

~~ção da matriz predial urbana, seja entregue a partir de 1 de Julho de 2007.~~

~~O Ministro de Estado e das Finanças, Fernando Teixeira dos Santos, em 23 de Julho de 2007.~~

~~ANEXO I~~

~~Directrizes relativas à apreciação da qualidade construtiva, de localização excepcional, de localização e operacionalidade relativas e de estado deficiente de conservação.~~

~~Nos termos da alínea e) do n.º 1 do artigo 62.º do Código do Imposto Municipal sobre os Imóveis (CIMI), são definidos os seguintes parâmetros a considerar na avaliação dos prédios urbanos:~~

~~Qualidade construtiva:~~

~~Qualidade do projecto;~~

~~Nível de qualidade dos revestimentos/acabamentos;~~

~~Nível de qualidade, nomeadamente de segurança, incêndio, domótica, isolamentos térmico e acústico.~~

~~Localização excepcional:~~

~~Vistas panorâmicas: para mar, rios, montanhas, zonas verdes, outros elementos visuais, naturais ou artificiais; Enquadramento urbanístico.~~

~~Localização e operacionalidade relativas:~~

~~Majorativos ou minorativos:~~

~~Orientação do prédio;~~

~~Localização do piso;~~

~~Localização relativa no piso.~~

~~Majorativos:~~

~~Áreas especiais, nomeadamente telheiros, terraços, estacionamentos abertos ou similares, em grandes superfícies comerciais ou de serviços ou noutras edificações.~~

~~Minorativos:~~

~~Qualidade ambiental — poluição atmosférica, sonora ou outra;~~

~~Acessibilidades fora do normal;~~

~~Elementos visuais, naturais ou artificiais (por exemplo, ETAR, cemitérios);~~

~~Ausência ou menor qualidade de infra-estruturas/equipamentos de apoio e lazer no condomínio fechado.~~

~~Estado deficiente de conservação:~~

~~Elementos estruturais;~~

~~Cobertura;~~

~~Revestimentos de pisos, paredes e tectos;~~

~~Caixilharias e portas;~~

~~Canalizações e instalações eléctricas;~~

~~Condições de salubridade e higiene.~~

MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL

Decreto-Lei n.º 370/2007

de 6 de Novembro

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 67/93, de 16 de Novembro, tomando como modelo de referência o

Centro de Despachos de Navios do Porto de Sines para a adopção de um sistema nacional de despacho de navios, determinou no sentido das administrações e as juntas portuárias criarem em todos os portos de comércio do continente centros de despacho de navios, dotados de instalações ou balcões de utilização colectiva por todas as autoridades e agentes económicos envolvidos no desembarço de navios, mercadorias e passageiros e dotados dos meios de comunicação e de pagamento adequados para neles serem praticadas todas as operações relativas à chegada e partida dos navios, sem necessidade de os interessados se dirigirem a qualquer outro local para o efeito.

Para além de ter representado um primeiro passo na implementação de fluxos de informação por via electrónica, a criação de centros de despacho de navios veio propiciar uma maior agilidade processual no quadro do relacionamento institucional entre as entidades públicas e privadas intervenientes em matéria de despacho de navios e mercadorias.

Dado este primeiro passo, e já decorrente de aturados estudos sobre a configuração do exercício da autoridade do Estado em espaços sob soberania e jurisdição nacional e nos portos, o novo modelo de segurança portuária, estribado na arquitectura normativa introduzida pelos Decretos-Leis n.ºs 44/2002 e 46/2002, ambos de 2 de Março, veio clarificar conceitos e formatos de aplicação de determinados actos da administração, impondo a necessidade de adopção de medidas de cooperação entre os órgãos da Autoridade Marítima Nacional, as autoridades portuárias e o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P., enquanto administração marítima nacional, no sentido de se garantir, de forma interdisciplinar, equilibrada e eficaz, a segurança de pessoas, bens e instalações, assegurando, igualmente, maior eficiência e celeridade comercial da actividade portuária.

Subsistindo, porém, actos e procedimentos de acesso, estadia e largada de navios de portos nacionais desactualizados face à evolução legal verificada nesta área, em larga medida sustentados por regimes com mais de três décadas, facto que não se compadece com um funcionamento célere e competitivo do actual conceito de porto, importa, neste contexto, agilizar a forma como são efectuados alguns actos, designadamente, em termos de atenuação dos processos administrativos de entrada e saída dos navios do espaço portuário e da reestruturação do regime jurídico do despacho de largada, promovendo-se melhores condições de exploração e de gestão comercial dos equipamentos portuários e respectivos espaços num quadro de desburocratização progressiva.

Permitir-se-á, igualmente, com esta medida legislativa, uma actualização do perfil de intervenção das capitánias dos portos em relação aos actos que se desenvolvem no seu quadro de competências, propiciando maior agilidade nos procedimentos de cariz técnico-administrativo, mantendo-se, necessariamente, os mecanismos de controlo público que a Autoridade Marítima exerce perante as actividades comerciais inerentes à actividade marítima e portuária.

Por último, sublinha-se que a Convenção FAL OMI, sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, definiu as formalidades de declaração harmonizadas exigidas aos navios à chegada e ou à partida de um porto, sendo que a introdução dos correspondentes formulários nos portos europeus foi operada pela Directiva n.º 2002/6/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Fevereiro,

transposta para o direito interno através do Decreto-Lei n.º 73/2004, de 25 de Março. Este decreto-lei estabeleceu, nos seus artigos 9.º e 10.º, a necessidade de articulação e cooperação das várias entidades públicas nos portos, com o consequente desenvolvimento de formatos electrónicos das declarações harmonizadas, no pressuposto de criação de um sistema centralizador de tipo «janela única portuária», localizado nas administrações portuárias, mas com ligações funcionais e céleres às outras autoridades com intervenção na matéria, em âmbito portuário.

Neste quadro, a implementação prática do «balcão único» prevista no Programa SIMPLEX constitui uma medida em concretização nos portos portugueses através do projecto Pcom — Plataforma Comum Portuária, que disponibilizará uma plataforma tecnológica de suporte ao funcionamento da «janela única portuária» e através do projecto PIpe — Procedimentos e Informação Portuária electrónica, que definirá e implementará o modelo nacional harmonizado e simplificado de relacionamento electrónico entre as autoridades públicas e os agentes económicos.

O presente decreto-lei, que dá concretização a um compromisso constante do Programa de Simplificação Legislativa e Administrativa — SIMPLEX 2007 (medida n.º 194, «Largada e visita de navios»), constitui, pois, uma reforma com muitos benefícios, sobretudo em termos de agilidade nos processos decisórios, para os utentes, operadores e demais profissionais a exercer actividades marítimo-portuárias.

Assim:

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

CAPÍTULO I

Objecto e âmbito de aplicação

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente decreto-lei regula os actos e procedimentos aplicáveis ao acesso e saída de navios e embarcações de portos nacionais, bem como estabelece algumas disposições sobre documentos e certificados de bordo e sua verificação.

2 — O regime previsto no presente decreto-lei aplica-se sem prejuízo do que se encontra estabelecido em matéria aduaneira.

CAPÍTULO II

Acesso e saída do porto

SECÇÃO I

Acesso ao porto

Artigo 2.º

Visita de entrada

1 — O capitão do porto pode determinar a realização de visita de entrada a navios e embarcações que:

- a) Tenham avaria;
- b) Pretendam efectuar trabalhos a bordo;
- c) Arvorem bandeira de país não comunitário;
- d) Transportem cargas ou substâncias perigosas;

e) Arvorem bandeira de país comunitário, quando provenientes de porto de país não comunitário;

f) Pretendam aceder a águas territoriais e a águas interiores, aos que nelas pretendam fundear ou navegar em direcção a um porto nacional e, ainda, àqueles sobre os quais exista algum tipo de suspeita quanto a avaria ou relativa à tripulação, carga, ou à prática de algum ilícito penal ou contra-ordenacional.

2 — Os navios ou embarcações que peçam arribada estão sempre sujeitos a visita de entrada da Autoridade Marítima.

3 — Salvo por determinação expressa da Autoridade Marítima, a visita de entrada não impede o início da operação comercial do navio ou movimentação de pessoas de e para terra e pode envolver, em qualquer dos casos previstos nos números anteriores, a realização de vistoria técnica a efectuar por perito desta autoridade, sem prejuízo das competências atribuídas ao Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P., em matéria de controlo de navios pelo Estado do porto (*port State control*).

Artigo 3.º

Isenções

1 — Os navios das marinhas de guerra e outros navios de Estado estão isentos de visita de entrada.

2 — Os navios e embarcações de tráfego local, rebocadores e embarcações auxiliares, locais e costeiras, e, bem assim, as embarcações da pesca, com excepção das embarcações do largo, estão isentos de visita de entrada.

3 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 1 e 3 do artigo anterior, estão ainda isentos de visita de entrada os navios de comércio nacionais e os que arvorem bandeira de país comunitário provenientes de porto nacional ou de porto de país comunitário.

SECÇÃO II

Saída do porto

Artigo 4.º

Despacho de largada

1 — O despacho de largada é o documento que atesta que um navio que larga de um porto nacional preenche todos os requisitos determinados no presente decreto-lei, no respeitante a segurança, pessoas e bens embarcados, e que cumpriu todas as formalidades necessárias e obrigações pecuniárias no espaço nacional.

2 — O despacho de largada é emitido pela capitania do porto e encontra-se inserido nas funcionalidades da «janela única portuária».

3 — A documentação necessária para a emissão do despacho de largada é fornecida à Autoridade Marítima pelas autoridades portuária, aduaneira, sanitária e de estrangeiros e fronteiras, através da «janela única portuária».

4 — Nenhum navio ou embarcação pode largar do porto sem que tenha sido emitido o respectivo despacho de largada, salvo nas situações em que esteja isento.

5 — São vedadas quaisquer movimentações de carga ou de saída e entrada de pessoas a bordo a partir da notificação do despacho de largada ao comandante do navio.

Artigo 5.º**Validade**

O despacho de largada é válido até às 24 horas do dia seguinte ao da sua assinatura pelo capitão do porto ou da entidade do órgão local da Autoridade Marítima em que aquele delegar competência para o efeito.

Artigo 6.º**Procedimentos**

1 — O pedido de emissão do despacho de largada é formalizado pelo aviso de saída, quando este formulário estiver disponível.

2 — O aviso de saída é o formulário no qual o navio ou o seu legal representante solicita autorização à Autoridade Marítima e às autoridades portuária, aduaneira, sanitária e de estrangeiros e fronteiras para largar do porto, fornecendo, para o efeito, a informação necessária, incluindo a *estimated time of departure* (ETD), bem como declaração que atesta a conformidade do navio, da tripulação, dos passageiros e da sua carga nos moldes referidos.

3 — O pedido de emissão do despacho de largada pode ser ainda formalizado na capitania do porto com entrega de documentos que traduzem as autorizações mencionadas no número anterior, ou recepção daquelas directamente na capitania do porto, bem como a referida declaração.

4 — Nos casos em que ocorram visitas a navios ou embarcações, nos termos e condições estabelecidos no presente decreto-lei, o despacho de largada, quando aplicável, é emitido após conferência da documentação entregue pelos agentes ou legais representantes do navio, ou que seja remetido oficiosamente à Autoridade Marítima por uma autoridade pública, e após verificação que a documentação de bordo observa todos os requisitos legais.

5 — Verificadas as condições exigidas, a Autoridade Marítima emite o despacho de largada e entrega-o ao comandante do navio ou ao seu legal representante, remetendo cópia às autoridades mencionadas no n.º 2, utilizando a «janela única portuária», quando disponível.

6 — Nos casos em que não tenha ocorrido visita de entrada, o despacho de largada é emitido através de autorização de saída concedida no respectivo aviso de saída, quando este estiver disponível, ou comunicada ao agente ou comandante do navio, desde que cumpridas as formalidades das restantes autoridades referidas no n.º 2 e não subsistam dúvidas em sede da Autoridade Marítima.

Artigo 7.º**Isenções**

Estão isentos de despacho de largada:

- a) Os navios das marinhas de guerra e outros navios de Estado;
- b) Os navios e embarcações de tráfego local;
- c) Os navios e embarcações de pesca, com excepção das embarcações de pesca do largo;
- d) Os rebocadores e embarcações auxiliares, locais ou costeiros.

Artigo 8.º**Visita de saída**

1 — A largada de navios e embarcações do porto pode, por decisão fundamentada do capitão do porto, ser antecederida de uma visita de saída a efectuar pelo órgão local da Autoridade Marítima.

2 — Caso ocorra visita de saída, o agente da Autoridade Marítima que a efectua, acompanhado ou não de perito, procede, após efectuar as últimas verificações, à entrega do despacho de largada ao comandante do navio.

3 — Quando, no decorrer da visita de saída, se verificar qualquer anomalia em relação ao navio, à carga ou às pessoas embarcadas, o agente da Autoridade Marítima informa o comandante do navio, a autoridade portuária e as demais autoridades em razão da matéria das anomalias ou suspeitas verificadas susceptíveis de suspender a saída do navio.

4 — A suspensão da largada é confirmada pelo capitão do porto e não pode exceder o prazo de validade do despacho emitido, sob pena de caducidade e necessidade de emissão de novo despacho de largada.

5 — As autoridades referidas no n.º 3 devem desenvolver as acções necessárias, no âmbito das suas competências, com vista à resolução e clarificação célere das anomalias e suspeitas verificadas.

6 — O levantamento da suspensão de largada é efectuado pelo capitão do porto, sob parecer da respectiva autoridade, na esfera de cuja competência ocorreu a situação que motivou a suspensão da saída do navio.

Artigo 9.º**Regimes especiais**

1 — A emissão de despacho de largada de navios e embarcações objecto de medidas específicas no âmbito do controlo de navios pelo Estado do Porto (*port State control*) consta de diploma próprio.

2 — O regime aplicável às embarcações de alta velocidade e às embarcações de recreio consta de legislação própria.

3 — Constam, igualmente, de regulamentação especial no quadro de determinações e procedimentos aprovados no âmbito da Autoridade Marítima Nacional, os actos praticados a navios e embarcações a operar inter ilhas nas Regiões Autónomas.

CAPÍTULO III**Documentos de bordo****SECÇÃO I****Âmbito internacional****Artigo 10.º****Documentos e certificados originais**

Os documentos e certificados originais do navio não devem sair de bordo, salvo nos casos em que a Autoridade Marítima tenha dúvidas razoáveis sobre a sua forma ou autenticidade, ou ocorrendo procedimentos no âmbito de investigação criminal.

SECÇÃO II**Âmbito nacional****Artigo 11.º****Verificação**

1 — O diário de navegação, o diário de máquinas e o livro de registo de óleos dos navios e embarcações nacionais são numerados e rubricados em todas as suas folhas pelo co-

mandante do navio e pelo capitão do porto ou pela entidade em que este delegou competência para o acto, que autentica os respectivos termos de abertura e encerramento.

2 — Os diários e o livro referidos no número anterior estão sujeitos, no mínimo, a verificação anual da capitania do porto de registo, ou, quando tal não se afigure possível, da capitania do porto em que opere com maior frequência, ou ainda de consulado português.

Artigo 12.º

Documentos de bordo

O regime jurídico dos documentos de bordo nacionais, em que se incluem o diário de navegação, o diário de máquinas e o livro de registo de óleos, e respectivas formas de controlo e verificação, bem como o regime e referências aos documentos resultantes da adesão às convenções internacionais, é objecto de portaria conjunta do Ministro da Defesa Nacional e do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

CAPÍTULO IV

Contra-ordenações

Artigo 13.º

Contra-ordenações e coimas

1 — Constitui contra-ordenação punível com coima de € 2200 a € 3700:

a) O movimento de cargas ou de saída e entrada de pessoas a bordo após notificação do despacho de largada ao comandante do navio, nos termos do n.º 5 do artigo 4.º;

b) O não cumprimento da ordem e termos de suspensão de largada estabelecido no n.º 4 do artigo 8.º

2 — Constitui contra-ordenação punível com coima de € 1200 a € 3000:

a) A inobservância das formalidades estabelecidas no n.º 1 do artigo 11.º quanto aos diários e livro de registo de óleos;

b) A não apresentação dos diários e livro de registo de óleos à verificação da Autoridade Marítima, conforme prevista no n.º 2 do artigo 11.º

3 — As contra-ordenações previstas no presente decreto-lei aplicam-se a actos cuja responsabilidade incumba ao armador e ou proprietário, capitão ou mestre do navio ou embarcação, ou do agente de navegação.

4 — No caso de a infracção ser praticada por pessoas colectivas, os montantes mínimos e máximos das coimas previstas nos n.ºs 1 e 2 são elevados, respectivamente, para € 10 000 e € 44 000 e para € 2500 e € 30 000.

Artigo 14.º

Punibilidade da negligência

A negligência é punível, sendo os limites mínimos e máximos das coimas aplicáveis nos termos do artigo anterior reduzidos a metade.

Artigo 15.º

Medidas cautelares

1 — Quando a gravidade da infracção o justifique e se revele adequado para evitar ou atenuar a lesão dos in-

teresses protegidos pelo presente decreto-lei, pode a entidade competente para a instrução e decisão processual ordenar, como medida cautelar, a apreensão do navio ou da embarcação.

2 — Os navios ou embarcações não devem ser retidos por mais tempo que o indispensável para os efeitos de investigação, devendo ser imediatamente libertos após o cumprimento das formalidades estritamente necessárias.

3 — No caso de um pedido de libertação de navio ou embarcação estrangeiro apreendido ter sido negado ou condicionado a determinados requisitos, o respectivo Estado de bandeira deve imediatamente ser notificado.

Artigo 16.º

Instrução e decisão

A instrução dos processos de contra-ordenação por ilícitos previstos no presente decreto-lei e a aplicação das respectivas coimas competem ao órgão local da Autoridade Marítima.

Artigo 17.º

Admoestação

O capitão do porto pode, em caso de reduzida gravidade da infracção e de culpa do agente, determinar a aplicação de uma admoestação.

Artigo 18.º

Destino das coimas

O produto das coimas previstas no presente decreto-lei reverte:

- a) 30 % para o órgão local da Autoridade Marítima;
- b) 70 % para o Estado.

Artigo 19.º

Direito subsidiário

São subsidiariamente aplicáveis às contra-ordenações previstas no presente decreto-lei as disposições do regime geral dos ilícitos de mera ordenação social.

CAPÍTULO V

Disposições finais e transitórias

Artigo 20.º

Serviços prestados

1 — Os montantes a cobrar pelos actos previstos nos artigos 2.º, 4.º, e 6.º, nos n.ºs 1, 2 e 4 do artigo 8.º e nos n.ºs 1 e 2 do artigo 11.º constam de Tabela de Serviços Prestados pelos Órgãos e Serviços da Autoridade Marítima Nacional, aprovada em diploma próprio.

2 — O montante a cobrar pelo despacho de largada de navios exarado nos termos do n.º 6 do artigo 6.º é definido na tabela mencionada no número anterior, observando-se, transitoriamente, os valores em vigor na secção 1 da mesma.

Artigo 21.º

Janela única portuária

Até à plena implementação da «janela única portuária», na emissão do despacho de largada e na obtenção

da documentação necessária para a sua emissão junto das autoridades competentes devem ser utilizados os meios mais expeditos disponíveis.

Artigo 22.º

Norma revogatória

1 — São revogados:

- a) O Decreto-Lei n.º 325/73, de 2 de Julho;
- b) Os artigos 139.º, 140.º, 144.º, 145.º e 151.º a 153.º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de Julho;
- c) O Decreto-Lei n.º 519/80, de 5 de Novembro.

2 — Os artigos 139.º, 140.º, 144.º e 151.º a 153.º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de Julho, mantêm-se vigentes até à entrada em vigor do diploma referido no artigo 12.º

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 6 de Setembro de 2007. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Fernando Teixeira dos Santos — Henrique Nuno Pires Severiano Teixeira — Rui Carlos Pereira — José Manuel Vieira Conde Rodrigues — Mário Lino Soares Correia — António Fernando Correia de Campos.*

Promulgado em 25 de Outubro de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 29 de Outubro de 2007.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.*

~~MINISTÉRIOS DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL E DA AGRICULTURA, DO DESENVOLVIMENTO RURAL E DAS PESCAS.~~

~~Portaria n.º 1435/2007~~

~~de 6 de Novembro~~

~~Com fundamento no disposto no artigo 26.º e no n.º 1 do artigo 118.º do Decreto-Lei n.º 202/2004, de 18 de Agosto, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 201/2005, de 24 de Novembro;~~

~~Ouvindo o Conselho Cinegético Municipal de Sesimbra. Manda o Governo, pelos Ministros do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional e da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, o seguinte:~~

~~1.º Pela presente portaria é criada a zona de caça municipal do Castelo (processo n.º 4247-DGRF), pelo período de seis anos, e transferida a sua gestão para a Associação de Caçadores e Pescadores do Castelo de Sesimbra, com o número de pessoa colectiva 507023625, com sede na Estrada Nacional n.º 379 (Espingardaria Pombo), Zambujal, 2970 Sesimbra.~~

~~2.º Passam a integrar esta zona de caça os terrenos cinegéticos cujos limites constam da planta anexa à presente portaria e que dela faz parte integrante, sitos nas freguesias de Castelo e Santiago, município de Sesimbra, com a área de 2742 ha.~~

~~3.º De acordo com o estabelecido no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 202/2004, de 18 de Agosto, com as alte-~~

~~rações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 201/2005, de 24 de Novembro, os critérios de proporcionalidade de acesso dos caçadores a esta zona de caça compreendem as seguintes percentagens:~~

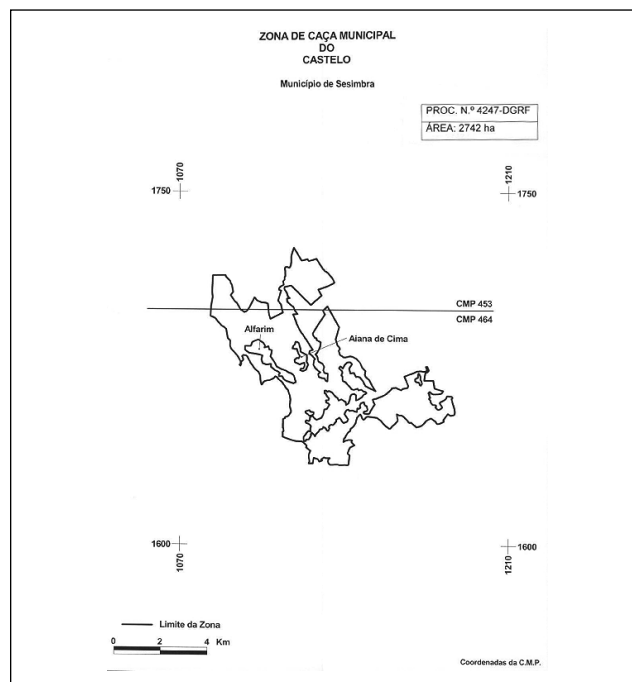
- ~~a) 30 % relativamente aos caçadores referidos na alínea a) do citado artigo 15.º;~~
- ~~b) 20 % relativamente aos caçadores referidos na alínea b) do citado artigo 15.º;~~
- ~~c) 25 % relativamente aos caçadores referidos na alínea c) do citado artigo 15.º;~~
- ~~d) 25 % aos demais caçadores, conforme é referido na alínea d) do citado artigo 15.º~~

~~4.º As regras de funcionamento da zona de caça municipal não constantes desta portaria serão divulgadas pela entidade gestora nos locais do costume e, pelo menos, num jornal de expansão nacional.~~

~~5.º As restantes condições de transferência de gestão encontram-se definidas no plano de gestão.~~

~~6.º A zona de caça criada pela presente portaria produz efeitos, relativamente a terceiros, com a instalação da respectiva sinalização.~~

~~Pelo Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, *Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa*, Secretário de Estado do Ambiente, em 26 de Outubro de 2007. O Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, *Jaime de Jesus Lopes Silva*, em 29 de Outubro de 2007.~~



~~MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DA INOVAÇÃO~~

~~Decreto-Lei n.º 371/2007~~

~~de 6 de Novembro~~

~~Com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de Setembro, foi alargada a obrigatoriedade de existência e disponibilização do livro de reclamações a um conjunto amplo de actividades do comércio e dos serviços.~~