

5 — O telex continuará, no entanto, a ser um sistema alternativo, que implica a utilização do formulário normalizado que faz parte do presente anexo.

6 — A informação para efeitos administrativos, como é o caso da informação estatística, deve ser fornecida pelo secretariado, sob orientação do *comité*, com base nos dados fornecidos pelo CAAM.

7 — Sempre que forem detectadas anomalias que provoquem o atraso ou a imobilização de um navio, a autoridade competente enviará uma cópia do respectivo relatório — de acordo com o anexo VIII ao presente Regulamento — à administração do pavilhão em causa.

#### ANEXO XI/2

##### Formulário de telex para navios inspeccionados

##### Relatório de inspecção

- 1 — Nome do país que emite.
  - 2 — Nome do navio.
  - 3 — Pavilhão do navio.
  - 4 — Tipo de navio.
  - 5 — Indicativo/código de chamada.
  - 6 — Número IMO.
  - 7 — Arqueação bruta.
  - 8 — Ano de construção.
  - 9 — Data de inspecção.
  - 10 — Local de inspecção.
  - 11 — Certificados relevantes:
    - a) Título do certificado;
    - b) Entidade que o emitiu;
    - c) Data de emissão e de caducidade (dia, mês, ano).
  - 12 — Anomalias (sim/não).
  - 13 — O navio sofreu um atraso (sim/não).
  - 14 — Natureza das anomalias (neste ponto deve incluir a referência à convenção aplicável, se mencionada no documento deixado a bordo).
  - 15 — Acções tomadas.
- Neste ponto, e em alternativa, podem ser adicionadas referências particulares ao n.º 15, se a acção tomada tiver relação directa com a anomalia descrita.

#### Decreto-Lei n.º 196/98

de 10 de Julho

A modernização e desenvolvimento da marinha de comércio portuguesa determinaram que, em 1986, fossem estabelecidas legalmente novas condições de acesso e de exercício da actividade transportadora marítima, a observar pelos armadores nacionais.

Foram assim publicados o Decreto-Lei n.º 414/86, de 15 de Dezembro, diploma que definiu o estatuto de armador nacional, e o Decreto-Lei n.º 422/86, de 23 de Dezembro, que regulou a actividade afretadora, quer como actividade própria dos afretadores, quer como actividade reforçadora da capacidade de oferta dos armadores.

Os avanços ao tempo pretendidos iam no sentido de simplificar o processo de inscrição, de flexibilizar as condições de exercício da actividade e de garantir um sistema empresarial com capacidade financeira adequada a este tipo de actividade.

Todavia, foi entendido manter o traço de separação entre a actividade dos armadores e a desenvolvida pelos afretadores.

Sem prejuízo dos avanços então verificados, mantiveram-se, contudo, inalterados condicionamentos relevantes, que continuaram a obrigar os armadores a efectuar as suas inscrições, assentes em três requisitos essenciais: o exercício em exclusivo da actividade armadora, a realização de capital mínimo e possuir frota própria constituída pelo menos por um navio de comércio.

No que respeita à regulação da actividade afretadora, foi a mesma considerada como um reforço da actividade do armador, apenas se permitindo aos afretadores e aos carregadores/afretadores a celebração de contratos de fretamento à viagem e não em número superior a duas consecutivas.

É esta realidade que agora se pretende alterar, com a publicação do presente diploma, no pressuposto de que a mesma já não é compatível com os efeitos decorrentes da crescente internacionalização dos factores produtivos da actividade, do gradual esbatimento das acções intervencionistas dos Estados, dos compromissos assumidos perante a União Europeia e da actual organização da economia mundial dos transportes marítimos, ela própria geradora de novos agentes com papel relevante no sector.

De facto, à figura do armador, no seu sentido mais amplo, preponderante durante vários anos no desempenho de todas as funções que lhe estavam associadas (como proprietário de navios, armador de navios *stricto sensu*, transportador e afretador), contrapõem-se, hoje em dia, figuras, devidamente individualizadas. É o caso do armador/proprietário de navios (*ship owner*), que arma e faz a gestão técnica do armador/gestor de navios (*ship manager*), e do armador/transportador (*ship operator*), que faz a gestão comercial do navio exercendo a actividade transportadora propriamente dita.

Daí que, mais do que abranger este universo de actividades interligadas, mas independentes, o presente diploma tenda a fixar-se apenas numa parte dessa realidade, ou seja, aquela que tem a ver com actividade do armador/transportador. Importa, pois, conhecer quem são os armadores nacionais, os meios que utilizam e os objectivos a que se propõem, sempre numa perspectiva de conhecimento e de acompanhamento da sua actividade, com o objectivo da tomada de medidas destinadas a incentivar o desenvolvimento do sector.

Por isso, removeram-se os condicionamentos que se deixaram referidos e foram tidos em conta os normativos já publicados, relativos aos regimes jurídicos do contrato de transporte marítimo de passageiros por mar, do contrato de transporte de mercadorias por mar, do contrato de fretamento e do contrato de reboque.

Finalmente, importa realçar que a filosofia que presidiu ao presente diploma assenta, por um lado, na eliminação de entraves e de requisitos de natureza burocrática relativos ao acesso a esta actividade e, por outro, na necessidade de conhecimento da realidade transportadora marítima nacional pela Administração com o objectivo da tomada das medidas necessárias ao desenvolvimento do sector.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprios das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º e do n.º 5 do artigo 112.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Objecto

1 — O presente diploma tem por objecto regular a actividade dos transportes marítimos.

2 — Para efeitos do presente diploma entende-se por armador aquele que, no exercício de uma actividade de transporte marítimo, explora navios de comércio próprios ou de terceiros, como afretador a tempo ou em casco nu, com ou sem opção de compra, ou como locatário.

#### Artigo 2.º

##### Âmbito de aplicação

O presente diploma aplica-se ao armador:

- a) Como domicílio em território nacional, no caso de empresário em nome individual;
- b) Com sede e principal estabelecimento em território nacional, no caso de sociedade comercial.

#### Artigo 3.º

##### Inscrição

A actividade dos transportes marítimos só pode ser exercida por armadores inscritos na Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, adiante designada por DGPNTM.

#### Artigo 4.º

##### Requisitos de inscrição

1 — A inscrição como armador é efectuada a pedido do interessado, devendo o requerimento ser acompanhado dos seguintes documentos:

- a) Certidão do registo comercial do requerente, da qual constem todos os registos em vigor;
- b) Cópias do cartão de pessoa colectiva ou do cartão de empresário em nome individual, conforme o estatuto do requerente.

2 — O requerente deve ainda:

- a) Fornecer a identificação dos navios que explore, próprios ou de terceiros, se os houver;
- b) Indicar os tráfegos a efectuar ou os serviços que se proponha prestar.

#### Artigo 5.º

##### Prazo para a efectivação da inscrição

1 — A inscrição do armador é efectuada no prazo de 15 dias a contar da data de entrada do requerimento na DGPNTM, e no mesmo prazo deve ser emitido e enviado ao requerente o respectivo documento certificativo da inscrição.

2 — O pedido de inscrição considera-se deferido se, no prazo referido no número anterior, nada for comunicado ao requerente.

#### Artigo 6.º

##### Comunicação da inscrição a outras entidades

A DGPNTM deve comunicar às administrações portuárias e juntas autónomas dos portos e aos órgãos do Sistema de Autoridade Marítima as inscrições dos armadores que efectue ao abrigo deste diploma.

#### Artigo 7.º

##### Cancelamento da inscrição

1 — O cancelamento da inscrição de um armador é efectuado pela DGPNTM, a pedido do próprio, ou com o fundamento de que o mesmo não exerce a actividade há mais de um ano.

2 — Nos processos de cancelamento a que se refere a segunda parte do preceito anterior é obrigatoriamente ouvido pela DGPNTM o armador visado.

#### Artigo 8.º

##### Direitos do armador

O armador tem direito a:

- a) Exercer a actividade dos transportes marítimos, ao abrigo deste diploma;
- b) Beneficiar de ajudas ou de apoios que venham a ser concedidos para o reapetrechamento ou modernização da frota nacional registada no quadro das normas de registo convencional;
- c) Benefícios fiscais concedidos ao abrigo de legislação especial;
- d) Beneficiar das vantagens que possam resultar de acordos celebrados com países terceiros, na área dos transportes marítimos;
- e) Receber dos departamentos competentes a informação ou a documentação do seu interesse, de âmbito nacional ou internacional, respeitante ou relacionada com a actividade de transportes marítimos.

#### Artigo 9.º

##### Obrigações do armador

O armador é obrigado a comunicar à DGPNTM:

- a) As alterações que venham a ocorrer, relativamente aos elementos constantes do pedido de inscrição;
- b) A identificação dos navios que explore, próprios ou de terceiros, juntando cópia dos contratos celebrados;
- c) Os elementos relativos à actividade operacional da frota que explore, designadamente, os tráfegos praticados e os portos escalados;
- d) Elementos de natureza estatística, relativos a passageiros e a cargas transportadas, com periodicidade trimestral;
- e) Outros elementos que lhes sejam solicitados, sem prejuízo do direito à confidencialidade ou à reserva de informação, inerentes à gestão comercial.

#### Artigo 10.º

##### Fiscalização da actividade

A fiscalização da actividade dos transportes marítimos compete à DGPNTM, aos órgãos do Sistema de Autoridade Marítima, às administrações portuárias e às juntas autónomas dos portos.

## Artigo 11.º

**Competência sancionatória**

1 — Compete à DGPNTM assegurar o cumprimento do disposto neste diploma, a instrução dos processos de contra-ordenação e a aplicação das sanções.

2 — O montante das coimas aplicadas, em execução do presente diploma, reverte:

- a) Em 60 % para o Estado;
- b) Em 40 % para a DGPNTM.

## Artigo 12.º

**Contra-ordenações**

1 — Constitui contra-ordenação punível com coima qualquer infracção ao disposto no presente diploma e como tal tipificada nos artigos seguintes.

2 — A negligência e a tentativa são sempre puníveis.

3 — Às contra-ordenações previstas no presente diploma é aplicável o regime geral das contra-ordenações, previsto no Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 244/95, de 14 de Setembro, e 356/89, de 17 de Outubro.

## Artigo 13.º

**Falta de inscrição**

1 — Será aplicada coima de montante mínimo de 100 000\$ e máximo de 700 000\$ a quem, sem prévia inscrição, actue como armador, em violação do disposto no artigo 3.º deste diploma.

2 — O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 6 000 000\$, se a infracção for praticada por uma sociedade comercial.

## Artigo 14.º

**Não cumprimento de obrigações**

1 — Será aplicada coima de montante mínimo de 50 000\$ e máximo de 300 000\$ ao armador que não cumpra alguma ou algumas das obrigações a que se encontra vinculado, violando o disposto no artigo 9.º deste diploma.

2 — O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 600 000\$, se a infracção for praticada por uma sociedade comercial.

## Artigo 15.º

**Disposição transitória**

1 — Os armadores que, à data da entrada em vigor deste diploma, se encontrem inscritos na DGPNTM consideram-se, para todos os efeitos, como armadores inscritos nos termos deste diploma.

2 — Compete à DGPNTM comunicar aos interessados, no prazo de 15 dias contados a partir da data de entrada em vigor deste diploma, o efeito decorrente do disposto no número anterior e, no mesmo prazo, remeter-lhes os respectivos documentos certificativos.

## Artigo 16.º

**Equiparação a armador**

Qualquer referência a armador inscrito ou a armador nacional, constante de outros diplomas, considera-se como feita a armador, tal como definido neste diploma.

## Artigo 17.º

**Aplicação do diploma nas Regiões Autónomas**

Nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira a execução do presente diploma compete aos serviços das respectivas administrações regionais, sem prejuízo das competências do Sistema de Autoridade Marítima atribuídas a nível nacional.

## Artigo 18.º

**Disposição revogatória**

O presente diploma revoga os Decretos-Leis n.ºs 414/86, de 15 de Dezembro, e 422/86, de 23 de Dezembro, e as Portarias n.ºs 759/86 e 760/86, ambas de 23 de Dezembro.

## Artigo 19.º

**Entrada em vigor**

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres*. — *João Cardona Gomes Cravinho*.

Promulgado em 8 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

**Decreto-Lei n.º 197/98**

de 10 de Julho

Até à publicação do presente diploma a actividade desenvolvida pelos armadores de tráfego local não estava regulada, resultando o conhecimento da mesma apenas pelo registo das embarcações utilizadas neste tipo de transportes.

Substancialmente, estavam apenas em jogo preocupações respeitantes à segurança das embarcações, das pessoas e dos bens transportados, as quais eram garantidas através de uma fiscalização a cargo das autoridades marítimas locais, como se colhe de alguns dos regulamentos ainda em vigor (Regulamento da Carreira entre Vila Real de Santo António e Ayamonte, Regulamento para o Tráfego de Passageiros entre Caminha e La Passage, Regulamento do Tráfego de Passageiros entre as Ilhas da Madeira e de Porto Santo).

Diferentemente, pretende-se agora, mantendo-se os padrões de segurança exigíveis, conhecer este tipo de actividade como realidade económica de modo a poder influenciá-la positivamente, nomeadamente através de medidas ou de ajudas que venham a ser consideradas necessárias.

Assim, é criada a figura do armador de tráfego local, com direitos e obrigações expressamente fixados e a quem se exige uma inscrição assente em critérios objectivos, para que possa exercer a respectiva actividade.

Finalmente, o presente diploma permite estabelecer com suficiente nitidez a distinção entre a actividade des-