
ASSUNTO: Proposta de Lei n.º 26/XVII/1 – Novo regime jurídico aplicável às embarcações de alta velocidade (EAV) (anterior Decreto-Lei n.º 249/90, de 1 de agosto)

Proc. 2025/GAVPM/4088

30/09/2025

PARECER

1. Objeto

1.1. Pela Direção de Apoio Parlamentar da Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias da Assembleia da República foi remetida ao Conselho Superior da Magistratura a proposta de lei, *supra* identificada, que visa o Novo regime jurídico aplicável às embarcações de alta velocidade (EAV) - anterior Decreto-Lei n.º 249/90, de 1 de agosto).

2. Análise formal

2.1. Analisada a exposição de motivos da proposta de lei em referência, para explicitação dos fundamentos que terão estado na génese da proposta de alteração ora sob análise, ali toma-se posição no sentido de que:



«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».

2.2. Com tal enquadramento motivador, o Governo apresentou à Assembleia da República a seguinte proposta de lei:

Artigo 1.º

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 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 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 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;

iv) 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.

*

O Decreto-Lei autorizado tem o seguinte teor:



«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;
- 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;

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.



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.

3- A qualificação de uma embarcação como EAV consta das respetivas 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.

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 retrorefletor, 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:

- 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.

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.

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 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.

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.

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.



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 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 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.

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 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 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 no 265/72, de 31 de julho

O artigo 19.º-A do Regulamento Geral das Capitánias, aprovado pelo Decreto-Lei nº 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

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.»

Analisando.

A iniciativa legislativa é composta por três artigos, em que o primeiro define o objeto da proposta legislativa, o segundo apresenta o sentido e extensão visado com a autorização legislativa (enunciando a revogação do Decreto-Lei n.º 249/90, de 1 de agosto, substituído por um regime aplicável às embarcações de alta velocidade, e alterando o artigo 19.º-A do Regulamento Geral das Capitánias, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho) e o terceiro define a duração da autorização concedida.

Desta proposta é parte integrante o Decreto-Lei a autorizar, composto por 27 artigos, divididos em V Capítulos (Disposições gerais; Embarcações de alta velocidade; Fiscalização e regime sancionatório; Perda de instrumentos, produtos e vantagens e Disposições transitórias e finais).



3. Apreciação

Nos termos do artigo 149.º, n.º 1, alínea i), do Estatuto dos Magistrados Judiciais (aprovado pela Lei n.º 21/85, de 30 de julho, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 67/2019, de 27 de agosto) compete ao Conselho Superior da Magistratura emitir parecer sobre diplomas legais relativos à organização judiciária e à matéria estatutária e, em geral, sobre matérias relativas à administração da justiça.

Em sentido idêntico dispõe o artigo 155.º, alínea b), da Lei da Organização do Sistema Judiciário (aprovada pela Lei n.º 62/2013, de 26 de agosto, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 40-A/2016, de 22 de dezembro).

No estrito cumprimento das mencionadas normas legais, o Conselho Superior da Magistratura, enquanto órgão de gestão e disciplina da magistratura judicial, e atento o princípio constitucional da separação de poderes, tem vindo a abster-se de tomar posição sobre questões que se prendam com opções de cariz eminentemente político ou que extravasam as atribuições do poder judicial e incumbem exclusivamente ao poder legislativo.

Assim, a análise do CSM neste conspecto incidirá sobre a conformidade, formal e material, das alterações legislativas propostas com o sistema jurídico e os princípios de direito que o enformam, procurando assegurar a sua unidade e coerência.

Em concreto, no âmbito da análise técnica que cumpre emitir, importa sublinhar que, por reporte às matérias relativas à administração da justiça, mostra particular relevância para emissão do presente parecer o novo regime aplicável às embarcações de alta velocidade (EAV) e, dentro deste, em particular, o respetivo regime de fiscalização e sancionatório, consagrado no Capítulo III, bem como o regime da perda de instrumentos, produtos e vantagens, previsto no Capítulo IV.

Todavia, olhando o respetivo objeto e âmbito de aplicação, importa começar por sublinhar que seria conveniente esclarecer expressamente se as embarcações de alta velocidade (EAV) estão (ou não) excluídas do regime previsto no DL n.º 93/2018, de 13 de novembro (com as alterações do Decreto-Lei n.º 84/2019, de 28 de junho) que estabeleceu o Regime Jurídico da Náutica de Recreio (RJNR), nomeadamente no seu artigo 2.º (onde outros tipos de embarcações são expressamente afastados do seu âmbito de aplicação).

Note-se que existiu tal preocupação na alteração preconizada ao artigo 19.º-A¹ do Regulamento Geral das Capitánias, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho (cfr. artigo 24.º do Decreto-Lei a autorizar).

¹ «As embarcações de alta velocidade são reguladas pelo regime definido em diploma próprio».



Nada sendo manifestado nesse sentido e não tendo sido introduzida qualquer alteração no sobredito Regime Jurídico da Náutica de Recreio, atento o teor dos seus artigos 2.º, n.º1, alínea a) e 3.º alínea e), pode-se sustentar que tal diploma, nos segmentos que não se mostrem expressamente regulados na proposta em análise, manterão a sua aplicação às EAV (podendo tal também ser argumentado com base no artigo 25.º, n.º1 do Decreto-Lei a autorizar).

Tal esclarecimento nesta sede (ou do RJNR) evitaria futuras questões processuais e substantivas, beneficiando a segurança e coerência do sistema jurídico.

Assente na consideração de 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» e de que é «premente fazer aprovar regime jurídico que exerça pelo menos idêntico efeito preventivo e sancionatório quando comparando com o regime legal espanhol²», entendeu o Governo criar tipos legais de crime e ilícitos contraordenacionais especialmente direcionados para esta realidade.

Assim, no Capítulo III do Decreto-Lei cuja autorização se pretende, é criado no respetivo **artigo 13.º** o crime de «**Infração de regras sobre embarcações de alta velocidade**», o qual se caracteriza por uma abrangente tipologia de condutas (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), que se pretendem punidas apenas com pena principal privativa da liberdade, a saber: pena de prisão de um a quatro anos.

² Num quadro legal marcado pelo Real Decreto 1119/1989, de 15 de setembro (que regula o tráfego de embarcações especiais de alta velocidade nas águas marítimas espanholas); o Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de outubro (estabelece medidas específicas de luta contra o tráfico ilícito de pessoas e mercadorias relacionadas com embarcações e introduz regras para embarcações usadas por organizações criminosas, especialmente as pneumáticas e semirrígidas de alta velocidade); o Real Decreto 807/2021, de 21 de setembro (regulamento de controlo das embarcações pneumáticas e semirrígidas contempladas no Real Decreto-ley 16/2018) e a Orden HFP/184/2022, de 8 de março (que regula o conteúdo do Registo Especial de Operadores de Embarcações Neumáticas e Semirrígidas de Alta Velocidade, nomeadamente o regime para uso, circulação e detenção destas embarcações), as suas notas principais são a obrigatoriedade de um registo especial para quem possui ou opera embarcações pneumáticas/semirrígidas de alta velocidade; a necessidade de autorização para fabricar, reparar, reformar, circular, possuir, negociar e navegar com estas embarcações pelas águas interiores, mar territorial ou zona contígua; a obrigatoriedade de identificação como EAV e a proibição de certas embarcações de alta velocidade (especialmente as frequentemente usadas em tráfico de droga ou de pessoas), cfr. <https://www3.agenciatributaria.gob.es/Sede/normativa-criterios-interpretativos/normativa-aduanera/embarcaciones-alta-velocidad.html> e <https://vlex.es/vid/embarcaciones-velocidad-maritimas-15516790>.



Indo de encontro à respetiva motivação e bem jurídico *supra* identificado, a segurança marítima e nacional, enquanto bem jurídico complexo³, importa apenas sublinhar que se trata de um crime de perigo abstrato ou presumido, não se exigindo, para a sua consumação, a existência de um dano real ou efetivo.

Nos termos do n.º1 deste preceito, o crime consuma-se com a simples criação de perigo ou de risco para o bem jurídico protegido⁴, donde a técnica de tipificação se identifica com o perigo criado por um amplo leque de condutas, que remetem para um conjunto de comportamentos tão diferentes entre si como são a aquisição, posse, detenção, alienação, entrega ou cedência (expressões típicas dum crime de mera atividade) de EAV desprovida de bandeira ou, estando embandeirada, sem as marcações legalmente exigidas que permitam a sua identificação (ou estando estas ocultadas, dissimuladas ou falsificadas).

Por seu turno, nos termos do n.º2, a mesma pena é aplicável às condutas de transporte, importação ou exportação de EAV, bem como entrada ou saída do território nacional, em tais embarcações, sem a autorização a que se refere o n.º 2 o artigo 6.º (que remete para uma autorização da autoridade tributária e aduaneira), a qual é (naturalmente) dispensada quando se trate de mero transporte de EAV que já se encontre e esteja devidamente regularizada em território nacional (cfr. artigo 6º, n.º4).

Já nos termos dos n.sº 3º e 5º, se a conduta se consubstanciar na construção de embarcação com as características a que se referem as alíneas a), b), c) ou d) do artigo 3.º (que define o conceito de EAV para efeitos do diploma), sem que, para tanto, tenha submetido projeto de construção ou de modificação de embarcação (como previsto no n.º 2 do artigo 5.º) ou no incumprimento das obrigações previstas nas alíneas g) e h) do n.º 1 do artigo 9.º⁵, propugna-se a sua punição com uma pena de prisão até dois anos (que assim terá o seu limite mínimo em um mês, nos termos do n.º 1 do artigo 41º do Código Penal).

O menor grau de perigo para o bem jurídico tutelado que estas condutas constituem terá estado na base da escolha de uma moldura penal bem menos gravosa que a reservada para os n.sº 1 e 2 do referido artigo 13.º.

³ Estando em causa a punição de comportamento potencialmente perigosos, a defesa da ordem e segurança públicas contra o cometimento de crimes (*maxime* aqueles mencionados na motivação), poder-se-á sustentar que o bem jurídico protegido será a segurança da comunidade face aos riscos (em última instância para bens jurídicos individuais) a que a livre circulação de EAV está associada.

⁴ Tal como sucede nos crimes de tráfico de estupefacientes, do artigo 21º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 15/93, de 22 de janeiro (Legislação de combate à droga), ou no crime de detenção de arma proibida, do artigo 86º, n.º 1, da Lei n.º 5/2006, de 23 de fevereiro (Regime Jurídico das Armas e Munições).

⁵ Alínea 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; alínea h) Não utilizar tintas ou revestimento antirradar, nem transportar ou utilizar a bordo equipamento com tal capacidade.



O n.º 5 ressalva expressamente a responsabilidade penal das pessoas coletivas nos casos previstos nos números anteriores, remetendo para os termos gerais previstos no Código Penal (artigos 11.º; 12.º e 90.º-A a 90.ºM do Código Penal), o que se mostra consentâneo com a titularidade e utilização por parte de pessoas coletivas deste tipo de embarcações.

Não se compreende, todavia, a inserção de uma instrução de cariz procedimental, dirigida aos órgãos de polícia criminal e aos serviços aduaneiros e de segurança como aquela constante do n.º 6 deste artigo 13.º («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»).

Com efeito, na definição de um tipo legal não parece fazer sentido aduzir instruções procedimentais, sendo inconveniente do ponto de vista sistemático, ao que acresce o facto de não ser apresentada qualquer justificação para o efeito (pelo que se sugere a sua inserção em normas de cariz essencialmente adjetivo).

Olhando para o tipo legal preconizado no **artigo 14.º**, de «**desobediência qualificada**», o mesmo mostra-se na senda de outros tipos legais desta natureza que já encontramos em legislação penal extravagante (como sejam, entre outros, o artigo 547.º do Código do Trabalho; o artigo 7.º da Lei Orgânica n.º 44/86, de 30 de setembro – LOESEE e o artigo 152.º, n.º 1, alínea a) e n.º 3 do Código da Estrada).

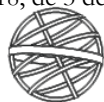
Remete expressamente para a punição prevista nos termos do artigo 348.º do Código Penal, isto é, para uma pena de prisão até 2 anos ou de multa até 240 dias.

Atentemos, agora, no **artigo 15.º**, relativo ao «**Comando de embarcações de alta velocidade sem habilitação legal**», onde se justifica a criminalização desta conduta com a constatação de que a sua punição como ilícito contraordenacional seria insuficiente.

Desde logo, a condução, embarque ou exercício de funções a bordo de uma embarcação profissional sem os certificados/habilitações exigíveis é sancionada como contraordenação ao abrigo do Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro (regime jurídico da atividade profissional do marítimo).

Especificamente a conduta integrada pelo comando de EAV sem habilitação legal estava enquadrada⁶ 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 aprovou o novo regime jurídico da

⁶ Considerando a classificação vigente da generalidade destas embarcações como embarcação de recreio, cfr. alínea e) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 93/2018, de 3 de novembro.



náutica de recreio (RJNR), sendo punível com coima de (euro) 300 a (euro) 3000, se praticada por pessoas singulares, e de (euro) 600 a (euro) 12000, se praticada por pessoas coletivas.

Uma vez que, como é evidente, nem todas as embarcações de recreio integram a nova qualificação de EAV, justifica-se plenamente a manutenção de tal dispositivo legal relativamente às demais embarcações abrangidas pelo RJNR.

Assim, prevê-se agora que quem comandar uma EAV sem possuir habilitação legal para o seu governo é punido com pena de prisão até dois anos ou pena de multa até 240 dias.

Este tipo legal mostra-se em consonância com a exposição de motivos e o bem jurídico tutelado, sendo aqui particularmente evidente a tutela indireta de bens jurídicos que se prendem com a sobredita segurança marítima, como sejam a vida, a integridade física de outrem e os bens patrimoniais.

Sublinham-se as claras semelhanças com o artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 2/98, de 03 de janeiro (que criminaliza a condução de veículo automóvel sem habilitação legal), prevendo este novo tipo legal idênticas penas às consagradas para a condução de motociclo ou automóvel sem habilitação legal (cfr. n.º 2 do referido artigo 3.º).

Ressalva-se apenas que a menção a «nos termos da legislação aplicável» relativamente à habilitação legal para o governo da EAV, sendo uma absoluta evidência, nada aduz à enunciação do tipo legal.

Atentando, agora, nas alterações propostas para o **regime contraordenacional**, importa começar por lembrar que a atividade dos EAV se mostra também regulada pelo Decreto-Lei n.º 45/2002, de 02 de março (com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de setembro e o Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho), diploma que estabelece o regime das contraordenações a aplicar nas áreas sob jurisdição da autoridade marítima nacional (e que não exclui este tipo de embarcações do seu âmbito de aplicação), bem como, atento o acima exposto, estas se não mostram excluídas, nas circunstâncias aí tipificadas, das contraordenações previstas no Decreto-Lei n.º 93/2018, de 3 de novembro (RJNR)⁷.

Principiando pelo **artigo 16.º**, o mesmo especifica as «**Contraordenações**» aplicáveis ao incumprimento de algumas das obrigações consagradas no diploma em causa, *maxime* o

⁷ Cfr. artigos 2.º, n.º1, alínea a); 3.º, alínea e) e 54.º do Decreto-Lei n.º 93/2018, de 3 de novembro, que aprovou o novo regime jurídico da náutica de recreio (RJNR),



disposto 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.º⁸, no artigo 10.º e no n.º 3 do artigo 11.º.

Os n.ºs 2 e 3 ressaltam expressamente a punibilidade da negligência⁹ e da tentativa¹⁰, com a ressalva de que nos casos de atuação negligente os limites mínimos e máximos das coimas são reduzidos para metade.

Não se fazendo uma qualquer ressalva quanto às molduras das coimas nos casos de a atuação do agente não passar do estágio da tentativa, tendo em conta que nos termos do artigo 25º, n.º 2 se prevê expressamente que «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», será no Regime Geral das Contraordenações (RGCO) que encontraremos a resposta.

Assim, nos termos do artigo 13.º do RGCO, a tentativa será punida com a coima aplicável à contraordenação consumada, especialmente atenuada.

Por sua vez, conforme depois estabelece o n.º 3 do artigo 18.º do RGCO, quando houver lugar à atenuação especial da punição por contraordenação, os limites máximo e mínimo da coima são reduzidos para metade.

Verificamos, pois, que, tal como sucede expressamente com a punição da conduta negligente, também a tentativa é punida com os limites mínimos e máximos das coimas reduzidos para metade.

Ora, se assim é, não se percebe a razão de não se ressaltar expressamente no n.º 3 a mesma moldura consagrada no n.º 2 deste artigo 16.º, antes obrigando o intérprete a percorrer o sobredito caminho de cruzamento de normas do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro.

Tal é tanto mais premente, na medida em que, no artigo 5.º do Regime das Contraordenações – Jurisdição da Autoridade Marítima Nacional (Decreto-Lei n.º 45/2002, de 02 de março), tal equiparação e molduras estão assim expressamente consagradas¹¹, tal como sucede no artigo 54.º, n.º3¹² do Regime Jurídico da Náutica de Recreio (Decreto-Lei n.º 93/2018, de 13 de novembro).

⁸ Note-se que não estão aqui incluídas as obrigações previstas nas alíneas g) e h) do n.º 1 do mesmo artigo 9.º, pois que estas integram o crime previsto no n.º2 do artigo 13.º.

⁹ Cfr. Artigo 8.º, n.º1 do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro – RGCO.

¹⁰ Cfr. Artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro – RGCO.

¹¹ Artigo 5.º, n.º 2 do Decreto-Lei n.º 45/2002, de 02 de março - «Os montantes das coimas previstos no artigo anterior são reduzidos a metade nos seus limites mínimos e máximos no caso de a infracção ter sido praticada com negligência ou de se tratar de tentativa».

¹² Artigo 54.º, n.º3 do Decreto-Lei n.º 93/2018, de 13 de novembro - «A negligência e a tentativa são puníveis, sendo os limites mínimos e máximos das coimas reduzidos para metade».



Os n.ºs 3 e 4 do artigo 16.º aludem à «reincidência» do agente (casos em que os limites mínimo e máximo da coima são elevados em um terço do respetivo valor), mas não no sentido técnico-jurídico como esta se mostra prevista no Código Penal (cfr. artigos 75º e 76º do Código Penal), intransponível (atentos os seus específicos pressupostos) para o Direito Contraordenacional.

Sendo consabido que o Regime Geral das Contraordenações não contempla qualquer previsão definidora da reincidência¹³, a qual inclusive surge apenas esparsamente prevista em alguns diplomas do direito de mera regulamentação social (*v.g.* artigo 143.º do Código da Estrada), importava evitar o avolumar de dúvidas que a este respeito se têm suscitado¹⁴.

Neste sentido, entendeu-se definir o que entender por «reincidência» para efeitos deste diploma, especificando-se que tal sucederá quando o agente «cometer uma infração prevista no n.º 1 depois de ter sido condenado, por decisão definitiva ou transitada em julgado¹⁵, por outra infração do mesmo tipo¹⁶».

Entendendo-se por outra infração do mesmo tipo qualquer uma das contraordenações previstas no n.º 1 deste artigo 16.º, mostra-se, assim, definido o seu âmbito de aplicação.

Creemos, todavia, que o diploma pode beneficiar de melhorias neste aspeto.

Com efeito, nenhuma ressalva se faz quanto ao período a ter em conta quanto à computação desta reincidência (entre a contraordenação anterior e aquela em apreço), qual a valoração de eventuais contraordenações semelhantes cometidas no estrangeiro (lembramos que, como se refere na motivação, o aumento deste tipo de condutas se deve também à deslocação de EAV de Espanha para Portugal), tal como nada se diz, por exemplo, quanto aos efeitos da prescrição ou amnistia para a verificação desta reincidência.

¹³ Cfr., entre outros, o Ac. do Tribunal da Relação do Porto de 19/09/2007, no processo n.º 0742214 (*in* www.dgsi.pt) e de 18/06/2008, no processo n.º 0842583 (consultável em BDJUR Base de Dados Jurídica); do Tribunal da Relação de Coimbra de 02/03/2016, no processo n.º 750/15.7T9LRA.C1 e do Tribunal da Relação de Lisboa de 04/04/2017, 895/16.6Y5LSB.L1-5, ambos disponíveis *in* www.dgsi.pt.

¹⁴ Veja-se “O estranho caso da reincidência nas contraordenações”, dissertação de mestrado de Soraia Batista, 2019, disponível *in* <https://repositorio.ulisboa.pt/handle/10451/44582>.

¹⁵ Pensamos que esta distinção entre decisão definitiva ou transitada em julgado dependerá do decurso do procedimento, nomeadamente se esta se tornar definitiva ainda no âmbito de atuação da autoridade administrativa ou se sobrevier a recurso judicial da mesma, embora não se perceba a razão da distinção para o efeito visado (tanto uma, como outra, constituem antecedentes contraordenacionais).

¹⁶ Note-se que apesar de não existir um sistema específico público ou plataforma dedicada onde todas as contraordenações marítimas estejam centralizadas, existem registos internos de processos de contraordenação marítima - mantidos pelas Capitánias/Autoridade Marítima Nacional no âmbito da instrução e decisão administrativa. Ora, sendo as infrações marítimas e as sanções aplicadas pelas autoridades marítimas registadas - nomeadamente averbadas na cédula marítima e transcritas nos livros de inscrição nas capitánias - seria interessante ponderar a criação de um registo nacional eletrónico público que agregue todas as contraordenações marítimas em Portugal, tal como existe para as contraordenações rodoviárias (tornando mais eficaz, amplo e seguro o acesso a essas informações pelas autoridades marítimas e os cidadãos).



Uma vez que, como acima já referimos, o RGCO não contempla qualquer previsão configuradora da reincidência, a remissão para o Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro do artigo 25º, n.º 2 do Decreto-Lei a autorizar, também não dá resposta a estas questões.

Desde logo, será pouco consentâneo com a Constituição da República Portuguesa e os princípios norteadores do Direito Penal e Contraordenacional que o Código Penal estabeleça um limite de 5 anos (entre a prática do crime inicial e o seguinte¹⁷) para a relevância da reincidência enquanto agravante e ao nível do ilícito de mera ordenação social um qualquer hiato não seja sequer considerado.

Seria, pois, conveniente que, ao consagrar a agravante reincidência neste diploma, o legislador previsse respostas para estas questões que, seguramente, se irão colocar junto das autoridades administrativas e dos tribunais (tal como o fez o legislador penal nos n.ºs 2 a 4 do artigo 75º do Código Penal).

O **artigo 17.º**, relativo às «**Sanções acessórias**», deixa a sua aplicação à consideração da autoridade administrativa competente, especificando que as mesmas são as previstas nas alíneas b) a g) do n.º 1 e do n.º 2 do artigo 21.º do RGCO, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro.

Estão em causa as seguintes sanções acessórias:

- «b) Interdição do exercício de profissões ou atividades cujo exercício dependa de título público ou de autorização ou homologação de autoridade pública;
- c) Privação do direito a subsídio ou benefício outorgado por entidades ou serviços públicos;
- d) Privação do direito de participar em feiras ou mercados;
- e) Privação do direito de participar em arrematações ou concursos públicos que tenham por objeto a empreitada ou a concessão de obras públicas, o fornecimento de bens e serviços, a concessão de serviços públicos e a atribuição de licenças ou alvarás;
- f) Encerramento de estabelecimento cujo funcionamento esteja sujeito a autorização ou licença de autoridade administrativa;
- g) Suspensão de autorizações, licenças e alvarás».

Estas sanções acessórias têm a duração máxima de dois anos, contados a partir da decisão condenatória definitiva (como resulta do n.º 2 do artigo 21º do RGCO).

¹⁷ Embora ressalvando que neste prazo não é computado o tempo durante o qual o agente tenha cumprido medida processual, pena ou medida de segurança privativas da liberdade.



Embora se possa questionar a adequação de algumas destas sanções acessórias às concretas contraordenações mencionadas no artigo 16.º, tal excede o acima explicitado âmbito do presente parecer.

O **artigo 18.º**, alusivo ao «**Processamento das contraordenações e aplicação das coimas e das sanções acessórias**», é uma norma de cariz procedimental, onde se destaca o papel central dos órgãos locais da Autoridade Marítima Nacional, a qual não nos merece qualquer reparo (até porque se mostra consentânea com o Regime das Contraordenações – Jurisdição da Autoridade Marítima Nacional, regulado no Decreto-Lei n.º 45/2002, de 02 de março).

Visando a situação (que se antevê de elevada incidência, atenta a matéria em causa) do «**Arguido não domiciliado em Portugal**», o **artigo 19.º** ressalva que nessas situações, caso aquele 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 imputada.

Mais ressalva no seu n.º 3 que a falta de prestação dessa caução determina 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.

Este dispositivo em causa não é novo no direito contraordenacional nacional, sendo bastante semelhante ao artigo 51.º do Decreto-Lei n.º 9/2021, de 29 de janeiro (que instituiu o Regime Jurídico das Contraordenações Económicas).

No **artigo 20.º** consigna-se o «**Destino do produto das coimas**», nada havendo a apontar neste particular.

O **artigo 21.º**, relativo à «**Perda de instrumentos, produtos e vantagens**» domina o Capítulo IV do diploma em causa e constitui uma composição de várias disposições legais extraídas do Código Penal e do RGCO, constante do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro.

Com efeito, o seu n.º 1 é uma réplica do n.º 1 do artigo 109º do Código Penal, enquanto o n.º 2 é semelhante ao n.º 1 do artigo 110º do mesmo código e o n.º 3 reproduz o n.º 2 do referido artigo 110.º.

O n.º 4 é inspirado no n.º 2 do artigo 109.º e no n.º 5 do artigo 110.º, ambos do Código Penal, enquanto o n.º 5 reproduz, no essencial, o n.º 2 do artigo 111.º da lei penal.



Também o n.º 6 é inspirado nos artigos 109.º, n.º3, 110.º, n.º5 e 111.º, n.º 3, todos do Código Penal.

Encontrávamos já disposições com semelhante teor no RGCO, constante do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, nomeadamente nos artigos 21.º a 26.º.

Verifica-se, pois, que o legislador optou por compilar disposições penais já amplamente tratadas pela doutrina e jurisprudência nacionais nos últimos anos (note-se, todavia, que os novos tipos legais aqui consagrados não constam do elenco de crimes a que se reporta a Lei n.º 5/2002, de 11 de janeiro).

Nesta medida, pode discutir-se a necessidade desta disposição em face do já constante no Código Penal e do RGCO, a que acresce o disposto nos artigos 35.º a 38.º do DL n.º 15/93, de 22 de janeiro (diploma que, na prática, será por vezes aplicado “juntamente” com este regime das EAV em processos de tráfico de estupefacientes que envolvam o uso de EAV).

Entendeu, todavia, o legislador dar mais um sinal claro de investimento na perda de instrumentos, produtos e vantagens do crime, que procura assegurar à luz deste específico regime previsto para as infrações consagradas nos sobreditos artigos 13.º a 16.º.

Quanto ao último capítulo, atinente às disposições transitórias e finais, importa apenas notar que se cuidou de assegurar no **artigo 22.º** os procedimentos atinentes à regularização das embarcações de alta velocidade existentes e bem assim um regime transitório no **artigo 23.º**, onde se confere um prazo razoável para o proprietário de EAV regularizar as obrigações ora decorrentes dos artigos 7.º e 8.º.

Como acima já assinalámos, o **artigo 24.º** procurou deixar claro, embora só para o Regulamento Geral das Capitánias (aprovado pelo Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho), que as embarcações de alta velocidade são reguladas pelo regime definido neste diploma, enquanto o **artigo 25.º** dá expressamente conta do direito subsidiário aplicável.

Enquanto o **artigo 26.º** revoga o Decreto-Lei n.º 249/90, de 1 de agosto (regime legal vigente aplicável às EAV), o **artigo 27.º** determina a *vacatio legis* do diploma.

Por último, ressaltamos que ao longo do Decreto-Lei a autorizar, nomeadamente nos artigos 2.º, n.º 2; 3.º, n.º 1, alínea b); 6.º, n.º 1; 7.º, n.º 1; 17.º; 24.º; 25.º, n.º 2 e 26.º, é feita a menção a múltiplos diplomas, sempre com a ressalva de que os mesmos devem ser considerados «na sua redação atual».

Ora, tal menção (além de nos parecer redundante, pois que apenas no caso de outra redação ser a considerar se poderia justificar tal ressalva) pode mesmo, no limite, confundir



e/ou induzir em erro o intérprete (que, por exemplo, poderá procurar qual a redação de tais diplomas em vigor à data da publicação deste novo regime das EAV).

Uma vez que nada acrescenta e pode mesmo introduzir perturbação à interpretação do diploma seria de considerar a sua supressão.

4. Conclusão

A presente proposta de lei está de acordo com as motivações que a determinaram, consubstanciando uma opção de política legislativa, a qual contende com o sistema jurídico apenas nos aspetos acima enunciados, mais podendo beneficiar de alguns esclarecimentos/complementos, que ora sintetizamos:

- conveniência em esclarecer expressamente se as EAV estão (ou não) excluídas do disposto no DL n.º 93/2018, de 13 de novembro (com as alterações do Decreto-Lei n.º 84/2019, de 28 de junho) que estabeleceu o Regime Jurídico da Náutica de Recreio (RJNR), nomeadamente no seu artigo 2.º (onde outros tipos de embarcações são expressamente afastadas do seu âmbito de aplicação);

- evitar a inserção de uma instrução de cariz procedimental, dirigida aos órgãos de polícia criminal e os serviços aduaneiros e de segurança, como aquela constante do n.º 6 deste artigo 13.º do Decreto-Lei a autorizar;

- no artigo 15.º a menção a «nos termos da legislação aplicável» relativamente à habilitação legal para o governo da EAV, sendo uma absoluta evidência, nada aduz ao tipo legal;

- no artigo 16.º, uma vez que, tal como sucede expressamente com a punição da conduta negligente, também a tentativa é punida com os limites mínimos e máximos das coimas reduzidos para metade, não se percebe a razão de não se ressaltar expressamente no n.º 3 a mesma moldura de coima consagrada no n.º 2 deste artigo, antes obrigando o intérprete a percorrer um caminho de cruzamento de normas do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro.

- ainda o artigo 16.º, no que aos n.ºs 3 e 4 respeita, pode beneficiar de uma melhor concretização da agravante da reincidência, *maxime* quanto ao período a ter em conta quanto à computação da reincidência (entre a contraordenação anterior e aquela em apreço), qual a valoração de eventuais contraordenações semelhantes cometidas no estrangeiro, ou quais os efeitos da prescrição ou amnistia para a verificação desta reincidência (tal como sucede nos n.ºs 2 a 4 do artigo 75º do Código Penal);



- ao longo do Decreto-Lei a autorizar, nomeadamente nos artigos 2.º, n.º 2; 3.º, n.º 1, alínea b); 6.º, n.º 1; 7.º, n.º 1; 17.º; 24.º; 25.º, n.º 2 e 26.º, é feita a remissão para múltiplos diplomas, sempre com a ressalva de que os mesmos devem ser considerados «na sua redação atual», as quais, por redundantes, se sugere sejam suprimidas.



**Marcos Filipe
Nunes Pires
Gonçalves**

Adjunto/a

Assinado de forma digital por Marcos
Filipe Nunes Pires Gonçalves
f62c03a0c18693c2daa6089db58940ba9a2cbcfb
Dados: 2025.09.30 10:45:43

