difusão que for contratado.

5. Pelo uso privativo de terrenos dominiais ou edificações, é cobrado um valor variável que resulte anualmente da aplicação da percentagem que constar do contrato ou da licença sobre a receita bruta de exploração da atividade/serviço, que não poderá ser inferior a 5% (cinco por cento), ou outras formas de rendas variáveis igualmente estabelecidas nos títulos de direito portuário por tipo de atividade.

6. Às edificações privadas construídas em terrenos dominiais, em regime de propriedade horizontal, a tarifa é aplicada a cada piso, de acordo com a tipologia de uso privativo das respetivas áreas.

7. O período de faturação da tarifa pode ser mensal, trimestral, semestral ou anual, assumindo-se, como referência, as seguintes periodicidades:

USO PRIVATIVO	PERIODICIDADE
Terrenos ou edificações quando incluem abastecimento de água e/ou de energia da ENAPOR, S.A.	Mensal
Terrenos ou edificações com anuidades superiores a 100 000\$00 ECV (cem mil escudos Cabo-verdianos)	Mensal
Terrenos ou edificações com anuidades inferiores a 100 000\$00 (cem mil escudos Cabo-verdianos)	Anual

8. Os interessados que o requeiram, poderão optar pela alteração da periodicidade de faturação da tarifa, a qual ficará sujeita ao pagamento à Administração Portuária de juros de mora à taxa legal, se tal implicar a prorrogação do prazo estabelecido no número anterior.

9. O disposto no número anterior não é aplicável à faturação das tarifas respeitantes ao uso privativo de terrenos ou de edificações que incluem o abastecimento de água ou de energia da Administração Portuária.

Artigo 11.º

Cobrança de Tarifas

1. Sem prejuízo da prestação de caução ou de outras garantias bancárias exigidas, as tarifas são pagas nas datas estabelecidas nos respetivos títulos de direito de uso e exploração, salvo indicação expressa em contrário, antes e/ou até ao término do período a que dizem respeito, sob pena de pagamento de juros de mora.

2. As tarifas são fixadas e devidas, salvo indicação expressa em contrário, pela unidade de medida especificamente referida e pelo tempo acordado, ainda que a utilização ou a atividade dominial apenas ocorra numa fração da unidade ou tempo.

3. Em caso de cobrança coerciva, e sem prejuízo dos juros devidos e demais encargos resultantes da mora, adicionar-se-á ao valor da fatura a quantia equivalente a uma média do histórico dos custos inerentes a esse processo de cobrança, sem prejuízo da Administração Portuária determinar um valor superior, quando a natureza da ação assim o justificar.

Artigo 12.º

Bonificação de Tarifas

1. Em função da expressão financeira e externalidade económica do investimento que se propuser realizar visando a construção e a exploração de instalações fixas em zonas enxutas e/ou terrestres do domínio público marítimo-portuário ou de instalações móveis flutuantes na parte molhada, a Administração Portuária pode, analisando caso a caso, conceder incentivos tarifários.

2. A deliberação sobre a bonificação fica condicionada à outorga efetiva do título de uso privativo do domínio público portuário e/ou à celebração de contrato de subconcessão, mediante o cronograma dos investimentos e do plano de execução das obras inerentes ao projeto.

Artigo 13.º

Atualização das Tarifas

1. Salvo deliberação em sentido diverso do Conselho de Administração da ENAPOR, as tarifas de uso privativo ou de exploração em regime de serviço público de parcelas dominiais portuárias e de edificações são anualmente atualizadas, em função da variação do Índice de Preços do Consumidor (IPC) publicado pelo INE nesse período, excluindo as rendas não habitacionais.

2. A atualização das tarifas é realizada de forma automática, de acordo com o critério previsto no número anterior, e entra em vigor no dia 1 de janeiro do ano civil a que se refere o coeficiente de atualização.

Artigo 14.º

Casos Omissos ou Especiais

Nas situações não previstas no presente Regulamento ou em legislação especial, compete ao Conselho de Administração da ENAPOR, no âmbito das suas competências estatutárias, deliberar sobre a resolução dos casos omissos.

CAPÍTULO III

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Artigo 15.º

Disposições Finais

1. A disponibilidade de terrenos e de edificações dominiais para uso privativo será objeto de publicitação nos termos legalmente previstos na Lei dos Portos.

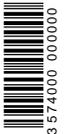
2. Os usos privativos do domínio público portuário, quando elegíveis e merecedores do consequente título de direito portuário para ocupação exclusiva, em conformidade com a tipologia e o plano de desenvolvimento de cada porto, serão objeto de publicitação no sítio institucional da Administração Portuária, sem prejuízo de divulgação por outros meios que se entender convenientes.

3. A Administração Portuária goza de discricionariedade para, em observância dos limites impostos pela Lei e pelo contrato de concessão-geral, fixar o prazo das licenças e dos contratos de subconcessão e/ou de usos privativos, levando em consideração o prazo necessário para a amortização do investimento a realizar, demonstrado através da apresentação, pelo interessado, do adequado modelo económico e financeiro do negócio.

Artigo 16.º

Disposições Transitórias

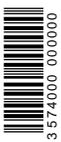
Os títulos de utilização dominiais vigentes à data de publicação deste Regulamento manter-se-ão em vigor até aos respetivos termos, sendo objeto de atualização e conformação com o presente Regulamento aquando das suas renovações, nos casos em que as partes não optarem pela sua resolução.



ANEXO – Tabela Tarifária de Locação de Espaços Dominiais Marítimo-Portuários

Tarif	TIPO DE OCUPAÇÃO	Unid.	Nova Proposta Tarifa	Obs.:
	Ocupação de Terrenos			
1	- para armazéns, silos, instalações industriais, esplanadas e restaurantes	m2/mês	300,00	
2	- para armazenagem a descoberto	m2/mês	180,00	
3	- para portos de recreio, marinas, instalações de construção e reparação - parte enxuta	m2/mês	300,00	
4	- para condutas, tubos e cabos Ø < 25 cm (por metro linear ano)	m/ano	350,00	
5	- para condutas, tubos e cabos Ø > 25 cm (por metro linear ano)	m/ano	430,00	
6	- para licença de poste ou suporte	unid/ano	220,00	
7	- para quiosque, bancas e similares	m2/mês	240,00	
8	- para ocupações temporárias de duração até 15 dias	m2/mês	150,00	
9	- para estabelecimentos hoteleiros e similares	m2/mês	150,00	
10	- para painéis publicitários, reclames luminosos e similares	m2/mês	450,00	
11	- para marinhas de sal e aquacultura - parte enxuta	m2/mês	150,00	
12	- para complexo de pescas - parte enxuta sem cais	m2/mês	22,00	Mínimo
	Ocupação de Áreas Molhadas-Marítimas			
13	- para ocupação, construção e exploração em espaços cedidos na parte molhada	m2/ano	30,00	
	Ocupação e Uso de Edifícios/Ativos			
14	- escritórios, esplanadas e restaurantes dentro das instalações portuárias	m2/mês	600,00	
15	- escritórios, esplanadas e restaurantes fora das instalações portuárias	m2/mês	450,00	
16	- armazéns	m2/mês	400,00	
17	- Instalações Industriais e silos portuários	m2/mês	500,00	
18	- espaços para quiosques, instalações amovíveis, meios de prestação de serviços digitais e de suportes eletrónicos (ATM e similares)	m2/mês	300,00	
19	- Complexo de pescas incluindo Cais Acostáveis	m2/mês	80,00	Mínimo
20	- painéis publicitários, reclames luminosos, exposição de artigos e similares	m2/mês	450,00	
21	- Colocação de pequena publicidade em ativos portuários (dimensão inferior a 0,5 m2)	Unid/mês	1 100,00	Cada Ativo

Gabinete dos Ministros das Finanças e da Economia Marítima, aos 29 de dezembro de 2020. — O Ministro das Finanças, *Olavo Correia* — O Ministro da Economia Marítima, *Paulo J. Lima Veiga*.



Portaria conjunta nº 7/2021

de 25 de janeiro

O sistema portuário nacional, constituído por nove portos, que deve promover a ligação entre si de forma eficaz e eficiente, bem como a ligação ao exterior para a importação e a exportação competitivas de bens e a movimentação de passageiros, obriga a elevados custos de investimento, não proporcionando ou diminuindo mesmo as possibilidades e vantagens da economia de escala.

Esta fragmentação, que se constitui como uma dificuldade adicional, obriga um *trade-off* inteligente constante em todos os aspetos da gestão do sistema portuário por parte da ENAPOR, S.A., fazendo-se o equilíbrio através da contraposição entre a necessidade de massa crítica e escala. Logo, o serviço a todas as ilhas terá de se pautado por via de subsídios cruzados, numa ótica de sustentabilidade, garantindo preços sociais e competitivos em cada ilha, os quais são cobertos pelos resultados positivos dos principais portos do país.

Com o Plano Estratégico para o período 2018 a 2030, detetaram-se determinadas necessidades, sobretudo de simplificação e de transparência do tarifário em vigor que remonta a 2013, facilitando o pré-cálculo aos clientes dos portos, adaptando-se às realidade portuárias atuais das diferentes ilhas, e procurando acompanhar os avanços técnicos e tecnológicos e as grandes transformações no que diz respeito ao desenvolvimento global dos portos, nomeadamente a infraestruturização, segurança, gestão, exploração e fornecimentos, para além da redução dos preços unitários na passagem de mercadorias e navios. Assim, propõe-se a presente revisão do Caderno Tarifário da ENAPOR, que preconiza os seguintes objetivos:

1. Otimizar a utilização conjunta dos recursos humanos, das infraestruturas e dos equipamentos portuários;
2. Aumentar a competitividade através do crescimento da produtividade, da eficiência e da contenção dos custos fixos e variáveis;
3. Maximizar as receitas para que possam, de uma forma progressiva, assegurar a cobertura dos custos e contribuir para o financiamento dos investimentos;
4. Reforçar a capacidade de proteção e segurança nas áreas de jurisdição portuária;
5. Focar a estratégia nos clientes e fidelizá-los;
6. Promover e potenciar o transporte marítimo competitivo;
7. Reduzir os custos de passagem pelos portos e alterar o equilíbrio das tarifas entre navios e mercadorias;
8. Estimular práticas de cargas unificadas e promover a exportação, atraindo nichos de mercado de *transshipment*, barcos de pesca e navios de cruzeiro; e
9. Influenciar o tráfego e a procura de forma agressiva.

A presente revisão estriba - se nas boas práticas ambientais, logísticas, óticas e de relacionamento comercial transparente. Nesta perspetiva, e considerando os avanços pretendidos na simplificação dos processos logísticos, atribui-se um papel mais relevante ao armador no suporte dos custos portuários e posterior ligação com os agentes de navegação e transitários, que se relacionam com o cliente final, evitando, deste modo, a cobrança direta aos inúmeros pequenos clientes finais (carregadores), que não têm dimensão e regularidade relevantes.

Com o presente instrumento, que estará em vigor durante o ano de 2021, e que será atualizado e aprovado anualmente, pretende-se, seguindo as melhores práticas, adotar um quadro tarifário único e simplificado, com um

número reduzido de tarifas e de tabelas, sendo os cálculos de muito fácil compreensão por todos, incidindo estes principalmente sobre o armador e o agente, reduzindo, assim, a burocracia e tornando as operações em terra mais eficientes.

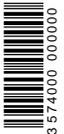
Por outro lado, este tarifário é mais atrativo para os clientes estrangeiros dos mercados de *transshipment*, de pesca, de cruzeiros, de reparação naval e de bancas, melhorando as ligações de Cabo Verde ao exterior, e tornando o país numa plataforma giratória de mercadorias, criando valor acrescentado e emprego.

De igual modo, a presente revisão reflete fortes preocupações a nível social e ambiental, ao estimular e promover as boas práticas na proteção do mar e do meio ambiente, visando a adequação às possibilidades das populações, em especial no tráfego de cabotagem, e promovendo a minimização dos custos de passagem de mercadorias e a livre circulação sem restrições e com qualidade. Simultaneamente, contribui para a redução dos custos de acesso a bens nos portos de menor dimensão, e para o aumento da eficiência das ilhas menos povoadas e sem economias de escala, garantindo, desta forma, a sua sustentabilidade e as condições para o seu desenvolvimento.

Finalmente, pretende-se o presente nível tarifário seja o suficiente para manter a sustentabilidade do sistema portuário nacional, mais com níveis competitivos em relação aos concorrentes mais diretos, com um modelo de cofinanciamento exterior que promova a sua competitividade, garanta o equilíbrio, a manutenção dos portos e os seu desenvolvimento, devendo a melhoria da eficiência da ENAPOR e dos serviços portuários com os privados e as diversas entidades, constituir a chave principal para a competitividade e redução da fatura portuária.

Assim, entre os pontos mais relevantes que constam da presente revisão do Caderno Tarifário, pode-se destacar:

1. Em matéria de preços, tendo em conta uma visão comercial e operacional, a proposta de dar continuidade aos propósitos já anteriormente fixados, como sejam a equidade perante as diferenças de porte dos navios, a diferenciação mínima das tarifas aplicadas nos horários normais de trabalho e horas extraordinárias, numa indicação clara de que o porto é um espaço de trabalho ininterrupto, a persuasão da unitização das cargas por via da concessão de reduções, etc.;
2. As tarifas para navios de cabotagem “licenciados” como sendo de carreiras regulares ajustadas por forma a corresponder aos objetivos de aumento do número de escalas desses navios e de maior rotatividade e regularidade;
3. As tarifas de amarração atualizadas, com o alargar dos escalões de dimensão dos navios, passando aqueles de maior dimensão a terem tarifas mais altas;
4. A fixação de um novo escalão para o tráfego e o transporte de combustíveis com a utilização de contentores maiores que 18m3, por forma a responder à realidade atual desse segmento de carga;
5. A tarifa de utilização de básculas atualizada por forma a atender à alteração à Convenção *Safety of Life at Sea* (SOLAS), da IMO, que impõe a obrigatoriedade de pesagem de cada contentor para exportação que entre num navio;
6. O tráfego ro-ro de cabotagem ajustado e a tarifa de utilização dos portos atualizada, na decorrência do reforço das medidas de controlo e de segurança a serem introduzidas, nomeadamente a obrigatoriedade de pesagem dos veículos com carga e máquinas antes do embarque; e
7. A introdução de um conjunto de correções ao Regulamento Tarifário em vigor, com o objetivo de eliminar algumas



dúvidas, facilitar a sua compreensão pelos utentes e ainda tornar mais simples a sua aplicação.

Nestes termos, ouvidos os serviços e os organismos competentes.

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205º e pelo n.º 3 do artigo 264º, ambos da Constituição;

Manda o Governo, pelo Ministro das Finanças e da Economia Marítima, o seguinte:

Artigo 1.º

(Objetivo)

A presente Portaria aprova o Regulamento de Tarifário da ENAPOR, S.A., em anexo e que faz parte integrante do presente diploma.

Artigo 2.º

(Entrada em vigor)

A presente Portaria Conjunta entra em vigor 30 (trinta) dias depois da sua publicação.

Gabinete dos Ministros das Finanças e da Economia Marítima, aos 29 de dezembro de 2020. — O Ministro das Finanças, *Olavo Correia* — O Ministro da Economia Marítima, *Paulo J. Lima Veiga*.

ANEXO

(a que se refere o artigo 1.º)

REGULAMENTO TARIFÁRIO DA ENAPOR, S.A.

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

A Empresa Nacional de Administração dos Portos, S.A., adiante designada por ENAPOR, S.A., cobrará, dentro da sua área de jurisdição, pela utilização das suas instalações e equipamentos, por fornecimento de bens e prestação de serviços relativos à exploração económica dos portos, as tarifas previstas no presente Regulamento Tarifário.

Aos valores das tarifas previstas neste Regulamento aplica-se o IVA – Imposto sobre o Valor Acrescentado, nos termos da legislação em vigor.

Artigo 2.º

Competência do Conselho de Administração da ENAPOR, S.A.

Sem prejuízo das situações previstas no presente Regulamento Tarifário ou em legislação especial, observando as competências da Entidade Reguladora, compete ao Conselho de Administração da ENAPOR, S.A. deliberar, nomeadamente, sobre:

- a) a prestação de serviços mediante ajuste prévio;
- b) serviços efetuados fora da zona do porto;
- c) serviços prestados em operações de salvamento, recolha e tratamento de resíduos, assistência a embarcações em perigo, incêndios a bordo e outros da mesma natureza;
- d) a exigibilidade de pagamento antecipado de tarifas ou a garantia prévia do seu pagamento; e
- e) a resolução de casos omissos.

Artigo 3.º

Definições

Em anexo ao presente Regulamento Tarifário, para efeitos da sua aplicação, encontram-se as definições de determinados termos usados no respetivo texto.

Artigo 4.º

Utilização de pessoal

1. As tarifas são válidas durante o horário normal de funcionamento e incluem sempre o custo de utilização do pessoal indispensável à execução do serviço.

2. A utilização de pessoal para além do previsto no número anterior, por solicitação do requisitante do serviço ou por exigência das operações, será passível de aplicação da tarifa de pessoal prevista no presente Regulamento.

Artigo 5.º

Unidades de medida

1. As unidades de medida aplicáveis são:

- a) quantidade – unidade de carga;
- b) massa – tonelada métrica;
- c) volume – metro cúbico;
- d) área – metro quadrado;
- e) comprimento – metro linear;
- f) tempo – hora, dia, mês e ano; e
- g) capacidade – arqueação bruta (TAB) e dimensão dos navios ou embarcações.

2. Nos casos em que está prevista a aplicação da tonelada, será aplicado o metro cúbico sempre que esta medida determine um valor maior de tarifa, em função da baixa densidade da mercadoria. Nos restantes casos em que estão previstas mais do que uma unidade de medida, será escolhida aquela que a ENAPOR considerar mais conveniente.

3. Para efeito da aplicação das tarifas, a arqueação bruta (TAB), o comprimento de fora a fora, a boca de sinal e o calado máximo das embarcações e navios são os constantes do Certificado de Arqueação emitido de acordo com a Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, de 1969.

4. Salvo disposição em contrário, as unidades de medida estabelecidas para a aplicação do presente Regulamento Tarifário são indivisíveis, considerando-se o arredondamento por excesso.

5. As medições diretas, efetuadas pela ENAPOR, S.A. ou por outras entidades por ela reconhecidas, prevalecem sobre as medições declaradas.

Artigo 6.º

Requisição de serviços

1. A prestação de serviços será precedida de requisição a efetuar pelos meios e nos termos definidos no Regulamento de Exploração dos Portos de Cabo Verde, sendo da responsabilidade dos requisitantes o pagamento das respetivas tarifas.

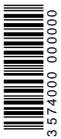
2. As normas e os prazos para a requisição, alteração e cancelamento de serviços e eventuais penalizações devem observar os regulamentos portuários em vigor.

Artigo 7.º

Cobrança de tarifas

1. As tarifas serão cobradas imediatamente após a prestação dos serviços, salvo se outro procedimento for determinado pela ENAPOR, S.A.

2. Antes de iniciar a prestação de qualquer serviço, a ENAPOR, S.A. pode exigir o pagamento antecipado, garantia bancária ou seguro de caução para salvaguardar o pagamento do serviço requisitado.



3. No caso de existirem faturas vencidas e não pagas ou risco de boa cobrança de serviços prestados ou a prestar, a ENAPOR, S.A. poderá tomar as medidas adequadas à proteção dos seus créditos, designadamente as medidas previstas nos números seguintes.

4. Iniciada qualquer operação, a ENAPOR, S.A. pode não a concluir e, tratando-se do levantamento de mercadorias, poderá determinar a sua retenção, se o cliente não tiver efetuado o pagamento antecipado, a garantia bancária ou o seguro de caução de acordo com o disposto no número 2.

5. O valor das mercadorias retidas nos termos do número anterior não deve exceder o montante das dívidas, salvo nos casos de mercadorias de natureza indivisível, previstos nos termos legais.

6. Em conformidade com os termos legais, a ENAPOR, S.A. pode solicitar às autoridades competentes que não autorizem a saída de qualquer navio cujo armador ou operador seja responsável por pagamentos devidos à ENAPOR, S.A., enquanto os mesmos não forem liquidados ou salvaguardados por garantia bancária, seguro de caução ou fiança idónea.

7. A cobrança de tarifas poderá ser confiada a outras entidades, em condições a fixar pelo Conselho de Administração da ENAPOR, S.A.

8. As tarifas poderão ainda ser liquidadas por terceiros, em representação dos sujeitos passivos, nos termos legais.

9. Em caso de cobrança coerciva, será debitada uma importância mínima para execução contenciosa, a fixar pela ENAPOR, S. A., que acrescerá à importância da fatura.

10. O valor mínimo de faturação é de 300\$00, de maneira a cobrir as despesas administrativas.

Artigo 8.º

Reclamação de faturas

1. A reclamação do valor de uma fatura só será aceite no prazo de 15 (quinze) dias de calendário, contados a partir da data da sua emissão, e desde que apresentada por escrito e com razão devidamente fundamentada, não tendo efeitos suspensivos, pelo que o montante total da fatura deverá ser pago dentro do prazo de pagamento, incluindo a parcela ou parcelas objeto da reclamação.

2. Expirando o prazo previsto para o pagamento de uma fatura, a respetiva cobrança estará sujeita à aplicação de juros de mora à taxa legal.

CAPÍTULO II

TARIFA DE PORTO

Artigo 9.º

Definição de Tarifa de Porto (TP)

1. A TP é devida pela disponibilidade e uso dos sistemas relativos à entrada, ao estacionamento e à saída de navios, pela disponibilidade de infra-estruturas para a operação de navios e de cargas, e pela segurança e conservação do ambiente, nos termos do Regulamento de Exploração dos Portos de Cabo Verde em vigor.

2. A Tarifa de Porto aplicada ao Navio (TP-N) aplica-se a todos os navios e todas as embarcações que entrem nos limites de jurisdição dos portos de Cabo Verde, desde a hora da sua entrada até à hora da sua saída, com a exclusão das isenções previstas no presente Regulamento.

3. A Tarifa de Porto aplicada à Carga (TP-C) aplica-se a todas as cargas movimentadas nos portos de Cabo Verde, com a exclusão das isenções previstas no presente Regulamento.

4. São sujeitos passivos das tarifas referidas neste capítulo os armadores ou os respetivos representantes legais.

Artigo 10.º

Tarifa de Porto aplicada ao Navio (TP-N)

1. A TP-N a cobrar aos navios e embarcações é calculada por unidade de arqueação bruta (TAB), por período indivisível de 24 (vinte e quatro) horas e por tipo de navio/mercado, de acordo com o quadro seguinte.

Tipo de Navio/Mercado	
Navio de cabotagem	1200\$00 + 2\$60 * TAB * Número de dias
Navio de cruzeiro	8000\$00 + 1\$00 * TAB * Número de dias
Navio de contentores de longo curso	6\$00 * TAB * Número de dias
Navio de pesca de longo curso	15\$00 * TAB * Número de dias
Outros navios de longo curso	5\$00 * TAB * Número de dias

2. A TP-N aplicável aos navios militares será calculada em função do deslocamento do navio.

3. A TP-N aplicável aos navios-tanque destinados ao transporte de ramas e produtos petrolíferos com tanques de lastro segregado será calculada em função da arqueação bruta reduzida.

4. Aos navios detidos no âmbito do controlo de navios pelo Estado do porto (*port state control*), é aplicada a TP-N relativa aos restantes dias, agravada em mais 200% durante o período de detenção do navio, não sendo aplicáveis descontos ou isenções.

5. Para efeitos de cálculo da TP-N, será aplicado o produto de LOA x Boca x Calado no caso de estruturas flutuantes sem certificação.

6. As pequenas embarcações de pesca, de recreio e as embarcações afetas à atividade marítimo-turística, quando autorizadas a utilizarem os postos de acostagem, ficam sujeitas ao pagamento da tarifa de 10\$00 por metro quadrado de área ocupada – comprimento de fora a fora (CFF) x boca máxima – e por período indivisível de 24 (vinte e quatro) horas, considerando um máximo de 20 m².

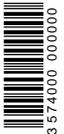
7. As embarcações a que se refere o número anterior, quando fundeadas ou acostadas em locais que lhes sejam especificamente destinados, ficarão sujeitas às normas e tarifas específicas desses locais, caso as mesmas se encontrem fixadas.

Artigo 11.º

Isenções e reduções da TP-N

1. Estão isentas da TP-N as seguintes embarcações ou navios:

- a) os navios-hospital;
- b) os navios da armada Cabo-verdiana;
- c) as embarcações em missão científica, cultural ou benemérita de carácter internacional, quando o requeiram;
- d) os rebocadores e equipamentos flutuantes ao serviço do porto;
- e) as embarcações de tráfego local, bem como as de pesca costeira, cujo produto do comprimento de fora a fora pela boca de sinal e pelo calado máximo seja igual ou inferior a 45 m³;
- f) os navios legalmente autorizados e exclusivamente destinados ao *bunkering*, quando equipados a equipamentos de prestação de serviço no porto; e
- g) as embarcações em apoio a situações de emergência devidamente reconhecidas pelo Instituto Marítimo e Portuário.



2. Os navios de cruzeiro que efetuarem mais de 6 (seis) escalas nos portos de Cabo Verde terão uma redução acumulável de 20% a partir da sexta escala.

3. Aos navios *ferry*, *ro-ro* e àqueles que se dedicam exclusivamente ao transporte de passageiros, será concedida uma redução de 30%.

4. As embarcações que entrem no porto exclusivamente para troca de tripulação ou abastecimento de mantimentos, água, lubrificantes e sobressalentes para uso próprio beneficiam de uma redução de 20% acumulável.

5. Os navios que entrem no porto para operações de *bunkering* beneficiam de uma redução de 50% acumulável.

6. Os navios, quando fundeados, beneficiam de uma redução de 40% da tarifa de uso do porto aplicável a navios.

7. As embarcações ou navios que estacionem em fundeadouro para receber ordens beneficiam de uma redução de 70% da tarifa de uso do porto aplicável a navios, enquanto durar a situação e sempre que autorizada pela ENAPOR, S.A.

8. Os navios pesqueiros de longo curso arribados ou estacionados no porto para receber ordens beneficiam de uma redução de 50% na TP-N, enquanto durar a situação e sempre que autorizada pela ENAPOR, S.A.

Artigo 12.º

TP-N para navios de carreira regular

1. Os *ferry-boats* de passageiros e carga de cabotagem com carreira regular, desde que o requeiram, ficam sujeitos ao pagamento de uma tarifa única de TP-N e tarifa de amarração e desamarração no porto, estabelecida da seguinte forma:

a) escalas diárias

Navios (TAB)	Escalas Diárias	Tarifa Mensal
Até 1000	1 escala	130 000\$00
	2 escalas	170 000\$00
	+ 2 escalas	205 000\$00
De 1000 a 2000	1 escala	150 000\$00
	2 escalas	210 000\$00
	+ 2 escalas	250 000\$00
Superior a 2000	1 escala	190 000\$00
	2 escalas	270 000\$00
	+ 2 escalas	320 000\$00

b) escalas semanais

Navios (TAB)	Escalas Semanais	Tarifa Mensal
Até 1000	1 escala	50 000\$00
	2 escalas	70 000\$00
	+ 2 escalas	110 000\$00
De 1000 a 2000	1 escala	75 000\$00
	2 escalas	95 000\$00
	+ 2 escalas	150 000\$00
Superior a 2000	1 escala	130 000\$00
	2 escalas	180 000\$00
	+ 2 escalas	200 000\$00

2. Para efeitos de aplicação das tarifas acima referidas aos navios de carreira regular, é requerida a apresentação prévia do itinerário das viagens, devendo dele constar, entre outros, as horas de chegada e saída.

3. A tarifa mensal acima referida poderá ser acrescida ao estabelecido nos números 4, 5, 6 e 7 do artigo 21.º do presente Caderno Tarifário, quando aplicável.

Artigo 13.º

Tarifa de Porto aplicada à Carga (TP-C)

1. As cargas provenientes de ou destinadas a portos estrangeiros estão sujeitas à aplicação da TP-C fixada de acordo com os tipos de carga descritos no quadro seguinte.

Tipo de Carga	Unidade	Descarga de Mercadorias	Carga de Mercadorias
Granel líquido	Tonelada	110\$00	88\$00
Veículos ligeiros	Unidade	4000\$00	3200\$00
Outros veículos e contentores de 20'/40' cheios	Veículo ou contentor	8000\$00	5600\$00
Contentor vazio	Contentor	3000\$00	2100\$00
Outra carga	Tonelada/m³	200\$00	160\$00

2. As cargas provenientes de ou destinadas a portos nacionais estão sujeitas à aplicação da TP-C fixada de acordo com os tipos de carga descritos no quadro seguinte.

Tipo de Carga	Unidade	Carga/Descarga de Mercadorias
Granel líquido	Tonelada	77\$00
Veículos ligeiros	Unidade	1200\$00
Outros veículos	Unidade	2800\$00
Contentores de 20'/40' cheios	Contentor	2800\$00
Contentor de Combustível		
<=10 m³ cheio	Unidade	420\$00
>10 m³ e <=18 m³ cheio	Unidade	1260\$00
>18 m³ cheio	Unidade	2800\$00
Contentor vazio		
<=10 m³ vazio	Unidade	210\$00
>10 m³ e <=18 m³ vazio	Unidade	630\$00
>18 m³ vazio	Unidade	1400\$00
Outra carga	Tonelada/m³	70\$00

3. As tarifas para o embarque e desembarque de veículos em *roll-on/roll-off* do tráfego de cabotagem encontram-se fixadas no quadro seguinte.

Veículos	Unidade	Valor
Veículos ligeiros, mistos e utilitários ¹	Unidade	200\$00
Veículos para carga ² e autocarros	Unidade	1000\$00
Pesados e/ou atrelados para contentores ³	Unidade	1700\$00
Máquinas e equipamentos autopropulsores ³	Unidade	1700\$00

¹ – Veículos de cabine dupla, podendo ser de caixa aberta ou fechada, “juvitas” e *minibuses* até 30 lugares, com peso bruto até 2500 kg.

² – Veículos com peso bruto até 7500 kg.

³ – Até 25 toneladas.



Os valores constantes do quadro acima englobam tanto o embarque como o desembarque e incluem a pesagem do veículo, quando aplicável.

4. Pela baldeação de veículos (navio/cais/navio) em navios *ro-ro*, são devidas 35% das tarifas estabelecidas no número 3 deste artigo.

5. O embarque de veículos com carga excedendo as dimensões ou a área para o transporte de cargas, quando devidamente autorizado, está sujeito ao pagamento da tarifa estabelecida no número 3 deste artigo, acrescida do fator 1,5.

6. Os veículos pesados, atrelados e máquinas que excedam as 25 toneladas de peso bruto ficam sujeitos à tarifa estabelecida no número 3, acrescida de 150\$00 por cada tonelada adicional.

7. Salvo o disposto no número seguinte, são sujeitos passivos das tarifas referidas neste capítulo os armadores, agentes ou os seus representantes.

8. No caso de o navio carregar ou descarregar mercadorias de ou para um único carregador ou recebedor, são sujeitos passivos desta tarifa os donos das cargas ou os respetivos representantes legais.

Artigo 14.º

Isenções e reduções da TP-C

1. Estão isentas da TP-C as seguintes cargas:

- a) volumes de mão e bagagens dos passageiros, não devendo o total exceder os 50 kg por passageiro;
- b) malas e outros recipientes de correio, cheios ou vazios;
- c) pescado, redes e aparelhos de pesca pertencentes a embarcações;
- d) mantimentos e sobressalentes para uso próprio das embarcações;
- e) contentores normais de 20' e de 40' vazios, utilizados no tráfego convencional de cabotagem;
- f) material científico destinado a embarcações de missões científicas e materiais utilizados por entidades oficiais na instalação ou conservação de sinalizações a seu cargo; e
- g) cargas comprovadamente destinadas a instituições de beneficência e caixões ou urnas funerárias com despojos humanos.

2. As operações de baldeação, transbordo, trânsito e *shifting* de contentores e veículos beneficiam de uma redução de 60% nas tarifas de descarga, com exceção do tráfego de pescado.

CAPÍTULO III

Serviços de Tráfego e Estiva

Artigo 15.º

Tarifa de Tráfego e Estiva de Mercadorias (TTEM)

1. Por tráfego e estiva de mercadorias, entende-se todo o serviço relativo à movimentação de mercadorias, designadamente carga, descarga, trânsito, baldeação ou transbordo nas áreas sob jurisdição da ENAPOR, S.A.

2. A TTEM é devida por todas as operações de carga e descarga de igual forma, independentemente de serem operações diretas, indiretas ou semidirectas. Os encargos com as operações adicionais no terrapleno com equipamentos e pessoal da ENAPOR, S.A. são cobrados à parte, conforme previsto no presente Regulamento Tarifário para o fornecimento de equipamento e pessoal.

3. Sem prejuízo do disposto no número seguinte, as tarifas devidas pela movimentação de mercadorias incluem os encargos com os meios necessários a uma operação normal, a definir pela ENAPOR, S.A.

4. Os encargos com pessoal adicional ou complementar que a operação específica ou excecional exija, ou decorrentes da prestação de serviços fora do período normal de trabalho, são da responsabilidade do armador, agente ou requisitante do serviço.

5. Os encargos referidos no número anterior são faturados de acordo com as condições de fornecimento de pessoal previstas no presente Regulamento Tarifário.

6. Os tempos perdidos na operação de movimentação de cargas além do normal, por motivos imputáveis à carga ou ao navio, serão penalizados em 5000\$00 por hora e equipa de trabalho utilizada no navio, ou de acordo com as condições de fornecimento de pessoal previstas no presente Regulamento Tarifário.

7. Quando na movimentação das mercadorias se tenha de recorrer a meios mecânicos e de elevação, designadamente guindastes, gruas flutuantes e empilhadeiras pesadas, devido à configuração, às dimensões ou ao peso excessivo das mercadorias, às tarifas aplicáveis acrescerá a tarifa de utilização destes equipamentos.

8. Tendo em conta os custos inerentes aos meios humanos integrados nas unidades operacionais prestadoras dos serviços portuários, as tarifas estabelecidas neste capítulo estão sujeitas a atualização sempre que ocorram ajustamentos salariais ou atualizações de acordo com o índice de preços do consumidor.

9. Salvo o disposto no número seguinte, são sujeitos passivos das tarifas referidas neste capítulo os armadores, agentes ou os seus representantes.

10. No caso de o navio carregar ou descarregar mercadorias de ou para um único carregador ou recebedor, são sujeitos passivos desta tarifa os donos das cargas ou os respetivos representantes legais.

11. As cargas movimentadas nos portos de Cabo Verde estão sujeitas à aplicação da TTEM, fixada de acordo com os tipos de carga constantes dos quadros seguintes, por cada operação de tráfego e estiva de mercadorias.

Tipo de Carga	Unidade	Longo Curso	
		Descarga de Mercadorias	Carga de Mercadorias
Granéis sólidos/Cereais	Tonelada/m ³	650\$00	650\$00
Granéis sólidos/Inertes	Tonelada/m ³	(1)	(1)
Sacaria – trigo ou cimento	Tonelada	1100\$00	1100\$00
Sacaria – outros	Tonelada	700\$00	700\$00
Ferro/Madeira	Tonelada/m ³	1100\$00	1100\$00
Outras cargas	Tonelada/m ³	1000\$00	1000\$00
Veículos ligeiros	Unidade	5900\$00	5900\$00
Outros veículos	Unidade	13 000\$00	13 000\$00
Máquinas e equipamentos pesados	Unidade	13 000\$00	13 000\$00
Gado grosso	Unidade	1000\$00	1000\$00
Contentores de 20'	Unidade	21 500\$00	12 000\$00
Contentores >20'	Unidade	34 000\$00	20 400\$00
Contentores vazios	Unidade	9000\$00	6400\$00

(1) Valores a serem fixados de acordo com as condições específicas da operação.



Tipo de Carga	Unidade	Cabotagem	
		Lo-Lo	Ro-Ro
		Descarga ou Carga de Mercadorias	Descarga e Carga de Mercadorias
Granéis sólidos	Ton/m ³	390\$00	_____
Sacaria – trigo ou cimento	Ton	660\$00	_____
Sacaria – outros	Ton	450\$00	_____
Ferro/Madeira	Ton/m ³	720\$00	_____
Outras cargas	Ton/m ³	600\$00	_____
Veículos ligeiros	Unidade	3270\$00	300\$00
Outros veículos	Unidade	7200\$00	500\$00
Máquinas e equipamentos pesados	Unidade	7200\$00	1100\$00
Gado grosso	Unidade	600\$00	_____
Contentores de 20'	Unidade	8800\$00	_____
Contentores >20'	Unidade	14 000\$00	_____
Contentores vazios	Unidade	3700\$00	_____

Contentor de Combustível na Cabotagem	Unidade	Carga e Descarga de Mercadorias
<=10 m ³ cheio	Unidade	1850\$00
>10 m ³ e <=18 m ³ cheio	Unidade	4000\$00
>18 m ³ cheio	Unidade	14 300\$00
<=10 m ³ vazio	Unidade	800\$00
>10 m ³ e <=18 m ³ vazio	Unidade	2300\$00
>18 m ³ vazio	Unidade	4050\$00

12. As tarifas aplicadas na cabotagem abrangem as seguintes operações:

- mercadorias descarregadas – movimento da mercadoria do navio para a prumada no cais (com a grua do navio); e
- mercadorias carregadas – movimento das mercadorias da prumada no cais para o navio (com a grua do navio).

Artigo 16.º

Reduções e agravamentos

1. As operações de baldeação, transbordo, trânsito e *shifting* de contentores e veículos beneficiam de uma redução de 60% nas tarifas de descarga, excluindo o tráfego de pescado.

2. As operações diretas ou semidirectas do tráfego de longo curso beneficiam de um desconto de 5%.

3. As operações de carga geral não utilizada, avulsa ou fragmentada têm um agravamento de 20%.

4. Na cabotagem, em caso de remoção das mercadorias doutros locais no cais para a prumada, para efeito de embarque ou vice-versa, as tarifas terão um acréscimo de 20%.

5. As operações que decorram em turnos de trabalho extraordinário sofrem um agravamento de 15% nos dias úteis, entre as 22h e as 8h, e de 30% aos sábados, domingos e feriados.

Artigo 17.º

Tarifa de movimentação de pescado

1. O pescado movimentado no porto em regime de tráfego direto está sujeito às tarifas constantes no quadro seguinte.

	Unidade	Carga de Mercadorias	Descarga de Mercadorias	Transbordo
Pescado a granel	Tonelada	3074\$00	3074\$00	3084\$00
Pescado unitizado	Tonelada	1529\$00	1529\$00	_____

2. O pescado a granel descarregado dos navios pesqueiros e imediatamente colocado em contentores para posterior embarque pagará uma tarifa única de 69 512\$00 por contentor de 20' e de 108 249\$00 por contentor de 40'.

3. A tarifa referida no ponto anterior abrange as seguintes operações:

- movimentação do contentor vazio para o costado do navio;
- descarga do pescado e a sua colocação no contentor, incluindo os respetivos custos da estiva e demais trabalhadores portuários;
- retirada do contentor cheio para o local de armazenagem no porto; e
- carga do contentor cheio.

4. A tarifa referida no número 2 é também aplicável aos mantimentos e iscas descarregados em contentores para posterior embarque em navios pesqueiros.

CAPÍTULO IV

TRÁFEGO DE PASSAGEIROS

Artigo 18.º

Tarifa de serviço a passageiros

1. Por cada passageiro embarcado, é devida a tarifa de serviço fixada em 30\$00.

2. A tarifa de serviço a passageiros é debitada aos transportadores ou seus representantes, não podendo a respetiva importância ser cobrada separadamente do acto de emissão do bilhete ou de cobrança do seu preço.

3. Estão isentos do pagamento da tarifa de serviço a passageiros:

- os passageiros em trânsito direto; e
- as crianças com menos de 2 (dois) anos.

CAPÍTULO V

SERVIÇOS DE REBOQUE E AMARRAÇÃO

Artigo 19.º

Tarifa de reboque

1. A tarifa de reboque é devida pelos serviços prestados às embarcações e aos navios nas seguintes manobras: entrar e atracar ou fundear; largar ou suspender e sair; amarrar e desamarrar das boias; mudanças; experiências; fundear ou suspender; deslocar ao longo do cais ou de outras estruturas de atracação.

2. A tarifa é cobrada por rebocador em função do tempo e por classes de arqueação bruta (TAB), de acordo com o quadro seguinte.



Arqueação Bruta (TAB) do Navio	Rebocador/Hora
Inferior a 5000	23 000\$00
De 5000 a 9999	30 000\$00
De 10 000 a 29 999	38 000\$00
De 30 000 a 49 999	52 000\$00
Superior a 50 000	73 000\$00

3. Salvo disposição em contrário, todas as embarcações com tonelage de arqueação bruta igual ou superior a 2000, na realização das manobras referidas no número 1, ficam obrigadas ao uso de rebocador, a menos que não haja disponibilidade de rebocador.

4. As tarifas previstas no número 2 sofrerão um agravamento de 30% nos dias úteis, das 00:00 às 08:00 e das 18:00 às 24:00, e de 50% aos sábados, domingos e feriados.

5. Se os serviços forem cancelados ou alterados sem aviso, dado no mínimo com 2 (duas) horas de antecedência relativamente à hora para que foram requisitados, será cobrada uma tarifa de cancelamento ou alteração equivalente a 50% da tarifa aplicável à manobra e classe de TAB a que se refere o pedido. Caso a manobra seja cancelada depois da hora marcada para o seu início, a mesma será cobrada como tendo sido efetuada.

6. Se, estando presente o rebocador, os serviços não forem iniciados até 60 (sessenta) minutos após a hora para que foram requisitados, serão cobradas tarifas equivalentes a 50% da tarifa prevista para a respetiva classe de TAB, por cada hora ou fração de atraso.

7. Os serviços que excedam uma hora serão cobrados por períodos de meia hora indivisíveis, de acordo com as tarifas do número 2.

8. As tarifas referidas no número 2 serão agravadas em 50% sempre que o navio manobre exclusivamente com recurso à força de tração de rebocadores.

9. Pela utilização de rebocadores em outras operações não referidas nos números anteriores, bem como em períodos “à ordem”, aplicam-se as tarifas estabelecidas no artigo 28.º do presente Caderno Tarifário.

10. O número de reboques a utilizar em função da arqueação bruta da embarcação e as condições de utilização serão objeto de regulamentação específica.

Artigo 20.º

Contagem do tempo

1. Para efeito de aplicação da tarifa de reboque, a contagem do tempo inicia-se a partir do momento em que o equipamento seja disponibilizado até ao momento em que chegue ao ponto de partida.

2. A contagem do tempo é interrompida por motivos de avaria, falta de combustível ou outras causas que sejam consideradas, por parte da ENAPOR, S.A., impeditivas para o funcionamento do equipamento.

Artigo 21.º

Tarifa de amarração e desamarração

1. A tarifa de amarração e desamarração é devida pelos serviços de amarração, desamarração e deslocação ao longo do cais, e outros que envolvam a passagem ou substituição de cabos, bem como a colaboração na colocação de acessos a navios, respetivo equipamento e a utilização de uma lancha para lançar cabos, quando previstos ou solicitados.

2. A tarifa de amarração e desamarração é estabelecida por classe de TAB do navio, sendo as respetivas quantias fixadas por operação, efetuada no tempo limite de 2 (duas) horas, de acordo com a seguinte tabela.

Classes de TAB	Tarifa de Amarrar, Desamar- rar e Deslocar ao Longo do Cais/ por Operação
Inferior a 2000	1500\$00
De 2000 a 9999	3000\$00
De 10 000 a 19 999	4000\$00
Superior a 20 000	5000\$00

3. As tarifas previstas no número anterior sofrerão um agravamento de 50% nos dias úteis, das 00:00 às 08:00 e das 18:00 às 24:00, e de 100% aos sábados, domingos e feriados.

4. Se os serviços de amarração, desamarração e deslocação ao longo do cais forem cancelados ou alterados sem aviso dado, no mínimo, com 2 (duas) horas de antecedência relativamente à hora para que foram requisitados, será cobrada uma tarifa de cancelamento ou alteração equivalente a 50% da tarifa aplicável à manobra e classe de TAB a que se refere o pedido.

5. Caso a manobra seja cancelada depois da hora marcada para o seu início, a mesma será cobrada como tendo sido efetuada.

6. Se, estando presente o pessoal da ENAPOR, S.A., os serviços não forem iniciados até 60 (sessenta) minutos, no caso de amarração, ou 30 (trinta) minutos, no caso de desamarração, após a hora para que foram requisitados, serão cobradas tarifas equivalentes a 50% da tarifa prevista para a respetiva classe de TAB, por cada hora ou fração de atraso.

7. Se o pessoal permanecer em serviços de amarração ou desamarração para além de 2 (duas) horas a contar do início efetivo de cada operação, será cobrada uma tarifa suplementar equivalente a 50% da tarifa prevista para a respetiva classe de TAB por cada hora ou fração.

8. Quando prevista ou solicitada a utilização de lancha para lançar cabos, às tarifas aplicáveis acrescerá a tarifa de utilização de lancha prevista no presente Regulamento Tarifário para o fornecimento de equipamentos.

CAPÍTULO VI

PILOTAGEM

Artigo 22.º

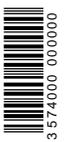
Tarifa de pilotagem

1. A tarifa de pilotagem é devida, por parte dos armadores ou dos respetivos representantes legais, pelos serviços prestados ao navio pelas componentes dos sistemas de pilotagem de embarcações/navios em manobras à entrada, saída e no interior e exterior do porto, incluindo a sua disponibilidade e uso, nos termos dos regulamentos em vigor.

2. Integram as tarifas de pilotagem, para efeitos do seu cálculo e respetiva fixação, os serviços relativos a entrar e atracar, entrar e fundear, desatracar e fundear, desatracar e sair, suspender e atracar, e suspender e sair.

3. Considera-se serviço de entrar e atracar, ou entrar e fundear, o conjunto de movimentos e manobras efetuados pela embarcação/navio desde que, fora do porto, inicia o movimento de aproximação à entrada até que conclui a manobra de estacionamento no local que lhe tiver sido destinado.

4. Considera-se serviço de desatracar e sair, ou suspender e sair, o conjunto de movimentos e manobras efetuados pela embarcação/navio desde que inicia a manobra até que se encontra no limite exterior do porto.



5. As tarifas de serviço de pilotagem são as que constam do quadro seguinte.

Atracação/Desatracação	Internacional	Nacional	Pesca
Navios até 3000 TAB	43 178\$00	22 178\$00	13 756\$00
Navios com mais de 3000 TAB	54 828\$00	25 703\$00	16 028\$00
Entrada ou saída de navios (fundeados)	19 878\$00/ operação		

6. Em qualquer dos serviços mencionados nos números anteriores, estão incluídos os custos do transporte do piloto desde a estação até bordo da embarcação/navio e respetivo regresso.

7. Sempre que a pilotagem for efetuada sem a presença do piloto a bordo, ou seja, com recursos e meios de comunicação à distância, as tarifas acima estabelecidas têm uma redução de 50%.

8. Os navios de cruzeiro com menos de 3000 toneladas de arqueação bruta terão uma redução de 25% da tarifa estabelecida no número 5.

CAPÍTULO VII ARMAZENAGEM

Artigo 23.º

Tarifa de armazenagem a coberto e descoberto

1. A tarifa de armazenagem é devida pelos serviços prestados à carga, designadamente pela ocupação de espaços descobertos, cobertos, armazéns e terraplenos dentro da área de jurisdição e exploração portuárias.

2. Pela armazenagem de cargas a descoberto ou a coberto, em terraplenos ou armazéns, após o 5.º dia e reportado ao 1.º dia de armazenagem, são devidas, por tonelada, as tarifas apresentadas no quadro seguinte.

Tipo de Armazenagem	Período de Armazenagem				
	Primeiros 5 Dias	Do 6.º ao 15.º Dia	Do 16.º ao 30.º Dia	Do 31.º ao 60.º Dia	A Partir do 61.º Dia
A descoberto	Gratuita	8\$00	13\$00	21\$00	42\$00
A coberto em terrapleno (abrigo ou telheiro)	Gratuita	17\$00 26\$00		42\$00	104\$00
A coberto em armazéns	Gratuita	21\$00	36\$00	73\$00	170\$00

Artigo 24.º

Tarifa de armazenagem de contentores

1. Pela armazenagem de contentores nos terraplenos, parques ou terminais, após o 5.º dia e reportado ao 1.º dia de armazenagem, são devidas, por unidade, as seguintes tarifas:

a) contentores cheios

Período de Armazenagem	Contentor <= 20' Cheio	Contentor >20' Cheio
Nos primeiros 5 dias	Gratuita	Gratuita
Do 6.º ao 15.º dia	208\$00	270\$00
Do 16.º ao 30.º dia	364\$00	473\$00
Do 31.º ao 60.º dia	520\$00	676\$00
A partir do 61.º dia	884\$00	1149\$00

b) contentores vazios

Período de Armazenagem	Contentor <= 20' Vazio	Contentor >20' Vazio
Nos primeiros 5 dias	Gratuita	Gratuita
Do 6.º ao 30.º dia	45\$00	76\$00
A partir do 31.º dia	52\$00	88\$00

Artigo 25.º

Tarifa de armazenagem de veículos e volumes

1. Pela armazenagem de veículos nos terraplenos, parques ou terminais, após o 5.º dia e reportado ao 1.º dia de armazenagem, são devidas, por unidade e dia indivisível, as tarifas que constam do quadro seguinte.

Veículos	Período de Armazenagem				
	Primeiros 5 Dias	Do 6.º ao 15.º Dia	Do 16.º ao 30.º Dia	Do 31.º ao 60.º Dia	A Partir do 61.º Dia
Veículos ligeiros	gratuita	110\$00	190\$00	240\$00	328\$00
Veículos pesados	gratuita	160\$00	260\$00	336\$00	458\$00

2. Pela armazenagem de motocicletas, são devidas 50% das tarifas aplicáveis a veículos ligeiros, estabelecidas no número anterior.

3. A armazenagem de pequenos volumes de carga não comercial com peso até 200 kg, designadamente “bidões”, “cartões”, caixas e volumes equiparados (encomendas), é isenta durante os primeiros 30 (trinta) dias após a descarga.

4. A partir do 31.º dia, por cada 30 (trinta) dias ou fração equivalente que permaneçam no porto ou armazém, é devido o valor de 200\$00 por cada volume.

Artigo 26.º

Aplicação da tarifa de armazenagem

1. Para efeitos de aplicação da tarifa, a contagem do tempo inicia-se no dia do desembarque da mercadoria ou da sua receção ou colocação no porto, e termina no dia em que for levantada ou embarcada, considerando-se a última situação de armazenagem, no caso de transferência do local de armazenagem.

2. As mercadorias em trânsito beneficiam de uma redução de 50%.

3. Pela armazenagem de unidades *ro-ro* e outras mercadorias do tráfego de cabotagem, são devidas tarifas duplas das estabelecidas nos artigos anteriores, sem qualquer isenção, considerando-se o primeiro período de tarifação extensivo aos dias de isenção.

4. Quando, na entrega das mercadorias (com exceção de contentores), se tenha de recorrer a meios mecânicos e de elevação, designadamente guindastes, gruas flutuantes e empilhadores pesados, devido à configuração, às dimensões ou ao peso excessivo das mercadorias, às tarifas aplicáveis acrescerá a tarifa de utilização destes equipamentos.

5. A ENAPOR, S.A. reserva-se ainda o direito de remover para parques de 2.ª linha todos os contentores e cargas de importação que permaneçam no porto por períodos superiores a 30 (trinta) dias.

6. Nestes casos, os custos adicionais com o transporte para o parque de 2.ª linha, bem como as despesas de movimentação e armazenagem no porto e no parque de 2.ª linha, serão debitados, aquando da entrega, aos consignatários ou seus representantes.



7. A ENAPOR, S.A. poderá armazenar mercadorias especiais, em condições específicas a fixar, sendo devida uma tarifa por tonelada em função da categoria da carga, do tipo de espaço e do tempo de armazenagem.

8. As tarifas a fixar nos termos do número anterior podem ser diferenciadas por tipo de armazenagem e por categorias e tipos de carga, nos termos do presente Caderno Tarifário.

9. São sujeitos passivos das tarifas de armazenagem os donos da carga, os consignatários, os respetivos representantes legais ou outras entidades requisitantes.

CAPÍTULO VIII

USO DE EQUIPAMENTO

Artigo 27.º

Tarifa de uso de equipamento

1. A tarifa de uso de equipamento é devida pelos serviços prestados à carga ou ao navio com a utilização de equipamentos de manobra e transporte marítimo, de manobra e transporte terrestre e de outros equipamentos de apoio ao movimento de navios, cargas e passageiros no porto.

2. Para efeitos de aplicação da tarifa, a contagem do tempo para os equipamentos terrestres decorre desde o momento em que o equipamento requisitado é colocado à disposição do utente, ou sai da base, até que o mesmo seja dispensado e regresse à base.

3. A contagem do tempo para os equipamentos marítimos decorre a partir do momento em que o equipamento é colocado à disposição do utente até que o mesmo seja dispensado ou volte ao ponto de partida.

4. A contagem do tempo de uso do equipamento é interrompida por motivos de avaria, falta de energia ou outras causas que sejam consideradas, por parte da ENAPOR, S.A., impeditivas para o funcionamento do equipamento.

5. O equipamento “à ordem” é faturado com uma tarifa correspondente a 50% da tarifa normal.

Artigo 28.º

Equipamento de manobra e transporte marítimo

1. Pelo uso de equipamento de manobra e transporte marítimo, bem como das instalações e estruturas afetas a esse equipamento, são devidas, por unidade e período de tempo indivisível, segundo o tipo, as tarifas constantes do quadro seguinte.

Tipo de Equipamento	Tarifa
Rebocadores	
Até 1000 HP	25 000\$00/hora
De 1000 a 1999 HP	35 000\$00/hora
Mais de 2000 HP	45 000\$00/hora
Lanchas	7500\$00/hora
Cábrea Flutuante	10 500\$00/hora
Defensas Amovíveis	7000\$00/24 horas

2. Pela prestação de serviços fora da zona portuária, as tarifas acima são acrescidas de 50%.

3. As tarifas previstas nos números anteriores sofrerão um agravamento de 30% nos dias úteis, das 00.00 às 08.00 e das 18.00 às 24.00, e de 50% aos sábados, domingos e feriados.

Artigo 29.º

Equipamento de manobra e transporte terrestre

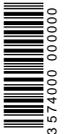
1. Pelo uso de equipamento de manobra e transporte terrestre, bem como das instalações e estruturas afetas a esse equipamento, são devidas, por unidade e período de tempo indivisível, segundo o tipo, as tarifas do quadro seguinte.

Tipo de Equipamento	Tarifa Unitária	Unidade
Guindastes (força de elevação)		
≤15 t	10 000\$00	Hora
>15 e ≤25 t	15 000\$00	Hora
>25 t	20 000\$00	Hora
Empilhadeiras (força de elevação)		
≤10 t	3000\$00	Hora
>10 t	10 544\$00	Hora
Restante Equipamento Terrestre		
Tractor	3000\$00	Hora
Atrelado	1200\$00	Hora
Aparelhos para Descarga e Carga		
Veículos	426\$00	Hora
Contentores e grandes pesos	1278\$00	Hora
Demais apetrechos	149\$00	Hora

2. Aos valores das tarifas para os equipamentos terrestres em serviço prestado fora do horário normal de funcionamento, serão acrescidas as tarifas de fornecimento de pessoal, conforme previsto no artigo 36.º do presente Regulamento.

3. As tarifas relativas ao uso de básculas definem-se do seguinte modo:

- a) por cada operação de pesagem, será aplicada a tarifa unitária de 800\$00;
- b) por cada operação completa de pesagem visando obter o peso da carga e da tara/veículo, é devida uma quantia calculada pela fórmula $B1 * ton + B2$, na qual:
 - I. $B2 = 800\$00$;
 - II. $B1 = 5\% * B2$; e
 - III. $ton = \text{número de toneladas (tara/veículo + carga)}$.
- c) quando se trate da pesagem da totalidade de um lote de mercadorias em carga geral provenientes de ou destinadas a um mesmo navio, será aplicada a tarifa de 30\$00 por tonelada de carga pesada, para um mínimo de pesagem de 100 toneladas;
- d) nas situações descritas nas alíneas a), b) e c) do presente artigo, fora do período normal de trabalho, os valores correspondentes aos números anteriores serão afetados pelo fator 2;
- e) todos os contentores com carga destinados a exportação ficam obrigados a pesagem nas básculas; e
- f) igualmente na cabotagem, salvo disposição em contrário, os contentores e veículos com carga no tráfego *roll-on/roll-off* ficam obrigados a pesagem nas básculas quando não apresentam uma declaração certificada da carga.



Artigo 30.º

Equipamentos para descarga e transporte de cereais a granel

1. Pela utilização de equipamentos para descarga e transporte de cereais a granel para o silo (garras, tremonha, empilhadeira para porão e trator com vagão), é devida a tarifa de 204\$00 por cada tonelada.

2. Pela utilização de garras, tremonha e empilhadeira para porão na descarga de cereais a granel, é devida a tarifa de 93\$00 por cada tonelada.

3. Pela utilização de equipamentos no transporte de cereais a granel, é devida a tarifa de 111\$00 por cada tonelada.

Artigo 31.º

Utilização de equipamentos no manuseamento de contentores

1. Por cada movimentação de contentores com empilhadeira em cais ou em parque, e pela descarga ou carga de veículo, é devida a tarifa de 1785\$00 por contentor.

2. Por cada movimentação de contentores para embarque que, por motivos alheios à ENAPOR, S.A., voltem ao local de armazenagem sem que cheguem a embarcar, é devida a tarifa de 2300\$00 por contentor.

Artigo 32.º

Alteração e desistência

1. A ENAPOR, S.A. autoriza a desistência do pedido ou o adiamento da hora marcada para o início da operação, sem encargo para o requisitante, desde que seja avisada dentro do seu horário normal de funcionamento com a antecedência mínima de 4 (quatro) horas.

2. A desistência do aluguer do equipamento após o horário fixado no número anterior dá lugar ao pagamento de 2 (duas) horas “à ordem” do equipamento requisitado.

3. A alteração ou o adiamento da hora marcada para o início da operação após o horário fixado no número 1 dá lugar ao pagamento de 1 (uma) hora “à ordem” do equipamento requisitado.

O equipamento requisitado e não utilizado ou os atrasos no início dos trabalhos serão considerados “à ordem”.

CAPÍTULO IX

OCUPAÇÃO DE EDIFÍCIOS E TERRENOS

Artigo 33.º

Tarifas de ocupação de edifícios e terrenos

1. Pelo uso ou ocupação de edifícios, armazéns e terrenos na área de exploração portuária, são devidas as tarifas constantes do quadro seguinte.

Edifícios	Unidade	ECV
Escritórios	m ² /mês	450\$00
Armazéns	m ² /mês	400\$00
Silos portuários	m ² /mês	500\$00
Terrenos	Unidade	ECV
Instalações industriais, marítimas e portuárias	m ² /mês	300\$00
Silos portuários	m ² /mês	180\$00

2. Pelo uso ou ocupação de outros edifícios e terrenos fora da área de exploração portuária, a tarifa será estabelecida por ajuste direto, observando as condições de mercado.

Artigo 34.º

Licenças

1. Pela concessão de licença para a utilização das instalações destinadas a movimentação de combustíveis, é devida a tarifa de 176 000\$00/ano, sendo devida, por cada boca de fornecimento de combustível, a tarifa de 23 200\$00/ano.

2. Pelo estabelecimento de cabos, tubos, caleiras e condutores de eletricidade, são devidas, por metro linear e ano civil, as seguintes tarifas:

- a) de diâmetro exterior inferior a 25 cm – 350\$00/m/ano; e
- b) de diâmetro exterior igual ou superior a 25 cm – 430\$00/m/ano.

3. Por cada poste ou suporte, é devida a tarifa de 220\$00/ano.

4. Os navios acostados em reparação, devidamente autorizados pela ENAPOR, S.A., estão sujeitos à tarifa de 1\$00 por cada metro cúbico de área ocupada por dia, sendo o volume de área ocupada obtido pelo produto do comprimento de fora a fora pela boca de sinal e pelo calado máximo do navio.

CAPÍTULO X

FORNECIMENTOS

Artigo 35.º

Tarifa de fornecimentos

A tarifa de fornecimentos é devida pelo fornecimento de recursos humanos e de bens consumíveis, incluindo o serviço inerente à natureza de cada fornecimento efetuado aos utilizadores do porto.

Por cada tipo de fornecimento, são devidas tarifas em função da natureza e quantidade dos bens fornecidos.

Artigo 36.º

Fornecimento de pessoal

1. Pelo fornecimento de pessoal além do normal previsto na TTEM ou na tarifa de equipamento ou em outras prestações fora do horário normal de trabalho, incluindo a sua deslocação da base ao local da prestação de serviço e o regresso à base, são devidas as tarifas constantes do quadro seguinte, expressas em escudos por homem e por hora, segundo a qualificação profissional.

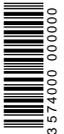
Qualificação Profissional	2.ª a Sexta-Feira	Sábados, Domingos e Feriados
Pessoal operacional do quadro	618\$00	1127\$00
Trabalhador portuário	309\$00	563\$00

2. Para as solicitações de serviço em regime de tonelada ou unidade, o fornecimento de pessoal além do normal referenciado no ponto 1 deste artigo será calculado com base nos valores das tabelas de remunerações, acrescido de 20%.

Artigo 37.º

Fornecimento de energia elétrica e água

1. Pelo fornecimento de energia elétrica a navios acostados ao cais, com carácter temporário, incluindo as operações de ligar e desligar, bem como a utilização de contador, é devida a tarifa unitária composta pelo preço de venda do fornecedor local mais uma comissão de 20%, sujeita a um fornecimento mínimo de 100 kWh.



2. Pelo fornecimento de energia elétrica a contentores frigoríficos, é devida, por contentor e hora indivisível, uma tarifa unitária de 115\$00/h. Tratando-se de contentores descarregados e destinados ao mercado interno, após os primeiros 5 (cinco) dias, haverá um agravamento de 25%.

3. Havendo contadores disponíveis, poder-se-á aplicar ao preço de venda do fornecedor mais 20%, valor sujeito a um fornecimento mínimo de 50 kWh.

4. Pelo fornecimento de água a navios, com carácter temporário, através de tomadas no cais, incluindo as operações de ligar e desligar, bem como a utilização de contador, é devida a tarifa unitária composta pelo preço de venda do fornecedor local mais 20%, sujeita a um fornecimento mínimo de 5 m³.

Em caso de fornecimento fora do horário normal de trabalho, os valores dos números anteriores serão acrescidos dos encargos extraordinários de pessoal, faturados de acordo com o previsto no presente Regulamento Tarifário para o fornecimento de pessoal.

CAPÍTULO XI

ENTRADA NOS RECINTOS PORTUÁRIOS

Artigo 38.º

Tarifa de entrada nos recintos portuários

Para facilitar os procedimentos de acesso e entrada nos espaços portuários, será emitida uma licença anual de 4000\$00/viatura, por solicitação de clientes e utilizadores dos portos, mediante prévia apreciação por parte da Administração Portuária.

CAPÍTULO XII

DIVERSOS

Artigo 39.º

Tarifas de serviços diversos

1. Pela desconsolidação ou consolidação de contentores, é devida a tarifa de 460\$00 por cada tonelada.

2. Tratando-se de desconsolidação com a colocação imediata em veículo, a tarifa referida terá uma redução de 15%.

3. Caso se trate de mercadoria especial, as tarifas devidas sofrerão um acréscimo de 40%.

4. Pela emissão de certidões, é devida a tarifa de 500\$00 por unidade.

5. Por cada exame e vistoria de veículos e máquinas, é devida a tarifa de 1500\$00/unidade.

6. Aos objetos de uso pessoal, encomendas e demais mercadorias sujeitas a exame prévio, serão aplicadas as seguintes tarifas:

- a) volumes e carga não comercial até 200 kg – 500\$00 por unidade; e
- b) carga diversa – 1700\$00 por tonelada.

7. As tarifas acima fixadas abrangem todas as operações que tenham em vista a inspeção, controlo e verificação aduaneiros, sendo sujeitos passivos das mesmas os armadores, agentes, transitários ou os seus representantes, sempre que se tratar de carga não comercial, designadamente pequenos volumes e “encomendas”, objetos de uso pessoal e mercadorias similares.

8. Pela recolha e transporte de resíduos sólidos no cais, são devidas as tarifas que constam do quadro seguinte.

Até 5 m ³	9600\$00
De 5 a 10 m ³	14 400\$00
De 10 a 15 m ³	21 000\$00

a) O serviço poderá ainda ser efetuado à ENAPOR, S.A. através da intervenção de um prestador de serviço, sendo neste caso debitado ao requisitante o valor da respetiva fatura, acrescido de um montante adicional de 20%.

9. Pela prestação de serviços de bombeiros, é devida a tarifa unitária composta pelo custo do serviço acrescido de 20%.

10. O fornecimento de combustíveis às embarcações e o *bunkering* estão isentos do pagamento de tarifas portuárias.

11. Poderão ser prestados pela ENAPOR, S.A. serviços distintos dos das suas atividades habituais, dentro ou fora das suas áreas de intervenção, desde que não se afigurem inconvenientes e não extravasem o objeto estatutário da Empresa, sendo as respetivas tarifas estabelecidas por ajuste direto.

12. A ENAPOR, S.A. poderá também efetuar prestações de serviços e fornecimento de bens e materiais de consumo não previstos nos seus regulamentos, a pedido dos interessados, sendo os mesmos faturados pelo seu custo, acrescido de 20%.

13. Pela utilização do equipamento contentor “em túnel”, é devida a tarifa de 38\$00/ton ou 550\$00/hora.

Artigo 40.º

Infrações e penalidades

1. Pela realização de quaisquer operações sem prévia autorização ou em caso de infração ao que se encontra regulamentado, ficam os infratores sujeitos à aplicação das seguintes sanções ou multas:

- a) atraso na largada do cais (após a segunda hora) – 5500\$00/hora;
- b) limpeza do costado sem prévia autorização – 30 000\$00;
- c) abertura de máquinas ou imobilização sem prévia autorização – 50 000\$00; e
- d) por outras contravenções não mencionadas no Regulamento de Exploração dos Portos de Cabo Verde e no presente Regulamento Tarifário, e que sejam da competência do Conselho de Administração, a multa será fixada entre 20 000\$00 e 100 000\$00.

2. Sempre que se verifiquem danos provocados por terceiros em bens do património da ENAPOR, S.A. ou de terceiros, a ENAPOR, S.A. promoverá a avaliação dos danos, sendo as quantias devidas pelos causadores ou responsáveis por esses danos acrescidas, se for caso disso, das indemnizações a que haja lugar pela indisponibilidade das instalações ou equipamentos deles resultantes.

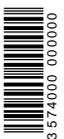
CAPÍTULO XIII

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Artigo 41.º

Aplicação de desconto de desenvolvimento regional

Enquanto for considerado necessário o contributo da ENAPOR, S.A. para a conectividade e coesão nacionais, às tarifas TP-N e TP-C constantes e resultantes do presente Regulamento Tarifário – Capítulo II –, é aplicado um desconto cumulativo, multiplicando a tarifa resultante por 1 (tarifa de desconto por tipo de porto), de apoio ao desenvolvimento regional das ilhas de menor dimensão, população e escala de tráfego por tipo de porto: portos tipo II e III – portos da Palmeira, Sal-Rei, Porto Novo, Tarrafal, Vale de Cavaleiros, Furna e Porto Inglês – 5%.



Artigo 42.º

Revogação

É revogado o normativo da Deliberação n.º 012/CA/201 do IMP, que aprova o Caderno Tarifário da ENAPOR, S.A., e toda a legislação que contrarie direta ou indiretamente o disposto no presente Diploma.

Artigo 43.º

Legislação subsidiária e Casos Omissos

Em tudo quanto não venha especificamente regulado no presente Diploma, aplica-se, com as necessárias adaptações, o disposto na legislação portuária e demais leis aplicáveis.

ANEXO 1 – Conceitos aplicáveis para efeitos do disposto no presente Regulamento

Baldeação: movimentação de cargas, por motivo de conveniência, dentro do navio ou do navio para o cais e posterior embarque no mesmo navio.

Cais: infra-estruturas e estruturas destinadas à atracação de navios, incluindo a faixa de terraplano adjacente e rodovias, defensas, cabeços de amarração e sistemas auxiliares de energia e fluidos aí instalados.

Carga de transbordo: toda a carga desembarcada e imediatamente embarcada noutro navio, sem passagem por terra, podendo os navios estar estacionados ao largo ou acostados.

Carga em trânsito: toda a carga desembarcada de um navio e posteriormente embarcada noutro navio, com passagem por terra, sem sofrer qualquer alteração ou transformação durante a estadia no porto.

Carga unitizada: designação conjunta de unidades de carga acondicionadas em contentores, caixas metálicas, paletes ou em unidades pré-lingadas.

Carregador: proprietário ou expedidor da carga que é parte num contrato de transporte.

NAVIOS

Navios de cabotagem: embarcações que podem operar no mar alto, em zonas cujos limites são estabelecidos na Portaria 31/2001, ou seja, entre os paralelos 10º N e 30º N e o meridiano 25º 25' W até à costa africana.

Navios de longo curso: embarcações que podem operar sem limites de área de operação.

Navios de passageiros: navios classificados para o transporte de passageiros.

Navios *roll-on/roll-off*: navios classificados como *ro-ro* e navios classificados como *ferry-boat*.

Deslocamento do navio (peso do navio, incluindo água, combustível, guarnição, mantimentos consumíveis e armamentos)

OPERAÇÕES DE TRÁFEGO

Recebedor: proprietário ou destinatário da carga que é parte num contrato de transporte.

Resíduos sólidos: conjunto de materiais com consistência predominantemente sólida, do tipo doméstico, operacional e resíduos embalados, excluindo o peixe fresco e partes do peixe, produzidos durante o funcionamento normal da embarcação, incluídos no Anexo V da MARPOL 73/78 e classificados em conformidade com a Lei.

Sujeito ativo: entidade a quem, numa relação jurídico-tributária, é devido o pagamento das tarifas.

Sujeito passivo: entidade sobre quem, numa relação jurídico-tributária, recai a obrigação do pagamento das tarifas.

Tarifa: preço devido pelas prestações de serviços públicos.

Tarifário: conjunto de normas que fixam as tarifas e as regras da sua aplicação.

Tonelagem de Arqueação Bruta (TAB): soma dos volumes internos de todos os espaços fechados e cobertos que estejam abaixo ou acima do convés, convertidos em toneladas Moorsom, iguais a 2,832 m³ ou 100 pés cúbicos, nos termos da Convenção Internacional sobre a Arqueação de Navios, de 23 de junho de 1969.

Tráfego direto: quando as mercadorias passam diretamente da embarcação para o meio de transporte que as conduz para o exterior do porto ou vice-versa, sem pousar no cais.

Tráfego indireto: quando as mercadorias são descarregadas das embarcações para o cais e, de seguida, transferidas para os locais de armazenagem a coberto ou a descoberto, para depois serem carregadas nos meios de transporte que as conduzem para o exterior do porto ou vice-versa.

Tráfego semidireto: quando as mercadorias são descarregadas das embarcações para o cais e, de seguida, carregadas nos meios de transporte que as conduzem para o exterior do porto ou vice-versa.

VEÍCULOS

Outros veículos: inclui todos os veículos pesados, reboques e semi-reboques.

Veículos com carga: inclui todos os veículos aqui indicados, e a carga neles transportada, independentemente da sua natureza e quantidade.

Veículos ligeiros: inclui ciclomotores, todos os veículos automóveis ligeiros e respetivos atrelados.

Classificação das Cargas Quanto ao seu Modo de Acondicionamento:

1. As cargas são classificadas, quanto ao seu modo de acondicionamento, em carga geral e carga a granel.
2. A carga geral, ou convencional, considera-se fracionada ou solta quando se apresenta avulsa, acondicionada ou não em embalagens.

3. A carga geral considera-se unitizada quando se apresenta reunida em embalagens com características especiais de tipo e dimensões uniformes, com vista à sua eficiente movimentação por meios mecânicos, tal como em caixas metálicas ou contentores, atrelados, paletes ou unidades pré-lingadas.

4. As mercadorias a granel são as que, possuindo características uniformes, não são suscetíveis de serem contadas à peça e não se apresentam embaladas.

Classificação das Mercadorias Quanto à sua Natureza:

1. Relativamente à sua natureza, as mercadorias são classificadas em mercadorias normais e especiais.
2. Consideram-se:
 - a) mercadorias normais – as que para a sua movimentação e armazenagem não requerem precauções especiais; e
 - b) mercadorias especiais – as que, pela sua natureza e valor, pelos seus potenciais efeitos, requerem precauções especiais na sua movimentação e armazenagem.
3. As mercadorias especiais classificam-se em:
 - a) mercadorias perecíveis – as suscetíveis de se deteriorarem com facilidade;



- b) mercadorias incómodas – as suscetíveis de provocarem um ambiente desagradável;
- c) mercadorias nocivas – as suscetíveis de provocarem danos físicos, materiais ou doenças;
- d) mercadorias perigosas – as suscetíveis de provocarem explosões, incêndio, corrosão ou contaminação; e
- e) mercadorias de elevado valor – as particularmente suscetíveis de serem objeto de ações criminosas, nomeadamente roubo e furto.

CONTENTORES

1. Entende-se por contentor o meio utilizado no acondicionamento de mercadorias de carga geral ou granel sólido ou líquido, incluindo combustíveis, para efeitos de transporte, que preencha os seguintes requisitos:

- a) constitua um compartimento total ou parcialmente fechado, destinado a conter mercadorias;
- b) tenha um carácter permanente, sendo, por este motivo, suficientemente resistente para poder ser usado repetidas vezes;
- c) seja especialmente concebido para facilitar o transporte de mercadorias, por um ou vários meios de transporte, sem carregamentos intermédios;
- d) tenha sido construído de forma a poder ser manejado com facilidade, particularmente aquando do seu transbordo de um meio de transporte para outro;
- e) seja suscetível de poder ser facilmente enchido e esvaziado; e
- f) tenha volume interior de, pelo menos, 1 m³.

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

3. As plataformas de carga são equiparadas a contentores.

ARMAZENAGEM

Considera-se armazenagem o depósito de mercadorias, contentorizadas ou não, colocadas ou não sobre veículos, nos cais, terraplenos, armazéns e alpendres do porto, podendo revestir as seguintes modalidades:

- a) armazenagem a coberto – aquela em que as mercadorias são recolhidas em armazéns, telheiros ou quaisquer outros recintos onde ficam resguardadas da Acção das condições atmosféricas; e
- b) armazenagem a descoberto – quando as mercadorias permanecem noutros locais sem as condições mencionadas em a).

EQUIPAMENTOS

1. Equipamento terrestre – considera-se equipamento terrestre as máquinas, aparelhos e utensílios destinados a serem utilizados em terra pelas embarcações, contentores, mercadorias e passageiros na sua movimentação no porto.

2. Equipamento marítimo – considera-se equipamento marítimo as embarcações, máquinas, aparelhos e instrumentos destinados a serem utilizados em manobras e transporte por embarcações, mercadorias e passageiros.

Gabinete dos Ministros das Finanças e da Economia Marítima, aos 29 de dezembro de 2020. — O Ministro das Finanças, *Olavo Correia* — O Ministro da Economia Marítima, *Paulo J. Lima Veiga*.

MINISTÉRIO DO TURISMO E TRANSPORTES E MINISTÉRIO DA ECONOMIA MARÍTIMA

Portaria conjunta nº 8/2021

de 25 de janeiro

Nota justificativa

O Decreto-lei nº 62/2018, de 12 de dezembro, aprova os Estatutos do Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos, (IPIAAM), autoridade responsável pela prevenção e investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos e marítimos.

Nos termos do nº 1 do artigo 26, a organização e funcionamento do IPIAAM devem ser fixados em regulamento interno. Este instrumento jurídico estruturante consolida o IPIAAM como um serviço personalizado do estado eficiente e racional na utilização dos recursos públicos no cumprimento dos seus objetivos.

Para o efeito, o presente diploma define os órgãos técnicos e administrativos e suas atribuições respeitando os princípios de maior racionalização das estruturas e melhor utilização dos recursos humanos, imprimindo assim maior capacidade e celeridade de resposta no desempenho das funções dos colaboradores e a otimização do funcionamento dos serviços.

Deste modo, a estrutura do IPIAAM compreende o Gabinete de Apoio enquanto estrutura central de suporte ao Conselho Diretivo, 4 Direções de serviço enquanto serviços centrais responsáveis pela execução e controlo de medidas de política e de exercício de responsabilidades nas áreas de competência material estratégicas do IPIAAM a Delegação, enquanto estrutura de representação do IPIAAM.

Assim, pretende-se que a organização interna possua uma estrutura pouco hierarquizada e flexível, privilegiando as estruturas matriciais.

Consequentemente, importa dotar o IPIAAM de instrumentos de gestão de recursos humanos que permitam atrair e reter colaboradores capazes de ir ao encontro das necessidades das políticas e estratégias organizacionais. Por isso, este diploma aprova também o plano de cargos, carreiras e salários do pessoal que o integra.

Os princípios e conceitos utilizados na conceção e elaboração do plano de cargos, carreiras e salários enquadram-se numa filosofia moderna de gestão dos recursos humanos, assentada na flexibilidade e mobilidade funcional e operacional do pessoal, bem como na criação e desenvolvimento das condições em que o potencial humano possa contribuir decisivamente para a realização dos fins da instituição.

Alinhado com a missão, visão e valores do IPIAAM, o plano de cargos, carreiras e salários, acompanhado dos seus instrumentos complementares, permitirá ao trabalhador conhecer o percurso profissional possível dentro da instituição, assim como as regras pelas quais se norteia.

Assim sendo, os principais objetivos do PCCS são:

- Possibilitar uma maior flexibilidade na gestão dos recursos humanos;
- Proporcionar a polivalência no desempenho;
- Dar uma perspetiva de carreira ao colaborador;
- Possibilitar as promoções na organização;
- Incentivar os melhores desempenhos e fomentar a competitividade positiva;
- Promover a experiência e expertise profissional.



Este PCCS é o documento que estabelece as regras e princípios que norteiam a gestão dos recursos humanos do IPIAAM, o perfil dos cargos e as respetivas exigências de qualificação profissional, as regras para ingresso e evolução profissional nesses mesmos cargos e consubstancia um instrumento indispensável à criação de um clima organizacional de valências positivas, promotora da valorização de competências e experiência profissionais.

Permite que, satisfeitos os requisitos estabelecidos, a possibilidade de desenvolvimento profissional interna estimule o trabalhador a um esforço suplementar que no final é compensado com uma evolução na respetiva carreira e na própria organização. Outras vantagens da valorização da competência e da experiência profissionais são o reforço da estabilidade e a consolidação do Quadro de Pessoal, aspeto de importância primordial na criação das condições de sucesso.

Facilita a mobilidade interna e a nomeação para cargos de chefia e assessoria situados em níveis de remuneração previamente definidos.

Com este PCCS pretende-se também estabelecer uma estrutura salarial equilibrada a nível externo e interno focada no cargo, acompanhada de um sistema de gestão de desempenho que valorize as habilidades, conhecimentos e experiência do trabalhador e que estimule o seu melhor desenvolvimento profissional. Deste modo, a política salarial aprovada por este diploma visa atrair e reter pessoal altamente qualificado para garantir uma instituição robusta e altamente especializada que se consolide como referência nacional e regional.

Neste contexto, são propostos os seguintes instrumentos normativos, os quais constituem um passo significativo nesta fase de organização, implementação e consolidação do IPIAAM:

1. O regulamento orgânico que regula a organização, atribuições e funcionamento dos serviços centrais do IPIAAM e aprova o respetivo quadro de pessoal; e

2. O plano de cargos carreiras e salários - PCCS, que regula as relações de trabalho, estabelece os princípios, regras e critérios da organização, bem como a estruturação e desenvolvimento de carreiras e cargos profissionais do pessoal do IPIAAM.

Preâmbulo

O Decreto-lei nº 62/2018, de 12 de dezembro, aprova os Estatutos do Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos, (IPIAAM), autoridade responsável pela prevenção e investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos e marítimos.

Nos termos do nº 1 do artigo 26, a organização e funcionamento do IPIAAM devem ser fixados em regulamento interno. Este instrumento jurídico estruturante consolida o Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos como um serviço personalizado do estado eficiente e racional na utilização dos recursos públicos no cumprimento dos seus objetivos.

Para o efeito, o presente diploma define os órgãos técnicos e administrativos e suas atribuições respeitando os princípios de maior racionalização das estruturas e melhor utilização dos recursos humanos, imprimindo assim maior capacidade e celeridade de resposta no desempenho das funções dos colaboradores e a otimização do funcionamento dos serviços.

Consequentemente, importa dotar o Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos de instrumentos de gestão de recursos humanos que permitam atrair e reter colaboradores capazes de ir ao encontro das necessidades das políticas e estratégias organizacionais. Por isso, este diploma regula também o plano de cargos, carreiras e salários do pessoal que o integra.

Os princípios e conceitos utilizados na conceção e elaboração deste Plano de Cargos, Carreiras e Salários enquadram-se numa filosofia moderna de gestão dos Recursos Humanos, assentada na flexibilidade e mobilidade funcional e operacional do pessoal, bem como na criação e desenvolvimento das condições em que o potencial humano possa contribuir decisivamente para a realização dos fins da instituição.

Este PCCS é o documento que estabelece as regras e princípios que norteiam a gestão dos recursos humanos do IPIAAM, o perfil dos cargos e as respetivas exigências de qualificação profissional, as regras para ingresso e evolução profissional nesses mesmos cargos e consubstancia um instrumento indispensável à criação de um clima organizacional de valências positivas, promotora da valorização de competências e experiência profissionais.

Nesse contexto, são aprovados os seguintes instrumentos normativos, os quais constituem um passo significativo nesta fase de organização, implementação e consolidação do IPIAAM:

1. O Regulamento Orgânico, que regula a organização, atribuições e funcionamento dos serviços técnicos e administrativos do IPIAAM e aprova o respetivo quadro de pessoal; e

2. O Plano de Cargos Carreiras e Salários - PCCS, que estabelece os princípios, as regras e critérios de organização, estruturação e desenvolvimento profissional do pessoal do IPIAAM.

Assim, ao abrigo do disposto nos Estatutos do IPIAAM, aprovados pelo Decreto-lei nº 62/2018, de 12 de dezembro, e no uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205º e do nº 3 do artigo 264º, ambos da Constituição, manda o Governo, pelo, pelo Ministro do Turismo e Transportes, e pelo Ministro da Economia Marítima, o seguinte:

Artigo 1º

Objeto

1. O presente diploma aprova, nos termos dos estatutos do Instituto da Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos (doravante designado IPIAAM), os seguintes instrumentos internos:

- a) O Regulamento orgânico, que estabelece as regras relativas à organização, atribuições e funcionamento dos serviços centrais do IPIAAM e aprova o respetivo quadro de pessoal constante do anexo I ao presente diploma e que dele faz parte integrante;
- b) O plano de cargos carreiras e salários, adiante designado por PCCS, que estabelece os princípios, regras e critérios da organização, estruturação e desenvolvimento profissional do pessoal do IPIAAM, sem prejuízo do disposto em demais legislações aplicável constante do anexo II ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

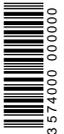
Artigo 2º

Regras para transição do pessoal

1. A transição do pessoal do IPIAAM é feita de acordo com a situação atual dos trabalhadores.

2. Para efeitos de transição são considerados os seguintes elementos:

- a) Tempo de serviço efetivo prestado na categoria nas extintas Comissão de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves (CPIAA) e do Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos (GPIAM);
- b) Salário correspondente à categoria na qual o trabalhador está enquadrado até à data de entrada em vigor da presente portaria;
- c) Preenchimento dos requisitos legalmente exigidos para o exercício do cargo na respetiva carreira.



Artigo 3º

Lista de transição do pessoal

1. As transições determinadas pelo presente diploma efetuam-se automaticamente, mediante lista nominativa a publicar pelo IPIAAM, não carecendo para o efeito, do visto do Tribunal de Contas, de posse ou demais formalidades.

2. Para o efeito do disposto no n.º 1, o IPIAAM deve, num prazo máximo de 10 (dez) dias após a entrada em vigor do presente diploma, elaborar a respetiva lista nominativa de transição do pessoal.

3. A lista nominativa, deve indicar o nome dos trabalhadores, o cargo, a forma de vínculo, o tipo de contrato, a data de ingresso, o tempo de serviço e o salário referente à situação atual, e o cargo, a forma de vínculo, o tipo de contrato de trabalho e o salário com o enquadramento no novo PCCS.

4. A lista nominativa de transição, deve ser afixada em locais visíveis no IPIAAM para eventual reclamação no prazo de 15 (quinze) dias, com conhecimento dos sindicatos representativos dos respetivos trabalhadores.

5. Findo o prazo referido no número anterior, o IPIAAM faz as alterações resultantes das reclamações pertinentes e submete à Direção Nacional da Administração Pública para efeitos de validação.

6. Validada a lista nominativa de transição, a Direção Nacional da Administração Pública remete-as ao IPIAAM, o qual faz a publicação, da lista final no mais curto prazo possível no *Boletim Oficial*.

Artigo 4.º

Legislação subsidiária

Aplica-se subsidiariamente, ao pessoal do IPIAAM, em tudo quanto não for especialmente regulado na presente portaria e no código laboral, o correspondente regime jurídico da Administração Pública.

Artigo 5º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Gabinetes dos Ministros do Turismo e Transportes e da Economia Marítima, aos 18 de janeiro de 2021. — O Ministro do Turismo e Transportes, *Carlos Jorge Duarte Santos* — O Ministro da Economia Marítima, *Paulo Jorge Lima Veiga*.

ANEXO I

(a que faz referência a al. a) do n.º 1 do artigo 1º da Portaria)

REGULAMENTO ORGÂNICO DO IPIAAM

Artigo 1º

Objeto

O presente regulamento estabelece as regras relativas à organização, atribuições e funcionamento das unidades orgânicas que compreendem o IPIAAM.

CAPÍTULO I

FUNCIONAMENTO DA ESTRUTURA ORGÂNICA

Artigo 2º

Funcionamento

O modo de funcionamento das estruturas previstas no presente regulamento, nomeadamente no que respeita aos procedimentos e à organização no trabalho, são objeto de regulamentação através de deliberações do conselho diretivo ou de ordens de serviço, conforme o meio que se mostre mais adequado.

Artigo 3º

Princípio de gestão dos serviços

1. A gestão e o funcionamento dos serviços técnicos e administrativos devem adequar-se aos objetivos do IPIAAM.

2. A gestão dos serviços técnicos e administrativos deve respeitar a articulação entre o plano de atividades e o orçamento do IPIAAM, no sentido de obtenção da maior eficácia e eficiência dos serviços.

Artigo 4º

Princípio da legalidade

1. No desempenho das suas respetivas funções, os serviços técnicos e administrativos devem respeitar e fazer respeitar a Constituição da República e as leis em vigor, dentro dos limites da sua competência.

2. Os serviços técnicos e administrativos são responsáveis pelo controlo administrativo, dentro dos limites da sua competência.

3. Os poderes dos serviços técnicos e administrativos não podem ser usados para prossecução de fins diferentes dos atribuídos por lei.

Artigo 5º

Superintendência

O Conselho Diretivo superintende a gestão das atividades e responsabilidades da direção e chefia.

CAPÍTULO II

ORGANIZAÇÃO E ATRIBUIÇÕES

Artigo 6º

Estrutura orgânica

1. A estrutura orgânica do IPIAAM compreende:

- a) O Gabinete de Apoio;
- b) Serviços Centrais; e
- c) As Delegações.

2. O Gabinete de Apoio, enquanto serviço de apoio e suporte ao Conselho Diretivo.

3. As Direções, enquanto serviços centrais, dotadas em regra de autonomia administrativa, responsáveis pela execução e controlo de medidas de política e de exercício de responsabilidades nas áreas de sua competência material consideradas estratégicas do IPIAAM.

4. As Delegações, enquanto estruturas de representação do IPIAAM nas ilhas ou regiões.

Secção I

Gabinete de Apoio ao Conselho Diretivo

Artigo 7º

Missão

O Gabinete de Apoio ao Conselho Diretivo (GACD) tem como missão assegurar os serviços de secretariado, designadamente, na marcação de reuniões, encontros, entrevistas, gestão documental e demais tarefas nas áreas do secretariado e gestão administrativa para assegurar a realização dos objetivos do IPIAAM.

Artigo 8º

Atribuições

São atribuições do Gabinete de Apoio ao Conselho Diretivo (GACD):

- a) Prestar os serviços de secretariado e apoio aos membros do Conselho Diretivo nas suas tarefas diárias, nomeadamente na marcação de reuniões, encontros, entrevistas e no atendimento telefónico;



- b) Preparar a agenda de reuniões do Conselho Diretivo;
- c) Coordenar a elaboração das atas das reuniões e submetê-las aos membros do Conselho Diretivo;
- d) Receber e distribuir pelos membros do Conselho Diretivo os documentos que devam ser submetidos à sua apreciação;
- e) Dar entradas e saídas ao correio do Instituto, registar, classificar e proceder ao encaminhamento dos documentos;
- f) Proceder ao tratamento da correspondência do Instituto assegurando os padrões de rapidez de execução, garantindo o necessário controlo sobre a documentação enviada;
- g) Proceder ao arquivo e efetuar a sua gestão, relativamente a todos os documentos manuseados pelo Conselho Diretivo;
- h) Proceder à articulação de agendas entre os membros do Conselho Diretivo e instituições externas, bem como as relações com a tutela e superintendências;
- i) Preparar a agenda de reuniões e proceder às articulações necessárias com outros órgãos e entidades de que o Instituto faz parte;
- j) Coordenar a realização de reuniões e encontros no âmbito dos projetos e programas geridos pelo Instituto.

Artigo 9º

Composição e Direção

1. O Gabinete de Apoio é composto por um secretário executivo e por assessores, de livre escolha do conselho diretivo, recrutados interna ou externamente ao IPIAAM, nos termos e dentro dos limites da lei.

2. O Gabinete de Apoio é dirigido por um diretor de gabinete equiparado a um dirigente superior a quem incumbe, em linhas gerais, zelar pelo eficiente funcionamento do Gabinete e assegurar a ligação do gabinete com os diversos serviços do IPIAAM.

Secção II

Direções

Artigo 10º

Enumeração

- 1. São serviços centrais do IPIAAM:
 - a) A Direção de Administração e Finanças (DAF);
 - b) A Direção de Comunicação, Cooperação e Assessoria (DCCA);
 - c) A Direção de Segurança Aeronáutica (DSA); e
 - d) A Direção de Segurança Marítima (DSM).

2. Nas Direções de Segurança Aeronáutica e a Direção de Segurança Marítima podem ser criadas Comissões de Investigação, com carácter temporário, com a finalidade de colaborar na investigação de acidentes e incidentes que possam ocorrer.

Artigo 11º

Direção da Administração e Finanças

A Direção de Administração e Finanças (DAF) é o serviço central que tem como responsabilidade apoiar o Conselho Diretivo na planificação, organização e supervisão das atividades das áreas administrativa, financeira e de gestão de recursos humanos, visando assegurar que todas as tarefas sejam executadas em conformidade com as competências estabelecidas pelas normas legais e pelos estatutos do IPIAAM.

Artigo 12º

Atribuições

- 1. São atribuições da DAF nomeadamente:
 - a) Zelar pela aplicabilidade das normas, procedimentos e critérios administrativos estabelecidos bem como definir as políticas de desenvolvimento dos recursos humanos, de forma a manter a equipa em alinhamento com a estratégia definida pelo Conselho Diretivo;
 - b) Coordenar, orientar e supervisionar as atividades das áreas administrativas, recursos humanos e financeira, visando assegurar o adequado controlo sobre toda movimentação financeira do Instituto, no que se refere a pagamentos, recebimentos e transferência de numerários;
 - c) Assegurar a elaboração e o acompanhamento de planos de manutenção preventiva que garantam uma adequada monitorização das instalações do Instituto;
 - d) Supervisionar a manutenção da rede informática, do parque tecnológico do Instituto bem como das viaturas e de outros equipamentos de apoio;
 - e) Elaborar o projeto de orçamento de funcionamento, tendo em conta o plano estratégico, os planos de atividades e os programas aprovados;
 - f) Coordenar a execução do orçamento de acordo com uma rigorosa gestão dos recursos disponíveis, fazendo seu devido acompanhamento para identificação de desvios;
 - g) Assegurar as condições necessárias ao exercício do controlo financeiro e orçamental pelas entidades legalmente competentes;
 - h) Elaborar relatórios de contas periódicos e anuais, remete-los ao Conselho Diretivo;
 - i) Servir de interlocutor financeiro do Instituto junto das instituições financeiras e outros parceiros do Instituto.

Artigo 13º

Direção de Comunicação, Cooperação e Assessoria

A Direção de Comunicação, Cooperação e Assessoria (DCCA), é o serviço central de consultoria e assessoria na elaboração e implementação do plano estratégico e de atividades responsável pelos serviços jurídicos, acompanhamento de auditorias técnicas, comunicação e imagem, marketing e relações públicas, serviços de protocolo, bem como pela gestão das plataformas eletrónicas e equipamentos informáticos.

Artigo 14º

Atribuições

- São atribuições da DCCA, nomeadamente:
 - a) Planear a implementação das campanhas de comunicação e imagem institucional, bem como a coordenação dos trabalhos de produção e realização de eventos, atividades, projetos e programas geridos pelo IPIAAM;
 - b) Conceber materiais informativos e promocionais sobre as atividades, programas e os serviços do IPIAAM, bem como a sua promoção e divulgação junto dos respetivos públicos alvo;
 - c) Produzir e acompanhar o processo de produção gráfica de peças publicitárias e gerir a utilização dos suportes de comunicação visual utilizados pelo instituto;
 - d) Coordenar em articulação com as outras Unidades Orgânicas o desenvolvimento e a avaliação dos resultados das campanhas de divulgação institucional e dos programas geridos pelo IPIAAM;



- e) Coordenar a preparação de materiais promocionais para campanhas de informação dos investidores nacionais e da divulgação dos programas e das oportunidades de negócios e potencialidades de investimento no país;
- f) Utilizar a comunicação de forma estratégica, a capacidade de analisar as tendências no ambiente social e propor programas de comunicação com base nestes resultados;
- g) Comunicar com os órgãos de comunicação social para a promoção e divulgação das atividades, programas e eventos organizados pelo IPIAAM;
- h) Coordenar o desenvolvimento, manutenção, supervisão e dinamização das publicações e órgãos de informação do instituto, bem como das plataformas tecnológicas, designadamente o site oficial e outros suportes nas redes sociais utilizados pelo IPIAAM;
- i) Proceder à articulação entre os consultores, assessores e os membros do Conselho Diretivo;
- j) Operacionalizar a realização dos projetos de consultoria, fazendo a ponte entre consultores e a organização, agilizando contactos, reuniões e gestão da realização das atividades;
- k) Gerir operacionalmente os projetos de consultoria ou outros projetos internos do IPIAAM quando para tal solicitado pelo Conselho Diretivo;
- l) Assegurar o normal funcionamento das plataformas eletrónicas do Instituto e gerir os respetivos servidores de alojamento, nomeadamente na criação de backups, gestão das atualizações, garantir a segurança e a disponibilidade do servidor, bem como a resolução de eventuais problemas no servidor;
- m) Assegurar a manutenção dos sistemas operativos e da rede local, as ligações à internet, a instalação/reinstalação de sistemas operativos, o controlo de proteção de dados e dos equipamentos, bem como o suporte aos utilizadores no âmbito de informática;
- n) Apoiar o Conselho Diretivo na tomada de decisões de investimentos em hardware, software e na relação com os fornecedores/prestadores de serviço informático;
- o) Prestar apoio jurídico especializado em matérias relacionadas com o enquadramento legal do setor, da atividade e funcionamento do IPIAAM;
- p) Liderar projetos de transposição de legislação internacional para a ordem jurídica interna;
- q) Prestar assessoria jurídica às várias unidades orgânicas do IPIAAM;
- r) Elaborar e participar em estudos, projetos e pesquisas na área de sua competência;
- s) Coordenar as prestações de serviços na área jurídico-legal;
- t) Analisar os requisitos técnicos a introduzir na legislação nacional tendo em conta a evolução da regulamentação internacional, nomeadamente da ICAO e da IMO;
- u) Participar e dinamizar a elaboração da legislação aeronáutica e marítima da responsabilidade do IPIAAM;
- v) Assegurar a interligação com as unidades orgânicas do IPIAAM, no tocante aos projetos de diplomas e demais regulamentos do Instituto;
- w) Interpretar as leis e assessorar o CD na sua aplicação;

- x) Receber pedidos de informação, esclarecimentos, denúncias e sugestões, respondendo diretamente aos interessados;
- y) Exercer as demais tarefas que lhe permitam o cumprimento dos objetivos institucionais.

Artigo 15º

Direção de Segurança Aeronáutica

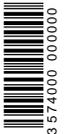
A Direção de Segurança Aeronáutica é o serviço que tem como responsabilidade planear, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes aeronáuticos.

Artigo 16º

Atribuições

São atribuições da Direção de Segurança Aeronáutica, nomeadamente:

- a) Definir diretrizes para prevenção e investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos;
- b) Elaborar, organizar, padronizar, atualizar, divulgar e coordenar a aplicação das normas, dos procedimentos operacionais e dos manuais de orientação técnica;
- c) Monitorar e avaliar, quanto ao aspeto técnico, as atividades de prevenção e investigação;
- d) Coordenar a condução de investigações independentes, de acordo com o estipulado no Regulamento de investigação nacional e no Anexo 13 e Artigo 26º, ambos da Convenção de Chicago;
- e) Coordenar a elaboração dos relatórios referentes a acidentes e incidentes ocorridos com aeronaves civis e formular recomendações que evitem a sua repetição;
- f) Propor a Instauração de investigações ou a interrupção das investigações em andamento;
- g) Ministras ações de formação e sensibilização na área de prevenção e investigação de acidentes aeronáuticos;
- h) Participar em eventos internacionais, relacionados com o âmbito de sua competência, no domínio da investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;
- i) Participar nas investigações de acidentes e incidentes aeronáuticos conduzidas por outros países;
- j) Notificar os órgãos competentes de outros países e a Organização da Aviação Civil Internacional - OACI sobre a ocorrência de acidentes e incidentes aeronáuticos;
- k) Gerir os sistemas obrigatórios e voluntários de notificação de ocorrências e os sistemas de reporte voluntário previstos nas normas;
- l) Emitir, divulgar, acompanhar e controlar as recomendações de segurança operacional;
- m) Analisar propostas de recomendação de segurança operacional recebidas;
- n) Elaborar estudos que visem reduzir a ocorrência de acidentes e incidentes aeronáuticos;
- o) Organizar e propor a divulgação da informação relativa à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil;
- p) Assegurar o correto arquivamento dos processos de investigação de acidentes e incidentes;
- q) Coordenar ações necessárias à obtenção de dados, informações, documentos e outros elementos necessários à execução de investigação.



Artigo 17º

Direção de Segurança Marítima

A Direção de Segurança Marítima (DSM), é o serviço central responsável pela eficaz e eficiente gestão e coordenação das atividades relacionadas com a prevenção, investigação de acidentes e incidentes de índoles marítimos, bem como pelo devido acompanhamento da implementação das recomendações de segurança emitidas pelo IPIAAM, visando a criação de um ambiente seguro para o desenvolvimento das atividades marítima e portuária.

Artigo 18º

Atribuições

São atribuições da Direção de Segurança Marítima, nomeadamente as seguintes:

- a) Realizar as atividades de investigação técnica relativas a acidentes e incidentes marítimos, com vista a apurar as respetivas causas;
- b) Investigar os acidentes e incidentes marítimos, de modo a determinar as suas causas, elaborar os correspondentes relatórios e formular recomendações que evitem a sua repetição;
- c) Participar em comissões ou atividades, nacionais ou estrangeiras, relacionados com o âmbito de sua competência;
- d) Efetuar estudos e propor medidas de prevenção que visem reduzir a ocorrência de acidentes e incidentes marítimos;
- e) Ministras ações de formação, capacitação e sensibilização na área de prevenção e investigação de acidentes marítimos;
- f) Elaborar os relatórios técnicos sobre acidentes e incidentes relacionados com os transportes marítimos, visando as suas conclusões e eventuais recomendações;
- g) Participar nas atividades desenvolvidas a nível de organizações internacionais no domínio da investigação e prevenção de acidentes marítimos;
- h) Fazer propostas para adequar a legislação às necessidades nacionais e aos compromissos assumidos internacionalmente;
- i) Analisar os requisitos técnicos a introduzir na legislação nacional tendo em conta a evolução da regulamentação internacional;
- j) Analisar os diplomas legais vigentes e informar superiormente as suas implicações, propondo medidas oportunas e adequadas;
- k) Elaborar propostas de regulamentos e formular procedimentos que visem a condução das investigações;
- l) Organizar e propor a divulgação da informação relativa à investigação e prevenção de acidentes e incidentes nos transportes marítimos;
- m) Coordenar a elaboração dos relatórios referentes a acidentes e incidentes ocorridos com navios mercantes e formular recomendações que evitem a sua repetição;
- n) Propor a instauração de investigações ou a interrupção das investigações em andamento;
- o) Monitorar a execução das recomendações emitidas;
- p) Colaborar com entidades homólogas de outros países na investigação e prevenção de acidentes e incidentes marítimos.

Artigo 19º

Comissão de Investigação Aeronáutica e Comissão de Investigação Marítima

1. As Comissões de Investigação são constituídas, para além dos investigadores do IPIAAM, por especialistas em áreas específicas do sector da aviação civil e marinha mercante, que serão disponibilizados pelos organismos a que pertencem, mediante a celebração de protocolos com o IPIAAM.

2. As Comissões de Investigação são lideradas por um investigador responsável, nomeado pelo Conselho Diretivo, de entre investigadores pertencentes ao quadro do IPIAAM.

3. Os técnicos que fazem parte das Comissões de Investigação são escolhidos sob proposta das direções de segurança aeronáutica e de segurança marítima, conforme for o caso, e nomeados pelo Presidente do Conselho Diretivo, para dentro de um período determinado, investigar os acidentes e incidentes ocorridos, de modo a determinar as suas causas.

4. As Comissões de Investigação têm poderes de investigação e podem determinar as diligências que considerem necessárias, nomeadamente, entrevistar a sobreviventes e ouvir testemunhas, fazer exames nos locais dos acidentes ou incidentes onde tem livre acesso e permanência, solicitar a exibição de documentos e prestação de esclarecimentos, além de requisitar equipamentos, documentos e serviços de autoridades, inclusive policiais.

5. A Comissão de Investigação Aeronáutica tem poderes para realizar diligências específicas nomeadamente a revisão e análise de registos de voo e de manutenção, estudo de matérias operacionais e de desempenho humano, exame dos motores, sistemas, instrumentos e outras unidades da aeronave, incluindo a sua operação, gravadores de voo, estruturas, segurança de cabine, desempenho da aeronave (material), aeroportos e controlo de tráfego aéreo, entre outros.

6. No âmbito das suas atribuições de investigação, compete à Comissão de Investigação Aeronáutica elaborar os relatórios técnicos sobre acidentes e incidentes relacionados com a segurança das aeronaves civis e emitir as recomendações de segurança operacional.

7. Após a investigação, a Comissão de Investigação Marítima deve elaborar os correspondentes relatórios e formular recomendações que evitem a sua repetição.

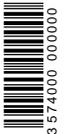
Artigo 20º

Recrutamento e provimento dos dirigentes

1. Os Serviços centrais são dirigidos por um diretor de serviço equiparado a um dirigente superior, competindo-lhe coordenar e fiscalizar as atividades que lhe são confiadas, sem prejuízo do poder geral de coordenação e superintendência dos membros do Conselho Diretivo responsáveis pelos respetivos pelouros.

2. Os dirigentes dos Serviços centrais são recrutados por livre escolha do Conselho Diretivo, de entre pessoas de sua confiança no seio da instituição ou fora dela, e providos em comissão de serviço.

3. Os dirigentes devem agir em representação do IPIAAM, sempre com respeito e em defesa dos objetivos legalmente estabelecidos, afim de assegurar e otimizar o funcionamento dos serviços e cumprimento dos planos e programas aprovados.



Artigo 21º

Acumulação de funções pelos dirigentes

Os dirigentes dos serviços centrais podem acumular a direção de mais de um serviço central, desde que seja possível conciliar as exigências e a complexidade das atribuições em causa.

Secção III

Delegações

Artigo 22º

Delegação

1. O IPIAAM pode criar delegações, enquanto estruturas de representação nas Ilhas ou regiões, que exercem as competências que lhe forem delegadas cujo funcionamento é definido em regulamento interno.

2. As Delegações são criadas através de deliberação do Conselho Diretivo, homologada por despacho dos membros do Governo que exercem a superintendência sobre o IPIAAM.

Artigo 23º

Dependência Hierárquica

As Delegações dependem hierarquicamente do Conselho Diretivo ou de um membro do Conselho Diretivo mediante delegação de competências.

Artigo 24º

Chefia

1. As delegações em regra são dirigidas por um delegado recrutado por escolha do Conselho Diretivo e provido em comissão de serviço.

2. Excecionalmente as delegações podem ser dirigidas por um membro do Conselho Diretivo.

CAPÍTULO III

QUADRO DE PESSOAL

Artigo 25.º

Quadro de pessoal

Os cargos ou funções e o número de postos de trabalho em cada uma dessas funções de que o IPIAAM necessita para o desenvolvimento das suas atividades constam do quadro de pessoal que constitui o anexo I ao presente regulamento orgânico e dele faz parte integrante, podendo ser alterado por portaria conjunta dos membros do Governo da tutela e responsáveis pelas áreas da Economia Marítima, Turismo e Transportes, Finanças e Administração Pública.

Artigo 26.º

Alteração do quadro de pessoal

A alteração do quadro de pessoal que implique aumento de postos de trabalho no IPIAAM, carece de autorização prévia dos membros de Governo de que dependa, de cabimentação orçamental e do reconhecimento da sua sustentabilidade futura pelo membro do Governo responsável pela área das Finanças.

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 27º

Organograma

Os Órgãos estatutários, os Serviços centrais e as delegações previstos no presente Regulamento encontram-se

estruturadas conforme o Organograma constante do anexo II ao presente regulamento e que dele faz parte integrante.

Artigo 28º

Regulamentos internos dos Serviços centrais

Os regulamentos internos dos Serviços centrais são aprovados pelo Conselho Diretivo e devem estabelecer a estrutura e distribuição interna das tarefas e a forma de articulação com outras unidades orgânicas.

Artigo 29º

Lacunas e omissões

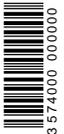
As lacunas e omissões que sejam identificadas na aplicação do presente Regulamento são resolvidas pelo Conselho Diretivo, no âmbito das suas competências.

Anexo I

(a que faz referência o artigo 25º do Regulamento orgânico)

Quadro de Pessoal

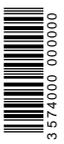
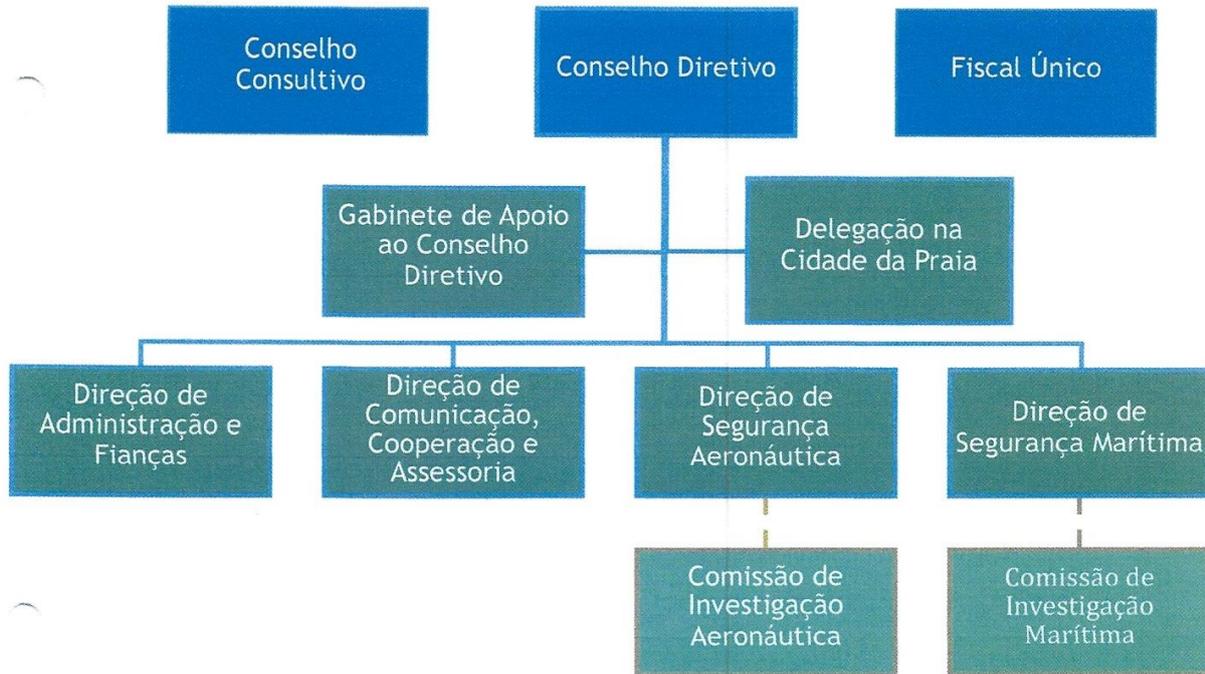
Cargo	Nível	Nº total de vagas	Ocupados	Por ocupar
Diretor		5		
Assessor		1		
Secretário Executivo		1		
Técnico Técnico Sénior Técnico Especialista	I	8		
	II			
	III			
Investigador Investigador Sénior Investigador Especialista	I	9		
	II			
	III			
Assistente Técnico	I	3		
	II			
	III			
	IV			
	V			
	VI			
	VII			
	VIII			
Apoio operacional	I	2		
	II			
	III			
	IV			
	V			
	VI			
Total		29		



ANEXO II

(a que faz referência o artigo 27º do Regulamento orgânico)

ORGANOGRAMA



ANEXO II

(anexo a que se refere a al. b) do art.º 1º da Portaria)

PLANO DE CARGOS, CARREIRAS E SALÁRIOS DO PESSOAL DO IPIAAM(PCCS)

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

O presente plano de cargos, carreira e remunerações estabelece os princípios, as regras e critérios de organização, estruturação e desenvolvimento profissional do pessoal do Instituto da Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos (doravante designado IPIAAM).

Artigo 2.º

Âmbito

O presente diploma aplica-se exclusivamente ao pessoal do IPIAAM independentemente das funções que exercem e do cargo que ocupam.

Artigo 3º

Objetivos

São objetivos deste PCCS, nomeadamente:

- a) Definir os critérios e padrões de ingresso e desenvolvimento profissional do pessoal efetivo do IPIAAM;
- b) Garantir a justiça e equidade salarial;

- c) Promover o desenvolvimento profissional na base do mérito, aferido mediante avaliação de desempenho individual;
- d) Atrair e reter pessoal competente e qualificado;
- e) Racionalizar e aproveitar eficazmente o pessoal efetivo.

Artigo 4.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente PCCS, considera-se:

- a) Cargo – conjunto de funções e responsabilidades cometidas a um determinado trabalhador;
- b) Carreira – conjunto de cargos profissionais com a mesma natureza funcional, hierarquizadas segundo o grau de responsabilidade e complexidade a elas inerentes, que se desenvolvem obedecendo a determinadas regras de promoção;
- c) Função - conjunto de atividades e tarefas que definem a identidade funcional de um ou mais postos de trabalho;
- d) Grupo profissional – conjunto de cargos profissionais que requerem habilitações, conhecimentos ou aptidões de níveis equivalentes;
- e) Ingresso – Admissão de novo trabalhador, mediante contrato de trabalho no quadro de pessoal do IPIAAM;

- f) Nível – cada uma das posições remuneratórias criadas no âmbito de cada cargo profissional;
- g) Promoção – mudança do trabalhador de um cargo e/ou nível profissional para outro imediatamente superior, dentro da mesma carreira;
- h) Quadro de Pessoal - mapa que contém a indicação do número de postos de trabalho necessários para o cumprimento dos objetivos do IPIAAM tendo em conta as atribuições, competências e/ou atividades do cargo ou da carreira;
- i) Concurso interno – concurso aberto aos trabalhadores do IPIAAM;
- j) Concurso externo – concurso aberto a todos os cidadãos, estejam ou não vinculados ao IPIAAM.

Artigo 5º

Regime jurídico do pessoal

1. O pessoal do IPIAAM está sujeito ao regime jurídico do contrato individual de trabalho, previsto no Código Laboral, com as especificidades decorrentes do presente diploma.

2. O pessoal do IPIAAM que transitou da Comissão de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves (CPIAA) e do Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos (GPIAM) já extintos e que está vinculado por nomeação, em regime de carreira está sujeito ao regime da função pública.

CAPÍTULO II

DEVERES, DIREITOS E GARANTIAS DE IMPARCIALIDADE

Secção I

Deveres e direitos

Artigo 6º

Deveres

Sem prejuízo do previsto em outras leis aplicáveis, o pessoal do IPIAAM, no âmbito da sua atuação, está sujeito aos seguintes deveres:

- a) Respeitar e tratar com urbanidade o superior hierárquico, os companheiros de trabalho e as demais pessoas que estejam ou entrem em relação com o Instituto;
- b) Comparecer ao serviço com pontualidade e assiduidade;
- c) Obedecer as ordens dos seus legítimos superiores hierárquicos em tudo o que respeitar a execução e a disciplina do trabalho;
- d) Exercer com diligência e zelo as tarefas de que for incumbido pelo Superior hierárquico dentro dos limites da lei e do contrato;
- e) Contribuir de modo efetivo para o aumento da produtividade do IPIAAM;
- f) Zelar pela conservação do património do IPIAAM em especial, dos bens que lhe forem confiados para a realização das suas funções;
- g) Não utilizar para fins alheios ao serviço os locais, equipamentos, bens ou quaisquer materiais do IPIAAM;
- h) Cumprir todas as demais obrigações emergentes da Lei e do contrato de trabalho;
- i) Manter sigilo profissional sobre qualquer assunto, processo ou documentos sob a custódia do IPIAAM.

Artigo 7.º

Direitos

O pessoal do IPIAAM, além de gozar dos direitos, liberdades e garantias reconhecidos aos servidores públicos e nos termos do regime jurídico geral das relações de trabalho, na medida do aplicável, gozam dos seguintes direitos:

- a) A receção de justa remuneração pelo serviço prestado;
- b) A um regime de segurança social que lhes garanta, a si e aos seus familiares, com efetividade, a assistência e previdência social;
- c) A não ser discriminado;
- d) A ser tratado com respeito e consideração pelo superior hierárquico;
- e) Os Técnicos e Investigadores tem direito a ascender na carreira profissional, nos termos e condições definidos no presente Estatuto;
- f) Receber preparação e formação adequadas ao pleno exercício das funções e missões que lhe forem atribuídas; e
- g) Aos demais direitos reconhecidos pela lei aplicável.

Secção II

Garantias de Imparcialidade

Artigo 8º

Incompatibilidades

1. O pessoal do IPIAAM em efetividade de funções deve prestar serviço com dedicação exclusiva, sendo excecionalmente permitido o exercício de docência em disciplinas relacionadas com as funções que desempenha e mediante autorização prévia do Presidente do Conselho Diretivo IPIAAM e nos termos aplicáveis para os servidores públicos.

2. A carga horária no exercício da docência, não pode ser superior à do exercício das suas funções no Instituto e em caso de conflito, deverá sempre prevalecer o número de horas dedicadas as funções no IPIAAM.

3. O disposto no número anterior não se aplica às atividades e a percepção de remunerações provenientes de:

- a) Participação em comissões ou grupos de trabalho;
- b) Criação artística e literária, realização de conferências, palestras, ações de formação de curta duração e outras de idêntica natureza.

Artigo 9º

Impedimentos

O pessoal do IPIAAM no âmbito das suas funções está impedido de:

- a) Por si ou por interposta pessoa, beneficiar indevidamente de atos ou de contratos em cujo processo de formação participe ou intervenham órgãos ou serviços colocados na sua direta dependência ou sob a sua direta influencia;
- b) Aceitar presentes ou similar de pessoas físicas ou jurídicas com quem têm relação de trabalho, direta ou indiretamente;
- c) retirar das instalações do IPIAAM quaisquer bens ou documentos, sem a competente autorização dos dirigentes do instituto.

Artigo 10º

Incumprimento

A inobservância das disposições desta secção constitui violação grave do dever profissional, punível nos termos da lei.



**CAPÍTULO III
PROCEDIMENTOS GERAIS**

Secção I

Do Ingresso e Acesso

Artigo 11º

Ingresso e Acesso

1. Os requisitos gerais para ingresso no IPIAAM, são os previstos na Lei de Bases da Função Pública e os requisitos especiais são os indicados no regulamento do concurso.

2. O ingresso nas carreiras, faz-se obrigatoriamente por concurso externo no nível I, do cargo base, na sequência de concurso e aproveitamento no estágio probatório.

3. O acesso nas carreiras, faz-se obrigatoriamente por concurso interno salvo os casos em que são recrutados mediante concurso externo para lugares de acesso vagos, indivíduos que possuam formação adequada, qualificação e experiência superiores à que em regra é exigida para a sua ocupação por funcionários da carreira respetiva.

4. Excetua-se do disposto nos números anteriores o recrutamento de assessores e secretário executivo previstos no artigo 32.

Secção II

Dos processos de Recrutamento e Seleção do pessoal

Artigo 12º

Recrutamento e Seleção do pessoal

O pessoal do IPIAAM é recrutado e selecionado, nos termos do presente diploma e do diploma que estabelece os princípios e normas aplicáveis ao recrutamento e seleção de pessoal e dirigentes intermédios na Administração Pública.

Artigo 13º

Composição, designação e competência do Júri

1. O júri é composto por um mínimo de três membros e o máximo de cinco, podendo ser pessoal interno ou externo.

2. A designação dos membros do júri é feita mediante despacho do presidente do Conselho Diretivo do IPIAAM.

3. Os membros do Júri devem possuir, capacidade, idoneidade e nível de conhecimentos ou hierárquico-funcional superior ao do cargo e nível que se pretende recrutar e com pelo menos três anos de experiência na área relevante.

4. Compete ao Júri aplicar os métodos de seleção no procedimento dos concursos.

Artigo 14º

Aprovação do Regulamento dos Concursos

O regulamento dos concursos é aprovado por deliberação do Conselho Diretivo do IPIAAM.

Secção III

Estágio Probatório

Artigo 15.º

Do Estágio

1. Os candidatos aprovados em concurso são submetidos a estágio probatório com a duração de 1 ano.

2. Os estagiários vinculam-se ao IPIAAM mediante um contrato de estágio probatório.

3. Ficam, porém, dispensados de estágio probatório os indivíduos com pelo menos 2 (dois) anos de experiência comprovada e relevante na área da atuação do IPIAAM.

4. O estágio probatório tem uma componente prática e destina-se a preparar bem como avaliar a capacidade de adaptação ao serviço e ao cargo a prover do estagiário.

Artigo 16º

Acompanhamento do Estagiário

1. O estagiário é orientado e acompanhado por um tutor designado pelo dirigente do serviço do IPIAAM onde a vaga se insere, mediante um plano com objetivos e atividades definidos e seus respectivos indicadores de avaliação.

2. Concluído o estágio, o tutor elabora um relatório de avaliação final do estagiário onde especifica e descreve as atividades desenvolvidas, bem como a análise do seu desempenho.

Artigo 17º

Avaliação

1. A avaliação do estagiário é semestral e é relevante para a prossecução do estágio.

2. O desempenho negativo durante o período de estágio probatório implica a denúncia antecipada do contrato de estágio, e a não contratação definitiva do estagiário no cargo.

3. A denúncia do contrato de estágio nos termos do número anterior não confere ao estagiário o direito à indemnização ou compensação.

Artigo 18º

Direitos e deveres

O estagiário encontra-se sujeito aos mesmos deveres e direitos do pessoal do IPIAAM, excetuando em matéria de remuneração e evolução na carreira.

Artigo 19º

Remuneração

1. Durante o período de estágio, o estagiário tem direito a uma remuneração correspondente a 80% da remuneração base do cargo para o qual se candidata.

2. Em tudo que não esteja previsto na presente secção sobre o estágio probatório é aplicado o diploma que regula o estágio probatório na Administração Pública, com as necessárias adaptações.

Secção IV

Da Avaliação de Desempenho e da Disciplina

Artigo 20º

Avaliação de Desempenho

1. No exercício das suas funções, o pessoal do IPIAAM está sujeito a avaliação de desempenho.

2. O Sistema de Avaliação do Desempenho do pessoal do IPIAAM é regulado por diploma próprio e aprovado pelo Conselho Diretivo e na sua falta, subsidiariamente pelo sistema de gestão de desempenho do pessoal e dirigentes da Administração Pública.

Artigo 21º

Finalidade da Avaliação de Desempenho

A avaliação de desempenho visa avaliar o desempenho do trabalhador, em face às atividades que lhe foram determinadas e objetivos que lhe foram fixados, no intuito do melhoramento e desenvolvimento permanente das suas competências impulsionando a sua evolução profissional.



Artigo 22º

Estatuto disciplinar

Em matéria disciplinar, o pessoal do IPIAAM está sujeito ao regime disciplinar previsto no Código Laboral.

Secção V

Mobilidade

Artigo 23º

Requisição ou Comissão de Serviço

1. Os trabalhadores do IPIAAM podem desempenhar funções na Administração Pública Central, direta ou indireta, nas autarquias locais, bem como nas empresas públicas em regime de mobilidade.

2. A mobilidade referida no número anterior, opera-se por requisição ou em comissão ordinária de serviço, com a garantia do seu lugar de origem e dos direitos neles adquiridos, incluindo os benefícios de evolução profissional e aposentação, considerando-se tal período como tempo de serviço efetivamente prestado no IPIAAM.

3. Os funcionários públicos da Administração Pública central direta e indireta e os trabalhadores das empresas públicas, podem desempenhar funções no IPIAAM, nos termos estabelecidos no regime de mobilidade que lhes é aplicável.

CAPÍTULO IV

DO PESSOAL

Secção I

Pessoal do IPIAAM

Artigo 24.º

Pessoal

O pessoal do IPIAAM integra:

- a) Pessoal dirigente;
- b) Secretário executivo;
- c) Assessores;
- d) Pessoal técnico;
- e) Pessoal de Investigação;
- f) Pessoal assistente técnico; e
- g) Pessoal de apoio operacional.

Artigo 25º

Conteúdo Funcional

1. Os conteúdos funcionais dos cargos que integram o IPIAAM são desenvolvidos em regulamento próprio, respeitando os princípios consagrados na legislação aplicável.

2. A descrição do conteúdo funcional do pessoal do IPIAAM não pode servir de fundamento para a recusa de execução de tarefas de complexidade e responsabilidade equiparáveis às que vêm indicadas no conteúdo funcional do cargo, em especial, o desempenho de funções de apoio aos serviços de carácter urgente.

Artigo 26.º

Forma de vinculação

O pessoal técnico, o pessoal de investigação, o pessoal assistente técnico e de apoio operacional está vinculado ao IPIAAM por contrato de trabalho.

Secção II

Pessoal Dirigente

Artigo 27.º

Funções de Direção

Consideram-se funções dirigentes os lugares fixados na estrutura orgânica do IPIAAM, que correspondem ao desempenho de funções organicamente definidas e cujo preenchimento dá origem à aquisição pelo titular do estatuto dirigente superior, ou equiparado a dirigente intermédio.

Artigo 28º

Conteúdo Funcional

Corresponde ao pessoal dirigente garantir a prossecução das atribuições cometidas a unidade orgânica do IPIAAM para o qual o dirigente foi nomeado, assegurando o seu bom desempenho através da otimização dos recursos humanos, financeiros e materiais e nos termos do estatuto do pessoal dirigente da Administração Pública.

Artigo 29º

Recrutamento e Provimto

1. Constituem pessoal dirigente, os Diretores dos serviços de apoio e dos serviços centrais que dirigem os vários serviços que integram a estrutura orgânica do IPIAAM.

2. O pessoal dirigente do IPIAAM é recrutado nos termos previstos no Estatuto do pessoal dirigente da Administração Pública e equiparados a dirigente superior.

3. O provimento do pessoal dirigente é feito sempre em comissão ordinária de serviço por deliberação do Conselho Diretivo.

Artigo 30.º

Remuneração

A tabela de remuneração do pessoal dirigente consta do anexo I do presente PCCS e dele faz parte integrante.

Secção III

Secretário Executivo e Assessores

Artigo 31º

Atribuições

O Secretário Executivo e os Assessores integram o gabinete de apoio e assistem o Conselho Diretivo do IPIAAM no desempenho das suas funções.

Artigo 32º

Recrutamento e Provimto

1. O Secretário Executivo é recrutado, por livre escolha do Conselho Diretivo, de entre indivíduos habilitados com curso superior que confere grau de licenciatura, que possuam competência, aptidão, experiência profissional e formação adequada e é provido no cargo em comissão ordinária de serviço.

2. Os Assessores são designados por livre escolha do Conselho Diretivo, de entre indivíduos habilitados com curso superior que confere grau de licenciatura ou não, ou com formação profissional relevante, que possuam competência, aptidão, experiência profissional e formação adequada e são providos no cargo em comissão ordinária de serviço.

Artigo 33.º

Remuneração

A tabela de remuneração dos assessores e do secretário executivo consta do anexo I do presente PCCS e dele faz parte integrante.



Secção IV

Carreira e remuneração do pessoal Técnico e de Investigação

Subsecção I

Estrutura da carreira

Artigo 34º

Pessoal Técnico

1. A carreira do Pessoal Técnico do IPIAAM estrutura-se e desenvolve-se por cargos hierarquizados e organizados por níveis, e exige a observância de requisitos especiais previstos neste diploma.

2. A carreira do pessoal técnico integra os seguintes cargos e níveis:

- a) Técnico, níveis I, II e III;
- b) Técnico sénior, níveis I, II e III;
- c) Técnico Especialista, níveis I, II e III.

Artigo 35º

Pessoal de Investigação

1. Integram a carreira do Pessoal de Investigação, os técnicos cujo desempenho de funções exigem um elevado nível de formação profissional, ou académica em áreas técnicas da aviação civil ou marinha mercante e correspondam às necessidades permanentes do IPIAAM.

2. A carreira do pessoal de investigação integra os seguintes cargos e níveis:

- a) Investigador, níveis I, II e III;
- b) Investigador sénior, níveis I, II e III;
- c) Investigador Especialista, níveis I, II e III.

Subsecção II

Remuneração

Artigo 36º

Remuneração

A tabela de remuneração do pessoal técnico e do pessoal de investigação consta do anexo II do presente PCCS e dele faz parte integrante.

Secção V

Instrumento de desenvolvimento profissional do pessoal técnico e do pessoal de investigação

Artigo 37º

Instrumento de desenvolvimento

1. O desenvolvimento profissional do Pessoal Técnico e Técnico de Investigação do IPIAAM efetua-se através da promoção, mediante concurso, que consiste em:

- a) Mudança de nível; ou
- b) Mudança de cargo.

2. A promoção faz-se no cargo ou nível imediatamente superior ao detido no cargo ou nível de origem;

3. A promoção depende da verificação cumulativa dos seguintes requisitos:

- a) Existência de vaga;
- b) Tempo mínimo de serviço efetivo;
- c) Avaliação de desempenho legalmente exigido;
- d) Formação qualitativa, nos termos do presente diploma;
- e) Aprovação em concurso.

4. O regulamento do concurso de promoção é aprovado por deliberação do Conselho Diretivo do IPIAAM.

5. Sempre que a promoção implique mudança de cargo, o trabalhador promovido será integrado no primeiro nível salarial do novo cargo.

Artigo 38º

Limitações às Promoções

Não são considerados para efeitos de promoção, os trabalhadores que tenham sido punidos, com sanção disciplinar por facto ou ato respeitante ao ano a que se reportam os resultados da avaliação de desempenho.

Subsecção I

Desenvolvimento profissional do pessoal técnico

Artigo 39º

Provimento e Desenvolvimento profissional

1. O Técnico nível I é provido de entre indivíduos habilitados com curso superior que confira o grau mínimo de licenciatura, e com avaliação de desempenho positivo findo o período de estagio probatório de 1 ano, quando exigido.

2. O Técnico nível II é provido de entre Técnicos nível I, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado cinco anos de serviço efetivo com avaliação de desempenho positivo no cargo de Técnico nível I;
- b) Ser aprovado em concurso.

3. O Técnico nível III é provido de entre Técnicos nível II, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado quatro anos de serviço efetivo com avaliação de desempenho positivo no cargo de Técnico nível II;
- b) Ser aprovado em concurso.

4. O Técnico Sénior nível I é provido de entre Técnicos nível III, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado quatro anos de serviço efetivo com avaliação de desempenho positivo no cargo de Técnico nível III;
- b) Curso de pós-graduação de nível de mestrado em área relevante de atuação do IPIAAM;
- c) Ser aprovado em concurso.

5. O Técnico Sénior nível II é provido de entre Técnicos Sénior nível I, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado quatro anos de serviço efetivo com avaliação de desempenho positivo no cargo de Técnico Sénior nível I;
- b) Ser aprovado em concurso.

6. O Técnico Sénior nível III é provido de entre Técnicos Sénior nível II, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado três anos de serviço efetivo com avaliação de desempenho positivo no cargo de Técnico Sénior nível II;
- b) Ser aprovado em concurso.

7. O Técnico Especialista nível I é provido de entre Técnicos Sénior nível III, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado três anos de serviço efetivo com avaliação de desempenho positivo no cargo de Técnico Sénior nível III;



- b) ter ministrado anualmente, pelo menos, uma ação de formação no quadro dos programas de formação contínua da Administração Pública;
- c) Apresentação de um trabalho na área de atuação do IPIAAM em processo de concurso.
- d) Ser aprovado em concurso.

8. O Técnico Especialista nível II é provido de entre Técnicos Especialistas nível I, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado quatro anos de serviço efetivo com avaliação de desempenho positivo no cargo de Técnico Especialista nível I;
- b) Ter ministrado anualmente, pelo menos, uma Ação de formação no quadro dos programas de formação contínua da Administração Pública;
- c) Apresentação de um trabalho na área de atuação do IPIAAM em processo de concurso;
- d) Ser aprovado em concurso.

9. O Técnico Especialista nível III é provido de entre Técnicos Especialistas nível II, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado três anos de serviço efetivo com avaliação de desempenho positivo no cargo de Técnico Especialista nível II;
- b) ter ministrado anualmente, pelo menos, uma ação de formação no quadro dos programas de formação contínua da Administração Pública;
- c) Apresentação de um trabalho na área de atuação do IPIAAM em processo de concurso;
- d) Ser aprovado em concurso.

Subsecção II

Desenvolvimento profissional do pessoal de investigação

Artigo 40º

Provimento e desenvolvimento profissional

1. O Investigador nível I é provido de entre os indivíduos habilitados com curso superior que confere o grau de licenciatura, grado ou formação profissional específica na área da aviação civil ou marinha mercante e com avaliação de desempenho de positivo findo período de estágio probatório de 1 ano, quando exigido.

2. O Investigador nível II é provido de entre Técnicos nível I, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado cinco anos de serviço efetivo com avaliação de desempenho positivo no cargo de Técnico nível I;
- b) Aprovação em concurso.

3. O Investigador nível III é provido de entre Técnicos nível II, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado quatro anos de serviço efetivo com avaliação de desempenho positivo no cargo de Técnico nível II;
- b) Aprovação em concurso.

4. O Investigador Sênior nível I é provido de entre Técnicos nível III, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado quatro anos de serviço efetivo e avaliação de desempenho positivo no cargo de Técnico nível III;
- b) Curso de formação em área de atuação do IPIAAM;
- c) Aprovação em concurso.

5. O Investigador sênior nível II é provido de entre Técnicos Sênior nível I, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado quatro anos de serviço efetivo e avaliação de desempenho positivo no cargo de Técnico Sênior nível I;
- b) Aprovação em concurso.

6. O Investigador sênior nível III é provido de entre Técnicos Sênior nível II, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado três anos de serviço efetivo e avaliação de desempenho positivo no cargo de Técnico Sênior nível II;
- b) Aprovação em concurso.

7. O Investigador especialista nível I é provido de entre Técnicos Sênior nível III, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado três anos de serviço efetivo e avaliação de desempenho positivo no cargo de Técnico Sênior nível III;
- b) Ter ministrado anualmente, pelo menos, uma ação de formação no quadro dos programas de formação contínua do IPIAAM;
- c) Apresentação de um trabalho na área de atuação do IPIAAM em processo de concurso.

8. O Investigador especialista nível II é provido de entre Técnicos Especialistas nível I, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado quatro anos de serviço efetivo e avaliação de desempenho positivo no cargo de Técnico Especialista nível I;
- b) ter ministrado anualmente, pelo menos, uma ação de formação no quadro dos programas de formação contínua do IPIAAM;
- c) Apresentação de um trabalho na área da sua atuação em processo de concurso.

9. O Investigador especialista nível III é provido de entre Técnicos Especialistas nível II, reunidos cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Ter prestado três anos de serviço efetivo e avaliação de desempenho positivo no cargo de Técnico Especialista nível II;
- b) ter ministrado anualmente, pelo menos, uma ação de formação no quadro dos programas de formação contínua no IPIAAM;
- c) Apresentação de um trabalho na área de atuação do IPIAAM em processo de concurso.



Secção VI

Pessoal Assistente Técnico e Apoio Operacional

Subsecção I

Pessoal Assistente Técnico

Artigo 41º

Estrutura da carreira do Pessoal Assistente Técnico

1. A carreira do pessoal Assistente Técnico estrutura-se e desenvolve-se por níveis, e exige a observância de requisitos especiais previstos neste diploma.

2. A carreira do pessoal Assistente Técnico integra os seguintes cargos e níveis:

- a) Nível I;
- b) Nível II;
- c) Nível III;
- d) Nível IV;
- e) Nível V;
- f) Nível VI;
- g) Nível VII;
- h) Nível VIII.

Artigo 42º

Provimento do Pessoal Assistente Técnico

1. O pessoal Assistente Técnico nível I e provido de entre indivíduos com habilitação correspondente a qualificação profissional, mínima, de nível 4, nos termos do Quadro Nacional de Qualificações (QNNQ).

2. O pessoal Assistente Técnico nível II e provido de entre indivíduos com habilitação correspondente a qualificação profissional, mínima, de nível 4, nos termos do Quadro Nacional de Qualificações (QNNQ) e 3 anos de experiência na área de atuação.

3. O pessoal Assistente Técnico nível III e provido de entre indivíduos com habilitação correspondente a qualificação profissional, mínima, de nível 4, nos termos do Quadro Nacional de Qualificações (QNNQ) e 5 anos de experiência na área de atuação.

4. O pessoal Assistente Técnico nível IV e provido de entre indivíduos com habilitação correspondente a qualificação profissional, mínima, de nível 4, nos termos do Quadro Nacional de Qualificações (QNNQ) e 7 anos de experiência na área de atuação.

5. O pessoal Assistente Técnico nível V e provido de entre indivíduos com habilitação correspondente a qualificação profissional, mínima, de nível 4, nos termos do Quadro Nacional de Qualificações (QNNQ) e 9 anos de experiência na área de atuação.

6. O pessoal Assistente Técnico nível VI e provido de entre indivíduos com habilitações correspondentes a qualificação profissional, mínima, de nível 5, nos termos do Quadro Nacional de Qualificações (QNNQ) e 2 anos de experiência na área de atuação.

7. O pessoal Assistente Técnico nível VII e provido de entre indivíduos com habilitações correspondentes a qualificação profissional, mínima, de nível 5, nos termos do Quadro Nacional de Qualificações (QNNQ) e 5 anos de experiência na área de atuação.

8. O pessoal Assistente Técnico nível VIII e provido de entre indivíduos com habilitações correspondentes a qualificação profissional, mínima, de nível 5, nos termos do Quadro Nacional de Qualificações (QNNQ) e 7 anos de experiência na área de atuação.

Subsecção II

Pessoal de Apoio Operacional

Artigo 43º

Estrutura da carreira do pessoal de Apoio Operacional

1. A carreira do Pessoal de Apoio Operacional estrutura-se e desenvolve-se por níveis, e exige a observância de requisitos especiais previstos neste diploma.

2. O cargo profissional do Pessoal de Apoio Operacional é constituído pelos seguintes níveis:

- a) Nível I;
- b) Nível II;
- c) Nível III;
- d) Nível IV;
- e) Nível V; e
- f) Nível VI.

Artigo 44º

Provimento do Pessoal de Apoio Operacional

1. O Pessoal de Apoio Operacional nível I e provido de entre indivíduos com habilitação, mínima, correspondente a 10.º ano de escolaridade;

2. O Pessoal de Apoio Operacional nível II e provido de entre indivíduos com habilitação, mínima, correspondente a qualificação profissional de nível 3, nos termos do Quadro Nacional de Qualificações (QNNQ);

3. O Pessoal de Apoio Operacional nível III e provido de entre indivíduos com habilitação, mínima, correspondente a 10.º ano de escolaridade, formação relevante e carteira profissional na área da sua atividade;

4. O Pessoal de Apoio Operacional nível IV e provido de entre indivíduos com habilitação, mínima, correspondente a qualificação profissional de nível 3, nos termos do Quadro Nacional de Qualificações (QNNQ) e 3 anos de experiência na área de atuação;

5. O Pessoal de Apoio Operacional nível V e provido de entre indivíduos com habilitação, mínima, correspondente a qualificação profissional de nível 3, nos termos do Quadro Nacional de Qualificações (QNNQ), e 5 anos de experiência na área de atuação;

6. O Pessoal de Apoio Operacional nível VI e provido de entre indivíduos com habilitação, mínima, correspondente a qualificação profissional de nível 3, nos termos do Quadro Nacional de Qualificações (QNNQ) e 7 anos de experiência na área de atuação.

Artigo 45.º

Remuneração

A tabela de remuneração do pessoal de apoio operacional e do pessoal assistente técnico consta do anexo III do presente PCCS e dele faz parte integrante.

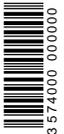
CAPÍTULO V

FORMAÇÃO

Artigo 46º

Formação

1. O IPIAAM, enquadrado na política de desenvolvimento profissional e pessoal dos seus trabalhadores, elaborará anualmente um Plano de Formação tendo em conta as necessidades de formação individual e organizacional.



2. O Plano de Formação terá em conta o Diagnóstico de Necessidades de Formação, as prioridades de formação e as disponibilidades financeiras do IPIAAM.

3. Os conteúdos das formações qualitativas serão adaptados de acordo com as formações de base dos técnicos e apenas em áreas de interesse do IPIAAM.

4. As formações qualitativas devem ser certificadas por entidades competentes.

5. O IPIAAM e o trabalhador beneficiado com a formação assinarão um contrato de formação que incluirá os direitos e deveres das partes.

6. O trabalhador poderá, em qualquer momento, rescindir seu contrato de trabalho desde que reembolse ao IPIAAM o valor investido na formação e comunique a sua decisão com aviso prévio de 3 meses.

7. Sempre que o IPIAAM investir na formação de um trabalhador um montante igual ou superior a 6 meses de salário bruto, assinar-se-á um contrato de formação entre o trabalhador e o IPIAAM obrigando-se o trabalhador, finda a formação, a regressar ao IPIAAM e prestar 2 anos de serviço efetivo por cada seis meses de salário bruto investidos na formação.

CAPÍTULO VI

SISTEMA REMUNERATÓRIO

Subsecção I

Remuneração

Artigo 47.º

Componentes da remuneração

A remuneração ao pessoal do IPIAAM é composta por:

- a) Remuneração base;
- b) Suplementos remuneratórios;

Artigo 48.º

Remuneração Base

1. A remuneração base corresponde ao nível remuneratório do cargo de uma carreira ou em comissão de serviço, salvo nos casos expressamente excetuados por lei.

2. Quando um trabalhador, que integre ou não o quadro de pessoal do IPIAAM, seja requisitado ou nomeado em comissão de serviço para exercer os cargos de assessor, diretor ou secretário Executivo no IPIAAM e seu salário no cargo de origem é superior ao salário em comissão de serviço, manterá seu salário de origem mais o correspondente subsídio de 25% do seu salário base aplicável ao cargo em comissão de serviço.

Artigo 49.º

Suplementos remuneratórios

1. Para além das estabelecidas no Código Laboral, as remunerações adicionais ou complementares dos trabalhadores do IPIAAM são atribuídas em função das particularidades específicas da prestação do trabalho nos termos a regulamentar e fundamentam-se em:

- a) Trabalho extraordinário;
- b) Trabalho noturno;
- c) Trabalho em dias de descanso semanal ou feriados;
- d) Isenção do horário de trabalho;
- e) Trabalho prestado em condições de risco, penosidade ou insalubridade.

2. Podem ser atribuídos suplementos por compensação de despesas feitas por motivos de serviço que se fundamentem, designadamente, em:

- a) Trabalho efetuado fora do local normal de trabalho, que dê direito à atribuição de ajudas de custo, ou outros abonos devidos a deslocações em serviço;
- b) Situações de representação;
- c) Transferência para localidade diversa que confira direito a subsídio de residência ou outro.

3. A fixação das condições de atribuição dos suplementos é estabelecida mediante deliberação do Conselho Diretivo, nos termos previstos no código laboral, sem prejuízo de sua atualização periódica.

Subsecção II

Incentivo Profissional

Artigo 50.º

Incentivo

1. O pessoal assistente técnico e de apoio operacional tem direito a um incentivo profissional, mediante atribuição de um abono de desempenho.

2. O abono desempenho consubstancia um incremento salarial.

Artigo 51.º

Abono de Desempenho

1. O Pessoal Assistente Técnico e de Apoio Operacional tem direito a um abono de desempenho até ao limite máximo de seis.

2. A atribuição do abono de desempenho depende da verificação cumulativa dos seguintes requisitos:

- a) Tempo mínimo de serviço efetivo;
- b) Avaliação de desempenho, positivo;
- c) Formação com a carga horária mínima de vinte horas.

3. A contagem do tempo de serviço para efeitos de atribuição do abono de desempenho é suspensa quando o desempenho for considerado negativo.

Artigo 52.º

Contagem de Tempo de Serviço

1. A contagem de tempo de serviço para atribuição do primeiro abono de desempenho é feita a partir da data da entrada em vigor do presente diploma.

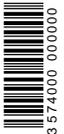
2. A contagem de tempo de serviço para atribuição do segundo abono de desempenho e seguintes é feita a partir do dia em que foi adquirido o direito ao abono de desempenho imediatamente anterior.

Artigo 53.º

Condições para a concessão de Abono de Desempenho

1. O pessoal apoio operacional e o pessoal assistente técnico com 3 anos de serviço efetivo, que tenha ficado posicionado de entre os 20 (vinte) por cento de pontuações mais elevadas do seu grupo de enquadramento profissional e que tenha frequentado com aproveitamento uma formação de no mínimo vinte horas, tem direito a um abono de desempenho que corresponde a 10% (dez por cento) do vencimento base.

2. O pessoal apoio operacional e o pessoal assistente técnico com 7 anos de serviço efetivo, que tenha ficado posicionado de entre os 20 (vinte) por cento de pontuações mais elevadas do seu grupo de enquadramento profissional e que tenha frequentado com aproveitamento uma formação de no mínimo vinte horas, tem direito a um abono de desempenho que corresponde a 15% (quinze por cento) do vencimento base.



3 574000 000000

3. O pessoal de apoio operacional e o pessoal assistente técnico com 12 anos de serviço efetivo, tenha ficado posicionado de entre os 20 (vinte) por cento de pontuações mais elevadas do seu grupo de enquadramento profissional e que tenha frequentado com aproveitamento uma formação de no mínimo vinte horas, tem direito a um abono de desempenho correspondente a 20% (vinte por cento) do vencimento base.

4. O pessoal de apoio operacional e o pessoal assistente técnico com 18 anos de serviço, tenha ficado posicionado de entre os 20 (vinte) por cento de pontuações mais elevadas do seu grupo de enquadramento profissional e que tenha frequentado com aproveitamento uma formação de no mínimo vinte horas, tem direito a um abono de desempenho correspondente a 25% (vinte e cinco por cento) do vencimento base.

5. O pessoal de apoio operacional e o pessoal assistente técnico com 25 anos de serviço efetivo tenha ficado posicionado de entre os 20 (vinte) por cento de pontuações mais elevadas do seu grupo de enquadramento profissional e que tenha frequentado com aproveitamento uma formação de no mínimo vinte horas, tem direito a um abono de desempenho correspondente a 30% (trinta por cento) do vencimento base.

6. O pessoal de apoio operacional e o pessoal assistente técnico com 33 anos de serviço efetivo, com oito avaliações de desempenho de excelente e tenha ficado posicionado de entre os 20 (vinte) por cento de pontuações mais elevadas do seu grupo de enquadramento profissional e que tenha frequentado com aproveitamento uma formação de no mínimo vinte horas, tem direito a um abono de desempenho correspondente a 35% (trinta e cinco por cento) do vencimento base.

Artigo 54º

Efeitos do Abono de Desempenho

1. Os montantes atribuídos como abonos de desempenho são considerados para efeito de cálculo das pensões de aposentação e reforma e, por isso, sujeitos aos descontos nos termos legais.

2. Para efeitos de cálculo do abono de desempenho subsequentes ao primeiro, os montantes atribuídos a este título não são incorporados ao vencimento base.

CAPÍTULO VII

CESSAÇÃO DE FUNÇÕES

Artigo 55º

Formas de Cessação

O exercício de funções do pessoal do IPIAAM cessa nos termos previstos no Código Laboral, e subsidiariamente nos termos do regime aplicável aos funcionários Públicos.

Artigo 56º

Aposentação

1. A aposentação do pessoal do IPIAAM vinculado em regime de emprego rege-se pelo regime de providência social dos trabalhadores por conta de outrem.

2. A aposentação do pessoal do IPIAAM vinculado por nomeação em regime de carreira antes do ano de 2005 rege-se pelo regime de providência social aplicável aos funcionários públicos.

Artigo 57º

Efeitos de cessação de funções

A cessação de funções implica a privação do exercício dos direitos e prerrogativas conferidos ao pessoal em efetividade de funções.

ANEXO I

(a que se referem os artigos 30.º e 33.º do PCCS)

Tabela salarial dos Diretores, Assessores e Secretário Executivo

CARGOS	REMUNERAÇÃO
Diretor	130.000\$00
Assessor	118.000\$00
Secretário Executivo	68.000\$00

ANEXO II

(a que se refere o art.º 36 do PCCS)

Tabela Salarial do Pessoal Técnico e do Pessoal de Investigação do IPIAAM

CARGOS	NÍVEIS	Salário Base [Esc]
Técnico / Investigador Especialista	III	157.524
	II	150.788
	I	141.313
Técnico / Investigador Sénior	III	134.995
	II	126.573
	I	120.256
Técnico / Investigador	III	109.727
	II	103.409
	I	94.987

ANEXO III

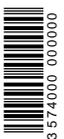
(a que se refere o art.º 45.º do PCCS)

Tabela salarial do pessoal Assistente Técnico e Apoio Operacional do IPIAAM

CARGOS	NÍVEIS	Salário Base [Esc]
Pessoal Assistente Técnico	I	53.324
	II	54.113
	III	54.902
	IV	55.690
	V	56.479
	VI	57.268
	VII	58.056
	VIII	58.845
Pessoal Apoio Operacional	I	15.000
	II	20.465
	III	26.525
	IV	32.586
	V	38.646
	VI	44.705

O Ministro do Turismo e Transportes, *Carlos Jorge Duarte Santos*

O Ministro da Economia Marítima, *Paulo Jorge Lima Veiga*.



**MINISTÉRIO DAS INFRAESTRUTURAS,
DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
E HABITAÇÃO**

Portaria nº 9/2021
de 25 de janeiro

Nota Justificativa/Preâmbulo

A cartografia assume nas sociedades modernas um papel cada vez mais relevante, constituindo-se num suporte imprescindível ao desenvolvimento de actividades de planeamento, ordenamento e gestão do território, de preservação e valorização de recursos naturais e patrimoniais e de promoção e gestão de actividades económicas e sociais.

A cartografia básica e temática produzida pelos serviços centrais competentes com os seus meios ou por recurso à contratação no mercado privado é designada de oficial. A cartografia básica e temática obtida por outras estruturas públicas por contratação no sector privado, não sendo, portanto, oficial, têm de ser sujeitas a um processo de homologação para serem utilizadas para fins públicos.

A homologação é o acto através do qual a autoridade cartográfica nacional competente certifica que uma dada cartografia obtida por uma estrutura pública, com recurso à contratação no sector privado, e também quando requerido por entidades privadas, está em conformidade com os requisitos estabelecidos nas normas técnicas que lhe deram origem, tendo para tal de ser submetida, por amostragem, às verificações necessárias.

Neste sentido, o Decreto-lei n.º 55/2010, de 6 de dezembro, que Estabelece os princípios e as normas a que deve obedecer a produção cartográfica no território nacional, estabeleceu, no n.º 4 do artigo 12.º, que *“as regras de concessão da homologação são aprovadas por Portaria pelo membro do Governo que tutela o serviço central de cartografia, no caso da cartografia básica ou temática que utiliza como suporte cartografia básica ou derivada.”*

Assim,

Ao abrigo do disposto no n.º 4 do art.º 12º do Decreto-lei nº55/2010, de 6 de dezembro;

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e pelo n.º 3 do artigo 264º da Constituição;

Manda o Governo, pelo membro do Governo competente em razão da matéria, o seguinte:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES FUNDAMENTAIS

Artigo 1.º

Objecto

O presente diploma define as regras de concessão da homologação para a cartografia básica e para a temática que utilize como suporte cartografia básica ou derivada.

Artigo 2.º

Âmbito e Aplicação

1. O disposto no presente diploma aplica-se a toda a cartografia básica e temática não oficial, com excepção da cartografia classificada das Forças Armadas.

2. A cartografia produzida ou promovida a sua produção nos termos do n.º 1 do artigo 3.º e do artigo 7.º do Decreto-lei n. 55/2010, de 6 de dezembro, não carece de homologação.

Artigo 3.º

Conceitos

1. Para efeitos do presente diploma entende-se por:

a) Atributos gráficos – elemento de informação alfabético, numérico, ou alfanumérico referente a características dos objectos representados cartograficamente;

b) Cartografia básica – é a cartografia de finalidade múltipla obtida por processos directos de observação e de medição da superfície terrestre, qualquer que seja a escala do seu levantamento;

c) Cartografia derivada – é a cartografia que se forma por processo de adição ou generalização da informação topográfica contida na cartografia básica que lhe dá origem;

d) Cartografia homologada - é aquela que sendo detida por uma entidade pública ou privada seja sujeita, pelo serviço central de cartografia, no caso da cartografia básica, ou em conjunto com o serviço público com competência específica, para o caso da cartografia temática, a um processo de verificação, por amostragem, da sua conformidade em obediência aos requisitos técnicos estabelecidos;

e) Cartografia oficial – é aquela que, seja básica ou temática, foi directamente produzida ou promovida a sua produção pelo organismo público competente para o efeito;

f) Cartografia temática – é a cartografia de finalidade singular, representando fenómenos localizáveis de qualquer natureza, quantitativos ou qualitativos, sobre uma base topográfica mais ou menos simplificada;

g) Completude – processo que, por comparação da cartografia desenhada com os ortofotos que lhe deram origem, permite detectar eventuais omissões, comissões e imperfeições relativas aos objectos representados;

h) Domínio cartográfico – conjunto de objectos representados na cartografia com características semelhantes. Por exemplo, o domínio das construções;

i) Erro de omissão – é o que resulta da ausência de objectos considerados necessários, face aos objectivos e especificações de uma dada representação cartográfica;

j) Erro de comissão – é o que resulta da inclusão de objectos supérfluos ou irrelevantes numa representação cartográfica, face aos seus objectivos e especificações;

k) Erro médio quadrático – medida do desvio entre uma série de valores de uma variável aleatória e o valor verdadeiro, ou tomado como referência;

l) Exactidão – refere-se à conformidade existente entre os valores das coordenadas obtidas por processos cartográficos com os valores reais desses mesmos objectos recolhidos no campo por processos topográficos;

m) *Metadados* - são os dados sobre os dados, ou seja, uma descrição exhaustiva e precisa de elementos que ajudam a caracterizar inequivocamente a informação geográfica;

n) Norma técnica cartográfica - documento estabelecido e aprovado pelo serviço central de cartografia, publicada na sua página na internet, que fornece, para uso comum e repetitivo, regras visando a homogeneidade e a qualidade dos dados cartográficos produzidos pelas entidades públicas;

o) Ortofotocartografia – é a representação cartográfica construída a partir de um conjunto de fotografias ortorectificadas;

p) Fotografias ortorectificadas – processo técnico pela qual se transforma uma representação fotográfica cónica numa representação fotográfica ortogonal;



- q) *Pixel* – é a unidade gráfica básica de dados de imagem. O número e dimensão dos *pixels* determinam a resolução e influenciam a qualidade da imagem;
- r) Topologia – refere-se às relações espaciais existentes entre os objectos representados cartograficamente, como, por exemplo, a conectividade, contiguidade e proximidade.

CAPÍTULO II

PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO

Secção I

Aspectos gerais

Artigo 4.º

Produtos cartográficos sujeitos a homologação

1. São produtos cartográficos sujeitos a homologação:
 - a) Toda a cartografia não oficial cujos direitos sejam detidos por entidades públicas;
 - b) A cartografia básica e temática existente à data de entrada em vigor do presente diploma com base em critérios simplificados; e
 - c) A cartografia concluída após a entrada em vigor do presente diploma e que seja produzida ou promovida por entidades públicas e, quando requerido, por privadas.
2. Entidades privadas detentoras de cartografia básica e/ou temática podem submeter essa cartografia para efeitos de homologação.

Artigo 5.º

Responsabilidade pela homologação

1. A homologação de cartografia básica é da responsabilidade do serviço central de cartografia.
2. Quando se trate de cartografia temática, o processo de homologação, é da responsabilidade do serviço central de cartografia conjuntamente com o serviço público competente na área em causa.

Artigo 6.º

Critérios gerais de homologação

1. Será escolhida uma amostra de, pelo menos, 10% das folhas, ou área equivalente, consoante os parâmetros em análise, abrangendo diferentes áreas do trabalho, quer na sua localização, quer no tipo de conteúdo topográfico, cobrindo todos os domínios da cartografia executada.
2. A verificação da cartografia para efeitos de homologação contempla os aspectos técnicos que se seguem:
 - a) Dimensão do pixel;
 - b) Qualidade da imagem;
 - c) Exactidão posicional planimétrica;
 - d) Exactidão posicional altimétrica;
 - e) Completude e classificação dos elementos topo-cartográficos;
 - f) Representação gráfica dos elementos para efeito de análise topológica;
 - g) Codificação;
 - h) Atributos gráficos;
 - i) Simbologia e edição;
 - j) Ligações geométricas e de conteúdo entre folhas adjacentes;
 - k) Consistência geométrica dos dados topo-cartográficos; e
 - l) *Metadados*.

Artigo 7.º

Início do processo

1. O processo inicia-se com a apresentação ao serviço central de cartografia, pela entidade pública ou privada detentora da cartografia elaborada, de um requerimento solicitando a homologação de uma dada cartografia básica ou temática.
2. O requerimento deve ser acompanhado por uma cópia digital da cartografia, bem como de todos os elementos técnicos referidos no n.º 2 do artigo 6.º, incluído o caderno de encargos e/ou especificação técnica, que lhe deram origem e também dos que resultaram da sua produção.
3. A execução do processo de homologação tem custos suportados pela entidade requerente, sendo os valores constantes do pré-cário público do serviço central de cartografia.
4. O processo de homologação só é iniciado após o pagamento pelo requerente ao serviço central de cartografia.
5. A cartografia existente é homologada com base num conjunto de critérios simplificados.

Artigo 8.º

Prazos

1. A submissão do requerimento referido no n.º 1 do artigo 7.º deve ser apresentado ao serviço central de cartografia até 90 dias após a conclusão do produto cartográfico.
2. A submissão do requerimento referido no n.º 1 do artigo 7.º deve ser apresentada ao serviço central de cartografia para a ortofotocartografia até 150 dias e para a cartografia vectorial até 240 dias após a entrada em vigor da presente Portaria.
3. Ultrapassando os prazos previsto no n.º 1 e 2, o serviço central de cartográfica é competente, para decidir, devidamente fundamentado, pela aceitação do respectivo pedido de homologação.
4. O serviço central de cartografia dispõe de 90 dias para a ortofotocartografia e de 180 dias para a cartografia vectorial, após pagamento pelo requerente, para concluir o processo de homologação e decidir, com base num relatório circunstanciado, pelo seu deferimento ou indeferimento.
5. Ultrapassados os 90 ou os 180 dias sem uma decisão e o correspondente envio do relatório de homologação ao requerente, considera-se tacitamente homologada a cartografia.

Artigo 9.º

Critérios simplificados

1. É passível de homologação da ortofotocartografia e da cartografia vectorial existentes à data de entrada em vigor do presente diploma desde que disponha, ou seja possível reconstituir, o aspecto técnico referido na alínea l) do n.º 2 do artigo 6.º.
2. A homologação pode ser atribuída separadamente, para a cartografia vectorial, aos domínios cartográficos constantes do n.º 6 do artigo 12.º, desde que cumprido o aspecto técnico previsto na alínea l) do n.º 2 do artigo 6.º.

Secção II

Ortofotocartografia

Artigo 10.º

Verificação da amostra

1. A verificação técnica por amostragem da ortofotocartografia contemplada nas alíneas a), b), c) e l) do n.º 2 do artigo 6.º.
2. A verificação técnica concretiza-se em duas fases, a primeira constituída pelas alíneas a) e b) e a segunda pelas alíneas c) e l) do n.º 2 do artigo 6.º.



3. O incumprimento dos requisitos técnicos inerentes às alíneas a) e b) e c) e d), do n.º 2 do artigo 6.º são individualmente ou em conjunto razões justificadas e suficientes para indeferir a homologação da ortofotocartografia.

4. A segunda fase só se inicia após a aprovação da primeira e a ortofotocartografia é homologada desde que obedeça aos critérios de aceitação estabelecidos no artigo seguinte.

Artigo 11.º

Critérios de aceitação

1. A avaliação da alínea a) do n.º 2 do artigo 6.º decorre da comparação do valor do *pixel* da amostra com o estabelecido no Caderno de Encargos.

2. Se houver valores de *pixel* na amostra superiores aos valores estabelecidos a ortofotocartografia será rejeitada.

3. A qualidade da imagem da ortofotocartografia terá de respeitar as características radiométricas e de densidade das fotografias originais.

4. Se houver variações nítidas na comparação visual entre as imagens originais e a amostra a ortofotocartografia será rejeitada.

5. Para verificação técnica do parâmetro na alínea c) do n.º 2 do artigo 6.º serão coordenados no terreno, por métodos directos com GPS ou outros igualmente rigorosos, 20 pontos, ou mais, pela área abrangida por 10 folhas do projecto e verificadas as discrepâncias para efeitos do cálculo da exactidão posicional.

6. O número total de pontos a coordenar no terreno resultará do quociente inteiro por excesso obtido pela divisão do número total de folhas por 10, multiplicado por, pelo menos, 20 pontos.

7. Os valores obtidos têm de respeitar o previsto no Caderno de Encargos para a precisão planimétrica. A fórmula a utilizar no cálculo do Erro Médio Quadrático é:

$$EMC_{xy} = \sqrt{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (x_{iT} - x_{iC})^2 + (y_{iT} - y_{iC})^2}$$

Em que:

n = número de pontos da amostra;
 x_{iT}, y_{iT} = coordenadas planimétricas obtidas pela fiscalização, para o ponto i;
 x_{iC}, y_{iC} = coordenadas planimétricas do mesmo ponto no Ortofoto.

8. Para avaliação da alínea l) do n.º 2 do artigo 6.º, será verificada a existência no mínimo dos *metadados* considerados obrigatórios.

9. Não será admitido qualquer falta ou erro, se tal se verificar a ortofotocartografia será rejeitada.

Secção III

Cartografia vectorial

Artigo 12.º

Verificação da amostra

1. A verificação técnica por amostragem da cartografia vectorial contempla as alíneas c) a l) do n.º 2 do artigo 6.º.

2. A verificação técnica realiza-se em duas fases, a primeira constituída pela alínea c), d) e l) e a segunda pelas alíneas e) a k) do n.º 2 do artigo 6.º.

3. O incumprimento dos requisitos técnicos inerentes às alíneas c), d) e l) do n.º 2 do artigo 6.º são, individualmente ou em conjunto, razões justificadas e suficientes para indeferir a homologação da cartografia.

4. A segunda fase só se inicia após a aprovação da primeira e a cartografia é homologada desde que obedeça aos critérios de aceitação estabelecidos no artigo 13.º.

5. A verificação técnica referida no n.º 2 pode ser realizada para a totalidade da cartografia e/ou pelos domínios cartográficos estabelecidos no n.º 6, podendo, portanto, a homologação ser realizada para a totalidade da cartografia ou parcialmente para os domínios cartográficos que forem considerados.

6. Consideram-se para efeitos de homologação os seguintes domínios cartográficos:

- a) Altimetria;
- b) Hidrografia;
- c) Rede viária;
- d) Toponímia;
- e) Construções;
- f) Vegetação; e
- g) Entre outros.

Artigo 13.º

Critérios de aceitação

1. Para verificação dos parâmetros das alíneas c) e d) do n.º 2 do artigo 6.º serão coordenados no terreno, por métodos directos com GPS ou outros igualmente rigorosos, 30 pontos, ou mais, pela área abrangida por 10 folhas do projeto e verificadas as discrepâncias para efeitos do cálculo da exactidão posicional.

2. O número total de pontos resultará do quociente inteiro por excesso, obtido pela divisão do número total de folhas por 10, multiplicado por, pelo menos, 30 pontos.

3. Os valores obtidos têm de respeitar o previsto no Caderno de Encargos para a precisão planimétrica e altimétrica.

4. As fórmulas a utilizar no cálculo do Erro Médio Quadrático são, para a:

a) Planimetria

$$EMC_{xy} = \sqrt{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (x_{iT} - x_{iC})^2 + (y_{iT} - y_{iC})^2}$$

Em que:

n = número de pontos da amostra;
 x_{iT}, y_{iT} = coordenadas planimétricas obtidas pela fiscalização, para o ponto i;
 x_{iC}, y_{iC} = coordenadas planimétricas do mesmo ponto no ortofoto.

b) Altimetria

$$EMC_z = \sqrt{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (z_{iT} - z_{iC})^2}$$

Em que:

n = número de pontos da amostra;
 z_{iT} = coordenada altimétrica obtida pela fiscalização, para o ponto i;
 z_{iC} = coordenada altimétrica do mesmo ponto no ortofoto.

5. Para verificação do parâmetro da alínea e) do n.º 2 do artigo 6.º serão construídas tabelas de omissão/comissão e classificação com a discriminação dos domínios cartográficos, sendo que mais de 5% de erros determina a rejeição da cartografia ou do domínio cartográfico.

6. Para verificação do parâmetro da alínea f), do n.º 2 do artigo 6.º serão avaliadas a falta de pontos nos cruzamentos entre linhas e de áreas com linhas, incluindo entre domínios cartográficos diferentes, a existência de áreas não fechadas e outras incorrecções tipo interrupções, laços, faltas ou excessos nos comprimentos de segmentos nas intersecções e caso seja identificada alguma incorrecção determina a rejeição da cartografia ou do domínio cartográfico.



7. Caso seja identificada alguma incorrecção para os parâmetros referidos nas alíneas *g)*, *h)* e *j)* do n.º 2 do artigo 6.º, determina a rejeição da cartografia ou do domínio cartográfico.

8. Para a avaliação do parâmetro na alínea *i)* do n.º 2 do artigo 6.º, será admitida uma percentagem de até 5% de erros por domínio cartográfico, caso contrário determina a rejeição da cartografia ou do domínio correspondente.

9. Para avaliação do parâmetro na alínea *k)* do n.º 2 do artigo 6.º será verificada a consistência geométrica dos dados, com especial ênfase na análise da constância da cota dos pontos das curvas de nível, da coerência das cotas das linhas de água, da intersecção curvas de nível-linhas de água, da coerência planimétrica das curvas de nível, em relação a linhas de água, estradas, edifícios e outros elementos cartográficos, definidores do relevo, como muros de suporte, socacos, escarpados, aterros, entre outros, e caso seja identificada alguma incorrecção determina a rejeição da cartografia ou do domínio cartográfico.

10. Para a avaliação do parâmetro na alínea *l)* do n.º 2 do artigo 6.º, será verificada a existência, no mínimo, dos *metadados* considerados obrigatórios, não sendo admitida qualquer falta ou erro, o que, a acontecer, determina a rejeição da cartografia ou do domínio cartográfico.

CAPÍTULO III

Disposições finais e transitórias

Artigo 14.º

Cartografia utilizável para fins públicos

1. Fica autorizada a utilização de cartografia não homologada, desde que não exista cartografia oficial, durante o período de 270 dias após a entrada em vigor da presente Portaria.

2. Findo o período referido só é passível de utilização para fins públicos cartografia oficial, nos termos do n.º 1 do artigo 3.º do Decreto-lei n.º 55/2010, de 6 de dezembro, e homologado, nos termos estabelecidos pelo presente diploma.

Artigo 15.º

Produção de cartografia por entidades públicas

1. A produção cartográfica executada nos termos do artigo 9.º do Decreto-lei n.º 55/2010, de 6 de dezembro, obedece às normas técnicas disponibilizadas na página do serviço central de cartografia.

2. Na falta das normas técnicas referidas no n.º 1 e até à sua elaboração pelo serviço central de cartografia, devem as estruturas públicas promotoras da cartografia contactar previamente aquele serviço para receberem orientações técnicas que assegurem a adequada qualidade e homogeneidade dos diferentes produtos cartográficos a produzir.

Artigo 16.º

Prazo

No prazo de um ano, a contar da publicação do presente diploma, o serviço central de cartografia disponibiliza na sua página da Internet as normas cartográficas referentes às escalas 1:10 000; 1:2 000 e 1:1 000.

Artigo 17.º

Serviço Central de Cartografia

Para efeitos do presente diploma, o serviço central de cartografia é o departamento governamental que, nos termos da orgânica do Governo, é o responsável pela cartografia ou outra entidade pública dotada de autonomia que vier a ser especialmente criada pelo Governo para assumir aquelas atribuições.

Artigo 18.º

Entrada em vigor

A presente Portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Gabinete da Ministra das Infraestruturas, do Ordenamento do Território e Habitação, aos 7 de janeiro de 2021. — A Ministra, *Eunice Andrade da Silva Spencer Lopes*.

Portaria nº 10/2021

de 25 de janeiro

Nota justificativa

A Lei n.º 60/VIII/2014, 23 de abril, que estabelece o regime jurídico das operações urbanísticas, designadamente o loteamento, a urbanização, a edificação e a utilização e conservação de edifícios, alterada pela Lei n.º 42/IX/2018 de 5 de dezembro, determinou no seu n.º 8 do artigo 36.º que “por cada lote resultante das operações de loteamento deve ser emitido, pela Câmara Municipal territorialmente competente, uma Planta de Localização, devidamente georreferenciada e obedecendo às características e modelo a aprovar Portaria do membro do Governo responsável pelo ordenamento do território”.

Com efeito, a Planta de Localização é uma representação gráfica, utilizada para aprovação, execução dos projetos arquitetónicos, sendo também, um documento importante para a localização administrativa do prédio, a determinação dos respetivos limites e a obtenção de informações relativamente aos índices e parâmetros urbanísticos existentes numa determinada parcela do solo.

Nesta perspetiva, reconhecendo a importância da Planta de Localização, no contexto da gestão do solo e, por forma a garantir, uma uniformização entre os municípios no tratamento das questões relacionadas com a sua emissão, o membro do Governo responsável pelo ordenamento do território, aprova o presente diploma que visa criar um modelo único da Planta de Localização a serem adotadas pelas Câmaras Municipais.

Assim,

Ouvida a Associação Nacional dos Municípios de Cabo Verde, os Municípios e outras entidades da administração direta e indireta do Estado competentes em razão da matéria;

Ao abrigo do disposto no n.º 8 do art.º 36.º da Lei n.º 60/VIII/2014, 23 de abril, alterada pela Lei n.º 42/IX/2018 de 5 de dezembro;

No uso da faculdade conferida pela alínea *b)* do artigo 205º e pelo n.º 3 do artigo 264º da Constituição;

Manda o Governo, pelo membro do Governo competente em razão da matéria, o seguinte:

Artigo 1º

Objeto

O presente diploma aprova o modelo da Planta de Localização, a ser emitido pela Câmara Municipal territorialmente competente, que consta do anexo à presente Portaria dela fazendo parte integrante.

Artigo 2º

Regulamento municipal

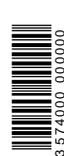
Os Municípios, por deliberação da Assembleia Municipal, podem aprovar um modelo contendo os elementos mínimos e obrigatórios da Planta de Localização referido no artigo 1º, com alterações adaptadas às suas especificidades.

Artigo 3.º

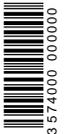
Entrada em vigor

A presente Portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Gabinete da Ministra das Infraestruturas, do Ordenamento do Território e Habitação, na Praia, aos 7 de novembro de 2020. — A Ministra, *Eunice Andrade da Silva Spencer Lopes*.



3 574000 000000



I SÉRIE
BOLETIM
OFICIAL

Registo legal, nº 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001

Endereço Electronico: www.incv.cv



Av. da Macaronésia, cidade da Praia - Achada Grande Frente, República Cabo Verde
C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09
Email: kioske.incv@incv.cv / incv@incv.cv

I.N.C.V., S.A. informa que a transmissão de actos sujeitos a publicação na I e II Série do Boletim Oficial devem obedecer as normas constantes no artigo 28º e 29º do Decreto-lei nº 8/2011, de 31 de Janeiro.