



PARTE D

CONSELHO SUPERIOR DA MAGISTRATURA

Despacho (extrato) n.º 8919/2018

Por despacho do Exmo. Senhor Vice-Presidente do Conselho Superior da Magistratura, de 31 de agosto de 2018, no uso de competência

delegada, é a Exma. Senhora Juíza Conselheira do Supremo Tribunal de Justiça, Dra. Fernanda Isabel de Sousa Pereira, desligada do serviço para efeitos de aposentação/jubilção.

31 de agosto de 2018. — O Juiz-Secretário do Conselho Superior da Magistratura, *Carlos Castelo Branco*.

311626873



PARTE E

AUTORIDADE DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

Deliberação n.º 1025/2018

Linhas de Orientação para a implementação da alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

É objetivo da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) criar um ambiente regulatório mais favorável e facilitador do desenvolvimento integrado e eficiente do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes, bem como do investimento estruturante no tecido produtivo, de forma a promover o crescimento económico e do emprego, e o desenvolvimento de uma mobilidade sustentável como expressão de cidadania.

Nesse sentido, a promoção da competitividade do setor portuário é uma das linhas mestras da atuação da AMT, também, e desde logo, porque o próprio Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, ainda que emitido noutra contexto, estabelece que o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais é um instrumento de desenvolvimento dos portos que deve contribuir para alcançar uma quota significativa no mercado internacional de serviços portuários, melhorar o desempenho da estrutura portuária, bem como melhorar a sua produtividade.

Por outro lado, importa assegurar o funcionamento eficiente dos mercados, de modo a garantir a equilibrada concorrência entre as empresas e a sã concorrência entre os agentes económicos, tal como previsto na Constituição da República Portuguesa, bem como pugnar pela aplicação do princípio da equivalência, no que se refere à relação custo-benefício entre a taxa e a prestação administrativa que visa compensar.

Sem prejuízo da ponderação sobre a necessidade de reavaliação do enquadramento legislativo e regulamentar do setor marítimo-portuário, a definição de um procedimento claro, objetivo e sistematizado de remessa de informação relevante, assim como de explicitação do racional subjacente à aprovação de propostas apresentadas pelas Administrações Portuárias é essencial para o exercício das obrigações legais e estatutárias da AMT, com o objetivo de melhor servir o interesse público sem descurar os interesses dos stakeholders.

Nestes termos, e de acordo com o Plano de Atividades da AMT para 2017, foram elaboradas as “Orientações para a elaboração de propostas de revisão de regulamentos de tarifas das administrações portuárias para 2018” elaboradas ao abrigo do disposto na alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio (doravante referido como Estatutos), que determina que a AMT tem a atribuição de “analisar, apreciar e aprovar anualmente as propostas de regulamentos de tarifas de cada uma das administrações portuárias”. Estas Orientações, que mereceram a concordância daquelas entidades, determinaram as informações e os documentos que deveriam ser enviadas pelas administrações portuárias.

Após aplicação das referidas Orientações na revisão dos regulamentos de tarifas das administrações portuárias para 2018, a AMT considerou estar em condições de propor um novo documento com linhas de orientação, para dar cumprimento à obrigação legal prevista no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, de base mais duradoura, que, para além da definição da documentação e das informações relevantes a enviar pelas administrações portuárias, incluiu ainda a definição da metodologia de

avaliação de referência a aplicar anualmente às propostas de revisão dos regulamentos de tarifas, que submeteu a consulta pública, nos termos do Código do Procedimento Administrativo, e da alínea f) do n.º 1 do artigo 5.º e do artigo 6.º dos Estatutos.

Ora, a avaliação da AMT engloba diversas análises: a análise do contexto macroeconómico, nacional e internacional, nomeadamente da Zona Euro; a análise da atividade, que traduz o comportamento global do Sistema Portuário do Continente; a análise de todos os documentos e contributos enviados pelas administrações portuárias; bem como a análise do enquadramento legal, nacional e europeu, da estratégia empresarial de cada administração portuária, da estratégia nacional e europeia para o setor, e de outros circunstancialismos locais, nacionais e internacionais.

Após consideração de todos os elementos acima referidos, a AMT analisa em maior detalhe os documentos que permitem perceber a evolução das principais rubricas de gastos e rendimentos e a relação entre a evolução das tarifas e dos resultados. Esta análise e respetiva metodologia de avaliação de referência visam alcançar uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário. Assim, considerando que:

a) A União Europeia considera que a plena integração dos portos em cadeias logísticas e de transporte sem descontinuidades é necessária para o crescimento e para a utilização e funcionamento mais eficientes da rede transeuropeia de transportes e do mercado interno;

b) A Comissão Europeia, através da sua comunicação de 23 de maio de 2013 “Portos: um motor para o crescimento”, propôs medidas de simplificação e transparência administrativa que promovem a eficiência, sustentabilidade e competitividade das cadeias logísticas e de transporte;

c) Sem prejuízo da autonomia das administrações portuárias, no estabelecimento de uma estrutura e nível de taxas portuárias, de acordo com a sua própria estratégia comercial e de investimento, a promoção de procedimentos claros, transparentes, simples, equitativos e não discriminatórios por todas as entidades competentes pode contribuir para a qualidade e a eficiência dos serviços prestados, para um clima mais favorável ao investimento, para a manutenção e para o desenvolvimento da infraestrutura e das instalações dos serviços, assim como facilitar toda a cadeia logística em todos os modos de transporte de mercadorias e assegurar a fiscalização por uma autoridade independente;

d) A missão da AMT, nos termos da Lei-Quadro das entidades reguladoras independentes, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e dos seus Estatutos, tem por objetivo criar um ambiente regulatório mais favorável e facilitador do desenvolvimento integrado e eficiente do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes, bem como do investimento estruturante no tecido produtivo, do crescimento económico e do emprego e do desenvolvimento de uma mobilidade sustentável de elevada qualidade como expressão de cidadania;

e) Nos termos dos seus Estatutos, compete à AMT, além de analisar, apreciar e aprovar anualmente as propostas de regulamentos de tarifas de cada uma das administrações portuárias, nomeadamente:

i) Assegurar os mecanismos de acompanhamento e avaliação dos níveis de serviço e de funcionamento dos mercados, das empresas nos setores regulados e na economia em geral, bem como de supervisão do cumprimento de objetivos económico-financeiros, quando tal for definido por instrumentos legais ou contratuais;

ii) Definir regras e princípios gerais relativos à estrutura de custeio e formação de preços e tarifas nos setores regulados, emitindo parecer sobre as propostas de regulamentos de tarifas e de outros instrumentos tarifários, designadamente quando estas se encontrem relacionadas com obrigações de serviço público;

iii) Assegurar a objetividade das regras de regulação e a transparência das relações entre operadores e entre estes e os consumidores/utilizadores;

iv) Promover e defender a concorrência no setor da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais, marítimos, ferroviários, e no setor dos portos comerciais e respetivas infraestruturas;

v) Emitir instruções vinculativas no âmbito da simplificação, transparência e harmonização de tarifários praticados pelas administrações portuárias, promovendo e defendendo a concorrência entre os portos nacionais, e determinar a correção de irregularidades na atividade tarifária das administrações portuárias;

vi) Promover a avaliação dos níveis de serviço das administrações portuárias, designadamente em matéria tarifária.

f) O Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais, aprovado por decreto-lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 129/2010, de 7 de dezembro, e n.º 6/2017, de 6 de janeiro, define fatores e procedimentos que presidem à atualização das taxas das autoridades portuárias.

Nos termos da alínea f) do n.º 1 e da alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT, e dos artigos 10.º e 11.º do Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, o Conselho de Administração da AMT aprova as “Linhas de Orientação para a implementação da alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio”, nos seguintes termos:

I — Documentação Justificativa da Proposta

1 — Cada administração portuária deve remeter à AMT a proposta de revisão tarifária acompanhada da respetiva memória justificativa, a qual deve conter os elementos a seguir indicados:

1.1 — Descrição e justificação da política tarifária — informação sobre a política tarifária prosseguida, os princípios económicos relevantes utilizados, designadamente racionalização dos custos, melhoria do desempenho, captação de mercados, eliminação de défices, entre outros, bem como outras considerações pertinentes para o entendimento da proposta do novo tarifário.

1.2 — Descrição das principais ações empreendidas e os correspondentes resultados relativamente a ganhos de eficiência, quantificando os benefícios diretos e mencionando os benefícios indiretos transferidos para os utilizadores com a aplicação do regulamento em revisão ou atualização.

1.3 — Informação sobre a estratégia empresarial prosseguida, sobre o impacto esperado da atualização das taxas nos respetivos proveitos e o modo como são concretizados os princípios do sistema tarifário dos portos do continente, nomeadamente:

a) Melhoria da competitividade e o aumento da quota do mercado internacional de serviços portuários;

b) Melhoria do desempenho dos recursos humanos e das infraestruturas e equipamentos portuários, otimizando a sua utilização conjunta;

c) Racionalização dos custos fixos e variáveis e o ajustamento das receitas para que, de forma progressiva, estas assegurem a recuperação daqueles e contribuam para o financiamento dos investimentos;

d) Maior transparência no sistema, permitindo o apuramento de indicadores de desempenho;

e) Harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário;

f) Equivalência no que se refere à relação custo-benefício entre a taxa e o serviço ou prestação administrativa que visa compensar.

1.4 — Contas de exploração analítica por áreas de negócio e tipos de serviço:

a) Áreas de negócio: elaboração do quadro apresentado no anexo 1 para cada um dos anos N-2, N-1, N e N+1, permitindo enquadrar a prestação de serviços no âmbito do regulamento de tarifas nos restantes negócios das administrações portuárias;

b) Tipos de serviço: elaboração do quadro apresentado no anexo 2 para cada um dos anos N-2, N-1, N e N+1, permitindo obter informação sobre receitas e custos associados a cada tipo de serviço previsto no regulamento em revisão/atualização.

1.5 — Demonstrativo das alterações dos gastos operacionais e da evolução do índice de preços ou tarifas dos serviços públicos tendo em vista situar as alterações tarifárias portuárias no contexto da evolução

de outros tarifários ou preços, para os anos N-2, N-1, N e N+1 (quadro apresentado no anexo 3):

a) Reajuste salarial da administração portuária;

b) Reajuste dos custos das mercadorias vendidas e matérias consumidas (combustíveis e outros materiais);

c) Reajuste de fornecimentos e serviços externos (eletricidade, água, saneamento, manutenção e reparação e outros fornecimentos e serviços externos).

1.6 — Quadro comparativo das tarifas portuárias em vigor nos anos N-1 e N e proposta para o ano N+1, e proveitos realizados, estimados ou previstos que lhes estão associados (quadro apresentado no anexo 4).

1.7 — Relatórios de prestação anual de contas do ano N-2 ou N-1 — Relatório e contas, Relatório e parecer do fiscal único, Relatório de auditoria externa, Certificação legal de contas e Relatório de Governo da Sociedade/Sustentabilidade.

1.8 — Elementos de planeamento e programação para os anos N e N+1:

a) Plano de atividades e orçamentos (exploração e investimento);

b) Plano de investimentos e respetivas fontes de financiamento.

1.9 — Elementos comparativos das principais taxas com as correspondentes de outros portos concorrentes.

1.10 — Nota síntese dos procedimentos de consulta a entidades interessadas no âmbito da atualização do regulamento de tarifas, designadamente das comunidades portuárias, onde constem os seguintes elementos:

a) Documentação sujeita a consulta;

b) Meios utilizados na audiência, prazo de consulta (se consulta direta, listar as entidades e respetivos endereços) e justificação do procedimento adotado;

c) Contributos recebidos e respetiva apreciação pela administração portuária, bem como indicação de eventuais alterações na proposta de regulamento que tenham sido introduzidas na sequência da consulta;

d) Outros elementos considerados relevantes.

2 — As propostas de atualização tarifária devem ser remetidas à AMT até 30 de agosto do ano N, acompanhadas dos elementos mencionados, devendo os quadros em anexo ser remetidos em formato editável para o e-mail: ds@amt-autoridade.pt. Em 2018 a data de referência é 15 de setembro.

3 — Sempre que as propostas e respetivos anexos não possam cumprir, formal ou substancialmente, com as orientações supra, as administrações portuárias deverão justificar tal impossibilidade, e disponibilizar informação alternativa que possa dar cumprimento aos objetivos em causa, bem como tomar as necessárias medidas para suprir a lacuna com a brevidade possível.

II — Avaliação

1 — A avaliação das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas é efetuada num contexto da rentabilidade das administrações portuárias, em termos da atividade global nas diversas áreas de negócio e, fundamentalmente, dos serviços a que se refere a atividade de movimentação de cargas no perímetro do previsto no regulamento de tarifas em revisão.

2 — O referencial desta avaliação é a Taxa de rentabilidade de referência (TRR), definida em função de variáveis exógenas ao setor marítimo-portuário, conforme metodologia a seguir apresentada, e atualizada anualmente pela própria evolução desses fatores, que contextualizará a análise das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas apresentadas pelas administrações portuárias, que deverão contribuir para a convergência entre as respetivas taxas de rentabilidade e a TRR, podendo a análise subjacente considerar razões ponderosas que forem eventualmente invocadas pelas administrações portuárias.

3 — O apuramento da TRR é o resultado da equação de três variáveis distintas, a saber:

a) A taxa de juro de refinanciamento (taxa referencial) fixada pelo Banco Central Europeu (BCE);

b) O acréscimo à taxa referencial do BCE previsto no §5.º do artigo 102.º do Código Comercial, para a determinação da taxa de juros comerciais; e

c) As taxas de variação do índice harmonizado de preços no consumidor (IHPC) previstas pelo Banco de Portugal, para o ano em curso e seguinte, estruturadas de forma a obter parcelas seguintes.

3.1 — Taxa base: taxa de juros comerciais

a) Esta parcela reflete o estipulado no Decreto-Lei n.º 62/2013, de 10 de maio, que estabelece medidas contra os atrasos no pagamento de transações comerciais, transpondo a Diretiva n.º 2011/7/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, e altera o artigo 102.º

do Código Comercial, que no seu §5.º passa a estabelecer que “no caso de transações comerciais sujeitas ao Decreto-Lei n.º 62/2013, de 10 de maio, a taxa de juro referida no parágrafo terceiro não poderá ser inferior ao valor da taxa de juro aplicada pelo Banco Central Europeu à sua mais recente operação principal de refinanciamento efetuada antes do 1.º dia de janeiro ou julho, consoante se esteja, respetivamente, no 1.º ou no 2.º semestre do ano civil, acrescida de oito pontos percentuais”.

b) Nos termos desta disposição do citado diploma, bem como da Portaria n.º 277/2013, de 26 de agosto, que o regulamenta, os valores das taxas de juros comerciais são fixados semestralmente por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e da Justiça, e publicados no início de cada semestre na 2.ª série do *Diário da República*, por avisos da Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTf).

c) Para o presente processo de determinação da TRR será utilizado o valor que for definido pela DGTf para os segundos semestres de cada ano.

3.2 — Incorporação da taxa de variação do IHPC

a) Considerando que, por um lado, o processo de revisão dos regulamentos de tarifas das administrações portuárias decorre no ano anterior àquele em que produzirá efeitos, e, por outro, que o apuramento da rentabilidade média das administrações portuárias é efetuado a partir dos elementos económicos adquiridos até ao ano anterior, considera-se relevante que a TRR incorpore as taxas de variação do índice harmonizado de preços no consumidor (IHPC) para o ano em que é apresentada a proposta de revisão do regulamento de tarifas e para o ano seguinte;

b) Para este efeito serão consideradas as projeções efetuadas pelo Banco de Portugal e divulgadas no boletim económico de junho, considerando a do ano da apresentação das propostas (ano N) multiplicada pelo fator 1 e a do ano de vigência dos regulamentos de tarifas (ano N+1) multiplicada pelo fator 0,5, de forma a corresponder ao ponto médio deste ano.

3.3 — Cobertura do risco de alterações do mercado e do reforço da estrutura económica e financeira

a) A terceira parcela preconiza o robustecimento da estrutura económica e financeira das administrações portuárias e da sua capacidade de endividamento, bem como a cobertura do risco de flutuações de mercado, considerando a multiplicidade de fatores que condicionam a atividade portuária, relativamente aos quais as administrações portuárias não detêm controlo absoluto;

b) O valor a equacionar nesta parcela é função do valor da taxa base e considera-se adequado que corresponda a 50 % do seu valor.

4 — O valor da TRR para 2019 de acordo com a metodologia de referência apresentada é de 14,15 %, conforme tabela seguinte:

Rubricas	Ref.ª 2018	Valor
1) Taxa base (taxa de juros comerciais - cfr. DL 62/2013)		
• Referencial do BCE [0%]	0%	
• Acréscimo previsto no §5º do artigoº 102º, do Código Comercial	8%	8,00%
2) Taxa de variação do IHPC (previsão do BdP)		
• Taxa prevista para o Ano N (x fator 1)	1 x 1,4%	
• Taxa prevista para o Ano N+1 (x fator 0,5)	0,5 x 1,5%	2,15%
3) Cobertura do risco de mercado e reforço da estrutura: 50% de 1)	0,5 x 8%	4,00%
4) Taxa de Rentabilidade de Referência (1 + 2 + 3)		14,15%

5 — Taxa de rentabilidade bruta média (TRBM) das administrações portuárias

5.1 — A análise da rentabilidade das administrações portuárias, a contextualizar com a TRR, é efetuada tendo presentes as demonstrações de resultados dos três exercícios anteriores (anos N-3, N-2, N-1) ao exercício da apresentação da proposta de revisão dos regulamentos de tarifas (ano N), apuradas nos termos do Sistema de Normalização Contabilística (SNC) e designada TRBM das administrações portuárias. Os valores a considerar são:

a) VR — Volume de Rendimentos (Classe 7 do SNC), deduzidos dos rendimentos que eventualmente venham a ser considerados no âmbito da aplicação do referido no ponto 5.2.b) seguinte;

b) REaI — Resultados do Exercício antes de Impostos; e

c) RGnE — Rendimentos e Gastos não Elegíveis, associados a rubricas não relacionadas com a exploração das atividades de movimentação de carga.

5.2 — O valor da rubrica RGnE será o resultante da soma algébrica correspondente aos:

a) Valores afetos às rubricas do SNC: 65 — Perdas por Imparidade, 66 — Perdas por Reduções de Justo Valor, 67 — Provisões do Período,

69 — Gastos e Perdas de Financiamento, 73 — Variações nos Inventários da Produção, 74 — Trabalhos para a Própria Entidade, 75 — Subsídios à Exploração, 76 — Reversões, 77 — Ganhos por Aumentos de Justo Valor, 79 — Juros, Dividendos e Outros Rendimentos Similares, e das contas das rubricas 68 e 78 que forem identificadas como associadas a imparidades e outras correções extraordinárias dos exercícios;

b) Valores das rubricas 61 a 64 e 71 a 74 relativas a outras áreas de negócios não relacionadas com a movimentação de carga, desde que suportados devida e adequadamente por documentação de contabilidade analítica de custos.

5.3 — Os valores registados nestas contas relativas a cada um dos exercícios serão ponderadas com os coeficientes de 1, 5 e 10, respetivamente para os exercícios N-3, N-2 e N-1.

5.4 — A TBMR das administrações portuárias será a correspondente à média ponderada (pelos coeficientes referidos) das rentabilidades apuradas pelo quociente entre a soma algébrica dos Resultados do Exercício antes de Impostos e dos valores das contas referidas em 3), isto é, a soma algébrica de REaI_i + RGnE_i para cada um dos três exercícios, e o Volume dos Rendimentos VR_i.

6 — A análise da TBMR no sentido da convergência com a TRR constituirá o contexto da apreciação da revisão dos regulamentos de tarifas, na qual, e na medida em que o suporte informativo de natureza contabilística o permitir, serão avaliados individualmente os diversos serviços prestados no âmbito da atividade de movimentação de carga, nomeadamente a utilização do porto pelo navio (TUP Navio), a pilotagem, o reboque, a amarração, a movimentação de carga propriamente dita e a armazenagem.

7 — No entanto, serão igualmente tidos em consideração outros fatores, tendo também presentes os fundamentos e contributos apresentados pelas administrações portuárias no sentido de justificar as propostas de atualização das respetivas taxas, na senda da observação dos princípios do equilíbrio entre os seus valores e dos custos suportados para a prestação dos serviços subjacentes, numa perspetiva de aplicação do princípio do utilizador/pagador.

8 — Esta metodologia consubstancia-se numa orientação de avaliação de âmbito objetivo, mas a sua aplicação prática será sempre concomitante com a apreciação de outros fatores, nomeadamente o enquadramento legal nacional, europeu e internacional, a estratégia empresarial de cada administração portuária e ainda a estratégia nacional e europeia para o setor, pelo que assume um caráter de referência e não de aplicação automática.

III — Disposições Adicionais

1 — Os órgãos da AMT e os seus trabalhadores, bem como os prestadores de serviços e seus colaboradores, estão sujeitos aos deveres de diligência e sigilo, nos termos do artigo 48.º dos seus Estatutos.

2 — Os representantes legais das empresas ou outras entidades destinatárias da atividade da AMT e as pessoas que colaborem com aquelas estão obrigadas, nos termos do artigo 8.º dos Estatutos da AMT, a prestar toda a colaboração que lhes seja solicitada para o cabal desempenho das suas funções, designadamente as informações e documentos, os quais devem ser fornecidos no prazo estabelecido pela AMT, que não pode ser superior a 30 dias.

3 — A AMT pode, no exercício dos seus poderes de regulação, supervisão, fiscalização e sancionatórios e ao abrigo do n.º 5 do artigo 34.º dos Estatutos:

a) Fiscalizar e auditar a aplicação do enquadramento legal e regulamentar, incluindo a decorrente das presentes Linhas de Orientação e proceder às necessárias inspeções e inquéritos;

b) Emitir instruções vinculativas;

c) Instruir e decidir os processos de contraordenação, designadamente nos termos das alíneas a), b) c), h) e i) do n.º 1 do artigo 40.º dos referidos Estatutos.

4 — As decisões emitidas pela AMT ao abrigo do enquadramento legal enunciado e das presentes Linhas de Orientações são divulgadas na página eletrónica da AMT, salvaguardada a informação que esteja a coberto de sigilo comercial ou outro previsto na lei.

5 — As presentes Linhas de Orientação são revistas sempre que se justifique, de modo a refletir eventuais alterações que venham a ser introduzidas nestas matérias, a nível nacional ou a nível da União Europeia, bem como o resultado da consulta pública, e das interações com outros Reguladores e com os stakeholders.

6 — As presentes Linhas de Orientação entram em vigor no dia seguinte à data da sua publicação no *Diário da República*.

23 de agosto de 2018. — O Presidente do Conselho de Administração da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, *João Fernando do Amaral Carvalho*.

ANEXO 1

Administração do Porto de

Conta de Exploração Analítica por Área de Negócio - Ano N-2

Unidade: Euro

	Regulamento Geral de Tarifas (Geral) *	Regulamento de tarifas específicas	Concessões (movimento de cargas)	Concessões (pesca)	Concessões (Náutica de recreio)	Concessões (outras)	Outras áreas de negócio	Total
1. Rendimentos								0
2. Gastos Diretos	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC								0
FSE								0
Pessoal								0
Depreciações e amortizações								0
Outros Custos**								0
3. Gastos Indiretos	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC								0
FSE								0
Pessoal								0
Depreciações e amortizações								0
Outros Custos**								0
4. Custos Totais (2+3)	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Resultados (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	0

* Elementos a discriminar nos quadros seguintes

** Não devem ser considerados os gastos relacionados com perdas por imparidade, perdas por reduções de justo valor, provisões e gastos e perdas de financiamento.

Conta de Exploração Analítica por Área de Negócio - Ano N-1

Unidade: Euro

	Regulamento Geral de Tarifas (Geral) *	Regulamento de tarifas específicas	Concessões (movimento de cargas)	Concessões (pesca)	Concessões (Náutica de recreio)	Concessões (outras)	Outras áreas de negócio	Total
1. Rendimentos								0
2. Gastos Diretos	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC								0
FSE								0
Pessoal								0
Depreciações e amortizações								0
Outros Custos**								0
3. Gastos Indiretos	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC								0
FSE								0
Pessoal								0
Depreciações e amortizações								0
Outros Custos**								0
4. Custos Totais (2+3)	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Resultados (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	0

* Elementos a discriminar nos quadros seguintes

** Não devem ser considerados os gastos relacionados com perdas por imparidade, perdas por reduções de justo valor, provisões e gastos e perdas de financiamento.

Conta de Exploração Analítica por Área de Negócio - Ano N
(Valores Estimados)

Unidade: Euro

	Regulamento Geral de Tarifas (Geral) *	Regulamento de tarifas específicas	Concessões (movimento de cargas)	Concessões (pesca)	Concessões (Náutica de recreio)	Concessões (outras)	Outras áreas de negócio	Total
1. Rendimentos								0
2. Gastos Diretos	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC								0
FSE								0
Pessoal								0
Depreciações e amortizações								0
Outros Custos**								0
3. Gastos Indiretos	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC								0
FSE								0
Pessoal								0
Depreciações e amortizações								0
Outros Custos**								0
4. Custos Totais (2+3)	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Resultados (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	0

* Elementos a discriminar nos quadros seguintes

** Não devem ser considerados os gastos relacionados com perdas por imparidade, perdas por reduções de justo valor, provisões e gastos e perdas de financiamento.

Conta de Exploração Analítica por Área de Negócio - Ano N+1
(Valores Previsionais)

Unidade: Euro

	Regulamento Geral de Tarifas (Geral) *	Regulamento de tarifas específicas	Concessões (movimento de cargas)	Concessões (pesca)	Concessões (Náutica de recreio)	Concessões (outras)	Outras áreas de negócio	Total
1. Rendimentos								0
2. Gastos Diretos	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC								0
FSE								0
Pessoal								0
Depreciações e amortizações								0
Outros Custos**								0
3. Gastos Indiretos	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC								0
FSE								0
Pessoal								0
Depreciações e amortizações								0
Outros Custos**								0
4. Custos Totais (2+3)	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Resultados (1-4)	0	0	0	0	0	0	0	0

* Elementos a discriminar nos quadros seguintes

** Não devem ser considerados os gastos relacionados com perdas por imparidade, perdas por reduções de justo valor, provisões e gastos e perdas de financiamento.

ANEXO 2

Administração do Porto de

Conta de Exploração Analítica por Tipos de serviço - Ano N-2

Unidade: Euro

	TUP Navio	TUP Carga	Pilotagem	Reboque	Amarração/ Desamarração	Movimentação de Cargas	Tráfego de Passageiros	Armazenagem	Uso de Equipamentos	Fornecimentos	Resíduos	Diversos	Total+
1. Rendimentos		n/a											0
2. Gastos Diretos	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC													0
FSE													0
Pessoal		n/a											0
Depreciações e amortizações		n/a											0
Outros Custos**		n/a											0
3. Gastos Indiretos	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC													0
FSE													0
Pessoal		n/a											0
Depreciações e amortizações		n/a											0
Outros Custos**		n/a											0
4. Custos Totais (2+3)	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Resultados (1-4)		n/a											0
6. Quantidade	GT	Ton	N.º de Navios	N.º de Reboadores	N.º de Operações	Ton	N.º de Passageiros	m2	un		m3		
7. Custo Unitário (4/6)		n/a											
8. Resultado Unitário (5/6)		n/a											

* Valores da coluna do regulamento de Tarifas (Geral) do Quadro do Anexo 1

** Não devem ser considerados os gastos relacionados com perdas por imparidade, perdas por reduções de justo valor, provisões e gastos e perdas de financiamento.

Conta de Exploração Analítica por Tipos de serviço - Ano N-1

Unidade: Euro

	TUP Navio	TUP Carga	Pilotagem	Reboque	Amarração/ Desamarração	Movimentação de Cargas	Tráfego de Passageiros	Armazenagem	Uso de Equipamentos	Fornecimentos	Resíduos	Diversos	Total+
1. Rendimentos		n/a											0
2. Gastos Diretos	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC													0
FSE													0
Pessoal		n/a											0
Depreciações e amortizações		n/a											0
Outros Custos**		n/a											0
3. Gastos Indiretos	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC													0
FSE													0
Pessoal		n/a											0
Depreciações e amortizações		n/a											0
Outros Custos**		n/a											0
4. Custos Totais (2+3)	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Resultados (1-4)		n/a											0
6. Quantidade	GT	Ton	N.º de Navios	N.º de Reboadores	N.º de Operações	Ton	N.º de Passageiros	m2	un		m3		
7. Custo Unitário (4/6)		n/a											
8. Resultado Unitário (5/6)		n/a											

* Valores da coluna do regulamento de Tarifas (Geral) do Quadro do Anexo 1

** Não devem ser considerados os gastos relacionados com perdas por imparidade, perdas por reduções de justo valor, provisões e gastos e perdas de financiamento.

Conta de Exploração Analítica por Tipos de serviço - Ano N

(Valores Estimados)

Unidade: Euro

	TUP Navio	TUP Carga	Pilotagem	Reboque	Amarração/ Desamarração	Movimentação de Cargas	Tráfego de Passageiros	Armazenagem	Uso de Equipamentos	Fornecimentos	Resíduos	Diversos	Total+
1. Rendimentos		n/a											0
2. Gastos Diretos	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC													0
FSE													0
Pessoal		n/a											0
Depreciações e amortizações		n/a											0
Outros Custos**		n/a											0
3. Gastos Indiretos	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC													0
FSE													0
Pessoal		n/a											0
Depreciações e amortizações		n/a											0
Outros Custos**		n/a											0
4. Custos Totais (2+3)	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Resultados (1-4)		n/a											0
6. Quantidade	GT	Ton	N.º de Navios	N.º de Reboadores	N.º de Operações	Ton	N.º de Passageiros	m2	un		m3		
7. Custo Unitário (4/6)		n/a											
8. Resultado Unitário (5/6)		n/a											

* Valores da coluna do regulamento de Tarifas (Geral) do Quadro do Anexo 1

** Não devem ser considerados os gastos relacionados com perdas por imparidade, perdas por reduções de justo valor, provisões e gastos e perdas de financiamento.

Conta de Exploração Analítica por Tipos de serviço - Ano N+1

(Valores Provisionais)

Unidade: Euro

	TUP Navio	TUP Carga	Pilotagem	Reboque	Amarração/ Desamarração	Movimentação de Cargas	Tráfego de Passageiros	Armazenagem	Uso de Equipamentos	Fornecimentos	Resíduos	Diversos	Total+
1. Rendimentos		n/a											0
2. Gastos Diretos	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC													0
FSE													0
Pessoal		n/a											0
Depreciações e amortizações		n/a											0
Outros Custos**		n/a											0
3. Gastos Indiretos	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CMVMC													0
FSE													0
Pessoal		n/a											0
Depreciações e amortizações		n/a											0
Outros Custos**		n/a											0
4. Custos Totais (2+3)	0	n/a	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Resultados (1-4)		n/a											0
6. Quantidade	GT	Ton	N.º de Navios	N.º de Reboadores	N.º de Operações	Ton	N.º de Passageiros	m2	un		m3		
7. Custo Unitário (4/6)		n/a											
8. Resultado Unitário (5/6)		n/a											

* Valores da coluna do regulamento de Tarifas (Geral) do Quadro do Anexo 1

** Não devem ser considerados os gastos relacionados com perdas por imparidade, perdas por reduções de justo valor, provisões e gastos e perdas de financiamento.

ANEXO 3

Administração do Porto de

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS

Unidade: Euro

RENDIMENTOS E GASTOS	N-2 (Valores Reais)	N-1 (Valores Reais)	N (Valores Estimados)	N+1 (Valores Previsionais)
Vendas e serviços prestados				
Subsídios à exploração				
Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos				
Varição nos inventários da produção				
Trabalhos para a própria entidade				
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas				
Fornecimentos e serviços externos (1)				
Gastos com o pessoal (2)				
Imparidade de inventários (perdas/reversões)				
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)				
Provisões (aumentos/reduções)				
Imparidade de investimentos não depreciables/amortizáveis (perdas/reversões)				
Aumentos/reduções de justo valor				
Outros rendimentos				
Outros gastos				
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	0	0	0	0
Gastos/reversões de depreciação e de amortização				
Imparidade de investimentos depreciables/amortizáveis (perdas/reversões)				
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	0	0	0	0
Juros e rendimentos similares obtidos				
Juros e gastos similares suportados				
Resultado antes de impostos	0	0	0	0
Imposto sobre o rendimento do período				
Resultado líquido do período	0	0	0	0

(1) DECOMPOSIÇÃO DO VALOR DE FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

621. Subcontratos				
622. Serviços especializados				
623. Materiais				
624. Energia e fluidos				
625. Deslocações, estadas e transportes				
Outros fornecimentos e serviços externos	0	0	0	0

(2) DECOMPOSIÇÃO DO VALOR DE GASTOS COM O PESSOAL

631. Remunerações dos Órgãos Sociais				
632. Remunerações do Pessoal				
635. Encargos Sobre Remunerações				
636. Seguros de Acidentes no Trab. e Doenças Profissionais				
637. Gastos de Acção Social				
Outros Gastos com o Pessoal				

- "Spreader" de 40 pés									
...									
Movimentação de Contentores									
Embarque de contentores									
Desembarque de contentores									
Mudança de posição a bordo									
...									
Básculas									
Taxa unitária de pesagem									
Lote de mercadorias									
FORNECIMENTOS									
Fornecimento de Pessoal (Taxa por Homem/Hora)									
Pessoal técnico e chefias superiores									
Chefias operacionais									
Operadores de equipamento									
Operários especializados e pessoal de exploração									
Pessoal marítimo									
Pessoal auxiliar									
...									
Fornecimento de energia elétrica e água									
Fornecimento de energia elétrica a navios ao cais (por kWh)									
Fornecimento de energia elétrica a contentores frigoríficos (por hora)									
Fornecimento de água a navios (por m³)									
Fornecimento de água a navios em fundeadouro (por m³)									

(*) Caso exista mais do que um valor para o serviço, referir o mais significativo em termos de rendimentos gerados

311655466

AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL

Regulamento n.º 614/2018

Primeira alteração ao Regulamento n.º 840/2010, que define as Normas Aplicáveis aos Oficiais de Operações de Voo e à Certificação das Organizações de Formação dos Oficiais de Operações de Voo.

O Regulamento n.º 840/2010, de 9 de novembro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 221, de 15 de novembro de 2010, estabeleceu os requisitos para a emissão, revalidação e renovação das licenças de oficial de operações de voo (OOV), bem como os requisitos para a emissão, manutenção e revalidação dos certificados das respetivas organizações de formação.

Passados que estão mais de sete anos sobre a aprovação de tal regulamento, verifica-se a necessidade de proceder à alteração do mesmo, tendo em consideração que as funções cometidas aos oficiais de operações de voo, fruto do desenvolvimento tecnológico, são atualmente exercidas, em grande medida, com recurso a tecnologias de informação e comunicação, ou seja, grande parte das suas atividades sustentam-se em suportes eletrónicos.

Por outro lado, relativamente aos requisitos de emissão, revalidação e renovação da licença de OOV verificou-se, fruto da experiência decorrente da aplicação do atual regulamento, que alguns se afiguram demasiado exigentes, designadamente por comparação com os exigidos para a emissão de outras licenças de pessoal aeronáutico civil. Desta forma, procede-se a um ajustamento e simplificação das normas aplicáveis às licenças de oficiais de operações de voo.

Assim, entre outros aspetos que visam clarificar, desburocratizar e simplificar o acesso ao exercício de funções de OOV, sem condescender com a segurança operacional, procede-se ao alinhamento do requisito relativo à idade mínima para acesso à licença de OOV com a idade legal relativa à maioridade. Por outro lado, clarificam-se e ajustam-se algumas das normas relativas à componente prática do curso de OOV e à respetiva demonstração de proficiência, que passam a ser realizadas sob controlo das organizações de formação de OOV devidamente certificadas pela ANAC, uma vez que as mesmas dispõem de um sistema de qualidade que garante o cumprimento dos requisitos aplicáveis a esta matéria, de forma responsável, sendo que tais organizações são igualmente supervisionadas pela ANAC, por forma a garantir que funcionam em conformidade com os requisitos inerentes à sua certificação.

Adicionalmente, a inscrição para a realização das provas teóricas e de inglês, necessárias para acesso à licença de OOV, passa a ser realizada pelas respetivas organizações de formação de OOV, que devem verificar se o aluno cumpre os respetivos requisitos e se está preparado ou apto para ser submetido a exames, dado que é essa mesma organização que lecionou a formação e que tem conhecimento do nível ou aptidão dos alunos, revelado no decurso das respetivas aulas.

Também no âmbito da revalidação da licença se simplificam os respetivos requisitos, passando a ser exigido a apresentação de uma declaração emitida pelo dirigente do operador aéreo responsável pelo despacho operacional ou o dirigente da organização de despacho operacional responsável, em que este declara que o requerente continua proficiente,

em conformidade com os requisitos de proficiência previstos no presente regulamento. Destaca-se aqui a supressão da realização, no decurso da validade da licença, de três voos de familiarização em linha, uma vez que tal suscitava problemas em relação ao cumprimento das normas legais aplicáveis ao acesso e permanência na cabina de pilotagem.

No mesmo sentido procede-se a um ajustamento das regras aplicáveis à renovação de licenças, isto é, de licenças que já caducaram, envolvendo-se as organizações de formação de OOV, que passam a ter um papel importante na avaliação da proficiência dos requerentes e na avaliação e determinação do conteúdo dos cursos de refrescamento. Desta forma, e no que respeita às licenças caducadas há mais tempo, a necessidade de frequência de um curso de refrescamento irá atender às necessidades concretas do avaliado, em vez de se preverem requisitos rígidos aplicáveis independentemente do nível de conhecimentos e proficiência revelada pelos anteriores titulares de licenças de OOV já caducadas, afigurando-se tal solução mais proporcional e adequada às situações de renovação de tais títulos.

Quanto à qualificação de monitor clarifica-se que o exercício de tais funções depende da integração do respetivo titular no seio do sistema de qualidade de uma organização de formação de OOV, efetuando-se igualmente uma pequena alteração respeitante ao ciclo temporal em que o requerente de tal qualificação deverá ter realizado um número mínimo de despachos operacionais, designadamente no ano anterior ao pedido de emissão da qualificação. Também as regras de revalidação da qualificação de monitor são simplificadas, bastando que o mesmo evidencie que continua a exercer funções integrado numa organização de formação de OOV, sendo que para as situações em que, por alguma razão, tal já não se verifique, será o requerente submetido a um exame na ANAC. Realça-se aqui que o exercício de funções numa organização de formação permite assegurar o controlo da qualidade da instrução prática ministrada pelo monitor, uma vez que existe um sistema de qualidade que avalia e assegura o cumprimento dos requisitos legais aplicáveis e a qualidade de tudo o que é feito.

Também relativamente à revalidação das autorizações de examinador se introduziram ligeiras alterações, de forma a simplificar do ponto de vista administrativo o respetivo processo.

No que respeita às normas aplicáveis à certificação das organizações de formação de OOV, em face das alterações anteriormente referidas, explicita-se agora que tais organizações disponibilizam igualmente formação prática, suprimindo-se também a necessidade de aprovação prévia, de forma autónoma, dos cursos aí lecionados, na medida em que tal consubstanciava a aplicação de controlos administrativos sucessivos, uma vez que já existe uma certificação prévia de tal entidade e os cursos a ministrar são já objeto de análise e validação no âmbito do processo de certificação.

Paralelamente suprime-se a exigência do estudo de viabilidade económico financeira, enquanto documento obrigatório que instrua o requerimento de certificação das organizações de formação, optando-se, à semelhança dos regimes de certificação aplicáveis a outro pessoal aeronáutico, por mencionar que o administrador responsável deve evidenciar ter capacidade de aceder aos meios financeiros necessários ao funcionamento da organização de formação. Tal permite, na medida do possível, alinhar os requisitos de certificação das presentes organizações de formação com outras cujo regime se insere em regulamentos