

quadro de zona pedagógica ou em quadro de agrupamento ou de escola não agrupada, os docentes colocados ao abrigo do presente decreto-lei são obrigados a concorrer ao primeiro concurso interno a realizar nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 132/2012, de 27 de junho.

2 — Na candidatura ao concurso interno os docentes concorrem em 4.ª prioridade, imediatamente seguinte à estabelecida na alínea *c*) do n.º 1 do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 132/2012, de 27 de junho.

3 — Até à realização do concurso interno, os docentes são obrigados a concorrer à mobilidade interna em 3.ª prioridade, imediatamente seguinte à estabelecida na alínea *c*) do n.º 1 do artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 132/2012, de 27 de junho, sendo-lhes aplicado os números seguintes do mesmo artigo.

4 — A violação do disposto nos números anteriores determina a anulação da colocação obtida nos termos do presente decreto-lei.

### Artigo 8.º

#### Efetivação da colocação

1 — Para efeitos de ingresso na carreira, a colocação obtida nos termos do presente decreto-lei produz efeitos no dia 1 de setembro de 2014, sendo aplicado o n.º 4 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 132/2012, de 27 de junho.

2 — Os docentes providos em resultado da aplicação do presente decreto-lei são dispensados da realização do período probatório, desde que reúnam cumulativamente as seguintes condições:

*a*) Tenham, pelo menos, 730 dias de serviço efetivo prestado no mesmo nível de ensino e grupo de recrutamento em funções docentes nos últimos cinco anos imediatamente anteriores ao ano letivo 2013-2014;

*b*) Tenham, pelo menos, cinco anos de serviço docente efetivo com avaliação mínima de Bom.

### Artigo 9.º

#### Concurso para a contratação

1 — Sem prejuízo do disposto no presente decreto-lei, o concurso destinado à contratação inicial prevista no artigo 33.º do Decreto-Lei n.º 132/2012, de 27 de junho, decorre em simultâneo com o procedimento do concurso externo extraordinário regulado no presente diploma.

2 — Aos docentes não colocados no concurso externo extraordinário é aplicado o disposto no artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 132/2012, de 27 de junho.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 20 de março de 2014. — *Pedro Passos Coelho* — *Hélder Manuel Gomes dos Reis* — *Nuno Paulo de Sousa Arrobas Crato*.

Promulgado em 11 de abril de 2014.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 15 de abril de 2014.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

## REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

### Assembleia Legislativa

#### Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 10/2014/A

#### RECOMENDA AO GOVERNO REGIONAL A APLICAÇÃO DE TARIFAS REDUZIDAS NO TRANSPORTE DE VIATURAS E PASSAGEIROS E A MANUTENÇÃO DA OFERTA EXISTENTE NAS LIGAÇÕES MARÍTIMAS ENTRE AS ILHAS DO GRUPO CENTRAL.

As ligações marítimas entre as ilhas do Grupo Central são de uma importância estratégica central para o desenvolvimento de cada uma destas ilhas e para o conjunto da Região Autónoma dos Açores.

Desde o primórdio do povoamento destas ilhas que o estabelecimento de circuitos comerciais, sociais e culturais foi decisivo para a própria sobrevivência humana e resultou na criação de uma comunidade que, embora geograficamente dispersa, está unida por relações afetivas, familiares, culturais e económicas.

Esta realidade permanece e assume, no contexto das atuais dificuldades económicas, uma importância acrescida tendo em conta os efeitos positivos que necessariamente advirão da integração dos mercados internos de cada uma das ilhas, resultando num único mercado, disperso por várias ilhas, mas abrangendo dezenas de milhares de pessoas, que será certamente um fator de dinamismo económico, geração de riqueza e criação de emprego.

Assim, é de saudar a entrada ao serviço dos novos navios, “Mestre Simão” e “Gilberto Mariano”, com a sua capacidade mista de transporte de passageiros e viaturas, como há muito era reclamado por diversos setores sociais e políticos da nossa Região. A operação destes navios pode significar uma profundíssima alteração de paradigmas do desenvolvimento e de distribuição das atividades económicas, abrindo um vasto conjunto de novas oportunidades no âmbito das cinco ilhas do Grupo Central do nosso arquipélago.

No entanto, é necessário acautelar que os custos associados à operação destes navios não inviabilizem o aproveitamento destas oportunidades e a criação de novos circuitos económicos, sob pena de se estarem a anular as vantagens económicas que era suposto trazerem e, no fundo, a inutilizar o vultoso investimento público que implicaram.

Os transportes marítimos entre as ilhas do Grupo Central devem ser concebidos numa ótica de serviço público, priorizando o benefício social e económico coletivo para a comunidade destas ilhas sobre o retorno imediato dos investimentos realizados.

A sustentabilidade financeira dos novos navios deve ser obtida através dos benefícios indiretos de dinamização da atividade económica e não através da imposição de tarifas que acabem por se tornar um obstáculo à sua utilização, ou por uma redução de frequências de oferta que inviabilizem a criação de circuitos regulares.

Assim, são admissíveis ajustamentos nas frequências, nomeadamente com a coabitação entre a operação dos novos navios e a realização de viagens intercalares, eventualmente asseguradas por outro tipo de embarcação, mas sem redução da oferta disponível, ao longo de todo o ano, designadamente nas ligações entre as ilhas do Faial, Pico e São Jorge.

No entanto, em relação às tarifas, é decisivo que o preço do bilhete para o tráfego de passageiros não sofra, com a entrada em funcionamento dos novos navios, qualquer agravamento, tendo em conta os prejuízos que isso causaria aos circuitos já existentes, bem como aos açorianos que utilizam diariamente as ligações marítimas para chegar aos seus postos de trabalho.

Igualmente é necessário que as tarifas a aplicar ao transporte de viaturas sejam competitivas e permitam que o transporte da viatura se torne habitual e frequente, por forma a incentivar a criação de novos circuitos comerciais e turísticos.

A importância central desta questão para o desenvolvimento dos Açores, e em particular das ilhas da Terceira, Graciosa, São Jorge, Pico e Faial, exige toda a atenção por parte dos poderes públicos e naturalmente também por parte da Assembleia Legislativa, o que justifica esta recomendação ao Governo Regional.

Assim, ao abrigo do n.º 3 do artigo 44.º e da alínea *h*) do n.º 2 do artigo 56.º da Lei n.º 2/2009, de 12 de janeiro, que aprovou o Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores resolve:

1 — Considerar o transporte marítimo de passageiros e viaturas entre as ilhas do Grupo Central como um fator de enorme importância para o desenvolvimento e congratular-se com o início da operação dos novos navios, “Mestre Simão” e “Gilberto Mariano”, correspondendo a uma antiga aspiração da comunidade destas ilhas;

2 — Recomendar ao Governo Regional que, com a entrada em serviço destes navios, não exista redução da oferta de transporte marítimo entre as ilhas do Faial, Pico e São Jorge, sendo admissível a coexistência de ligações asseguradas pelos novos navios com viagens intercalares realizadas por outro tipo de embarcação;

3 — Recomendar ao Governo Regional que a tarifa que incide sobre o tráfego de passageiros não sofra qualquer agravamento e que as tarifas a aplicar ao tráfego de viaturas sejam tendencialmente inferiores às atualmente praticadas.

Aprovada pela Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, na Horta, em 12 de março de 2014.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Ana Luísa Luís*.

### **Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 11/2014/A**

#### **PRONÚNCIA SOBRE A FISCALIZAÇÃO MARÍTIMA NA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES**

A perda da gestão nacional sobre metade da Zona Económica Exclusiva da Região Autónoma dos Açores, em resultado do Tratado de Lisboa, constituiu um sério atentado à soberania nacional e trouxe incalculáveis prejuízos económicos e ambientais para o nosso país e, de forma particular, para os Açores.

Mas estes danos e prejuízos são ainda ampliados pela total omissão de fiscalização pelos meios navais e aéreos do Estado Português. O Acórdão recentemente emitido pelo Supremo Tribunal Administrativo sobre o processo interposto por várias associações ambientalistas e de pescadores açorianos, embora considerando que não existe lugar ao pagamento de compensação pela responsabilidade

civil extracontratual do Estado, reconfirma como provados uma série de factos de enorme gravidade, nomeadamente:

- Que a partir do ano de 2003 a Marinha e a Força Aérea Portuguesas deixaram de efetuar fiscalizações ao largo dos Açores para além das 100 milhas;

- Que entre 2002 e 2004 não foram efetuadas missões conjuntas de fiscalização pela Marinha e pela Força Aérea e que os meios afetos à fiscalização nos Açores pela marinha portuguesa também diminuíram, quer em termos de meios, quer em termos de horas de fiscalização;

- Que o número de embarcações estrangeiras a pescar no Mar dos Açores duplicou, em média, a partir do ano de 2003 e que esses barcos têm uma capacidade piscatória muito superior à dos barcos açorianos, pondo em perigo a manutenção dos *stocks* piscícolas;

- Que existiu uma omissão ilícita dos deveres de fiscalização por parte do Estado Português, que resultou num grave dano ecológico.

Estes factos gravíssimos demonstram um verdadeiro abandono da Zona Económica Exclusiva dos Açores para lá das 100 milhas por parte do Estado Português, permitindo todo o tipo de práticas marítimas ilegais, com garantia de tranquila impunidade para os infratores.

Não existem dados que permitam afirmar que esta situação se alterou, pelo que estamos perante uma omissão reiterada que permite a continuação, senão o agravamento da destruição dos nossos recursos. As crescentes dificuldades dos nossos pescadores em resultado da diminuição das capturas de determinadas espécies no Mar dos Açores, aliás, não serão totalmente alheias a este problema.

De igual forma, o esforço legislativo da Região, desenvolvido nomeadamente através da criação de áreas marinhas protegidas, pode ver-se inteiramente inutilizado pela total falta de fiscalização *in loco*.

Os sistemas de vigilância eletrónica, obrigatórios para as embarcações de maior porte, embora úteis, não permitem mais que sinalizar potenciais operações de pesca não sendo suficientes para garantir uma fiscalização eficaz que impeça atividades de pesca ilegal. Além disso, várias atividades ilegais, como o despejo de resíduos em mar alto (lavagem de tanques) não são detetáveis remotamente. Estes sistemas não podem, em caso algum, substituir a presença física de meios navais e aéreos que garantam o cumprimento das leis em vigor pelas embarcações e a proteção dos recursos do Mar dos Açores. Impõe-se por isso, de forma absolutamente imperativa, o reforço dos meios da Marinha e Força Aérea e o aumento do número de missões de vigilância.

Esta é uma responsabilidade irrecusável do Estado Português, também perante a comunidade internacional, uma vez que está em causa a proteção de recursos naturais únicos com importância global para o bom estado dos oceanos.

A defesa do património dos Açores e da sua comunidade piscatória exige que se extraiam as necessárias consequências políticas dos factos provados mas, sobretudo, que se tomem todas as medidas para alterar o abandono existente e para efetivamente proteger os nossos recursos. Constitui, assim, um dever inalienável dos órgãos de governo próprio do Povo Açoriano uma tomada de posição firme perante as entidades do Estado Português a quem incumbe levar por diante a fiscalização marítima.

Assim, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, nos termos regimentais aplicáveis e ao abrigo