



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 26/XVII/1.ª

Exposição de Motivos

O regime legal aplicável às embarcações de alta velocidade (EAV), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 249/90, de 1 de agosto, na sua redação atual, já não se revela suficientemente eficaz para tutelar os bens jurídicos que a utilização de EAV para fins ilícitos, nomeadamente no âmbito das novas rotas do tráfico de estupefacientes, pode, pelo menos, fazer perigar.

Neste contexto, o Governo pretende aprovar um novo regime jurídico aplicável às EAV e respetivo regime sancionatório, dotado de maior efeito preventivo no que respeita à prática de condutas ilícitas que gravitam em torno do tráfico de estupefacientes, mas também mais eficiente e eficaz no plano da promoção da segurança na utilização das EAV. Para cumprir tais objetivos torna-se necessário tipificar *ex novo* os crimes de infração de regras sobre EAV e de comando de EAV sem habilitação legal, fixar um regime contraordenacional mais severo, com montantes de coimas que nos seus limites mínimos e máximos vão para além do que resulta previsto no artigo 17.º do regime geral do ilícito de mera ordenação social, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82 de 27 de outubro, na sua redação atual, prever a possibilidade de imposição de caução para arguidos não domiciliados em Portugal e estabelecer um regime de perda de instrumentos, produtos e vantagens pelas infrações penais e contraordenacionais a tipificar.

Assim:

Nos termos da alínea *d)* do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo apresenta à Assembleia da República a seguinte proposta de lei:

Artigo 1.º



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Objeto

A presente lei concede ao Governo autorização legislativa para fixar o regime sancionatório aplicável ao incumprimento das normas relativas às embarcações de alta velocidade (EAV).

Artigo 2.º

Sentido e extensão

A autorização legislativa referida no artigo anterior é concedida com o seguinte sentido e extensão:

- a)* Definir o regime de responsabilidade penal das pessoas singulares e coletivas, criando ilícitos criminais e definindo as respetivas penas, nos termos das alíneas *b)* e *c)*;
- b)* Prever o crime de infração de regras sobre EAV, estabelecendo que:
 - i)* Quem adquirir, possuir, detiver, alienar, entregar ou ceder, a título gratuito ou oneroso, EAV desprovida de bandeira ou, estando embandeirada, não possuir as marcações legalmente exigidas que permitam a sua identificação, ou estando estas ocultadas, dissimuladas ou falsificadas, é punido com pena de prisão de um a quatro anos;
 - ii)* Quem transportar, importar ou exportar EAV, ou, por qualquer modo, entrar ou sair do território nacional utilizando EAV, sem que para tal esteja habilitado com a autorização, é punido com pena de prisão de um a quatro anos;
 - iii)* Quem construir embarcação com as características que determinam a qualificação como EAV, sem que, para o efeito, tenha submetido projeto de construção ou de modificação de embarcação é punido com pena de prisão até dois anos.
 - iv)* Quem incumprir obrigações fixadas para os tripulantes de EAV quanto ao



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

transporte ou acondicionamento de combustível em depósitos ou recipientes autónomos, ou utilizar tintas ou revestimento antirradar ou transportar ou utilizar a bordo de EAV equipamento com tal capacidade, é punido com pena de prisão até dois anos;

- c)* Prever o crime de comando de EAV sem habilitação legal, estabelecendo que quem comandar uma EAV sem possuir habilitação legal para o seu governo nos termos da legislação aplicável, é punido com pena de prisão até dois anos ou pena de multa até 240 dias;
- d)* Prever que constitui crime de desobediência qualificada, punível nos termos previstos no artigo 348.º do Código Penal, a construção, modificação ou transporte de EAV em desobediência a ordem ou a mandado legítimos, regularmente comunicados e emanados de autoridade ou funcionário competente;
- e)* Prever o regime contraordenacional aplicável ao incumprimento do regime jurídico das EAV, estabelecendo que:
 - i)* Os limites mínimos e máximos das coimas aplicáveis se fixam entre os € 2 500,00 a € 25 000,00, no caso de pessoa singular, e entre os € 10 000,00 a € 100 000,00, no caso de pessoa coletiva;
 - ii)* É punido como reincidente quem cometer uma das infrações a tipificar no decreto-lei a autorizar, depois de ter sido condenado, por decisão definitiva ou transitada em julgado, por outra infração do mesmo tipo;
 - iii)* Aos arguidos não domiciliados em Portugal pode ser aplicada caução



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

sempre que não pretendam efetuar o pagamento voluntário da coima, fixando-se o valor da caução em valor igual a um terço do montante máximo da coima prevista para a contraordenação que seja imputada e que a falta de prestação de caução pode determinar a apreensão dos bens utilizados na e para a prática da infração e do veículo utilizado no transporte destes, que se mantêm apreendidos até à efetivação da caução, ao pagamento da coima ou à decisão final do processo de contraordenação;

f) Prever um regime de perda de instrumentos, produtos e vantagens pelas infrações penais e contraordenacionais estabelecendo que:

i) São declarados perdidos a favor do Estado os instrumentos da infração, quando, pela sua natureza ou pelas circunstâncias do caso, puserem em perigo a segurança das pessoas ou oferecerem sério risco de ser utilizados para o cometimento de novos factos ilícitos típicos, considerando-se instrumentos da infração todos os objetos que tiverem servido ou estivessem destinados a servir para a sua prática;

ii) São também declarados perdidos a favor do Estado os produtos de infração, considerando-se como tal todos os objetos que tiverem sido produzidos pela sua prática e as vantagens de infração, considerando-se como tal todas as coisas, os direitos ou as vantagens que constituam vantagem económica, direta ou indiretamente resultante dessa contraordenação, para o agente ou para outrem;

iii) Ainda que os instrumentos, os produtos ou as vantagens pertençam a



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

terceiro, é decretada a perda quando o seu titular tiver concorrido, de forma censurável, para a sua utilização ou produção, ou do facto tiver retirado benefícios, ou quando os instrumentos, os produtos ou as vantagens forem, por qualquer título, adquiridos após a prática do facto, conhecendo ou devendo conhecer o adquirente a sua proveniência ou ainda quando os instrumentos, os produtos ou as vantagens, ou o valor a estes correspondentes, tiverem, por qualquer título, sido transferidos para terceiro para evitar a perda decretada nos termos do presente artigo, sendo ou devendo tal finalidade ser por este conhecida;

- iii)* Se os produtos ou vantagens não puderem ser apropriados em espécie, a perda é substituída pelo pagamento ao Estado do respetivo valor, podendo essa substituição operar a todo o tempo, mesmo em fase executiva, com os limites previstos no artigo 112.º-A do Código Penal.

Artigo 3.º

Duração

A autorização concedida pela presente lei tem a duração de 180 dias.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 7 de agosto de 2025

O Primeiro-Ministro

O Ministro dos Assuntos Parlamentares

A Ministra da Justiça



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei autorizado

Portugal é um país oceânico, com uma linha de costa de cerca de 2 500 km, contando com uma das maiores zonas económicas exclusivas do mundo. O triângulo marítimo português, composto pelo continente e pelos arquipélagos dos Açores e da Madeira, constitui 48% da totalidade das águas marinhas sob jurisdição dos Estados-Membros da União Europeia em espaços adjacentes ao continente europeu. Esta diversidade geográfica, mas também os correspondentes recursos, nomeadamente hídricos, exigem cautelas adicionais para efeitos de prevenção e de fiscalização da costa portuguesa, que é porta de entrada marítima na Europa a partir da América e desde África.

A realidade recente aponta para o aumento da incidência no mar territorial de fenómenos associados a formas de tráfico ilícito, sobretudo de substâncias estupefacientes ou psicotrópicas, assim como de pessoas, onde se inclui o transporte ilegal. Em todos esses casos, nota-se entrada rápida em território nacional de estupefacientes e de pessoas, por meio de embarcações que permitem o transbordo, o desembarque em praias ou a introdução em vias navegáveis, como o estuário de rios, seguindo-se o abandono respetivo ou a fuga a alta velocidade. Estão esmagadoramente em causa embarcações pneumáticas ou semirrígidas, com elevadíssima capacidade de propulsão, denominadas de Embarcações de Alta Velocidade (EAV). Trata-se de embarcações que são o resultado da evolução técnica experienciada no setor da construção naval em especial na última década, que beneficiam de formas de conceção especiais, que as diferenciam das demais embarcações.

Sucede que o regime legal aplicável às EAV, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 249/90, de 1 de agosto, já não se revela suficientemente eficaz para tutelar os bens jurídicos que a utilização de EAV para fins ilícitos pode, pelo menos, fazer perigar.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Com efeito, as condições legais estabelecidas no século XX já não são bastantes para enfrentar o perigo sério para a segurança marítima e nacional que a utilização de EAV em desrespeito das regras de navegação e/ou no contexto de associações criminosas, nacionais e transnacionais, acarretam. Aliás, acontecimentos recentes demonstram que as EAV utilizadas no âmbito de atividades de natureza ilícita navegam incumprindo regras estabelecidas no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos de Navios no Mar. Faticamente, sabe-se que a utilização de EAV em tais cenários traduz um nível de sofisticação próprio de organizações criminosas altamente estruturadas, que adotam metodologias de atuação que envolvem, por exemplo, o lançamento da carga ilícita ao mar sempre que detetada a aproximação das autoridades, por forma a escapar ao quadro sancionatório atualmente em vigor, essencialmente de natureza contraordenacional na vertente da utilização das EAV, escalando para o plano criminal apenas por referência às formas de tráfico antes aludidas.

As novas rotas do tráfico, que incluem a costa portuguesa, começaram a ser gizadas a partir do momento em que Espanha proibiu genericamente a utilização de EAV. É por isso premente fazer aprovar regime jurídico que exerça pelo menos idêntico efeito preventivo e sancionatório quando comparando com o regime legal espanhol.

Nestes termos, a presente proposta de lei pretende estabelecer um novo regime legal específico aplicável às EAV e fixar o respetivo regime sancionatório, substituindo o Decreto-Lei n.º 249/90, de 1 de agosto, na sua redação atual. Para além de responsabilidade contraordenacional atualizada, designadamente em termos de condutas e de montante das coimas a aplicar, passa a estar prevista responsabilidade criminal, nomeadamente para os agentes que fabriquem, modifiquem, transportem, adquiram, possuam, detenham, alienem, entreguem ou cedam EAV fora das condições legalmente prescritas. Mas também para os agentes que comandem EAV sem habilitação legal, conduta que assim deixa de se enquadrar no tipo contraordenacional previsto na alínea *m*) do n.º 2 do artigo 54.º do Decreto-Lei n.º 93/2018, de 3 de novembro, que aprova o novo Regime Jurídico da Náutica de Recreio.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das regiões autónomas, o Conselho Superior da Magistratura, o Conselho Superior do Ministério Público, a Comissão Nacional de Proteção de Dados e a Ordem dos Advogados.

Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º [...] e nos termos da alínea *b*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei estabelece o regime aplicável às embarcações de alta velocidade (EAV) e fixa o respetivo regime sancionatório.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1 - O presente decreto-lei aplica-se a todas as EAV, com exceção das seguintes:

- a)* Afetas ao Estado, independentemente do serviço a que estejam afetas;
- b)* Exclusivamente afetas a missões de socorro e de proteção civil;
- c)* Pertencentes a outro Estado e que se encontrem legalmente em águas jurisdicionais portuguesas;
- d)* Pertencentes a organizações internacionais de direito público de que o Estado Português seja parte ou por si reconhecidas;
- e)* Pertencentes a entidades concessionárias de serviço público de transporte de passageiros;



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

- f)* Destinadas a competição e respetivo treino, identificadas como tal e registadas nessa qualidade pelas respetivas federações;
 - g)* De comprimento total inferior a 4 metros (m), incluindo as motas de água, os *Jet-Ski's* e outros modos náuticos de natureza similar, independentemente da potência do sistema propulsor.
- 2 - O presente decreto-lei é igualmente aplicável às embarcações em experiência, consideradas como tal nos termos do n.º 2 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 93/2018, de 13 de novembro, na sua redação atual.

Artigo 3.º

Embarcação de alta velocidade

- 1 - Para os efeitos previstos no presente decreto-lei, são EAV todas as embarcações que, originalmente ou após modificação, independentemente do tipo de casco, estrutura ou sistema de propulsão, cumpram uma das seguintes características:
- a)* Utilizem um aparelho propulsor que satisfaça qualquer das seguintes condições:
 - i)* Aparelho propulsor de três ou mais motores, sendo a potência efetiva de qualquer deles igual ou superior a 95kW (127,4 hp);
 - ii)* Aparelho propulsor com qualquer número de motores, sendo a potência total efetiva superior a qualquer dos seguintes valores:
 - a)* 130 kW (174,33 hp), no caso de embarcações com menos de 6 m de comprimento fora a fora;
 - b)* 275 kW (368,78 hp) ou mais, no caso de embarcações com mais de 6 m de comprimento fora a fora;
 - c)* O valor resultante da aplicação da fórmula $(65 \times L - 300) \times 0,7355$ (kW), sendo L o comprimento fora a fora em metros, no caso de embarcações com mais de 10 m de comprimento fora a fora;



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

- b) Sejam capazes de atingir uma velocidade máxima, em metros por segundo (m/s), igual ou superior a $3,7 \times \nabla^{0,1667}$, em que ∇ é o volume do deslocamento correspondente à linha de água de projeto (m³), excluindo embarcações cujo casco é integralmente sustentado acima da superfície da água em modo de flutuabilidade dinâmica por forças aerodinâmicas geradas pelo efeito solo, nos termos da regra 1 do capítulo X da Convenção SOLAS, de 1974, na sua redação atual e designada comumente por *High Speed Craft* (HSC);
 - c) Possuam a totalidade ou uma parte significativa do seu deslocamento suportado, em repouso ou em movimento, por uma almofada de ar gerada continuamente e cuja eficácia depende da proximidade da superfície sobre a qual a embarcação opera, também designadas por *hovercraft* (ACV – *air cushion vehicle*); ou
 - d) Possuam casco com a capacidade de ser suportado completamente acima da superfície da água, em modo planante, por forças hidrodinâmicas geradas em estruturas que não o casco, também designadas por *hydrofoil*.
- 2 - Para efeitos do disposto no número anterior:
- a) Um cavalo-vapor (cv) é igual a 0,7355 kW;
 - b) Um cavalo-força (horse power - hp) é igual a 0,7457 kW;
 - c) Um cavalo-força caldeira (bhp) é igual a 9,8095 kW.
- 3 - A potência total efetiva é a indicada pelos fabricantes dos motores na documentação e especificações técnicas dos mesmos.
- 4 - Para efeitos do disposto no n.º 1, no caso de a embarcação dispor de um sistema propulsor com modificações de redução ou de limitação da sua potência, mediante alterações de fábrica ou por intervenção posterior à sua introdução no mercado, é sempre considerada a potência total efetiva máxima que é indicada pelo fabricante em especificações técnicas, independentemente do sistema ou método técnico utilizado para tais modificações.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Artigo 4.º

Embarcações de alta velocidade estrangeiras em território nacional

- 1 - Quando os proprietários de EAV de bandeira estrangeira, ou os seus representantes, pretendam, por período superior a 20 dias, permanecer ou circular com a embarcação em qualquer parte do território nacional, incluindo águas interiores e no mar territorial, sem prejuízo do exercício do direito de passagem inofensiva, devem proceder a comunicação prévia à Autoridade Tributária e Aduaneira, à Autoridade Marítima local e à Guarda Nacional Republicana, acompanhada de cópia dos documentos de bordo.
- 2 - As EAV de bandeira estrangeira que se encontrem em qualquer parte do território nacional, incluindo nas águas interiores e no mar territorial, estão sujeitas às obrigações previstas nos artigos 7.º, 9.º, 10.º, 11.º, bem como ao regime sancionatório previsto no presente decreto-lei.

CAPÍTULO II

Embarcações de alta velocidade

Artigo 5.º

Qualificação de embarcações de alta velocidade

- 1 - A qualificação de uma embarcação como EAV é da competência da Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), mediante aplicação dos critérios estabelecidos no artigo 3.º.
- 2 - Para efeitos do disposto no número anterior, o procedimento de qualificação é realizado na sequência da submissão à DGRM de um projeto de construção ou de modificação de embarcação e dos pedidos de registo ou sua alteração ou reforma, através do Balcão do Mar, disponível no Portal Único de Serviços Digitais – o gov.pt.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

- 3 - A qualificação de uma embarcação como EAV consta das respectivas descrições no registo de propriedade junto dos órgãos locais da Autoridade Marítima Nacional ou é objeto de averbamento ao mesmo, consoante se trate de um primeiro registo ou de uma alteração, registo ou averbamento que se deve igualmente refletir no respetivo título de propriedade.
- 4 - Para efeitos do disposto nos números anteriores, no caso das EAV a registar no Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR) a Comissão Técnica do MAR comunica à DGRM, no prazo de três dias, a entrada do pedido de registo.
- 5 - A qualificação de uma embarcação como EAV faz parte do conjunto dos dados que constam da matrícula no âmbito do registo junto dos serviços de registo.

Artigo 6.º

Construção, importação, exportação e transporte de embarcações de alta velocidade

- 1 - A construção ou a modificação de EAV é regulada pelo regime legal aplicável em função do tipo de registo da embarcação estabelecido de acordo com a sua atividade, sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 26-A/2016, de 9 de junho, na sua redação atual.
- 2 - O transporte em território nacional, a importação ou a exportação, ou, por qualquer modo, a entrada ou saída de EAV do território nacional, estão sujeitos a autorização da autoridade tributária e aduaneira.
- 3 - Para além da autorização prevista no número anterior, a entrada ou saída de EAV do território nacional é comunicada previamente à Autoridade Marítima local.
- 4 - A autorização prevista no n.º 2 é dispensada quando se trate de mero transporte de EAV que já se encontre e esteja devidamente regularizada em território nacional.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Artigo 7.º

Licença de estação e Sistema Automático de Identificação

- 1 - Todas as EAV devem dispor de licença de estação para operarem, nos termos da legislação aplicável, designadamente do Regulamento do Serviço Radioelétrico das Embarcações, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 190/98, de 10 de julho, na sua redação atual, bem como da instalação dos equipamentos que permitam comunicar com as autoridades marítimas, portuárias, aduaneiras e de pilotagem.
- 2 - Todas as EAV devem estar equipadas com equipamento de Sistema Automático de Identificação (AIS - *Automatic Identification System*), da classe A.

Artigo 8.º

Inscrições das embarcações de alta velocidade

- 1 - As EAV nacionais devem ter inscrito, de forma visível, no costado a meia nau, de ambos os bordos e de modo que não seja suscetível de confusão com as inscrições usadas pelas embarcações do Estado, as letras «EAV».
- 2 - Nas inscrições a que se refere o número anterior devem ser utilizados caracteres em material retrorrefletor, contrastante com a da embarcação e com as seguintes dimensões:
 - a) De 12 cm de altura, 4 cm de largura, traço e espaçamento de 2,5 cm nas embarcações de comprimento inferior a 10m;
 - b) De 20 cm de altura, 8 cm de largura, traço e espaçamento de 4 cm nas embarcações de comprimento igual ou superior a 10m.

Artigo 9.º

Obrigações

- 1 - Os tripulantes de EAV estão obrigados a:



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

- a)* Manter permanentemente ligado o equipamento AIS sempre que a embarcação entre em operação e saia do local em que se encontra atracada;
 - b)* Comunicar à Autoridade Marítima local, em todas as circunstâncias, a chegada no prazo máximo de uma hora após a atracação;
 - c)* Comunicar à Autoridade Marítima local, com uma antecedência mínima de 72 horas, a realização de qualquer viagem que implique a saída de águas territoriais, devendo apresentar o respetivo plano de viagem, do qual conste a duração, itinerário e os portos de escala e de destino;
 - d)* Atracar no lugar que lhes for determinado pela Autoridade Marítima local, ouvidas as autoridades portuárias e alfandegárias;
 - e)* Estar atracadas no local que lhes for determinado durante o período compreendido entre as 21 horas e as 7 horas, salvo quando por motivo de viagem, previamente comunicado e fundamentado à Autoridade Marítima local, não for possível o cumprimento daquele regime de horário;
 - f)* Navegar dentro do limite de 10 milhas de costa, salvo quando por motivo de viagem for imprescindível a navegação para além daquele limite, previamente comunicado à Autoridade Marítima local e autorizada por esta;
 - g)* Não transportar mais combustível do que o permitido pela capacidade dos seus depósitos, conforme aprovado pela autoridade competente, nem acondicionar combustível em depósitos ou recipientes autónomos;
 - h)* Não utilizar tintas ou revestimento antirradar, nem transportar ou utilizar a bordo equipamento com tal capacidade.
- 2 - O proprietário ou detentor de EAV deve comunicar à Autoridade Marítima local, previamente e por escrito, qualquer cedência, a título gratuito ou oneroso, de uma EAV.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

- 3 - Sem prejuízo do disposto na alínea *a)* do número anterior, em caso de imprevista inoperacionalidade do equipamento de AIS, deve ser comunicado à Autoridade Marítima o local, a saída da embarcação, a hora prevista de chegada e o percurso de navegação estimado.
- 4 - As comunicações previstas nas alíneas *b)* e *c)* do n.º 1 e no número anterior, são efetuadas através da Janela Única Logística (JUL), ou por outros meios eletrónicos quando a JUL não esteja em uso ou se encontrar indisponível no porto de saída ou atracação da EAV.
- 5 - As EAV afetas à atividade marítimo-turística e no âmbito do exercício desta atividade, estão dispensadas da obrigação de comunicação prevista na alínea *c)* do n.º 1, exceto quando esteja em causa a prestação de serviço de aluguer sem tripulação ou indisponibilidade do equipamento AIS, nos termos do disposto no n.º 2.

Artigo 10.º

Restrições especiais

Os órgãos locais da Autoridade Marítima podem, sempre que necessário para assegurar a segurança da navegação, fixar as seguintes restrições às EAV, com carácter temporário ou permanente:

- a)* Limites máximos de velocidade, podendo estes variar em função das zonas nas quais se efetua a navegação; e
- b)* Itinerários específicos pelos quais devem transitar em águas da sua jurisdição.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Artigo 11.º

Comunicações

- 1 - Nas situações em que a EAV esteja colocada a seco, em locais em que seja possível a colocação em plano de água, designadamente, em áreas de estaleiro, portos, rampas ou varadouros, marinas ou outras infraestruturas marítimo-portuárias similares, ou aquando da entrada nessas áreas, as entidades gestoras ou concessionárias desses espaços devem comunicar tal facto à Autoridade Marítima local ou, tratando-se de águas interiores fora da área de competência da Autoridade Marítima Nacional (AMN), à autoridade administrativa legalmente competente com jurisdição no local, com uma antecedência mínima de 2 horas ou logo que tomem conhecimento, indicando, ainda:
 - a) O local de colocação da EAV em plano de água e fundamento para tal; e
 - b) A identificação dos responsáveis pela operação de colocação da EAV em plano de água.

- 2 - As entidades gestoras de áreas portuárias, marinas, portos e fundeadouros de recreio devem proceder à comunicação imediata às autoridades marítima e de fronteira, da entrada de embarcações estrangeiras, suscetíveis de ser qualificadas como EAV, devendo tal comunicação ser acompanhada da informação seguinte:
 - a) Todos os elementos que permitam a identificação da embarcação, designadamente, o nome, conjunto de identificação, indicativo de chamada, dimensão e motorização;
 - b) Identificação do proprietário e do elemento responsável pelo comando da embarcação.

- 3 - A comunicação prevista no número anterior deve ser realizada no prazo máximo de 24 horas e por via eletrónica, designadamente, através da JUL, se em uso no local, pela



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

plataforma Latitude 32 ou por outros meios eletrónicos disponíveis.

- 4 - Os operadores da atividade marítimo-turística devem proceder a comunicação, num prazo de 2 horas, à Autoridade Marítima local sempre que contratualizarem a prestação de serviço de aluguer de embarcação sem tripulação e que envolva utilização de EAV afeta à atividade, indicando os elementos de identificação do destinatário do serviço.

CAPÍTULO III

Fiscalização e regime sancionatório

SECÇÃO I

Disposições comuns

Artigo 12.º

Fiscalização

A fiscalização do cumprimento do disposto no presente decreto-lei observa as atribuições e as competências em matéria de fiscalização legalmente estabelecidas.

SECÇÃO II

Responsabilidade criminal

Artigo 13.º

Infração de regras sobre embarcações de alta velocidade

- 1 - Quem adquirir, possuir, detiver, alienar, entregar ou ceder, a título gratuito ou oneroso, EAV desprovida de bandeira ou, estando embandeirada, não possuir as marcações legalmente exigidas que permitam a sua identificação, ou estando estas ocultadas, dissimuladas ou falsificadas, é punido com pena de prisão de um a quatro anos.
- 2 - Na mesma pena incorre quem transportar, importar ou exportar EAV, ou, por qualquer modo, entrar ou sair do território nacional utilizando EAV, sem que para tal esteja habilitado com a autorização a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

- 3 - Quem construir embarcação com as características a que se referem as alíneas *a)*, *b)*, *c)* ou *d)* do artigo 3.º, sem que, para o efeito, tenha submetido projeto de construção ou de modificação de embarcação, nos termos previstos no n.º 2 do artigo 5.º, é punido com pena de prisão até dois anos.
- 4 - Na mesma pena incorre quem incumprir as obrigações previstas nas alíneas *g)* e *h)* do n.º 1 do artigo 9.º.
- 5 - As pessoas coletivas e as entidades equiparadas são responsáveis pelos crimes previstos nos números anteriores, nos termos gerais previstos no Código Penal.
- 6 - Os órgãos de polícia criminal e os serviços aduaneiros e de segurança que tiverem notícia dos crimes previstos neste artigo, por conhecimento próprio ou mediante denúncia, dão conhecimento imediato à Polícia Judiciária.

Artigo 14.º

Desobediência qualificada

Constitui crime de desobediência qualificada, punível nos termos previstos no artigo 348.º do Código Penal, a construção, modificação ou transporte de EAV em desobediência a ordem ou a mandado legítimos, regularmente comunicados e emanados de autoridade ou funcionário competente.

Artigo 15.º

Comando de embarcações de alta velocidade sem habilitação legal

Quem comandar uma EAV sem possuir habilitação legal para o seu governo nos termos da legislação aplicável, é punido com pena de prisão até dois anos ou pena de multa até 240 dias.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

SECÇÃO II

Responsabilidade contraordenacional

Artigo 16.º

Contraordenações

- 1 - Constituem contraordenações, puníveis com coima de € 2 500,00 a € 25 000,00, no caso de pessoa singular, e de € 10 000,00 a € 100 000,00, no caso de pessoa coletiva, a violação das obrigações previstas no n.º 1 do artigo 4.º, nos artigos 7.º e 8.º, nas alíneas *a)* a *f)* do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 9.º, no artigo 10.º e no n.º 3 do artigo 11.º.
- 2 - A negligência é punível, sendo os limites mínimos e máximos das coimas reduzidos para metade.
- 3 - A tentativa é punível.
- 4 - É punido como reincidente quem cometer uma infração prevista no n.º 1 depois de ter sido condenado, por decisão definitiva ou transitada em julgado, por outra infração do mesmo tipo.
- 5 - Em caso de reincidência, os limites mínimo e máximo da coima são elevados em um terço do respetivo valor.

Artigo 17.º

Sanções acessórias

Consoante a gravidade da contraordenação e a culpa do agente, podem ser aplicadas as sanções acessórias previstas nas alíneas *b)* a *g)* do n.º 1 e do n.º 2 do artigo 21.º do regime geral do ilícito de mera ordenação social, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, na sua redação atual.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Artigo 18.º

Processamento das contraordenações e aplicação das coimas e das sanções acessórias

- 1 - Quando qualquer autoridade ou agente de autoridade, no exercício das suas funções de fiscalização, presenciar contraordenação por violação do disposto no presente decreto-lei, levanta ou manda levantar o correspondente auto de notícia.
- 2 - Quando o auto for levantado por entidade diversa dos órgãos locais da AMN, o mesmo é-lhe remetido, consoante as respetivas jurisdições e competências, no prazo de cinco dias.
- 3 - A instauração e a instrução dos processos de contraordenação cabem aos órgãos locais da AMN.
- 4 - A aplicação das coimas e das sanções acessórias, bem como a declaração de perda a favor do Estado, cabem ao capitão do porto territorialmente competente, de acordo com as respetivas competências.

Artigo 19.º

Arguido não domiciliado em Portugal

- 1 - Se o responsável pela infração não for domiciliado em Portugal, e caso não pretenda efetuar o pagamento voluntário da coima, deve prestar caução de valor igual a um terço do montante máximo da coima prevista para a contraordenação que lhe é imputada.
- 2 - A caução referida no número anterior deve ser prestada perante a entidade autuante e destina-se a garantir o pagamento da coima em que o infrator possa vir a ser condenado, bem como das despesas legais a que houver lugar.
- 3 - A falta de prestação da caução prevista no n.º 1 determina a apreensão dos bens utilizados na e para a prática da infração e do veículo utilizado no transporte destes, que



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

se mantêm apreendidos até à efetivação da caução, ao pagamento da coima ou à decisão final do processo de contraordenação.

Artigo 20.º

Destino do produto das coimas

O produto das coimas aplicadas na sequência de processos de contraordenação tramitados ao abrigo do presente decreto-lei é repartido da seguinte forma:

- a) 50% para o Estado;
- b) 20% para a entidade autuante;
- c) 10% para a entidade instrutora;
- d) 10% para a entidade decisora;
- e) 10% para o Fundo Azul, criado pelo Decreto-Lei n.º 16/2016, de 9 de março.

CAPÍTULO IV

Perda de instrumentos, produtos e vantagens

Artigo 21.º

Perda de instrumentos, produtos e vantagens

- 1 - São declarados perdidos a favor do Estado os instrumentos da infração, quando, pela sua natureza ou pelas circunstâncias do caso, puserem em perigo a segurança das pessoas ou oferecerem sério risco de serem utilizados para o cometimento de novos factos ilícitos típicos, considerando-se instrumentos da infração todos os objetos que tiverem servido ou estivessem destinados a servir para a sua prática.
- 2 - São também declarados perdidos a favor do Estado:
 - a) Os produtos de infração, considerando-se como tal todos os objetos que tiverem sido produzidos pela sua prática; e
 - b) As vantagens de infração, considerando-se como tal todas as coisas, os direitos ou as



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

vantagens que constituam vantagem económica, direta ou indiretamente resultante dessa contraordenação, para o agente ou para outrem.

- 3 - O disposto na alínea *b)* do número anterior abrange a recompensa dada ou prometida aos agentes de uma infração, já cometida ou a cometer, para eles ou para outrem.
- 4 - O disposto nos números anteriores tem lugar ainda que nenhuma pessoa determinada possa ser punida pelo facto, incluindo em caso de morte do agente.
- 5 - Ainda que os instrumentos, os produtos ou as vantagens pertençam a terceiro, é decretada a perda quando:
 - a)* O seu titular tiver concorrido, de forma censurável, para a sua utilização ou produção, ou do facto tiver retirado benefícios;
 - b)* Os instrumentos, os produtos ou as vantagens forem, por qualquer título, adquiridos após a prática do facto, conhecendo ou devendo conhecer o adquirente a sua proveniência; ou
 - c)* Os instrumentos, os produtos ou as vantagens, ou o valor a estes correspondentes, tiverem, por qualquer título, sido transferidos para terceiro para evitar a perda decretada nos termos do presente artigo, sendo ou devendo tal finalidade ser por este conhecida.
- 6 - Se os produtos ou vantagens referidos no n.º 2 não puderem ser apropriados em espécie, a perda é substituída pelo pagamento ao Estado do respetivo valor, podendo essa substituição operar a todo o tempo, mesmo em fase executiva, com os limites previstos no artigo 112.º-A do Código Penal.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

CAPÍTULO V

Disposições transitórias e finais

Artigo 22.º

Articulação de procedimentos para embarcações de alta velocidade existentes

- 1 - No prazo de 180 dias após a entrada em vigor do presente decreto-lei, a DGRM procede ao levantamento da informação relativa às embarcações existentes, com vista à sua qualificação como EAV, nos termos do disposto no artigo 3.º, usando para o efeito a informação disponível no Sistema Nacional de Embarcações e Marítimos e a que consta em arquivo de registo nos órgãos locais da AMN.
- 2 - No prazo de 60 dias após a entrada em vigor do presente decreto-lei, a AMN procede ao envio à DGRM, em suporte digital, dos elementos e dados de informação respeitantes às embarcações de bandeira nacional com registo ativo nos seus órgãos locais.
- 3 - Para efeitos de averbamento oficioso ao registo e de notificação da qualificação aos respetivos proprietários, a promover pelos órgãos locais correspondentes da AMN, a DGRM comunica à AMN a listagem das embarcações qualificadas como EAV.
- 4 - Compete à Comissão Técnica do MAR a disponibilização à DGRM da informação a que se refere o n.º 2, a notificação de qualificação de EAV ao proprietário e a comunicação à conservatória de Registo Comercial privativa da Zona Franca da Madeira para efeitos de averbamento às descrições, relativamente às EAV registadas no MAR.

Artigo 23.º

Regime transitório

- 1 - O proprietário de EAV adquirida antes da entrada em vigor do presente decreto-lei ou qualificada como EAV ao abrigo da mesma, deve, no prazo de 180 dias a contar da



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

entrada em vigor do presente decreto-lei ou da notificação a que se refere o n.º 3 do artigo anterior, realizar as intervenções necessárias para assegurar o cumprimento das obrigações previstas nos artigos 7.º e 8.º.

- 2 - O disposto no artigo 16.º, na parte relativa à violação das obrigações previstas nos artigos 7.º e 8.º, não se aplica ao proprietário de EAV adquirida antes da entrada em vigor do presente decreto-lei ou qualificada como EAV ao abrigo da mesma, até ao decurso do prazo previsto no número anterior.

Artigo 24.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho

O artigo 19.º-A do Regulamento Geral das Capitánias, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho, na sua redação atual, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 19.º-A

Embarcações de alta velocidade

As embarcações de alta velocidade são reguladas pelo regime definido em diploma próprio.»

Artigo 25.º

Direito subsidiário

- 1 - O regime estabelecido pelo presente decreto-lei, não prejudica a aplicação das demais normas previstas nos regimes gerais, de acordo com o tipo de registo que lhes é aplicável em função da atividade e da área de navegação.
- 2 - Às contraordenações 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, na sua redação atual.

Artigo 26.º



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Norma revogatória

É revogado o Decreto-Lei n.º 249/90, de 1 de agosto, na sua redação atual.

Artigo 27.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor 90 dias após a sua publicação.