



PARTE C

PLANEAMENTO E INFRAESTRUTURAS E MAR

Gabinetes da Ministra do Mar e do Secretário de Estado do Desenvolvimento e Coesão

Despacho n.º 12037-C/2018

Considerando que, no conjunto de medidas de apoio à marinha de comércio nacional, incluem-se os projetos de investimento destinados à sua modernização;

Considerando, ainda, que tais medidas visam apoiar a introdução de novas tecnologias e transformações que contribuam para aumentar a capacidade competitiva dos navios de comércio nacionais, em registo convencional e, bem assim, a proteção e segurança da navegação, a prevenção da poluição, a melhoria da eficiência energética e a qualidade e fiabilidade do serviço prestado;

Considerando, também, que a idade da frota nacional de marinha de comércio, abrangida pelo presente despacho, não permite a rentabilidade de investimentos que poderiam ter participação privilegiada, pela União Europeia, para determinadas transformações nos navios, numa ótica de desenvolvimento sustentável;

Considerando o disposto na alínea *a*) do n.º 2 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, que estabelece que o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT I. P.) deve apoiar o Governo na implementação de políticas para o setor dos transportes marítimos.

Reconhecendo a necessidade de apoiar a marinha de comércio com este tipo de auxílios aos armadores nacionais está disponível no Orçamento do IMT, I. P., para 2018 a verba de €150.000 para o presente Projeto de “Modernização da Frota da Marinha de Comércio Nacional”.

Pelo exposto, e sem prejuízo das regras da União Europeia em matéria de auxílios de Estado, considerando as propostas apresentadas pelo IMT, I. P., importa agora definir as regras de atribuição do montante em causa.

Assim, nos termos da alínea *d*) do n.º 2 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 251-A/2015, de 17 de dezembro e do n.º 8 do Despacho n.º 2311/2016, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 32, de 16 de fevereiro de 2016, a Ministra do Mar e o Secretário de Estado do Desenvolvimento e Coesão determinam o seguinte:

1 — O presente despacho aplica-se exclusivamente a armadores nacionais com navios registados no registo convencional português e que para o ano de 2018 não optam pelo regime especial de determinação da matéria coletável aplicável às atividades de transporte marítimo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 92/2018, de 13 de novembro.

2 — São comparticipados, a fundo perdido, os projetos de investimento realizados por armadores nacionais inscritos no IMT I. P., ao abrigo do Decreto-Lei n.º 196/98, de 10 de julho, que se destinem a materiais ou equipamentos a instalar em navios de comércio, de bandeira portuguesa de registo convencional e dos quais sejam proprietários, com exceção dos navios de passageiros e dos navios de tráfego local, e que configurem investimentos dos seguintes tipos:

a) Equipamentos ou materiais relacionados com a segurança marítima, a prevenção da poluição marinha e a prevenção da poluição atmosférica, destacando-se a aplicação de tinta de fundo antiaderente à base de silicone ou equivalente que ajude a reduzir o consumo de combustível e a utilização de “scrubbers” de óxidos de enxofre;

b) Equipamentos informáticos, de radiocomunicações e auxiliares de navegação;

c) Transformação de navios;

d) Equipamentos relacionados com novas tecnologias de transporte;

e) Equipamentos e componentes que permitam repor a operacionalidade;

f) Sistemas de manutenção que venham a proporcionar aumento de rentabilidade.

3 — Para efeitos do presente despacho, consideram-se ainda proprietários dos navios, os armadores nacionais que sejam locatários de navios, no âmbito de contratos de locação financeira, registados no registo convencional português.

4 — Com exceção dos projetos de investimento previstos na alínea *a*) do n.º 1 do presente despacho, cujo subsídio será de 100 %, e dos projetos de investimento previstos na alínea *c*) do n.º 1 do presente despacho, cujo subsídio não poderá ser superior a 15 % do valor do investimento realizado, o montante máximo a atribuir por projeto é de 50 % do valor

do investimento efetuado, não podendo, em qualquer caso, ultrapassar os € 80.000.

5 — A comparticipação é avaliada e determinada em Euros, procedendo-se, se necessário, à respetiva conversão cambial de acordo com a cotação de referência do Banco de Portugal no dia de assinatura do contrato da aquisição dos equipamentos ou do contrato relativo às transformações a efetuar no navio.

6 — As candidaturas ao subsídio devem ser formuladas em requerimento dirigido ao Ministro do Planeamento e das Infraestruturas e à Ministra do Mar e entregues no IMT, I. P., sito em Lisboa, na Avenida das Forças Armadas 40, 1649-022 Lisboa, delas devendo constar os elementos a que se refere o Anexo I do presente despacho e que dele faz parte integrante.

7 — A apresentação das candidaturas deve ser efetuada nos 10 dias seguintes a contar da data da publicação do presente despacho no *Diário da República*.

8 — Os projetos de investimento apresentados serão sujeitos a avaliação técnica, visando a sua classificação e hierarquização de acordo com as alíneas *a*) a *f*) do n.º 1, tendo em conta os objetivos e critérios a que se refere o Anexo II do presente despacho e que dele faz parte integrante.

9 — Efetuada a hierarquização dos projetos, o IMT, I. P., elabora lista de hierarquização, a remeter a cada um dos armadores candidatos, da qual deve constar a identificação, a classificação e a hierarquização dos projetos de investimento com indicação dos montantes de apoio a conceder por navio, de acordo com os critérios estabelecidos.

10 — Concluída a análise das candidaturas, o IMT, I. P., submete proposta de concessão dos subsídios para homologação do Ministro do Planeamento e das Infraestruturas e da Ministra do Mar e publicação no *Diário da República*.

11 — O IMT, I. P., deve informar os armadores da homologação do despacho de concessão, logo que ocorra, e preparar o processo de pagamento, devendo os armadores, para recebimento do subsídio concedido, proceder em conformidade com os procedimentos estabelecidos no Anexo III ao presente despacho e que dele faz parte integrante.

12 — Após o recebimento do subsídio, o armador fica obrigado a não alienar o navio beneficiado durante o prazo de 1 ano por cada € 100 000,00 de subsídio recebido, ou fração, até ao limite de 3 anos e de o manter durante esse período no registo convencional, sob pena de ficar obrigado a restituir ao Estado, no todo ou em parte, as quantias recebidas, conforme se descreve no Anexo IV ao presente despacho e que dele faz parte integrante.

13 de dezembro de 2018. — A Ministra do Mar, *Ana Paula Mendes Vitorino*. — O Secretário de Estado do Desenvolvimento e Coesão, *Angelo Nelson Rosário de Souza*.

ANEXO I

Elementos a apresentar pelos armadores no processo de candidatura

1 — No processo de candidatura, a apresentar no IMT, I. P., os armadores devem referir a denominação do projeto “Modernização da Frota da Marinha de Comércio Nacional — 2018” e indicar, de forma explícita, o tipo de investimento a efetuar e os objetivos pretendidos, tomando por referência o estabelecido no n.º 1 do presente despacho e nas alíneas *a*) a *d*) do n.º 1 do Anexo II.

2 — O processo de candidatura deve ainda incluir os seguintes elementos:

a) Descrição das principais características, pressupostos e objetivos dos projetos;

b) Caracterização da aquisição, no caso de equipamentos, e memória descritiva do projeto, no caso de transformação de navios;

c) Identificação do navio objeto de subsídio;

d) Custo total do investimento por navio e objetivo em que se insere (não deixando de evidenciar quais foram os montantes parciais que lhe deram origem, sobretudo se os comprovativos de pagamento do investimento incluírem outros investimentos que não são candidatos, com recurso a um quadro em que constem, para cada equipamento, o tipo de equipamento/descrição, o fornecedor, a referência da fatura, a data da fatura e o valor inscrito na candidatura);

e) Documentos comprovativos do pagamento dos investimentos, devendo ser assinaladas nesses documentos as despesas a que se candidatam;

f) Modelo «Moder 2018», disponível em www.imt-ip.pt, opção «Formulários-Transportes Marítimos», devidamente preenchido e entregue em suporte informático ou enviado por correio eletrónico para o endereço: «maritimo-portuario@imt-ip.pt».

ANEXO II

Objetivos e critérios de classificação e hierarquização dos projetos de investimento

1 — Para efeitos da avaliação técnica a que se refere o n.º 7 do presente despacho serão tidos em conta os seguintes objetivos:

a) Melhoria do sistema de comunicações do navio, que contribua para acelerar todo o processo relativo ao seu desembaraço e ao próprio encaminhamento da carga;

b) Aumento da proteção e segurança marítima e da prevenção da poluição marinha ou atmosférica;

c) Aumento da capacidade competitiva do navio e da qualidade do serviço prestado;

d) Otimização da participação dos armadores na cadeia multimodal de transporte.

2 — Os projetos de investimento apresentados são classificados em três grupos distintos, como segue:

1.º grupo — Equipamentos a que se referem as alíneas a), b) e d) do n.º 1 do presente despacho;

2.º grupo — Equipamentos e sistemas de manutenção a que se referem, respetivamente, as alíneas e) e f) do n.º 1 do presente despacho;

3.º grupo — Transformação de navios, a que se refere a alínea c) do n.º 1 do presente despacho.

3 — Uma vez classificados, os projetos de investimento serão hierarquizados, tomando por referência os grupos definidos no ponto anterior.

3.1 — Na hierarquização dos projetos de investimento do 1.º grupo será seguido o seguinte critério:

a) Em função do equipamento a instalar:

1.ª prioridade — Equipamentos que visam a satisfação dos objetivos referidos nas alíneas a) e b) do n.º 1 do presente despacho;

2.ª prioridade — Equipamentos relacionados com as novas tecnologias de transporte referidos na alínea d) do n.º 1 do presente despacho.

b) Respeitando as prioridades resultantes do critério definido na alínea a), os projetos devem ser ordenados em função da idade do navio em que os equipamentos vão ser instalados, dando prioridade aos navios de idade mais recente.

3.2 — Na hierarquização dos projetos de investimento do 2.º grupo será dada prioridade aos equipamentos que visam a satisfação dos objetivos referidos na alínea e) do n.º 1 do presente despacho, devendo, seguidamente, ser ordenados em função da idade do navio onde os equipamentos vão ser instalados, dando-se prioridade aos projetos de investimento relativos a navios de idade mais recente.

3.3 — Na hierarquização dos projetos de investimento apresentados para o 3.º grupo, será dada prioridade aos projetos de investimento relativos a navios de idade mais recente.

4 — Caso se verifiquem sobreposições na hierarquização dos projetos em qualquer dos grupos, deve ser dada prioridade aos projetos de investimento relativos a navios de maior tonelagem de porte bruto.

5 — A cada um dos três grupos citados são destinados, respetivamente, 35 %, 15 % e 50 % do montante total previsto para este projeto.

6 — Caso não sejam apresentados projetos de investimento suficientes para esgotar, em qualquer dos referidos grupos, a verba que lhes era destinada, o remanescente deve ser transferido para outro grupo, de acordo com as seguintes prioridades:

1.ª prioridade — projetos do 1.º grupo;

2.ª prioridade — projetos do 3.º grupo;

3.ª prioridade — projetos do 2.º grupo.

ANEXO III

Procedimentos para recebimento do subsídio concedido

Para que os armadores possam receber o subsídio concedido devem, previamente, apresentar:

a) Cópia autenticada dos documentos comprovativos do pagamento correspondente aos equipamentos ou fabricos efetuados ou do paga-

mento de prestação ou prestações referente(s) ao contrato associado ao investimento efetuado, no caso de transformação efetuada no navio [com recurso a um quadro em que constem, para cada equipamento, o tipo de equipamento/descrição, o fornecedor, a referência da fatura, a data da fatura e o valor inscrito na candidatura, a referência do comprovativo de pagamento e o valor parcial efetivamente liquidado (€)]. Deverá ser apresentado um quadro-síntese para evidenciar quais foram os montantes parciais que lhe deram origem, sobretudo se os comprovativos de pagamento do investimento incluírem outros investimentos que não são candidatos;

b) Certidão do registo comercial comprovativa do registo do navio objeto de subsídio;

c) Garantias bancárias e à primeira solicitação a favor do Estado, de valor igual ao do subsídio atribuído a cada um dos navios e por um período que cubra o da respetiva responsabilidade de permanência do navio no registo convencional, acrescido de dois meses;

d) Prova de que o navio possui a licença de estação e os certificados de segurança e de prevenção da poluição válidos;

e) Cópia autenticada do contrato celebrado para a transformação a efetuar no navio, podendo a autenticação ser feita pelo IMT, I. P., nos termos da lei.

ANEXO IV

Alienação do navio beneficiado

1 — Se o armador alienar o navio beneficiado, antes de decorrido o prazo de permanência no registo convencional a que se refere o n.º 11 do presente despacho, fica obrigado a restituir ao Estado:

a) A totalidade do subsídio recebido, se a alienação se verificar no decurso do primeiro ano;

b) Um terço do valor do subsídio recebido por cada ano ou fração em falta até ao limite dos três anos, se a alienação ocorrer após ter decorrido um ano sobre a data de recebimento do subsídio;

c) Em qualquer dos casos referidos nas alíneas anteriores a quantia é devida a partir da data de incumprimento da referida obrigação.

2 — A alienação do navio beneficiado sem o cumprimento do prazo estipulado no n.º 11 do presente despacho pode ser autorizada pelo Ministro do Planeamento e das Infraestruturas e da Ministra do Mar, nos seguintes casos:

a) Quando o proprietário ou locatário do navio objeto de subsídio registe em bandeira portuguesa (registo convencional) um navio equivalente destinado a substituir o navio objeto de subsídio;

b) Quando o navio objeto de subsídio mantenha o seu registo em bandeira portuguesa (registo convencional) e o novo proprietário se obrigue às condições estipuladas no presente despacho.

311912138

Despacho n.º 12037-D/2018

Considerando que «as orientações comunitárias sobre os auxílios estatais aos transportes marítimos» adotadas pela Comissão Europeia, em 17 de janeiro de 2004, que enquadram as políticas de auxílios dos transportes marítimos dos Estados-Membros, têm em vista atenuar a falta de competitividade das frotas sob bandeiras de países da União Europeia no mercado mundial;

Considerando que, do ponto de vista nacional e da União Europeia, existem razões de fundo para a recuperação, a manutenção e o incremento da frota comunitária de registo convencional, razões que têm sido amplamente divulgadas e evidenciadas a nível interno e ao nível da própria Comissão;

Considerando o disposto na alínea a) do n.º 2 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, que estabelece que o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT I. P.) deve apoiar o Governo na implementação de políticas para o setor dos transportes marítimos;

Considerando que os encargos com a tripulação ao serviço de navios de registo convencional dos Estados-Membros constituem a componente de custo determinante para a falta de competitividade das respetivas frotas e que um número significativo de Estados-Membros da União Europeia tem vindo a implementar internamente medidas de auxílio tendo por referência a componente fiscal e social associada a esses encargos;

Reconhecendo a necessidade de apoiar a marinha de comércio nacional com este tipo de auxílios aos armadores portugueses, de forma a atenuar os encargos com tripulações afetas a navios registados nos órgãos locais da Autoridade Marítima (registo convencional português), está disponível no Orçamento de investimento para 2018 a verba de € 827.163 para o presente Projeto de “Investimento Estruturante na Marinha de Comércio Nacional”;