

1.4 — Papel — sem elementos de segurança e sem ser autocolante.

Modelo B



2 — Especificações do modelo:

2.1 — Formato — circular, com diâmetro de 20 mm; etiqueta holográfica autocolante, com escudos nacionais e com numeração alfanumérica, a primeira letra para o ano, a segunda letra para a série e sete dígitos para numeração sequencial anual.

2.2 — Forma de apresentação — em rolos de 5000 unidades, com mandril interno de duas polegadas; distância entre hologramas — 5,4 mm; largura dos rolos — 26 mm.

3 — Tipos de fornecimento — as estampilhas são fornecidas nas seguintes quantidades mínimas:

3.1 — Modelo A, em folhas — 24, embaladas em conjuntos de 1000 folhas;

3.2 — Modelo A, cortadas — 500 ou múltiplos de 500;

3.3 — Modelo B — 5000 ou múltiplos de 5000.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DO MAR, DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Decreto-Lei n.º 50/2012

de 2 de março

O presente decreto-lei institui as normas aplicáveis a determinados aspectos dos deveres que incumbem aos proprietários dos navios no que respeita ao seguro em matéria de créditos marítimos, procedendo à transposição da Directiva n.º 2009/20/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa ao seguro dos proprietários de navios em matéria de créditos marítimos.

A Directiva n.º 2009/20/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, insere-se na política da União Europeia de transportes marítimos relativa ao reforço da qualidade da marinha mercante mediante uma maior responsabilização de todos os operadores económicos, na medida em que as questões associadas à responsabilidade dos operadores da cadeia do transporte marítimo tendem a tornar-se num elemento central da política comunitária dos transportes marítimos.

Neste âmbito, foram já aprovadas medidas dissuasivas, nos termos da Directiva n.º 2005/35/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Setembro de 2005, relativa à poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infracções, e do Regulamento (CE) n.º 392/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente.

Desta forma, a Comissão Europeia e os Estados membros consideram que a subscrição obrigatória de um seguro

em matéria de créditos marítimos, por parte dos proprietários dos navios, garante uma melhor protecção das vítimas de acidentes e contribui para a exclusão das águas sob jurisdição dos Estados membros da União Europeia dos navios que não estejam em conformidade com as normas e regras aplicáveis.

Importa, portanto, pelo presente decreto-lei, transpor para a ordem jurídica interna a referida Directiva n.º 2009/20/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa ao seguro dos proprietários de navios em matéria de créditos marítimos.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2009/20/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa ao seguro dos proprietários dos navios em matéria de créditos marítimos.

2 — O presente decreto-lei estabelece as normas aplicáveis a determinados aspectos dos deveres que incumbem aos proprietários dos navios no que respeita ao seguro em matéria de créditos marítimos.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei aplica-se aos navios de arqueação bruta igual ou superior a 300.

2 — O presente decreto-lei não se aplica a navios de guerra, navios de guerra auxiliares ou outros navios de propriedade do Estado ou por eles explorados e utilizados em serviço público não comercial.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

a) «Companhia», o proprietário de um navio, o gestor de navios, o afretador em casco nu ou qualquer outra organização ou pessoa que tenha assumido perante a companhia a responsabilidade pela operação do navio e que, ao fazê-lo, concordou em cumprir todos os deveres e obrigações impostos pelo Código Internacional para a Gestão da Segurança (ISM);

b) «Convenção de 1996», o texto consolidado da Convenção de 1976 sobre a Limitação da Responsabilidade em Matéria de Créditos Marítimos aprovada pela Organização Marítima, ainda não ratificada pelo Estado Português;

c) Internacional (OMI), com a redacção que lhe foi dada pelo Protocolo de 1996;

d) «Seguro», o seguro com ou sem franquia, que inclui, por exemplo, um seguro de indemnização do tipo geralmente fornecido pelos membros do Grupo Internacional de Clubes de P&I, e outras formas eficazes de seguro (incluindo o seguro próprio comprovado) e de garantia financeira que oferecem condições de cobertura similares.

Artigo 4.º

Seguro em matéria de créditos marítimos

1 — Estão obrigados a subscrever um seguro em matéria de créditos marítimos os proprietários de navios de arqueação bruta igual ou superior a 300 que:

- a) Arvorem a bandeira nacional;
- b) Se dirijam a um porto ou fundeadouro nacional, independentemente da bandeira que arvorem;
- c) Entrem no mar territorial de Portugal.

2 — O seguro referido no número anterior cobre os seguintes créditos marítimos sujeitos a limitação ao abrigo do n.º 1 do artigo 2.º da Convenção de 1996:

a) Créditos por morte, por lesões corporais, por perdas e por danos de bens, incluindo os danos causados em obras portuárias, bacias, vias navegáveis e ajudas à navegação ocorridos a bordo, ou directamente relacionados com a exploração do navio ou com operações de assistência ou de salvação, ou ainda por outros prejuízos daí resultantes;

b) Créditos por prejuízos resultantes de atrasos no transporte marítimo das cargas dos passageiros ou das suas bagagens;

c) Créditos por prejuízos resultantes de direitos de natureza extracontratual e directamente relacionados com a exploração do navio ou com operações de assistência ou de salvação;

d) Créditos por um navio afundado, naufragado, encalhado ou abandonado, incluindo tudo o que se encontre ou venha a ser encontrado a bordo, ter sido desencalhado, posto a flutuar ou destruído, não criando qualquer perigo para a navegação ou para o meio ambiente;

e) Créditos por a carga de um navio ter sido removida ou destruída, não criando qualquer perigo para a navegação ou para o meio ambiente;

f) Créditos suscitados por outra pessoa, que não a responsável pelas medidas tomadas para prevenir ou reduzir um dano, pelo qual a pessoa responsável pode limitar a sua responsabilidade, em conformidade com a Convenção de 1996, e bem assim por danos posteriores causados pelas medidas tomadas.

3 — O montante do seguro para todos e cada um dos navios por incidente é igual ao montante máximo aplicável para a limitação da responsabilidade estabelecido na Convenção de 1996.

Artigo 5.º

Certificados de seguro

1 — A existência do seguro referido no artigo anterior é comprovada por um ou mais certificados emitidos pela respectiva seguradora, os quais permanecem sempre a bordo do navio.

2 — Os certificados emitidos pela seguradora incluem as seguintes informações:

- a) Nome do navio, número IMO e porto de registo;
- b) Nome do proprietário e local do seu estabelecimento principal;
- c) Tipo e duração do seguro;
- d) Nome e local do estabelecimento principal da seguradora e, se for o caso, local do estabelecimento no qual o seguro foi subscrito.

3 — A língua utilizada nos certificados emitidos aos navios que arvoram a bandeira nacional é o português e o inglês, sendo que relativamente aos navios que não arvoram a bandeira nacional é exigido que estejam pelo menos em inglês, em francês ou em espanhol.

4 — No caso dos navios que arvoram a bandeira nacional, são enviados à Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), pelo proprietário do navio ou pela companhia do navio, uma cópia dos certificados emitidos, ou alterados, nos termos definidos no presente decreto-lei.

5 — Caso não se mantenham, ou deixem de ser válidas, as condições em que os certificados foram emitidos, a seguradora cancela esses certificados, e informa de imediato a DGRM e a Direcção-Geral da Autoridade Marítima dessa decisão.

6 — As informações referidas nos n.ºs 4 e 5 são também comunicadas ao Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR), no caso dos navios registados nesse registo.

Artigo 6.º

Inspecções e medidas de controlo

1 — Os navios estrangeiros abrangidos pelo presente decreto-lei que façam escala ou se encontrem fundeados num porto nacional ficam sujeitos ao controlo dos certificados de seguro referidos no artigo anterior, efectuado ao abrigo da legislação relativa ao controlo de navios pelo Estado do porto.

2 — O capitão do porto, com base na comunicação transmitida pela DGRM, determina a expulsão do navio do porto ou do fundeadouro nacional em que se encontra sempre que em resultado do controlo referido no número anterior for verificado que o navio não possui o certificado exigido pelo artigo anterior, válido e eficaz.

3 — Encontrando-se o navio detido ao abrigo da legislação relativa ao controlo de navios pelo Estado do porto, a expulsão apenas produz efeitos a partir do momento em que seja levantada a ordem de detenção.

4 — A expulsão do navio do porto ou do fundeadouro é comunicada ao comandante do navio, à companhia responsável pelo navio e ao Estado de bandeira do navio, fazendo menção de que é proibido ao navio aceder a todos os portos e fundeadouros da União Europeia até que o proprietário do navio apresente o certificado de seguro exigido.

5 — A decisão de expulsão é ainda imediatamente comunicada pela DGRM à autoridade portuária, à Comissão Europeia e aos outros Estados membros.

6 — Compete ao capitão do porto recusar o acesso a portos e fundeadouros que se encontrem no respectivo espaço de jurisdição dos navios que tenham sido alvo de uma decisão de expulsão, nos termos previstos no presente decreto-lei.

Artigo 7.º

Acesso ao mar territorial

O acesso ao mar territorial dos navios que não possuam o certificado de seguro, válido e eficaz, exigido no artigo 5.º pode ser condicionado ou interdito por decisão do capitão do porto, em cooperação com a Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo, tal como previsto na alínea a) do n.º 4 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março.

Artigo 8.º

Acesso em caso de força maior

O acesso de um navio a um porto ou fundeadouro nacional específico pode ser autorizado pelo capitão do porto em caso de força maior ou de considerações de segurança primordiais, para reduzir ou minimizar os riscos de poluição ou para corrigir deficiências, desde que o comandante do navio tenha tomado medidas adequadas, aprovadas pelo capitão do porto, pela autoridade portuária e pela DGRM, para assegurar a entrada do navio em segurança no porto.

Artigo 9.º

Fiscalização

Compete à DGRM e aos órgãos locais da Autoridade Marítima Nacional assegurar a fiscalização do cumprimento do disposto no presente decreto-lei, bem como a instrução dos processos de contra-ordenação.

Artigo 10.º

Regime contra-ordenacional

1 — Sem prejuízo da responsabilidade civil, criminal ou disciplinar, constituem contra-ordenações, punidas com coima de € 2200 a € 3700, no caso de pessoa singular, e de € 10 000 a € 44 000, no caso de pessoa colectiva:

a) A navegação sem o certificado exigido pelo artigo 5.º, válido e eficaz, independentemente da bandeira arvorada pelo navio;

b) A prestação de informações falsas ou incorrectas às autoridades competentes sobre as reais condições de avaria ou de acidente do navio, tendo como objectivo a entrada em porto ao abrigo do regime de acesso em caso de força maior, previsto no artigo 8.º

2 — O não acatamento da decisão de expulsão exarada pelo capitão do porto constitui contra-ordenação sancionada, nos termos previstos na alínea h) do n.º 1 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de Março, alterado pelos

Decretos-Leis n.ºs 180/2004, de 27 de Julho, e 263/2009, de 28 de Setembro, com os limites quanto a ela definidos.

3 — A negligência é punível, sendo os limites mínimos e máximos das coimas reduzidos para metade.

4 — A tentativa é punível com a coima aplicável à contra-ordenação consumada, especialmente atenuada.

5 — A aplicação das coimas compete à entidade que efectuar a instrução dos processos de contra-ordenação.

6 — O produto da aplicação das coimas reverte a favor das seguintes entidades:

a) 60 % para os cofres do Estado;

b) 40 % para a entidade instrutora do processo.

7 — Às contra-ordenações previstas no presente decreto-lei é subsidiariamente aplicável o regime geral do ilícito de mera ordenação social, constante do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 356/89, de 17 de Outubro, 244/95, de 14 de Setembro, e 323/2011, de 17 de Dezembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de Dezembro.

Artigo 11.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 15 de Dezembro de 2011. — *Pedro Passos Coelho* — *Vitor Louçã Rabaça Gaspar* — *Paulo de Sacadura Cabral Portas* — *José Pedro Correia de Aguiar-Branco* — *Paula Maria von Hafe Teixeira da Cruz* — *Álvaro Santos Pereira* — *Maria de Assunção Oliveira Cristas Machado da Graça*.

Promulgado em 3 de Fevereiro de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 7 de Fevereiro de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.