MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL

Decreto-Lei n.º 63/2005

de 15 de Março

Com a aprovação do Decreto-Lei n.º 207/2002, de 17 de Outubro, pretendeu-se atenuar algumas distorções que afectavam o equilíbrio e a congruência do regime retributivo dos militares das Forças Armadas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 328/99, de 18 de Agosto, designadamente por comparação com outros corpos especiais.

Sucede que o ingresso tardio na categoria de oficiais de militares dos quadros permanentes oriundos de outras categorias e os condicionamentos verificados no desenvolvimento das respectivas carreiras conduziram a que alguns primeiros-tenentes/capitães transitassem para as situações de reserva ou de reforma com remuneração ou pensão de montante inferior àquele a que teriam direito se tal transição na carreira não se tivesse verificado.

Afigura-se, por isso, necessário adoptar um mecanismo legal que permita afastar os efeitos decorrentes desta situação anormal e dissolver este desequilíbrio, em obediência ao princípio da equidade interna, nos termos do qual se deve garantir a harmonia remuneratória, dando-se, assim, expressão ao objectivo de dignificação das carreiras dos militares das Forças Armadas.

Assim:

No desenvolvimento do regime jurídico estabelecido pela Lei n.º 11/89, de 1 de Junho, conjugado com o Decreto-Lei n.º 236/99, de 25 de Junho, alterado pela Lei n.º 25/2000, de 23 de Agosto, e pelo Decreto-Lei n.º 197-A/2003, de 30 de Agosto, e nos termos da alínea *c*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto e âmbito

1 — Os primeiros-tenentes/capitães dos quadros permanentes das Forças Armadas oriundos das categorias de sargentos e praças que tenham ingressado nos cursos de acesso à categoria de oficial antes da entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 328/99, de 18 de Agosto, e transitem para a situação de reserva por limite de idade, fora da efectividade de serviço, ou para a reforma com remuneração ou pensão igual ou inferior à correspondente ao escalão 2 do posto de sargento-mor são posicionados, na data da transição para aquelas situações, no escalão 5 da respectiva escala indiciária.

2 — Os oficiais referidos no número anterior que tenham transitado para a situação de reserva por limite de idade, fora da efectividade de serviço, ou para a reforma, após 1 de Julho de 1999, terão as respectivas remunerações ou pensões recalculadas de acordo com o critério fixado no mesmo número.

Artigo 2.º

Regresso à efectividade do serviço

Os militares referidos no artigo anterior, na situação de reserva, que, nos termos estatutariamente aplicáveis, regressem à efectividade de serviço serão posicionados no escalão detido à data da transição para aquela situação.

Artigo 3.º

Produção de efeitos

O presente diploma produz efeitos a partir de 1 de Janeiro de 2005.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 27 de Janeiro de 2005. — *Pedro Miguel de Santana Lopes — Paulo Sacadura Cabral Portas — António José de Castro Bagão Félix.*

Promulgado em 28 de Fevereiro de 2005.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 3 de Março de 2005.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Miguel de Santana Lopes.*

Decreto-Lei n.º 64/2005

de 15 de Março

A matéria respeitante à remoção de destroços de navios encalhados e afundados tem merecido, nos últimos anos, uma atenção especial face ao enorme grau de visibilidade pública e sensibilidade ambiental das problemáticas ligadas aos acontecimentos de mar, com preocupações acrescidas quando ocorrem situações de poluição marítima associadas aos sinistros marítimos, algumas delas com elevado impacte nos ecossistemas.

As situações de encalhe e afundamento de navios ocorridas nos últimos anos nas costas europeias, e portuguesas, em especial, são disso exemplos actuais e que revelam a necessidade óbvia de se promover uma reformulação legal.

Actualmente, a única base legal existente para tratar, jurídica e institucionalmente, tais questões consta do artigo 168.º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de Julho, que aprovou o Regulamento Geral das Capitanias, preceito que tem vindo a revelar, crescentemente, fragilidades conceptuais e inadequações orgânicas, facto que tem ocasionado, nas últimas duas décadas, da parte das autoridades do Estado, elevadas restrições de actuação perante quadros de sinistros marítimos e responsabilização de proprietários e armadores.

Apesar de ainda não existir estruturalmente definida e sedimentada uma convenção internacional que enquadre especificamente a matéria de remoção de navios e de destroços, impõe-se enquadrar, de forma actualizada e organicamente mais adequada, a intervenção dos organismos do Estado perante acontecimentos de mar que envolvam sinistros marítimos e ocorrências de poluição, restringindo-se, desta forma, a vulnerabilidade hoje existente e a actual escassez de medidas a adoptar.

Aliás, tal resulta claramente do disposto na alínea *m*) do n.º 4 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002 e na alínea *o*) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 46/2002, ambos de 2 de Março, devendo, ainda, ter-se em consideração a especificidade das competências existentes no âmbito de áreas protegidas e reservas naturais.

Na observância dos princípios que conceptualmente tiveram origem no anterior Regulamento Geral das Capitanias e validação na experiência institucional posterior, importa definir o quadro de responsabilidades públicas e privadas bem como a estrutura de intervenções públicas departamentais, designadamente ao nível das medidas processuais e demais diligências a assumir face a situações de indefinição ou escassez documental ou de impossibilidade de identificação jurídica dos responsáveis.

Assim:

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

Artigo 1.º

Acontecimento de mar de que resulte afundamento ou encalhe

Quando, na sequência de sinistro marítimo ou outro acontecimento de mar, resulte o afundamento ou encalhe de um navio que cause prejuízo à navegação ou ao regime e à exploração de porto, bem como que cause danos para o ambiente, designadamente para os recursos aquícolas, ou para os recursos piscícolas, constitui obrigação do seu proprietário, armador ou legal representante efectuar a necessária remoção, ainda que só existam destroços, e assumir a totalidade das respectivas despesas da operação.

Artigo 2.º

Procedimentos em caso de poluição marítima

1 — Sem prejuízo do referido no artigo 1.º, no caso de ocorrência ou perigo de ocorrência de poluição marítima, o proprietário do navio, armador ou representante legal apresenta ao capitão do porto, num prazo por este estipulado não superior a 20 dias, um plano específico de remoção dos hidrocarbonetos, combustíveis e demais produtos considerados poluentes, de acordo com as listas constantes no apêndice I do anexo I e no apêndice II dos anexos II e V da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, assinada em Londres em 2 de Novembro de 1973 (Convenção MARPOL 73/88).

2 — Nas áreas de jurisdição referidas no artigo 5.º, e antes da aprovação do plano referido no número anterior, o capitão do porto recolhe o parecer da respectiva entidade administrante.

3 — No caso previsto no n.º 1, aplicam-se as medidas previstas no artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 235/2000, de 26 de Setembro, designadamente quanto à constituição de garantia.

4 — As acções e operações de combate à poluição marítima regem-se pelo quadro legal estabelecido pelo Plano Mar Limpo, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 25/93, de 4 de Fevereiro.

5 — No caso de ocorrência de poluição marítima, e tornando-se necessário o recurso a fundos internacionalmente constituídos ao abrigo das convenções aplicáveis, os ministros que tutelam os negócios estrangeiros, a defesa nacional, os assuntos do mar, o ambiente e os transportes marítimos assumem a respectiva coordenação internacional do processo, decorridas as diligências internas no âmbito da autoridade marítima.

Artigo 3.º

Processo de remoção de navio ou destroços

1 — O processo de remoção de navio afundado ou encalhado segue os seguintes procedimentos:

a) No prazo de quatro dias úteis a contar da data do encalhe ou afundamento, os responsáveis da embarcação prestam a favor da autoridade marítima, directamente, através de entidade bancária, da respectiva companhia seguradora ou do agente de navegação, uma garantia ou caução considerada idónea, nos termos do número seguinte, a qual é devolvida no dia seguinte à finalização dos trabalhos de remoção efectuados;

b) O proprietário ou o armador do navio ou o respectivo representante legal apresenta um plano de remoção do mesmo ao capitão do porto com jurisdição no local num prazo por este estipulado e não superior a 30 dias, com vista a serem analisados os aspectos relacionados com a segurança da navegação e poluição marítima;

c) Nos casos previstos no artigo 5.º, o plano referido na alínea anterior deve ser comunicado, para conhecimento, às respectivas entidades administrantes;

d) A reivindicação para recuperação de carga por parte do respectivo proprietário ou carregador depende da apresentação às autoridades marítimas do respectivo título de propriedade ou de autorização expressa do armador do navio sinistrado para a recuperar, sem prejuízo do disposto no n.º 5 do artigo 9.º;

e) Nos casos de não reivindicação da carga ou de não observância do estabelecido na alínea anterior, a mesma considera-se perdida a favor do Estado, devendo a entidade aduaneira competente dela tomar conta, para os devidos efeitos legais;

f) Se, face à sua natureza ou estiva a bordo, a recuperação da carga interferir, de forma determinante, nas operações de remoção do navio, não pode haver intervenção sobre a mesma enquanto a autoridade marítima a não autorizar, ficando esta apreendida a favor do Estado;

g) Sempre que a carga compreenda mercadorias perecíveis, e sem prejuízo do estabelecido no número anterior, aplica-se, quanto a estas, o disposto no artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de Outubro;

h) Confirmando-se o abandono do navio, a respectiva capitania do porto solicita às autoridades judiciárias competentes que notifiquem os agentes de navegação, os proprietários do navio ou os respectivos representantes legais para comunicarem que outros bens, nomeadamente navios, possuem o proprietário e armador em causa.

2 — O valor da garantia ou caução a prestar nos termos da alínea *a*) do número anterior é estabelecido em função das características do navio, designadamente da tonelagem, da dimensão e valor da carga transportada pelo navio em causa e sua perigosidade, podendo ainda ser considerada pela autoridade marítima a capacidade financeira da entidade obrigada à sua prestação.

3 — Desde a ocorrência do acontecimento e até à finalização dos trabalhos de remoção, deve ser implementado, pelo proprietário do navio, armador ou representante legal, um programa de monitorização, o qual é aprovado pelo ICN, se a ocorrência tiver tido lugar em área protegida, ou pelo INAG, nos restantes casos.

Artigo 4.º

Auto sumário

1 — Sem prejuízo do inquérito ao sinistro marítimo que corre termos na capitania do porto, é elaborado um auto sumário, a enviar aos ministérios que tutelam o ambiente, as pescas, os transportes marítimos e as administrações portuárias, do qual conste a identificação do navio, bandeira, porto de registo, companhia seguradora, nome do proprietário e ou armador ou representante legal, agente de navegação, natureza da carga e respectiva companhia seguradora e circunstâncias factuais do sinistro.

2 — Tratando-se de embarcações de tráfego local ou de pesca local ou costeira é dispensada a remessa do auto referido no número anterior.

Artigo 5.º

Ocorrência em área de jurisdição portuária ou em área protegida

1 — Se o acontecimento de mar ocorrer em área de jurisdição portuária, compete à respectiva administração portuária a realização dos procedimentos e diligências processuais, nos termos das alíneas *d*) a *h*) do artigo 3.º e dos artigos 7.º, 9.º e 12.º

2 — Caso a ocorrência se verifique em área protegida, o disposto no número anterior aplica-se, com as necessárias adaptações, à respectiva entidade administrante.

3 — No caso específico do rio Douro, as competências estabelecidas no n.º 1 consideram-se cometidas à entidade administrante de navegabilidade do rio Douro.

4 — Todas as ocorrências são comunicadas ao Instituto Português de Arqueologia, que se pronuncia no prazo de quarenta e oito horas sobre a existência de vestígios arqueológicos e sobre trabalhos de prevenção ou acompanhamento arqueológico que devam ter lugar.

Artigo 6.º

Comunicações ao Estado de bandeira

1 — Sendo o navio de bandeira não portuguesa, todas as diligências efectuadas pelas autoridades marítimas, portuárias ou ambientais são comunicadas às autoridades competentes do Estado de bandeira e ao cônsul ou embaixador daquele Estado, consoante exista ou não representação consular.

2 — As comunicações referidas no número anterior abrangem as informações relativas à verificação e homologação de determinados documentos e certificados do navio que este deva ter.

Artigo 7.º

Remoção compulsiva no caso de risco de ocorrência de poluição

1 — Verificando-se elevado risco de ocorrência de poluição, e não sendo a remoção imediatamente efectuada ou suportada pelo proprietário, armador ou representante legal, é utilizado o procedimento de ajuste directo para a contratação de entidade idónea para a remoção de hidrocarbonetos, combustíveis e outras substâncias poluentes, em conformidade com os procedimentos legalmente estabelecidos para aquela forma de contratação.

2 — No caso previsto no número anterior, o respectivo plano de remoção deve ser submetido à aprovação do capitão do porto com jurisdição na área, aplicando-se o procedimento referido no n.º 2 do artigo 2.º

Artigo 8.º

Abandono do navio

1 — Considera-se navio abandonado, nos termos estabelecidos no artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 202/98, de 10 de Julho, aquele que se encontra à deriva por mais de 30 dias, mesmo que tal não resulte de acontecimento de mar.

2 — Quando a situação de navio à deriva não resulte de acontecimento de mar e não tendo sido reclamado num prazo de 30 dias ou conhecido o proprietário do navio ou qualquer representante legal, o prazo referido no número anterior conta-se a partir do momento da ocorrência, independentemente das acções das entidades públicas competentes que se destinem a assegurar as condições de segurança e ambientais com a relocalização temporária do navio.

3 — Se, em resultado de acontecimento de mar, o proprietário, armador do navio ou o respectivo representante legal pretender abandonar o navio ou declarar a sua perda total, deve exarar, no prazo máximo de cinco dias úteis contados da data do sinistro, declaração expressa nesse sentido dirigida à autoridade marítima.

4 — Na falta da declaração referida no número anterior, ou não sendo conhecido o proprietário do navio ou qualquer representante legal, o mesmo considera-se abandonado no prazo máximo de 30 dias contados desde a data do acontecimento de mar.

5 — No caso previsto no número anterior, o navio é entregue às autoridades alfandegárias com jurisdição na área a fim de se proceder à sua venda, a qual se deve reger pelas normas aplicáveis à venda antecipada em processo de execução.

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

Artigo 9.º

Responsabilidade do armador e do proprietário

1 — O proprietário e o armador são solidariamente responsáveis pelo pagamento de todas as despesas resultantes das operações de remoção efectuadas ao abrigo do presente diploma sempre que as mesmas sejam suportadas por entidade administrativa.

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

3 — Para efeitos dos números anteriores, a entidade administrativa que suportou as despesas notificará o proprietário e o armador para procederem ao pagamento dos montantes devidos em prazo não superior a 60 dias.

4 — Não sendo efectuado o pagamento no prazo previsto no número anterior, é extraída certidão de dívida para efeitos de instauração, pela administração fiscal, de processo de execução fiscal.

5 — Se um dos obrigados ao pagamento dos montantes devidos nos termos deste artigo for proprietário de carga cuja recuperação tiver sido reivindicada nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 3.º, a devolução desta fica condicionada ao pagamento integral dos montantes em dívida.

6 — No caso de actuação das administrações portuárias e entidade administrativa ambiental, quando as despesas previstas ultrapassarem a capacidade financeira da entidade administrativa, a respectiva tutela deve autorizar e cabimentar, se for caso disso, os respectivos encargos financeiros.

Artigo 10.º

Contra-ordenações

1 — Constitui contra-ordenação punível com coima de € 1000 a € 3700:

a) A não prestação de caução ou garantia estabelecida na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 3.º, nos termos em que a sua entrega foi definida pela autoridade marítima, sem prejuízo da executoriedade da mesma;
b) A não apresentação, ou apresentação fora do prazo determinado, do plano de remoção referido na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 3.º;
c) A não apresentação, ou apresentação fora de prazo, do plano de remoção de hidrocarbonetos referido no n.º 1 do artigo 2.º;
d) A violação, por parte dos proprietários da carga ou seus representantes legais, do disposto na alínea *f*) do n.º 1 do artigo 3.º

2 — Constitui contra-ordenação punível com coima de € 600 a € 2000:

a) A não observância, por parte dos agentes de navegação, da obrigação estabelecida na alínea *h*) do n.º 1 do artigo 3.º;
b) A falta da declaração estabelecida no n.º 3 do artigo 8.º

3 — Caso a infracção seja praticada por pessoas colectivas, os montantes mínimos e máximos das coimas previstas nos números anteriores são elevados, respectivamente, para € 2000 e € 10 000 e € 1200 e € 4000.

4 — A negligência e a tentativa são puníveis.

Artigo 11.º

Produto das coimas

O produto das coimas reverte:

a) 10 % para a entidade autuante;
b) 30 % para a entidade instrutora do processo;
c) 60 % para os cofres do Estado.

Artigo 12.º

Processamento e aplicação das coimas

A instrução dos processos de contra-ordenação e a aplicação das respectivas coimas competem ao órgão local da Direcção-Geral da Autoridade Marítima, salvo os casos previstos no artigo 5.º, em que aquelas competências cabem à respectiva entidade administrante.

Artigo 13.º

Norma revogatória

São revogados o artigo 168.º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de Julho, e o n.º 3 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 202/98, de 10 de Julho.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 16 de Novembro de 2004. — *Pedro Miguel de Santana Lopes — Paulo Sacadura Cabral Portas — António José de Castro Bagão Félix — António Victor Martins Monteiro — José Pedro Aguiar Branco — António Luís Guerra Nunes Mexia — Luís José de Mello e Castro Guedes.*

Promulgado em 28 de Fevereiro de 2005.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 3 de Março de 2005.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Miguel de Santana Lopes.*

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Decreto-Lei n.º 65/2005

de 15 de Março

O Decreto-Lei n.º 44/2004, de 3 de Março, veio estabelecer um regime especial de registo da situação jurídica dos prédios situados no município do Corvo corporizado, no essencial, na instituição de um processo especial de suprimento da prova dos factos sujeitos a registo, obrigatoriamente organizado nos serviços de registo predial competentes, nos casos em que inexista título que permita estabelecer ou restabelecer o trato sucessivo ou estabelecer um novo trato.

A especificidade do regime criado funda-se na insularidade agravada de que padece tal município, que se traduz, nomeadamente, na distância e na dificuldade de comunicações, a qual é tambem comum aos municípios de Lajes das Flores e de Santa Cruz das Flores.

Com o presente diploma visa-se estender o âmbito de aplicação do regime especial previsto no Decreto-Lei n.º 44/2004 a todo o grupo ocidental do arquipélago dos Açores, aproveitando-se ainda para efectuar uma revisão de alguns aspectos do mesmo decreto-lei susceptíveis de um enquadramento mais adequado.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

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

Artigo 1.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 44/2004, de 3 de Março

São alterados os artigos 1.º, 3.º, 4.º, 7.º e 8.º do Decreto-Lei n.º 44/2004, de 3 de Março, que passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 1.º

[...]

1 — O presente diploma estabelece um regime especial de registo de prédios situados nos municípios do